

# Sigurnost pomorske plovidbe i nezgode u lukama nautičkog turizma

---

**Bajan, Zrinka**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2017**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:187014>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-09-01**

*Repository / Repozitorij:*

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -  
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for  
permanent storage and preservation of digital  
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

**ZRINKA BAJAN**

**SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE I  
NEZGODE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA**

**ZAVRŠNI RAD**

**SPLIT, 2017.**

**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

**STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT**

**SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE I  
NEZGODE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA**

**ZAVRŠNI RAD**

**MENTORICA:**

**Prof. dr. sc. Ranka Petrinović**

**STUDENTICA:**

**Zrinka Bajan (MB: 0171263652)**

**SPLIT, 2017.**

## SAŽETAK

Nautički turizam predstavlja izuzetno važan segment hrvatske pomorske i turističke djelatnosti. Upravo iz tog razloga je sigurnost plovila koja borave u hrvatskim marinama i plove hrvatskim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem jamstvo uspješnog obavljanja djelatnosti nautičkog turizma. Pomorska nezgoda je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, jahte, brodice, tereta, druge imovine na moru, ali i ljudske žrtve. U lukama nautičkog turizma najčešće dolazi do udara, sudara, nasukanja i požara.

**Ključne riječi:** nautički turizam, sigurnost plovidbe, luke, marine, brodice, jahte, pomorske nezgode.

## ABSTRACT

Nautical tourism represents an extremely important segment of Croatian maritime and tourism activities. It is for this reason that the safety of vessels sailing in Croatian marinas and sailing Croatian inland waters is a guarantee of the successful conduct of nautical tourism. Maritime accident is an event or multiple events of same origin that causes loss or damage to a ship, yacht, boat, cargo, other property at sea, but also to human victims. In the ports of nautical tourism there is usually strikes, collisions, grounding and fires.

**Key words:** nautical tourism, safety of navigation, ports, marinas, boats, yachts, maritime accidents

# SADRŽAJ

|  |    |
|--|----|
| <b>1. UVOD</b> .....   | 1  |
| <b>2. NAUTIČKI TURIZAM</b> .....                                     | 3  |
| 2.1. OPŠENITO.....   | 3  |
| 2.2. PRAVNI OKVIR.....   | 3  |
| 2.3. POJAM NAUTIČKOG TURIZMA.....                                    | 5  |
| 2.4. TRŽIŠTE NAUTIČKOG TURIZMA.....                                  | 6  |
| 2.5. SUBJEKTI NAUTIČKOG TURIZMA.....                                 | 7  |
| 2.6. VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA.....                                    | 8  |
| 2.7. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA.....                                     | 10 |
| 2.7.1. Pomorsko dobro.....   | 11 |
| 2.7.2. Marine.....   | 11 |
| 2.7.3. Privezišta.....   | 12 |
| 2.7.4. Sidrišta.....   | 13 |
| 2.7.5. Suhe marine.....  | 13 |
| 2.7.6. Odlagalište plovnih objekata.....                             | 14 |
| <b>3. PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA</b> .....                            | 15 |
| 3.1. MARITIMNA OBILJEŽJA PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA.....              | 15 |
| 3.2. BRODICE.....  | 16 |
| 3.3. JAHTE.....  | 17 |
| <b>4. ORGANIZACIJA SLUŽBE SIGURNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ</b> ..... | 18 |
| 4.1. TEHNIČKO-STRUKTURNI POSLOVI.....                                | 18 |
| 4.1.1. Hrvatski registar brodova.....                                | 19 |
| 4.1.2. Plovput.....  | 20 |
| 4.2. UPRAVNI-INSPEKCIJSKI POSLOVI.....                               | 20 |
| 4.2.1. Luke kapetanije.....  | 22 |
| 4.2.2. Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje na moru.....  | 23 |
| 4.3. OBALNA STRAŽA.....  | 24 |
| <b>5. POMORSKE NEZGODE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA</b> .....          | 25 |
| 5.1. SUDAR.....  | 25 |
| 5.2. UDAR.....   | 27 |
| 5.3. NASUKANJE.....  | 27 |

|  |           |
|--|-----------|
| 5.4. PRODOR VODE ÓNAPLAVLJIVANJE.....  | 27        |
| 5.5. POTONU E PLOVILA.....             | 28        |
| 5.6. POĀAR.....                        | 28        |
| 5.7. EKSPLOZIJA .....                  | 28        |
| 5.8. OVJEK U MORU.....                 | 28        |
| 5.9. ONE I™ ENJE MORSKOG OKOLI™A ..... | 29        |
| <b>6. ZAKLJUČAK.....</b>               | <b>31</b> |
| <b>LITERATURA .....</b>                | <b>32</b> |
| <b>POPIS SLIKA I TABLICA.....</b>      | <b>33</b> |

# 1. UVOD

Nautički turizam kao grana turizma predstavlja jedan od važnih elemenata za razvoj pomorskih država, kako danas tako i u budućnosti. Konkurentnost destinacija nautičkog turizma očituje se u razvedenoj obali s otocima, pogodnim klimatskim okolnostima i mikro lokalitetima koji omogućavaju rekreativnu plovidbu cijele godine. Tome pridonose i brojni rekreativni i pustolovni sadržaji u akvatoriju istog mora, uz slikovitost i raznolikost ovog područja.

U velikom broju turističkih destinacija, financijska kriza i usporen gospodarski rast bitno su djelovali na krizu putovanja i to kroz pad samopouzdanja potrošača. Turistički sektor nije mogao ignorirati i zanemariti negativne utjecaje globalne ekonomske krize i pada potrošnje, što je nužno dovelo i do manje potrafnije aranžmana za putovanja.

Turizam je skup pojava i odnosa koji proizlaze iz putovanja i zadržavanja izvan mjesta stalnog boravka, isključivo iz neposlovnih razloga, pri čemu se turist javlja kao tržišni subjekt te se konstituira posebno turističko tržište. Kao podgrana turističke ponude javlja se nautički turizam.

Nautički turizam podrazumijeva plovidbu i boravak turista - nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica, brod), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije. Kao gospodarska aktivnost nautički turizam, s jedne strane, zadire u različite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, smještaj plovila, iznajmljivanje plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a s druge strane, tijesno je povezan sa stupnjem izgrađenosti osnovne nautičke infrastrukture - luke nautičkog turizma. Nautički turizam zauzima značajan udio u cjelokupnom svjetskom turizmu i kao takav predstavlja važan element razvoja svjetskog pomorskog i gospodarskog sustava te lokalnog gospodarstva. Njegova ovisnost proizlazi iz opće povezanosti turizma i ostalih djelatnosti vezanih na turizam u gospodarstvu jedne države.

Za nautički turizam od velike važnosti je sigurnost plovidbe, te smanjenje pomorskih nezgoda u lukama nautičkog turizma te u ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora.

Predmet ovog završnog rada je sigurnost pomorske plovidbe u lukama nautičkog turizma, a ciljevi rada su prikazati: pojmovno određenje i najvažnije karakteristike nautičkog turizma, nautički turizam kao podsustav pomorskog turizma, plovila nautičkog turizma, organizacijske službe sigurnosti za pomorski promet te pomorske nezgode u lukama nautičkog turizma.

Rad sadrži šest dijelova. Prvi dio rada je *Uvod* u kojem se iznosi predmet i cilj rada, te struktura i korištene metode. U drugom dijelu rada *Nautički turizam* prikazuje se karakteristike nautičkog turizma. Treći dio pod naslovom *Plovila nautičkog turizma* se odnosi na prikaz obilježja brodica i jahti. Četvrti dio rada *Organizacija službe sigurnosti u Republici Hrvatskoj* obrađuje sustav sigurnosti prema podjelama obavljanja zaduženja. Peti dio rada nosi naslov *Pomorske nezgode u lukama nautičkog turizma*. Ovaj dio rada donosi pregled pomorskih nezgoda, te odgovornosti za njih. Šesti dio rada je *Zaključak* u kojem se iznose zaključci na razmatranja na temelju pisanog rada i korištene literature. Na kraju rada je popis relevantne literature.

Kako bi se prikazao predmet rada i postigli zadani ciljevi u radu su korištene sljedeće znanstvene metode: metoda analize, metoda sinteze, metoda deskripcije, metoda komparacije te metoda kompilacije.



## 2. NAUTIČKI TURIZAM

### 2.1. OPĆENITO

Po eci plovidbe radi zabave i rekreacije poznati su po nizozemskim kanalima ve u 16. stolje u, ali se nauti ki turizam, kao suvremena turisti ka aktivnosti, po eo razvijati u 19. stolje u. Intenzivnija izgradnja specijaliziranih luka za privez brodica i jahti te boravak njihovih posada nauti ara zapo ela je u 20. stolje u.[3]

U praksi su prisutni i drugi nazivi za ovu vrstu turizma, kao to su: maritimni, primorski i jahting turizam, pomorsko-sportska plovidba i drugi. Naziv *nautički turizam* upu uje i podsje a na temeljni sadržaj i na in zadovoljavanja turisti kih potreba sudionika ovog turizma, ima odre enu prednost u odnosu na druge nazive.

U zadnja tri desetlje a u hrvatskom gospodarstvu nauti ki turizma biljeffi konstantan rast. Razlog tomu je to je Hrvatska prepoznata na svjetskom trffi-tu kao zemlja pogodna za nauti ki turizam, zbog razvedenosti svojih obala te tisu e otoka. U posljednjih nekoliko godina rastu prihodi od nauti kog turizma, te nauti ki turizam postaje sve zna ajniji faktor hrvatskog gospodarstva. Zbog toga Hrvatska postaje jak konkurent drugim zemljama koje nude usluge nauti kog turizma.

Nauti ki turizam je turisti ko-pomorski pojam, zbog povezanosti s morem i plovidbom. Definiranje tog pojma je slofeno, budu i da se u obzir moraju uzeti turisti ke i pomorske komponente, kako analiza nauti kog turizma ne bi bila povr-na.

### 2.2. PRAVNI OKVIR

Nauti ki turizam u Republici Hrvatskoj reguliran je brojnim zakonskim i podzakonskim propisima od kojih treba izdvojiti sljede e:

- *Pomorski zakonik,*
- *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma,*
- *Zakon o pružanju usluga u turizmu,*
- *Zakonom o pomorskom dobru,*
- *Zakon o zaštiti potrošača.*

*Pomorski zakonik* se odnosi na pravne odnose koji se reguliraju u vezi s pomorskim djelatnostima. Tako *Pomorski Zakonik* utvr uje morske i podmorske prostore Republike

Hrvatske i ure uje pravne odnose u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, za-titu i o uvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoli-a, osnovne materijalno pravne odnose u pogledu plovnih objekata, ugovorne i druge obvezne odnose koji se odnose na brodove i jahte, upise plovnih objekata, ograni enje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima. [15]

*Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* propisuje vrste luka nauti kog turizma, te minimalne uvjete koje moraju ispunjavati luke nauti kog turizma, kategorije i na in kategorizacije luka nauti kog turizma. [15]

Prema *Zakonu o pružanju usluga u turizmu* usluge u turizmu su: pruflanje usluga turisti ke agencije, turisti kog vodi a, turisti kog pratitelja, turisti kog animatora, turisti kog zastupnika, turisti ke usluge u nauti kom turizmu, turisti ke usluge u selja kom gospodarstvu ili obiteljsko poljoprivrednom gospodarstvu, turisti ke usluge u ostalim oblicima turisti ke ponude i ostale usluge koje se pruflaju turistima u svezi s njihovim putovanjem i boravku.[18]

Usluge u turizmu mogu pruflati trgova ka dru-tva, zadruge, trgovci pojedinci, obrtnici koji ispunjavaju uvjete za pruflanje turisti kih usluga prema *Zakonu o pružanju usluga u turizmu* i drugim propisima donesenim na temelju tog *Zakona*. [18]

*Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama* ure uje se pravni status pomorskog dobra, utvr ivanje njegovih granica, upravljanje i za-tita pomorskog dobra, upotreba i kori-tenje, razvrstaj morskih luka, lu ko podru je, osnivanje lu kih uprava, lu ke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i kori-tenje lu ke nadgradnje i podgradnje, te bitna pitanja o redu u morskim lukama. Na za-titu morske obale i mora od one i- enja, osim one i- enja s plovni i plutaju ih objekata, primjenjuju se propisi o vodama i propisi o za-titi okoli-a.[19]

Bitno je spomenuti i *Zakon o obveznim odnosima* koji ukazuje na ravnopravnost sudionika u obveznom odnosu, prema na elu savjesnosti i po-tenja, te duflnosti suradnje, uz zabranu zloupotrebe prava, s naglaskom da pri sklapanju naplatnih pravnih poslova sudionici polaze od na ela jednake vrijednosti uzajamnih inidaba.[20]

Uz navedeno potrebno je spomenuti i *Zakon o zaštiti potrošača*. *Zakonom o zaštiti potrošača* ure uje se za-tita osnovnih prava potro-a a pri kupnji proizvoda i usluga, kao i pri drugim oblicima stjecanja proizvoda i usluga na trffi-tu, i to:[21]

- pravo na za-titu gospodarskih interesa potro-a a,
- pravo na za-titu od opasnosti za flivot, zdravlje i imovinu,
- pravo na pravnu za-titu potro-a a,
- pravo na informiranje i edukaciju potro-a a,

- pravo na udruživanje potrošača u svrhu zaštite njihovih interesa,
- pravo na predstavljanje potrošača i sudjelovanje predstavnika potrošača u radu tijela koja rješavaju pitanja od njihova interesa.

### 2.3. POJAM NAUTIČKOG TURIZMA

U literaturi postoje različite definicije nautičkog turizma. Jedna od njih smatra da je turizam skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravaka posjetitelja nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako s takvim boravkom nije povezana nikakva njihova privredna djelatnost.[2]

Također se turizam može definirati kao skup aktivnosti osoba tijekom njihova boravka u mjestu izvan svog uobičajenog boravišta, i to bez prekida i ne duže od jedne godine, a radi odmora, odnosno zbog poslovnih i drugih razloga.[2]

Na početku su se turisti ka putovanja, odnosno odlazak iz mjesta prebivališta na određeno vrijeme dijelila na aktivna, pasivna, no danas su razvijeni mnogi oblici turizma, s obzirom na motive turista za željenim sadržajem. Tako da danas postoje sljedeći i oblici turizma: kongresni, nautički, izletni, seoski, zdravstveni, vjerski, lovni, ribolovni, eko, kulturni i drugi.

*Zakon o turističkoj djelatnosti* nautički turizam definira kao plovidbu i boravak turista obično na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.[22] Za razvitak ove vrste turizma potrebni su geografski preduvjeti kao i razvijena infrastruktura i suprastruktura potrebna za prihvat plovnih objekata i njihovih korisnika (nautički centri, marine).[4]

U nautičkom turizmu koriste se plovni objekti za krstarenje, kružna putovanja ili plovni objekti za višednevni boravak ili noćenje na moru. Razlika nautičkog turizma od ostalih oblika turizma je u stalnoj, gotovo svakodnevnoj pokretljivosti, odnosno mijenjanju mjesta boravka.

U definiranju pojma *nautički turizam*, autori prednost daju sportskim sadržajima koje čini nautički turizam, pa ga svrstavaju u sportski turizam. Bitno je naglasiti kako se pod nautičkim turizmom podrazumijeva ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-običajno u lukama nautičkog turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim i tuđim plovnim objektima, radi rekreacije, sporta i razonode.[7]

Nautički turizam u zadnje vrijeme postaje masovni fenomen, budući da korištenje ovog oblika turizma nije vremenski određeno sezonom. Sve više skupine mlađe dobi konzumiraju nautički turizam. U prilog ovome ide i izgradnja marina i drugih turističkih luka, kako bi se pružili dodatni sadržaji, te povećala atraktivnost i povećao kapacitet vezova.

## 2.4. TRŽIŠTE NAUČKOG TURIZMA

Nautički turizam je podsustav gospodarske grane pomorskog gospodarstva i turizma unutar ukupnog gospodarstva Republike Hrvatske, sa svim karakteristikama sustava i svojim parcijalnim dijelovima koji se definiraju kao subjekti, objekti i elementi nautičkog turizma.[3]

Pretpostavka u inkovitog upravljanja sustavom je definiranje svih sastavnica sustava, njihovih povezanosti unutar modela te procjena njihovog utjecaja na ukinke sustava. U praksi to znači osnivanje interesnih udruga čija je primarna uloga okupljanje i organiziranje jadranskih nautičara radi postizanja što boljih uvjeta za njihov boravak na Jadranu. U središtu modela treba biti nautičar kojemu se na taj način pomogne organizirati putovanje izvan sezone, izabrati plovni objekt, brže doći u destinaciju, lakše odabrati marinu i sl.

Sukladno politici zadovoljenja zahtjeva nautičara potrebno je pojednostavniti procedure i ukloniti administrativne prepreke uplovljavanja turista i njihovog boravka u našem dijelu Jadrana. Također, bitno je i uspostaviti informatičku integraciju sustava. Na taj način informatička povezanost osigurala brzo i jednostavno donošenje odluka za rješavanje kriznih situacija i redovnog funkcioniranja sustava. Marina treba biti društveno i servisno orijentirana, a ne samo fizičko spremište brodova. Strukturu luka nautičkog turizma potrebno je uskladiti s različitim zahtjevima, potrebama i tipovima nautičara. Standard luka i marina ne bi se trebao određivati prema želji vlasnika, već prema zahtjevima njegovih najmnogobrojnijih klijenata. Svi objekti nautičkog turizma trebaju se planirati i graditi u skladu s okolišem, kako bi bili resurs u gospodarskoj infrastrukturi lokaliteta.

Turistička ponuda obuhvaća prirodne atrakcije i ponudu odgovarajućih nautičko-turističkih, rekreacijskih i drugih sadržaja i usluga. Hrvatska statistika raspoloživa sa skromnim opsegom statističkih informacija o nautičkom turizmu.

Posljednja istraživanja trendova u nautičkom turizmu na Mediteranu pokazala su za Hrvatsku vrlo optimistične rezultate. Hrvatska je zemlja koja privlači i turiste najznačajnijih svjetskih turističkih emitivnih zemalja. Klimatske prilike, geografski položaj, razvijenost i

karakteristike morske obale te prirodne znamenitosti predstavljaju vrijednost koja je prepoznata u svijetu.

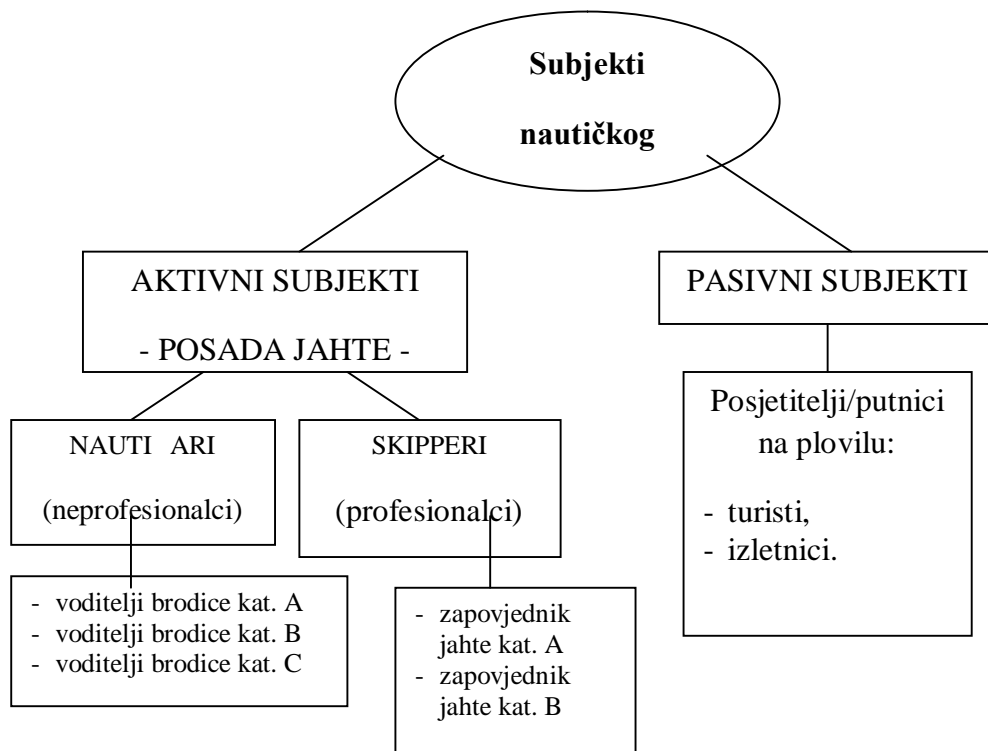
Dobra iskorištenost kapaciteta, s gospodarskog stajališta, osnovni je preduvjet za uspješno poslovanje luka nautičkog turizma. Nedovoljno korištenje kapaciteta marina, uvaflavaju i izrazito sezonsko poslovanje na sjevernojadranskim otocima, ali i ostalim otocima u Hrvatskoj, negativno se odražava na cijenu nautičkih usluga, a time i na poslovne rezultate i na konkurentnu sposobnost marina na tržištu.[3]

U Hrvatskoj se zbog nerazvijenosti tzv. *sekundarne ponude* ostvaruje vrlo niska potrošnja koja se nastoji kompenzirati visokim cijenama usluga. U pripremi ponude trebaju sudjelovati raznoliki interesi. Jedan od ključnih interesa je i marketinški pristup u smislu ponude, raznolikosti, discipline u radu, kako marina, tako i trgovina. Upravo taj marketinški pristup predstavlja osnovicu za daljnji razvoj nautičkog turizma i gospodarstva Hrvatske.[3] Takvim pristupom moguće je znatno povećati udio nautičkog turizma u ukupnom turističkom prometu pa i u ukupnom gospodarstvu.

## **2.5. SUBJEKTI NAUČKOG TURIZMA**

Ako bi doprinijeli statističkom definiranju nautičkog turizma najprije je potrebno izvršiti razvrstavanje subjekata nautičkog turizma, budući da statistika temeljem subjekata dolazi do njegove definicije. Subjekt nautičkog turizma može se definirati kao svaki aktivni ili pasivni posjetitelj, odnosno putnik, koji putuje u neko mjesto izvan mjesta stalnog boravka u trajanju do godine dana, s bilo kojim ciljem putovanja osim obavljanja djelatnosti koja se plaća iz izvora u posjećenom mjestu, u njemu, zasnivanja stalnog boravka i iseljenja i privremeno boravi na plovilu ili nekom drugom objektu nautičkog turizma.[6]

Slika 1: Subjekti nautičkog turizma



## 2.6. VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA

U današnje vrijeme sve se više traže posebni oblici nautičkog turizma. Klasični nautički turizam izdaje kao dominantna kategorija.[7] Na njegovo mjesto stupa suvremeni nautički turizam koji uvjetuje posebne vrste ili oblike nautičko-turističke djelatnosti. Zavisno o intenzitetu ponude i potražnje na pojedinim ušćima ili drugim područjima, mogu se razvrstati novi oblici ili vrste nautičkog turizma. Postoji više kriterija po kojima se nautički turizam može podijeliti na određene podvrste:[7]

Prema veličini plovila razlikuje se:

- veliki ili brodski nautički turizam, koji se obavlja na trajektima, lebdjelicama, hotelima, putničkim, putničko-teretnim i hidrokrilnim brodovima,
- mali nautički turizam, koji se obavlja na različitim vrstama manjih plovila, kao što su amci, jedrilice, jahte, gliseri, skuteri, kajaci, splavi i druga slična plovila.

Prema vlasništvu plovila, razlikuje se:

- nautički turizam u vlastitom ili klupskom plovilu,
- nautički turizam u unajmljenom plovilu na određeno vrijeme (arter).

Prema motivu plovidbe, razlikuje se:

- rekreacijski nautički turizam,
- sportski nautički turizam,
- ribolovni nautički turizam.

Prema organizaciji plovidbe, razlikuje se:

- nautički turizam individualnog tipa organizacije,
- nautički turizam grupnog tipa organizacije.

Iako podjele nautičkog turizma postoje, one nisu striktno određene, budući da se isprepljuju u sadržaj i motivi. U teoretskom smislu nautički turizam ima tri osnovna pojavna oblika, a oni se grupiraju u sljedeće skupine poslovanja:[6]

- luka nautičkog turizma,
- arter ili artering poslovanje s plovilima ili brodovima, u smislu njihovog iznajmljivanja nautičarima,
- kruzing je vrsta poslovanja nautičkog turizma, a organizira se kao kružno putovanje plovilom kruzing kompanije ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom.

Poslovanje u grupi luka nautičkog turizma podrazumijeva skupinu poslova vezanih uz smještaj plovila i nautičara, i pružanje niza usluga plovilima i nautičarima. Najrazvijeniji je oblik poslovanja u toj grupi poslovanje marina, kao najprofitabilniji oblik luka nautičkog turizma. Zbog toga je marina u grupi luka nautičkog turizma po svemu je važno i dominantan.

arter ili artering uključuje poslovanje s plovilima ili brodovima, u smislu njihovog iznajmljivanja nautičarima.

Kruzing je vrsta poslovanja nautičkog turizma, a organizira se kao kružno putovanje plovilom kruzing kompanije, ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Brodovi za kruzing su opremljeni i prilagođeni za duža krstarenja i za duži boravak gostiju na brodu.

## 2.7. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Lokacija luke nautičkog turizma je ključna za uspjeh poslovanja. Prilikom izbora lokacije treba voditi računa o mnogim imbenicima čije ispunjenje se smatra neophodnim za potpuno ispunjenje projekta izgradnje. Treba se voditi računa o blizini atraktivnog akvatorija prikladnog za nautičku turistiku plovidbu, veličini raspoloživog prostora, dubini vode, plimi, oseki, jačini struja i vjetrova, urbanističkim planovima, raspoloženju građana, blizini turističkih centara, mreži javnog prometa, vodi, kanalizaciji, servisima za popravak, te prihvatljivom utjecaju luka na okoliš.

Luke su temeljni imbenici prometne infrastrukture na vodi. Pod lukom se podrazumijeva prirodno ili umjetno zatvoreno, dovoljno duboko vodeno i s vodom povezani kopneni prostor s izgrađenim obalama, lukobranama, uređajima, prostorijama i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje, popravak i zatvaranje brodova i brodica, ukrcavanja i iskrcavanja tereta i putnika, uskladenje tereta i manipuliranja njime, te za odmor posade.[7] Luke nautičkog turizma su turistički objekti u kojima se, osim usluga veza, pružaju i razne druge usluge. Luke postaju turistički magnet i zato treba posvetiti punu pozornost istraživanju fenomena njihova nastanka i razvoja.[6]

*Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* definira luku nautičkog turizma kao poslovno funkcionalnu cjelinu u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).[15] Luke nautičkog turizma razvrstavaju se u određene vrste prema uslugama koje pružaju.

*Pravilnikom* se luke nautičkog turizma razvrstavaju na: [3]

- sidrišta,
- odlagalište plovnih objekata,
- suhe marine,
- marine.

Navedene četiri vrste definirane su *Pravilnikom* s obzirom na komponente kopna i mora.



### 2.7.1. Pomorsko dobro

Luke nauti kog turizma kao i sve druge luke dio su pomorskog dobra. Pomorsko dobro je op e dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu za-titu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na na in propisan *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama*. Pomorsko dobro kao op e dobro je stvar *res communes omnium* koja pripada svim ljudima te u tom smislu pomorsko dobro je:[19]

- neotu ivo,
- ne mo fle biti objekt stjecanja prava vlasni-tva ni drugih stvarnih prava,
- ne mo fle biti u prometu.

Pravna materija pomorskog dobra ure ena je *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama*. U pripremi je dono-enje novog *Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, koji prije svega mora preuzeti odre ena rje-enja i na ela novog *Zakona o koncesijama*, te razrije-iti slofena imovinska pitanja na pomorskom dobru. Sukladno *Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama* pomorsko dobro ine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen op oj upotrebi ili je progla-en takvim, kao i sve -to je s tim dijelom kopna trajno spojeno na povr-ini ili ispod nje.[19]

Definicija pomorskog dobra po svom sadrflaju u pojedinim je segmentima kontradiktorna i neprecizna. Prvenstveno se to odnosi na definiciju morske obale, morskog podzemlja kao i flivih i neflivih prirodnih bogatstava.

Iz zakonske definicije se zaklju uju kako pomorsko dobro uklju uje:[19]

- obalnu komponentu - morsku obalu,
- vodenu komponentu - unutarnje morske vode i teritorijalno more,
- podmorsku komponentu ó morsko dno i podzemlje.

### 2.7.2. Marine

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgra en i ure en za pruflanje usluga veza i uvanje plovnih objekata, te smje-taj turista ó nauti ara na plovnim objektima, odnosno u smje-tajnim objektima marine. U marinama se pruflaju i druge uobi ajene usluge turistima ó nauti arima, a mogu se pruflati i usluge servisiranja i odrflavanja plovnih objekata. Marina je specijalizirana luka i od valova za-ti en akvatorij za potrebe nauti kog turizma i rekreaciju.[3]

Luke nauti kog turizma moraju ispunjavati minimalne uvjete propisane *Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, ako za pojedinu luku *Pravilnikom* nije drukčije propisano. Minimalni uvjeti utvrđuju se kao opći i posebni minimalni uvjeti: [15]

Opći i minimalni uvjeti odnose se na:

- ispravnost i funkcionalnost uređaja i opreme,
- opskrbu električnom energijom,
- opskrbu higijenski ispravnom vodom,
- usluge koje se pružaju u luci,
- prostorije za osobnu higijenu turista-nautičara,
- uređaje i opremu za zaštitu okoliša,
- protupožarnu zaštitu,
- zaposlenike,
- prostorije za osobnu higijenu zaposlenika.

Posebne minimalne uvjete moraju ispunjavati pojedine luke nauti kog turizma ovisno o vrsti luke, a oni se odnose na:

- obvezatnu strukturu uređenja i opreme,
- minimum usluga koje se u luci moraju pružati,
- minimum nadopunjujućih usluga (trgovačkih, ugostiteljskih i drugih) koje luka mora osigurati turistima-nautičarima.

### 2.7.3. Privezišta

Privezište je dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovniha objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogu nositi vodenog prostora privezišta dozvoljavaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovniha objekata.[15]

Privezište mora imati:[15]

- dio vodenog prostora i obale izgrađen i uređen za privez plovniha objekata koji se sastoji od sidrenog sustava pod vodom (čelični lanci ili blokovi tzv. *corpo morto*, položeni na morsko dno, s plutajućim bovama opremljenim priveznim prstenima) i opreme za privez na obali odnosno gatu - fiksnom ili plutajućem;

- opremu za privez (osigurana mogućnost priveza najmanje s dva konopa - jedan prema obali i jedan prema moru);
- recepciju privezi-ta koja može biti i montažni objekt, s uobičajenom opremom potrebitom za poslovanje i održavanje privezi-ta;
- organiziranu službu prihvata i opsluživanja, te tehničke asistencije kod priveza plovnih objekata, koja radi 24 sata;
- jedno privezno mjesto osigurano i označeno za privez u nufdi (interventni privez),
- zasebno označeno (slovnim ili brojčanim oznakom) svako privezno mjesto,
- jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista - nautičara iz odredbi članka 15. iznimno, ta skupina prostorija ne mora imati tu-kabine i može imati kemijski zahod ako je osigurano kontinuirano odstranjivanje fekalija na uobičajeni tehničko-higijenski način.

#### **2.7.4. Sidrišta**

Sidrište je dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata u uvali zaštićenj od nevremena. Sidrište mora imati:[15]

- dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata,
- uređen jedan interventan privez s opremom za privez plovnog objekta.

Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. [3]

#### **2.7.5. Suhe marine**

Suha marina dio je obale odnosno kopna koji je posebno ograničen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovnih objekata te pružanja transporta plovnog objekta u vodeni prostor ili iz vodenog prostora do suhe marine te spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Suha marina izuzeta je iz definicije marina, kao dio kopna na kojemu se pruža usluga smještaja plovnih objekata. Posebni uvjeti regulirani *Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* za suhe marine su sljedeći:[15]

- ograničen i osvijetljen prostor za smještaj plovila,

- recepcija, portirnica za prihvat plovnih objekata s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,
- uvarska služba 24 sata dnevno,
- stalke (vafle) za plovne objekte na suhom,
- organizirana služba za transport plovnih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: kver koji može biti i izvan ograničenog prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila,
- pokretna dizalica i navoz s *važima*, te navoz za prikolicu osobnog automobila,
- vafle a polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,
- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata,
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata.

#### **2.7.6. Odlagalište plovnih objekata**

Odlagalište plovnih objekata je dio kopnena ograničenja i uređenja za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti odlagališta plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.[15]

### 3. PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA

Plovila u nautičkom turizmu se razlikuju prema svojim svojstvima i namjeni. Temeljni pojmovi i vrste plovila određeni su *Pomorskim zakonikom* i *Pravilnikom o brodicama i jahtama*.

#### 3.1. MARITIMNA OBILJEŽJA PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA

*Pravilnik o brodicama i jahtama* razvrstava brodice i jahte na sljedeći način:[16]

- *brodica za osobne potrebe* jest brodica za sport i razonodu koja se ne koristi u gospodarske namjene;
- *brodica za gospodarske namjene* jest brodica za prijevoz putnika i/ili tereta uz naplatu, brodica za rekreaciju za iznajmljivanje, profesionalno obavljanje ribolova, vađenje školjaka, kamena i druge gospodarske djelatnosti;
- *javna brodica* jest brodica, osim ratne brodice, namijenjena i opremljena za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, a čiji je vlasnik, odnosno brodar država ili neko drugo tijelo ovlašteno od države i koja služi isključivo u negospodarske namjene;
- *jahta za gospodarske namjene* jest jahta namijenjena iznajmljivanju sa ili bez posade;
- *jahta za osobne potrebe* jest jahta koja se ne koristi u gospodarske namjene;
- *športska brodica ili jahta* jest plovni objekt isključivo namijenjen sudjelovanju na športskim natjecanjima, a razvrstana je prema klasama športskih organizacija ili je izvan klase;
- *brodica na vesla* jest brodica koja kao porivno sredstvo koristi vesla;
- *rekreacijsko plovilo* je plovilo bilo koje vrste namijenjeno za sport i razonodu duljine trupa od 2,5 do 24 metra mjerenoj prema usuglašenoj normi, neovisno o vrsti pogona;
- *gliser* je brodica ili jahta koja pomoću mehaničkog porivnog uređaja klizi po površini mora.

**Tablica 1: Veličine brzih motornih brodica i brodova za razonodu**

| Duljina plovila (m) | Širina plovila (m) | Gaz trupa (m) | Najveći gaz (m) |
|---------------------|--------------------|---------------|-----------------|
| 8-10                | 3,25               | 0,60          | 1,0             |
| 10-12               | 3,60               | 0,65          | 1,1             |
| 12-15               | 4,20               | 0,75          | 1,3             |
| 15-18               | 4,75               | 0,90          | 1,6             |
| 18-25               | 5,50               | 1,05          | 1,9             |
| 25-30               | 7,30               | 1,10          | 2,0             |

Izvor: Hrvatski hidrografski institut: Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, 2006., str.77.

S obzirom na njihovu veličinu, brzinu i druga tehnička svojstva i maritimna obilježja plovila, mogu se podijeliti na: [16]

- brze brodice do 15 m duljine,
- brodove za razonodu (velike jahte) od 15 do 30 m duljine,
- brodice koje se mogu pokretati silom vjetra (jedrilice) do 15 m duljine,
- brodove koji se mogu pokretati silom vjetra (jedrilice) dulje od 15 m.

### 3.2. BRODICE

Kada je riječ o plovilima do 8 metara duljine oni se razlikuju prema brzini koju mogu postići i pa se dijele na brodice i brze brodice. Brodice do 8 metara su od drva, gume i stakloplastike, koriste motore do 15kW, a mogu ih pokretati i veslima. Postižu brzinu do 7-8 čvorova, a za manevru koriste motore s najmanjom snagom. Takve brodice koristi mjesno stanovništvo za jednodnevnu plovidbu na manjim udaljenostima u rekreativne, sportske i gospodarske svrhe, a privezane su u luci. Prilikom manevriranja ovih brodica dolazi do nezgoda koje najčešće ne dovode do gubitka plovila. Najčešće dolazi do udara brodice u obalu ili drugo privezano plovilo ili zaplitanje vijka brodice o privezne konope. Do ovih nezgoda dolazi zbog greške pri manevriranju. Najčešći uzrok je nedovoljan prostor za privez u luci, posebno u pogledu širine plovnog puta i prostora potrebnog za manevriranje odnosno prevelikog broja plovila u luci.[16]

Brze brodice odnosno gliseri do 8 metara su od staklo-plastike ili gume, pa su male mase i podložni su utjecaju sile vjetra. Gaz podvodnog dijela trupa je od 0,2 do 0,5 metara. Pogonsko sredstvo su izvanbrodski motori. Snaga strojeva kreće se od 25 do 150 kW pa se

ostvaruje brzina od 12 do 35 čvorova. U plovidbi dolazi do nesreća zbog neprilagođene brzine, a i nepridržavanja obveze držanja udaljenosti većoj 300 metara od obale.

Brze brodice duljine do 15 metara imaju gaz na krmi do 0,75 m i prema pramcu se mijenjaju oblik trupa. Također, imaju jake pogonske strojeve od 100 do 400 kW, pa se kreću u brzini od 15 do 35 čvorova. Navedena polovila se koriste za višednevne plovidbe.

### **3.3. JAHTE**

Jahte odnosno brodovi za raznođu su duljine od 15 do 30 metara, nerijetko i veći. Pokreću se korištenjem broskog vijeka, a i mlaznog pogona. Manevriranje je otežano zbog odnosa snage stroja i deplasmana broda. Na brodovima su jaki pogonski strojevi od 750 do 2000 kW, te i pri minimalnom broju okretaja brzina je većja od 6 čvorova. Ovih brodova ima razmjerno malo. Kako je većina marina i luka predviđena većinom za manja plovila, samo manji broj velikih jahti može naći stalni vez u hrvatskim marinama pa se nerijetko vezuju u javnim lukama. Najveći broj velikih jahti koje ljeti krstare našom obalom ima stalni vez u marinama izvan Hrvatske. Velike jahte po svojoj su opremljenosti vrlo autonomne tako da se izvan luke mogu zadržavati i veću broj dana. [16]

## **4. ORGANIZACIJA SLUŽBE SIGURNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ**

U Republici Hrvatskoj osnovane su i djeluju službe sigurnosti za pomorski promet koje su ustrojene za obavljanje tehničkih poslova i upravno inspekcijskih poslova. Ovdje je bitno spomenuti Službu pomorskog meteorološkog centra koja djeluju u sklopu Državnog hidrometeorološkog zavoda, a u svoja tri odjela ima zadaću davanja upozorenja i pomorske prognoze, provođenje operativne podloge vremenske prognoze i poslova pomorske meteorologije.

### **4.1. TEHNIČKO-STRUČNI POSLOVI**

Za obavljanje poslova Sektora upravljanja pomorskim dobrom, lučkim i koncesijskim sustavom, ustrojene su sljedeće službe u sklopu Ministarstva mora:

- Služba za lučki sustav,
- Služba pomorskog dobra,
- Hrvatski registar brodova,
- Plovput.

Služba za lučki sustav sudjeluje u pripremi nacrtu prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz područja morskih luka i koncesija na lučkom području, prati i analizira stanje, poslovanje i razvoj morskih luka, nadzire, koordinira i daje upute za rad lučkih uprava, vodi strateško planiranje razvoja lučkog sustava uz praćenje i analiziranje stanja, poslovanja i postignutog stupnja razvoja morskih luka i lučkog sustava, te predlaže mjere unaprjeđenja istog sustava. Priprema očitovanja na predstavke građana i drugih tijela iz područja svoga rada i predlaže mjere za poboljšanje. [17]

Također, sudjeluje u pripremi nacrtu prijedloga zakona s područja morskih luka, koordiniraju i projekte razvoja infrastrukture, te strateških dokumenata. Uz navedeno priprema i izvješća i analize pomorskog dobra, priprema nacrtu prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz područja pomorskog dobra i koncesija na pomorskom dobru.

Služba za pomorsko dobro obavlja upravni nadzor nad gospodarenjem i korištenjem pomorskog dobra i provođenjem koncesijskog sustava na pomorskom dobru, koordinira i vodi rad Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva mora koje u upravnom postupku



utvrđuje granice pomorskog dobra/lučkog područja, obavlja sve stručno-tehničke poslove vezane uz rad Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva, daje upute flupanijskim povjerenstvima za granice pomorskog dobra, vodi upisnik koncesija na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske, prati i daje upute jedinicama područne (regionalne) samouprave za vođenje upisnika koncesija na pomorskom dobru, priprema prijedloge odluka i ugovora o koncesiji na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske, koordinira i saziva stručno tijelo za ocjenu ponuda za davanje koncesija na pomorskom dobru koje daje Vlada Republike Hrvatske, te Povjerenstva za oduzimanje koncesija na pomorskom dobru koje daje Vlada Republike Hrvatske i analizira koncesijske sustave, vodi o evidenciju utvrđenih granica pomorskog dobra/lučkog područja.

Služba također prati izvršavanje flupanijskih godišnjih planova upravljanja pomorskim dobrom po pitanju granica i provedbe utvrđenog pomorskog dobra, osigurava i provodi radnje vezane za namjensko trošenje proračunskih sredstava za poslove utvrđivanja, provedbe i izvlačenja na pomorskom dobru, te izrade stručnih podloga za dodjelu koncesija na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske, posebice u odnosu na razne djelatnosti koje se obavljaju na pomorskom dobru (iznajmljivanje sredstava, ronjenje, plafni sadržaji, komercijalno-rekreacijski sadržaji i dr.) te prati, analizira i nadzire druge oblike gospodarskog korištenja pomorskog dobra. [17]

Za obavljanje poslova Službe pomorskog dobra, ustrojeni se sjede i odjeli:[17]

- Odjel za upravljanje i nadzor pomorskog dobra i koncesijski sustav,
- Odjel za granice pomorskog dobra,
- Odjel za upravljanje i nadzor pomorskog dobra i koncesijski sustav.

#### **4.1.1. Hrvatski registar brodova**

Javna ustanova Hrvatski registar brodova obavlja sljedeće poslove: [17]

- utvrđuje sposobnost za plovidbu i obavlja baždarenje brodova, jahti i određenih vrsta brodica,
- utvrđuje sposobnost za uporabu i baždari plutajuće objekte te utvrđuje sposobnost za uporabu nepomične odobalne objekte,
- utvrđuje sigurnost kontejnera,

- utvrđuje podobnost ustrojstva brodara glede sigurnog rada i zaštite okoliša tijekom korištenja brodova,
- sudjeluje u istraživanju uzroka nezgoda brodova,
- sudjeluje u radu i izvršavanju obveza prema međunarodnim organizacijama glede nabrojениh poslova.

Navedeni poslovi, koje Hrvatski registar brodova obavlja na temelju javne ovlasti, obuhvaćaju donošenje tehničkih pravila kojima se propisuju najviše praktično provedive međunarodno prihvaćene tehničke norme, obavljanje tehničkog nadzora i bafidarenje u skladu s tehničkim pravilima i izdavanje isprava, knjiga i izvještaja na temelju obavljanog tehničkog nadzora i bafidarenja.

Tehničkim pravilima propisuju se uvjeti glede trupa i opreme trupa, strojnog uređaja, električne opreme, automatizacije, plovidbenih svojstava, protupofarne zaštite, sredstava za spašavanje, radio opreme, sredstava za navigaciju i sredstava za signalizaciju, uređaja za rukovanje teretom, zaštite pri radu i smještaja posade, prijevoza putnika, prijevoza tereta, zaštite okoliša te bafidarenja brodova i drugih plovnih i plutajućih objekata. Tehničkim pravilima propisuju se i uvjeti o podobnosti brodara glede sigurnog rada i zaštite okoliša tijekom korištenja brodova, te kontejnera. Osim toga, Hrvatski registar brodova može biti ovlašten spomenute poslove obavljati u ime stranih nadležnih tijela, te davati klasu brodovima i drugim plovnim i pomorskim objektima.

#### **4.1.2. Plovput**

Trgovsko društvo s ograničenom odgovornošću Plovput sa sjedištem u Splitu brine se za održavanje i uređenje plovnih putova u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, postavlja na njima objekte za sigurnost plovidbe i osigurava njihovo pravilno funkcioniranje te obavlja poslove radijske službe koja služi zaštiti ljudskog života na moru i sigurnosti plovidbe. [17]

#### **4.2. UPRAVNI-INSPEKCIJSKI POSLOVI**

Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra Ministarstva mora priprema nacрте prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz područja

pomorskog brodarstva i prometa, unutarnje plovidbe, pomorskog dobra, morskih i rije nih luka, agencija pomorske i unutarnje plovidbe, priprema i izra uje nacрте me unarodnih ugovora i drugih akata iz podru ja pomorstva i unutarnje plovidbe, sudjeluje u radu me unarodnih organizacija u podru ju pomorstva i unutarnje plovidbe, sudjeluje u izradi i prati propise Europske unije u podru ju pomorstva i unutarnje plovidbe, osigurava uskla ivanje zakonodavstva Republike Hrvatske u podru ju pomorstva i unutarnje plovidbe s pravnom ste evinom Europske unije, sudjeluje u izradi strate-kih dokumenata, te predlafe razvojnu politiku iz podru ja pomorstva i unutarnje plovidbe, vodi prvostupanjske i drugostupanjske upravne postupke iz podru ja pomorstva, brodarstva, pomorskog dobra i unutarnje plovidbe poduzima radnje u postupcima pred upravnim sudovima i Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske.

Izra uje odgovore na tuflbe iz nadlefnosti Uprave, daje mi-ljenja na zakonske prijedloge drugih nadlefnih tijela, daje pravna mi-ljenja i tuma enja o pravnim pitanjima u podru ju pomorstva i unutarnje plovidbe, obavlja poslove procjene u inka propisa iz svoga djelokruga, poduzima radnje u postupcima pred upravnim sudovima i Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske iz svoga djelokruga, provodi upravni nadzor Agencije za obalni linijski pomorski promet, lu kih uprava te jedinica lokalne i podru ne (regionalne) samouprave, prati i analizira gospodarenje i upravljanje morskim resursima, prostorom uz morsku obalu i sustavom unutarnje plovidbe, prati i analizira stanje, poslovanje i razvoj morskih i rije nih luka, koordinira, nadzire i daje upute za rad lu kih uprava, prati rad Agencija za obalni linijski pomorski promet i Agencije za vodne putove, prati poslovanje pravnih osoba od interesa za Republiku Hrvatsku u podru ju pomorstva, utvr uje granice pomorskog dobra i vodi upisnik koncesija na pomorskom dobru za koje je davatelj koncesija Vlada Republike Hrvatske.

Uprava obavlja sve pripremne radnje za koncesije na pomorskom dobru koje su od zna aja za Republiku Hrvatsku, prati namjensko tro-enje prora unskih sredstava iz razdjela Ministarstva za poslove brodarstva, pomorskog dobra, lu kog sustava i koncesija, predlafe mjere za unaprje enje poloflaja hrvatskih pomoraca i sura uje sa socijalnim partnerima. Uprava obavlja upravni nadzor nad provedbom propisa iz podru ja unutarnje plovidbe, kao i upravni nadzor nad radom Agencije za vodne putove i lu kih uprava unutarnjih voda u obavljanju njihovih javnih ovlasti.[17]

#### 4.2.1. Lučke kapetanije

Lučke kapetanije obavljaju poslove nadzora plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru, inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe, inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova, te vođenja upisnika brodova, poslove utvrđivanja sposobnosti za plovidbu, baždarenje brodica, poslove upisa i brisanja brodica te vođenja o evidencija brodica, poslove izdavanja pomorskih knjigica, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje o evidencija izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima.

Slika 2: Lučke kapetanije Republike Hrvatske



Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Lučke kapetanije

<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=475> (2.05.2017.)

Prema *Zakonu o lučkim kapetanijama* u Republici Hrvatskoj organizirane su sljedeće lučke kapetanije:[23]

- Lučka kapetanija Pula, za područje Istarske županije,
- Lučka kapetanija Rijeka, za područje Primorsko-goranske županije,
- Lučka kapetanija Senj, za područje Ličko-senjske županije,
- Lučka kapetanija Zadar, za područje Zadarske županije,

- Lu ka kapetanija T<sup>M</sup>benik, za podru je T<sup>M</sup>bensko-kninske flupanije,
- Lu ka kapetanija Split, za podru je Splitsko-dalmatinske flupanije,
- Lu ka kapetanija Plo e, za dio Dubrova ko-neretvanske flupanije koji obuhva a sljede e gradove i op ine: Metkovi , Opuzen, Plo e, Kula Norinska, Pojezerje, Slivno i Zaflablje,
- Lu ka kapetanija Dubrovnik, za dio Dubrova ko-neretvanske flupanije koji obuhva a sljede e gradove i op ine: Dubrovnik, Kor ula, Dubrova ko primorje, Janjina, Konavle, Lastovo, Lumbarda, Mljet, Orebi , Smokvica, Ston, Vela Luka, fiupa dubrova ka i Trpanj.

#### **4.2.2. Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje na moru**

Sluflba traganja i spa-avanja na moru u RH sastoji se od Stoffera sluflbe traganja i spa-avanja, Nacionalne sredi-njice za uskla ivanje traganja i spa-avanja na moru, pod sredi-njica traganja i spa-avanja (lu ke kapetanije Pula, Rijeka, Senj, Zadar, T<sup>M</sup>benik, Split, Plo e i Dubrovnik), obalnih promatra kih jedinica (lu ke ispostave svih lu kih kapetanija, obalne radio postaje, uvani svjetionici, motrila ke postaje Hrvatske ratne mornarice), te jedinica traganja i spa-avanja (pomorske, zrakoplovne i kopnene jedinice.)

Osnovne zada e Nacionalne sredi-njice za uskla ivanje traganja i spa-avanja na moru su uskla ivanje akcija traganja i spa-avanja na moru, obavljanje nadzora pomorskog prometa te kontrola sigurnosti plovidbe kao i koordiniranje djelovanja u slu aju iznenadnog one i- enja mora.

Podru je nadlefnosti prostire se od unutra-njih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, koje Nacionalna sredi-njica nadzire uz pomo svojih pod sredi-njica, pa do zone izme u teritorijalnog mora i podru ja otvorenog mora do linije razgrani enja sa susjednim drflavama u Jadranskom moru, a kako je utvr eno njihovim me usobnim sporazumom i kao takvo prijavljeno Me unarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO).

Nacionalna sredi-njica ó MRCC Rijeka, sve pod sredi-njice (lu ke kapetanije) i njihove lu ke ispostave, te sve obalne radio postaje (Rijeka radio, Split radio i Dubrovnik radio) odrflavaju pomorsku radijsku sluflbu bdijenja na me unarodno utvr enim frekvencijama i kanalima za pogibelj, hitnost i sigurnost, a sve u skladu sa svjetskim pomorskim sustavom pogibli i sigurnosti.[12]

### 4.3. OBALNA STRAŽA

Obalna straža Republike Hrvatske je vojna organizacija s policijskim ovlastima na moru i nalazi se u sastavu Hrvatske ratne mornarice. Osnovana je *Zakonom o Obalnoj straži Republike Hrvatske 2007. godine* radi uinkovitog nadzora i zaštite prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s međunarodnim pravom i hrvatskim propisima.

Radi zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske na moru, u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske, ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo nadzora plovila prema posebnim ovlastima koje utvrđuju nadležni ministri.[24]

Obalna straža osigurava u okviru posebnih ovlasti provedbu propisa o:[24]

- plovidbi stranih ratnih brodova koji plove kroz unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske radi uplovljavanja i isplovljavanja u morske vode susjednih država,
- plovidbi stranih ratnih, stranih javnih, stranih ribarskih te stranih znanstveno-istraživačkih brodova pri plovidbi kroz teritorijalno more i unutarnje morske vode Republike Hrvatske radi ulaska i izlaska iz luka otvorenih za međunarodni promet i luka u kojoj je brodogradilište u kojem se brod bitno popravlja,
- popravku ili opremanju stranih ratnih brodova na području Republike Hrvatske,
- nekontroliranom prolasku teritorijalnim morem Republike Hrvatske,
- prolasku stranih podmornica i drugih podvodnih prijevoznih sredstava teritorijalnim morem Republike Hrvatske,
- ostvarivanju suverenih prava u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu i epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske u skladu s Pomorskim zakonikom i drugim propisima.

Obalna straža u suradnji s drugim državnim tijelima i tijelima međunarodnih organizacija obavlja i poslove koji se odnose na borbu protiv terorizma i morskog razbojništva, kao i sprječavanje krijumčarenja roba i osoba, te iznenađenja oružja, a mjere protiv počinitelja su usklađene s međunarodnim pravom kao i propisima Republike Hrvatske. Obalna straža sudjeluje i u borbi protiv piratstva na otvorenom moru.

## 5. POMORSKE NEZGODE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

Kada je rije o četnim događajima u lukama nautičkog turizma ne postoje precizni statistički podaci jer se podaci vode za područje cijelih unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

Pomorska nezgoda ili havarija je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, jahte, brodice, tereta, druge imovine na moru, ali i ljudske žrtve (smrt ili tjelesna ozljeda članova posade, putnika ili trećih osoba).

Događaj koji je uzrokovao pomorsku nezgodu mora biti izvanredne naravi, redoviti gubici ili troškovi koji prate plovidbu i pomorsku djelatnost nisu pomorska nezgoda. Pomorska nezgoda može biti uzrokovana opasnostima mora (viša sila ili slučaj) i djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda ili treće osobe.[9]

Pomorske nezgode mogu se razvrstati prema uzrocima (potonule, poflar i eksplozija, nasukanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama četnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, oneštćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).[9]

Podjela pomorskih nezgoda s naglaskom na one koje su svojstvene plovilima nautičkog turizma:[8]

- sudar brodova (jahti, brodica),
- udar,
- nasukanje,
- prodor vode (naplavljivanje),
- potonule plovila,
- poflar,
- eksplozija,
- ovisjek u moru,
- oneštćenje morskog okoliša.

### 5.1. SUDAR

Sudar (jahti, brodica) je direktan ili indirektan materijalni sraz dvaju ili više plovila koji ima za posljedicu nastanak štete barem na jednom plovilu, stvarima ili osobama na njima. Sudar brodova (jahti, brodica) najčešće se događa u uskim plovnim vodama (tjesnacima) ili

gdje je promet gust (prilikom uplovljavanja u luku ili isplovljavanja iz nje). U slučaju sudara plovila nautičkog turizma, a zbog njihovih često različitih veličina i brzina nerijetko dolazi i do ozljeda, odnosno pogibije osoba, jer ih je na manjem plovilu vrlo teško mehanički zaštititi od posljedica mehaničkog prodora drugog trupa.[8] U lukama je najčešći sudar u kojem nije bilo stvarnog dodira, već zbog nepoštivanja propisa o sigurnosti plovidbe odnosno greške u manevriranju se došlo do kontakta. Nije važan utjecaj plovidbe oba broda, jer jedan može biti u kretanju, dok drugi može biti usidren. Odredbe o sudaru primjenjuju se na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu, a ne primjenjuju se pri tzv. udaru.[13]

Sudari mogu biti izravni i neizravni. Izravni sudar je onaj gdje je došlo do stvarnog dodira između brodova ili dijelova njihove opreme. Neizravni sudar je sudar gdje nije došlo do stvarnog dodira, nego jedan brod nepravilnim manevriranjem nanese štetu drugom brodu. Sudari se također mogu podijeliti na neskrivljene i skrivljene.

Pravni propisi o sudaru brodova mogu biti međunarodni i nacionalni. Međunarodni pravni izvori su:

- *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910. godine;*
- *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode iz 1952. godine;*
- *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar iz 1952. godine;*
- *Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru iz 1972. godine (COLREG);*
- *Lisabonska pravila CMI-a o naknadi štete u slučaju sudara brodova iz 1987. godine;*

Nacionalni pravni propisi koji reguliraju sudar brodova su *Pomorski zakonik* i *Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru*.

Kada je riječ o naknadi štete svaki sudionik snosi svoju štetu kod neskrivljenog sudara, a kod skrivljenog sudara svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji, ako se omjer krivnje ne može ustanovi, odgovornost za štetu se dijeli na jednake dijelove.[9] Naknadu štete kod sudara brodova snosi brodar broda koji je skrivio sudar u omjeru svoje krivnje.

Obveze zapovjednika broda u slučaju sudara su:[1]

- dužnost spašavanja osoba i imovine,
- utvrđivanje identiteta broda u sudaru,



- opis događaja u brodarskom dnevniku,
- pregled broda i utvrđivanje štete,
- prijava pomorske nezgode u roku 24 sata nakon što je brod uplovio u luku,
- pribavljanje jamstva za naknadu štete.

## **5.2. UDAR**

Udar je materijalni sraz plovila s fiksnim pomorskim ili kopnenim objektom; za pojam udara bitan je nasilan dodir plovila s objektom koji se ne smatra plovnim objektom. Prilikom udara najčešće dolazi do oštećenja plovila.[8]

## **5.3. NASUKANJE**

Nasukanje je vrsta pomorska nezgoda kad brod cijelom kobilicom ili samo jednim njezinim dijelom dira dno. Nasukanje ne postoji ako brod samo dotakne dno i nastavi plovidbu. Do nasukavanja najčešće dolazi zbog navigacijske greške osobe koja upravlja plovilom ili pod utjecajem vjetera i valova u slučaju kvara porivnog stroja. Posljedica toga može biti teško oštećenje trupa, jer je trup tada izložen višestrukim udarima u dno.[8]

## **5.4. PRODOR VODE –NAPLAVLJIVANJE**

Prodor vode je svaki nenamjerni prodor vode u kolijevku koja ugrožava plovnost broda. Do prodora najčešće dolazi zbog djelovanja vanjskih sila (valova, mehaničke sile udara) ili zbog kvara dijelova opreme. U slučaju manjeg oštećenja trupa odnosno kvara opreme prodor vode moguće je ograničiti ili zaustaviti priručnim sredstvima, dok u slučaju većeg oštećenja prodor vode u trup plovila, naročito brodice, dovodi do vrlo brzog potonuća.[8]

## 5.5. POTONUĆE PLOVILA

Potonuće plovila je nezgoda je u kojoj nastupi trajan ili privremen gubitak plovnosti i gubitak osobine plutanja plovila tako –to potpuno ili ve im dijelom plovilo uroni u vodu.[8]

## 5.6. POŽAR

Poflar je nekontrolirano gorenje izazvano naj e– e neispravnim rukovanjem opremom plovila. Osnovno obilježje poflara je njegovo brzo –irenje tako da za sprje avanje –irenja na raspolaganju ima vrlo malo vremena. Usprkos tome, pravodobnom reakcijom ve inu poflara na plovilu mogu e je ugasiti. U slu aju izbijanja ve eg poflara redovito dolazi do potpunog uni–tenja plovila i njegovog potonu a, ako nije neposredno uz obalu odnosno u podru ju vrlo malih dubina. Poflarima su u ve oj mjeri izlofena plovila s benzinskim motorima dok su ona s Diesel motorima rje e podlofna poflarima. Tako er, do poflara e– e dolazi pri neispravnom rukovanju gorivom te stoga posebna pafnja mora biti posve ena protupoflarnoj za–titi na postajama za opskrbu gorivom.[10]

## 5.7. EKSPLOZIJA

Eksplozija je trenutno sagorijevanje zapaljivih plinova i para. Naj e– e nastaje kada se u nekom zatvorenom prostoru na plovilu nakupe zapaljivi plinovi i pare pomije–ani sa zrakom u omjeru u kojem je eksplozija mogu a, te kada u tom prostoru do e do iskrenja ili povi–ene temperature. Eksplozija redovito izaziva te–ka o–te enja manjih plovila, ozljede ili ak i pogibiju osoba u neposrednoj blizini. U stvarnosti, eksplozije na plovilima nauti kog turizma su razmjerno rijetke zahvaljuju i ograni enom kori–tenju zapaljivih teku ina te brojnim za–titnim mjerama.[8]

## 5.8. ČOVJEK U MORU

ovjek u moru posljedica je naj e– e nepafnje odnosno pada s broda. U slu aju nepovoljnih vremenskih prilika opasnost koja prijete osobi u moru je izuzetno velika, naro ito

u slučaju niskih temperatura mora, kada je vrijeme preflivljavanja značajno skraćeno. Uspješnost spašavanja ovisi ponajprije je li pad uvijek odmah uočen ili tek nakon proteka vremena, o stanju i temperaturi mora te u konačnici vještini spašavatelja.[8]

## 5.9. ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA

Onečišćenje okoliša je promjena stanja okoliša koja je posljedica nedozvoljene emisije i/ili drugog štetnog djelovanja, ili izostanka potrebnog djelovanja, ili utjecaja zahvata koji može promijeniti kakvoću u okolišu. Onečišćivač je svaka fizička i pravna osoba, koja posrednim ili neposrednim djelovanjem ili propustanjem djelovanja uzrokuje onečišćenje okoliša.

Onečišćenje morskog okoliša može uzrokovati svaki plovni objekt pa i plovila nautičkog turizma. Događaju se i opasnosti prijeti od brodova, posebice tankera zbog vrste i količine tereta koji prevoze. Međutim, manja plovila također predstavljaju opasnost za morski okoliš prvenstveno izlivanjem pogonskog goriva. Valja istaknuti da brojne nezgode nastupaju zbog vrlo niske razine stručnosti osoba koji upravljaju plovilima nautičkog turizma. Tu se ubrajaju slučajevi kada plovilo ostane bez goriva, kada zbog tehničkih jednostavnih razloga osoba koja upravlja plovilom nije u stanju pokrenuti poriv na tehnički ispravnom plovilu ili kada pod utjecajem vjetrova plovilo otpluta daleko od obale, a osoba ne zna odrediti položaj odnosno potrebni smjer kretanja. U takvim slučajevima najčešće plovilu i osobama prijeti opasnost od nasukavanja i/ili potonuća koje može dovesti do onečišćenja.

Dok utvrđivanje i naknada stvarne štete prouzročene onečišćenjem prema općim pravilima imovinskog prava ne predstavlja teškoće, pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi prouzročene onečišćenjem uljem, mogu se u praksi pojaviti neka specifična pitanja.

Pri ocjeni visine izmakle koristi uzima se u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima, a nije je ostvarenje sprječeno štetnikovom štetnom radnjom ili propustom. Naime, onečišćenje morskog okoliša može se odraziti na brojne ekonomske djelatnosti koje su u izravnoj ili neizravnoj vezi s morem.[10]

Uzrok onečišćenja u lukama je rukovanje i rasipanje otpadnih voda, tekućina i krute tvari s brodova, pa je nužno pažnju usmjeriti na kontrolu rada i odlaganje otpada. Nužno je posjedovanje brana za opasivanje onečišćenja, različite crpke kako bi se zbrinula zauljena ili kaljufna voda.

Ovisno o vrsti onečišćenja lučkog akvatorija može biti onečišćenje krutim otpadom, uljem i naftnim derivatima, raznim kemikalijama te gradskim otpadnim vodama. Ove vrste onečišćenja u more mogu doći s kopna ili s mora. Onečišćenje s kopna najčešće se događa uslijed istjecanja otpadnih voda iz kanalizacijskih sustava te s prometnica. Pored onečišćenja mora s kopna, postoji i onečišćenje mora s brodova i brodica i to uslijed:

- ispuštanja kaljužnih voda na vezu ili tijekom plovidbe,
- prebacivanja goriva na brodu iz tanka u tank,
- ukrcanja goriva iz autocisterni u brod na vezu,
- havarije broda ili brodica ó nasukanje, poflar, sudar, udar,
- remonta brodica.

## 6. ZAKLJUČAK

Turizam jedan od najvafnijih pokreta a razvoja gospodarstva u svijetu, a njegovo pravilno pozicioniranje na turisti kom trffi-tu je uvjetovano pra enjem suvremenih trendova. Turizam kao djelatnost u sebi nosi veliki potencijal za cjelokupno gospodarstvo te ovjek sve vi-e ulaffe u ovaj sektor kako bi pobolj-ao ponudu i kvalitetu turisti kih proizvoda i usluga. Jedan od selektivnih oblika turizma je i nauti ki turizam koji je ujedno i predmet ovoga rada.

Kao gospodarska aktivnost nauti ki turizam, s jedne strane, zadire u razli ite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, smje-taj plovila, iznajmljivanje plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a s druge strane, tijesno je povezan sa stupnjem izgra enosti osnovne nauti ke infrastrukture - luke nauti kog turizma.

Nauti ki turizam ima sve ve i zna aj iz godine u godinu. Pove ava se broj korisnika ovog oblika turizma, a s obzirom na to raste i potreba za pove anjem sigurnosti plovidbe i boravka nauti ara u lukama nauti kog turizma.

U zadnja tri desetlje a u hrvatskom gospodarstvu nauti ki turizma biljeffi konstantan rast. Razlog tomu je -to je Hrvatska prepoznata na svjetskom trffi-tu kao zemlja pogodna za nauti ki turizam, zbog razvedenosti svojih obala te tisu e otoka. U posljednjih nekoliko godina rastu prihodi od nauti kog turizma, te nauti ki turizam postaje sve zna ajniji faktor hrvatskog gospodarstva. Zbog toga Hrvatska postaje jak konkurent drugim zemljama koje nude usluge nauti kog turizma. Jedan od najvafnijih preduvjet uspje-nog nauti kog turizma je sigurnost plovidbe jahti i brodica na kojima plove i borave nauti ki turisti.

Kada je rije o sigurnosti plovidbe, u Republici Hrvatskoj postoje sluffbe koje se brinu o sigurnosti i obavljaju tehni ke i upravno inspeksijske poslove nadzora sigurnosti plovidbe. Izme u ostalog, svrha i zadatak tih sluffbi je stvaranje uvjeta i regulacija sigurne plovidbe i boravka nauti ara u lukama nauti kog turizma.

Usprkos dobro organiziranim tijelima i sluffbama sigurnosti plovidbe do pomorskih nezgoda dolazi. Naj e- i uzro nik pomorskih nezgoda je ljudski faktor. U lukama nauti kog turizma mofle do i do udara, sudara, nasukanja, potonu a ili poflara koji mogu ugroziti ljudske flivote, imovinu i morski okoli-. Iako materijalne posljedice nezgoda mogu biti te-ke i skupe, ipak najskuplja cijena pomorskih nezgoda je izgubljeni ljudski flivot. Upravo iz tog razloga je potrebno ulagati u sigurnost a ponajvi-e u trening i obrazovanje svih sudionika pomorskog prometa.

## LITERATURA

1. esi . Z.: *Pomorsko upravno pravo i havarije*, Zadar, 2006.
2. Dul i , A.: *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekokon, Split, 2002.
3. Favro, S., Kova i , M.: *Nautički turizam i luke nautičkog turizma*, Hidrografski institut Split, Split, 2010.
4. Gei , S.: *Organizacija turizma*, Sveu ili-te u Splitu, Split, 2007.
5. Hrvatski hidrografski institut: *Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske*, Zagreb, 2006.
6. Lukovi , T., Bili , M.: *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja*, Sveu ili-te u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007.
7. TĀmanovi , J.: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska -kola, Split, 2002.
8. Petrinovi R., Mandi N., Siri- evi E: The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation Safety in Nautical Tourism Ports, Zbornik radova ICTTE konferencije, Beograd, 2016.
9. Pavi D. Pomorsko imovinsko pravo, Knjiflevni krug, Split, 2006.
10. Lukovi , T.: *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 58 (11) 2007., str. 689.-708.
11. Lukovi , T., Grfleti , Z.: *Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana*, Hrvatski hidrografski institut (HHI) Split, Split, 2007., str. 21.
12. Ser-i , M.: *Izvanugovorna odgovornost broda i brodara*, Usporedno pomorsko pravo, 36, 1994.
13. Lu ka uprava Dubrovnik, Program za-tite okoli-a,  
<http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=184&lan=hr> (2.05.2017.)
14. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Traganje i spa-avanje,  
<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=876> (2.05.2017.)

## POPIS SLIKA I TABLICA

|   |    |
|---|----|
| Slika 1: Subjekti nauti kog turizma .....                             | 8  |
| Slika 2: Lu ke kapetanije Republike Hrvatske .....                    | 22 |
| Tablica 1: Veli ine brzih motornih brodica i brodova za razonodu..... | 16 |