

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:187014>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-26**

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](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



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

1. UVOD	1
2. NAUTIČKI TURIZAM	3
2.1. OPLJENITO	3
2.2. PRAVNI OKVIR	3
2.3. POJAM NAUTIKOG TURIZMA	5
2.4. TRŽIŠTE NAUTIKOG TURIZMA	6
2.5. SUBJEKTI NAUTIKOG TURIZMA	7
2.6. VRSTE NAUTIKOG TURIZMA	8
2.7. LUKE NAUTIKOG 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 plovni objekata	14
3. PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA	15
3.1. MARITIMNA OBILJEŽJA PLOVILA NAUTIKOG TURIZMA	15
3.2. BRODICE	16
3.3. JAHTE	17
4. ORGANIZACIJA SLUŽBE SIGURNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ	18
4.1. TEHNIKO-STRUČNI POSLOVI	18
4.1.1. Hrvatski registar brodova	19
4.1.2. Plovput	20
4.2. UPRAVNI-INSPEKCIJSKI POSLOVI	20
4.2.1. Lučke kapetanije	22
4.2.2. Nacionalna središnja za traganje i spašavanje na moru	23
4.3. OBALNA STRAŽA	24
5. POMORSKE NEZGODE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA	25
5.1. SUDAR	25
5.2. UDAR	27
5.3. NASUKANJE	27

5.4. PRODOR VODE ĩNAPLAVLJIVANJE.....	27
5.5. POTONUŁE PLOVILA.....	28
5.6. POĖAR.....	28
5.7. EKSPLOZIJA	28
5.8. ĽOVJEK U MORU.....	28
5.9. ONEĽIŐENJE MORSKOG OKOLIĆA	29
6. ZAKLJUĆAK.....	31
LITERATURA	32
POPIS SLIKA I TABLICA.....	33

1. UVOD

Nautički turizam kao grana turizma predstavlja jedan od važnih čimbenika 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 potražnje 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 čimbenik razvoja svjetskog pomorskog i gospodarskog sustava te lokalnog gospodarstva. Njegova međuovisnost 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 određivanje i najznačajnije 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 zaključna 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

Poľeci plovitbe radi zabave i rekreacije poznati su po nizozemskim kanalima već u 16. stoljeću, ali se nautički turizam, kao suvremena turistička aktivnosti, počeo razvijati u 19. stoljeću. Intenzivnija izgradnja specijaliziranih luka za privez brodica i jahti te boravak njihovih posada nautičara započela je u 20. stoljeću.[3]

U praksi su prisutni i drugi nazivi za ovu vrstu turizma, kao što su: maritimni, primorski i jahting turizam, pomorsko-sportska plovidba i drugi. Naziv *nautički turizam* upućuje i podsjeća na temeljni sadržaj i način zadovoljavanja turističkih potreba sudionika ovog turizma, ima određenu prednost u odnosu na druge nazive.

U zadnja tri desetljeća u hrvatskom gospodarstvu nautički turizma bilježi konstantan rast. Razlog tomu je što je Hrvatska prepoznata na svjetskom tržištu kao zemlja pogodna za nautički turizam, zbog razvedenosti svojih obala te tisuće otoka. U posljednjih nekoliko godina rastu prihodi od nautičkog turizma, te nautički turizam postaje sve značajniji faktor hrvatskog gospodarstva. Zbog toga Hrvatska postaje jak konkurent drugim zemljama koje nude usluge nautičkog turizma.

Nautički turizam je turističko-pomorski pojam, zbog povezanosti s morem i plovidbom. Definiranje tog pojma je složeno, budući da se u obzir moraju uzeti turističke i pomorske komponente, kako analiza nautičkog turizma ne bi bila površna.

2.2. PRAVNI OKVIR

Nautički turizam u Republici Hrvatskoj reguliran je brojnim zakonskim i podzakonskim propisima od kojih treba izdvojiti sljedeće:

- *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* utvrđuje morske i podmorske prostore Republike

Hrvatske i uređuje pravne odnose u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštitu i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovne materijalno pravne odnose u pogledu plovniha objekata, ugovorne i druge obvezne odnose koji se odnose na brodove i jahte, upise plovniha objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima. [15]

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

Prema *Zakonu o pružanju usluga u turizmu* usluge u turizmu su: pružanje usluga turističke agencije, turističkog vodiča, turističkog pratitelja, turističkog animatora, turističkog zastupnika, turističke usluge u nautičkom turizmu, turističke usluge u seljačkom gospodarstvu ili obiteljsko poljoprivrednom gospodarstvu, turističke usluge u ostalim oblicima turističke ponude i ostale usluge koje se pružaju turistima u svezi s njihovim putovanjem i boravku. [18]

Usluge u turizmu mogu pružati trgovačka društva, zadruge, trgovci pojedinci, obrtnici koji ispunjavaju uvjete za pružanje turističkih usluga prema *Zakonu o pružanju usluga u turizmu* i drugim propisima donesenim na temelju tog Zakona. [18]

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama uređuje se pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i korištenje, razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje, te bitna pitanja o redu u morskim lukama. Na zaštitu morske obale i mora od onečišćenja, osim onečišćenja s plovniha i plutajućih objekata, primjenjuju se propisi o vodama i propisi o zaštiti okoliša. [19]

Bitno je spomenuti i *Zakon o obveznim odnosima* koji ukazuje na ravnopravnost sudionika u obveznom odnosu, prema načelu savjesnosti i poštenja, te dužnosti suradnje, uz zabranu zloupotrebe prava, s naglaskom da pri sklapanju naplatnih pravnih poslova sudionici polaze od načela jednake vrijednosti uzajamnih obaveza. [20]

Uz navedeno potrebno je spomenuti i *Zakon o zaštiti potrošača*. *Zakonom o zaštiti potrošača* uređuje se zaštita osnovnih prava potrošača pri kupnji proizvoda i usluga, kao i pri drugim oblicima stjecanja proizvoda i usluga na tržištu, i to: [21]

- pravo na zaštitu gospodarskih interesa potrošača,
- pravo na zaštitu od opasnosti za život, zdravlje i imovinu,
- pravo na pravnu zaštitu potrošača,
- pravo na informiranje i edukaciju potrošača,

- pravo na udruživanje potrogača u svrhu zaštite njihovih interesa,
- pravo na predstavljanje potrogača i sudjelovanje predstavnika potrogača 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 turistička 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 oblici turizma: kongresni, nautički, izletnički, seoski, zdravstveni, vjerski, lovni, ribolovni, eko, kulturni i drugi.

Zakon o turističkoj djelatnosti nautički turizam definira kao plovidbu i boravak turista na nautičara 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 ljeta, gotovo svakodnevno pokretljivost, odnosno mijenjanje mjesta boravka.

U definiranju pojma *nautički turizam*, autori prednost daju sportskim sadržajima koje nudi 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-nautičara 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 korigenje ovog oblika turizma nije vremenski određeno sezonom. Sve više skupine mlade 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 učinkovitog upravljanja sustavom je definiranje svih sastavnica sustava, njihovih povezanosti unutar modela te procjena njihovog utjecaj na učinke 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 srednjem modelu treba biti nautičar kojemu se na taj način pomaže 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 bi 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 raspolaže 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 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.

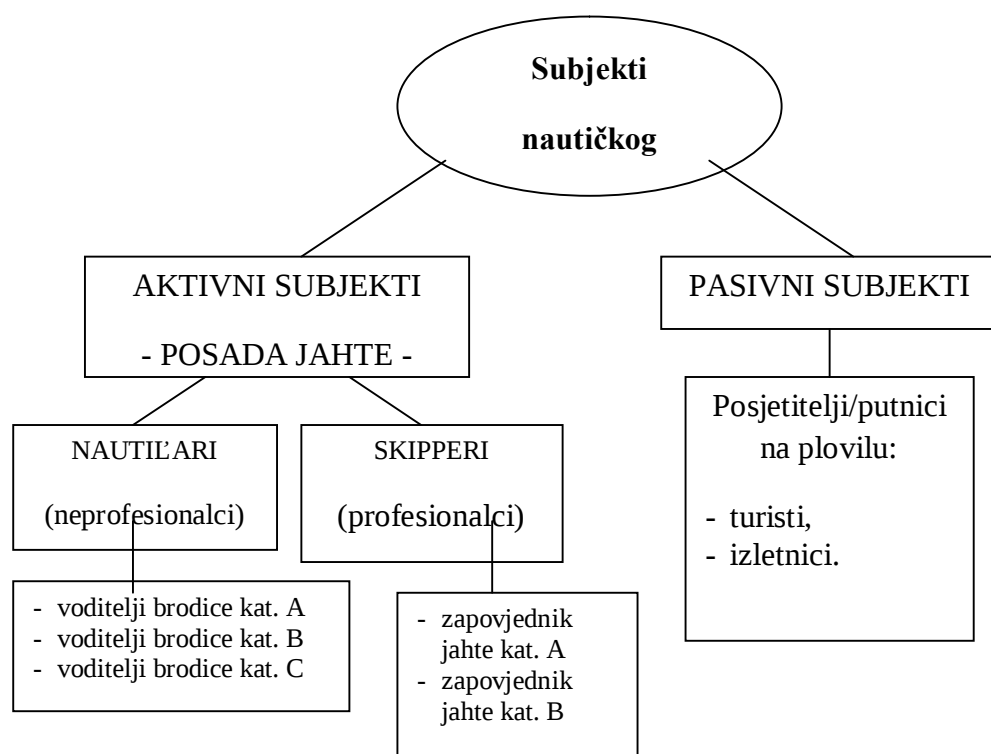
Dobra iskorisćenost kapaciteta, s gospodarskog stajališta, osnovni je preduvjet za uspješno poslovanje luka nautičkog turizma. Nedovoljno korišćenje kapaciteta marina, uvažavajući izrazito sezonsko poslovanje na sjevernojadranskim otocima, ali i ostalim otocima u Hrvatskoj, negativno se odražava na cijenu nautičko-turističkih 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 faktori. Jedan od ključnih faktora je i marketingi pristup u smislu ponude, raznolikosti, discipline u radu, kako marina, tako i trgovina. Upravo taj marketingi 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 NAUTIČKOG 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, ulaska, 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 izlazi kao dominantna kategorija.[7] Na njegovo mjesto stupa suvremeni nautički turizam koji uvjetuje posebne vrste ili oblike nautičko-turističke djelatnosti. Zavisno o limitiranim ponudama i potražnjama 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 l'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 (čarter).

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 sadržaji i motivi. U teoretskom smislu nautički turizam ima tri osnovna pojavna oblika, a oni se grupiraju u sljedeće skupine poslovanja:[6]

- luke nautičkog turizma,
- čarter ili čartering 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 najsloženiji oblik luka nautičkog turizma. Značaj marina u grupi luka nautičkog turizma po svemu je važan i dominantan.

Čarter ili čartering 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 čimbenicima čije ispunjenje se smatra neophodnim za početak ispunjenja projekta izgradnje. Treba se voditi računa o blizini atraktivnog akvatorija prikladnog za nautičku turističku 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 čimbenici prometne infrastrukture na vodi. Pod lukom se podrazumijeva prirodno ili umjetno zaštićen, dovoljno dubok vodeni i s vodom povezani kopneni prostor s izgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, prostorijama i dr. objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje, popravak i zaštitu brodova i brodica, ukrcaja i iskrcaja tereta i putnika, uskladištenja 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 plovniha objekata,
- suhe marine,
- marine.

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

2.7.1. Pomorsko dobro

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

- neotuđivo,
- ne može biti objekt stjecanja prava vlasništva ni drugih stvarnih prava,
- ne može biti u prometu.

Pravna materija pomorskog dobra uređena je *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama*. U pripremi je donošenje novog *Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, koji prije svega mora preuzeti određena rješenja i načela novog *Zakona o koncesijama*, te razriješiti složena imovinska pitanja na pomorskom dobru. Sukladno *Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama* pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje.[19]

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

Iz zakonske definicije se zaključuju kako pomorsko dobro uključuje:[19]

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

2.7.2. Marine

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza i lutanje plovniha objekata, te smještaj turista i nautičara na plovnim objektima, odnosno u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima i nautičarima, a mogu se pružati i usluge servisiranja i održavanja plovniha objekata. Marina je specijalizirana luka i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju.[3]

Luke nautičkog 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 nautičkog 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 mogućnosti 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 privezišta koja može biti i montažni objekt, s uobičajenom opremom potrebitom za poslovanje i održavanje privezišta;
- organiziranu službu prihvata i opsluživanja, te tehničke asistencije kod priveza plovniha objekata, koja radi 24 sata;
- jedno privezno mjesto osigurano i označeno za privez u nuždi (interventni privez),
- zasebno označeno (slovnim ili brojčanim oznakom) svako privezno mjesto,
- jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista - nautičara iz odredbi Priloga 15. iznimno, ta skupina prostorija ne mora imati tuš 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 plovniha objekata u uvali zaštićenoj od nevremena. Sidrište mora imati:[15]

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

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 lutanja plovniha objekata te pružanja transporta plovniha objekata u vodeni prostor ili iz vodenog prostora do suhe marine te spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovniha objekata. Suha marina izuzeta je iz definicije marina, kao dio kopna na kojemu se pruža usluga smještaja plovniha 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 prihvatanje plovih objekata s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,
- luvarska služba 24 sata dnevno,
- stalke (vahe) za plovne objekte na suhom,
- organizirana služba za transport plovih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: škver koji može biti i izvan ograničenog prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila,
- pokretna dizalica i navoz s *vačima*, te navoz za prikolicu osobnog automobila,
- vahe i polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,
- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovih objekata,
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovih objekata.

2.7.6. Odlagalište plovih objekata

Odlagalište plovih objekata je dio kopna ograničen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti odlagališta plovih 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 gljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti;
- *javna brodica* jest brodica, osim ratne brodice, namijenjena i opremljena za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, a l'iji 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 usuglađenoj 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 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 je 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 lučicama. 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 lučicama, posebno u pogledu širine plovnog puta i prostora potrebnog za manevriranje odnosno prevelikog broja plovila u lučici.[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 l'vorova. U plovidbi dolazi do nesreća zbog neprilagođene brzine, a i nepridr'žavanja obveze dr'žanja 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 brzinom od 15 do 35 l'vorova. Navedena polovila se koriste za višednevne plovidbe.

3.3. JAHTE

Jahte odnosno brodovi za razonodu 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 viša od 6 l'vorova. Ovih brodova ima razmjerno malo. Kako je većina marina i lučica predviđena većinom za manja plovila, samo manji broj velikih jahti može naći i stalan vez u hrvatskim marinama pa se nerijetko vezuju u javnim lukama. Najveći broj velikih jahti koje ljeti krstare našom obalom ima stalan vez u marinama izvan Hrvatske. Velike jahte po svojoj su opremljenosti vrlo autonomne tako da se izvan luke mogu zadržavati i veći 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 tehničko stručnih 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 zadatak davanja upozorenja i pomorske prognoze, provođenja 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, koordinirajući i projekte razvoja infrastrukture, te strateških dokumenata. Uz navedeno priprema i izvještaje 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 hupanijskim 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 očevidnik utvrđenih granica pomorskog dobra/lučkog područja.

Služba također prati izvršavanje hupanijskih 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, plaćni 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 nabrojenih 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 bačdarenje u skladu s tehničkim pravilima i izdavanje isprava, knjiga i izvještaja na temelju obavljanog tehničkog nadzora i bačdarenja.

Tehničkim pravilima propisuju se uvjeti glede trupa i opreme trupa, strojnog uređaja, električne opreme, automatizacije, plovidbenih svojstava, protupožarne 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 bačdarenja 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

Trgovačko 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 riječnih luka, agencija pomorske i unutarnje plovidbe, priprema i izrađuje nacрте međunarodnih ugovora i drugih akata iz područja pomorstva i unutarnje plovidbe, sudjeluje u radu međunarodnih organizacija u području pomorstva i unutarnje plovidbe, sudjeluje u izradi i prati propise Europske unije u području pomorstva i unutarnje plovidbe, osigurava usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske u području pomorstva i unutarnje plovidbe s pravnom stelevinom Europske unije, sudjeluje u izradi strateških dokumenata, te predlaže razvojnu politiku iz područja pomorstva i unutarnje plovidbe, vodi prvostupanjske i drugostupanjske upravne postupke iz područja pomorstva, brodarstva, pomorskog dobra i unutarnje plovidbe poduzima radnje u postupcima pred upravnim sudovima i Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske.

Izrađuje odgovore na tužbe iz nadležnosti Uprave, daje mišljenja na zakonske prijedloge drugih nadležnih tijela, daje pravna mišljenja i tumačenja o pravnim pitanjima u području pomorstva i unutarnje plovidbe, obavlja poslove procjene učinka 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, lučkih uprava te jedinica lokalne i područne (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 riječnih luka, koordinira, nadzire i daje upute za rad lučkih uprava, prati rad Agencija za obalni linijski pomorski promet i Agencije za vodne putove, prati poslovanje pravnih osoba od interesa za Republiku Hrvatsku u području pomorstva, utvrđuje 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 značaja za Republiku Hrvatsku, prati namjensko trošenje proračunskih sredstava iz razdjela Ministarstva za poslove brodarstva, pomorskog dobra, lučkog sustava i koncesija, predlaže mjere za unaprjeđenje položaja hrvatskih pomoraca i surađuje sa socijalnim partnerima. Uprava obavlja upravni nadzor nad provedbom propisa iz područja unutarnje plovidbe, kao i upravni nadzor nad radom Agencije za vodne putove i lučkih 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 olovidnika brodica, poslove izdavanja pomorskih knjižica, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje olovidnika 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,

- Lučka kapetanija Ćibenik, za područje Ćibensko-kninske Ćupanije,
- Lučka kapetanija Split, za područje Splitsko-dalmatinske Ćupanije,
- Lučka kapetanija Ploče, za dio Dubrovačko-neretvanske Ćupanije koji obuhvaća sljedeće gradove i općine: Metković, Opuzen, Ploče, Kula Norinska, Pojezerje, Slivno i Zadar,
- Lučka kapetanija Dubrovnik, za dio Dubrovačko-neretvanske Ćupanije koji obuhvaća sljedeće gradove i općine: Dubrovnik, Korčula, Dubrovačko primorje, Janjina, Konavle, Lastovo, Lumbarda, Mljet, Orebić, Smokvica, Ston, Vela Luka, Ćupa dubrovačka i Trpanj.

4.2.2. Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje na moru

Služba traganja i spašavanja na moru u RH sastoji se od Stožera službe traganja i spašavanja, Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, pod središnjica traganja i spašavanja (lučke kapetanije Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Ćibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), obalnih promatračkih jedinica (lučke ispostave svih lučkih kapetanija, obalne radio postaje, luvani svjetionici, motrilne postaje Hrvatske ratne mornarice), te jedinica traganja i spašavanja (pomorske, zrakoplovne i kopnene jedinice.)

Osnovne zadaće Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru su usklađivanje akcija traganja i spašavanja na moru, obavljanje nadzora pomorskog prometa te kontrola sigurnosti plovidbe kao i koordiniranje djelovanja u slučaju iznenadnog onečišćenja mora.

Područje nadležnosti prostire se od unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, koje Nacionalna središnjica nadzire uz pomoć svojih pod središnjica, pa do zone između teritorijalnog mora i područja otvorenog mora do linije razgraničenja sa susjednim državama u Jadranskom moru, a kako je utvrđeno njihovim međusobnim sporazumom i kao takvo prijavljeno Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO).

Nacionalna središnjica – MRCC Rijeka, sve pod središnjice (lučke kapetanije) i njihove lučke ispostave, te sve obalne radio postaje (Rijeka radio, Split radio i Dubrovnik radio) održavaju pomorsku radijsku službu bdijenja na međunarodno utvrđenim 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 ul'inkovitog nadzora i zaštite prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s meLunarodnim pravom i hrvatskim propisima.

Radi zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske na moru, u skladu s meLunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske, ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo nadzora plovila prema posebnim ovlastima koje utvrLuju 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 meLunarodni promet i luka u kojoj je brodogradilište u kojem će brod biti popravljen,
- popravku ili opremanju stranih ratnih brodova na području Republike Hrvatske,
- neškodljivom 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 meLunarodnih organizacija obavlja i poslove koji se odnose na borbu protiv terorizma i morskog razbojništva, kao i sprječavanja krijumčarenja roba i osoba, te širenja oružja, a mjere protiv počinitelja su usklađene s meLunarodnim 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 riječ o gletnim događajima u lukama nautičkog turizma ne postoje precizni statistički podatci jer se podatci 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, požar i eksplozija, nasukanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama gletnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).[9]

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

- sudar brodova (jahti, brodice),
- udar,
- nasukanje,
- prodor vode (naplavljivanje),
- potonule plovila,
- požar,
- eksplozija,
- lovjek u moru,
- onečišćenje morskog okoliša.

5.1. SUDAR

Sudar (jahti, brodice) 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, brodice) 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 količini 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 brodica, dovodi do vrlo brzog potonulja.[8]

5.5. POTONUĆE PLOVILA

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

5.6. POŽAR

Požar je nekontrolirano gorenje izazvano najčešće neispravnim rukovanjem opremom plovila. Osnovno obilježje požara je njegovo brzo širenje tako da za sprječavanje širenja na raspolaganju ima vrlo malo vremena. Usprkos tome, pravodobnom reakcijom većinu požara na plovilu moguće je ugasiti. U slučaju izbijanja većeg požara redovito dolazi do potpunog uništenja plovila i njegovog potonuća, ako nije neposredno uz obalu odnosno u području vrlo malih dubina. Požarima su u većoj mjeri izložena plovila s benzinskim motorima dok su ona s Diesel motorima rjeđe podložna požarima. Također, do požara češće dolazi pri neispravnom rukovanju gorivom te stoga posebna pažnja mora biti posvećena protupožarnoj zaštiti na postajama za opskrbu gorivom.[10]

5.7. EKSPLOZIJA

Eksplozija je trenutno sagorijevanje zapaljivih plinova i para. Najčešće nastaje kada se u nekom zatvorenom prostoru na plovilu nakupe zapaljivi plinovi i pare pomiješani sa zrakom u omjeru u kojem je eksplozija moguća, te kada u tom prostoru dođe do iskrenja ili povišene temperature. Eksplozija redovito izaziva teška oštećenja manjih plovila, ozljede ili čak i pogibiju osoba u neposrednoj blizini. U stvarnosti, eksplozije na plovilima nautičkog turizma su razmjerno rijetke zahvaljujući ograničenom korištenju zapaljivih tekućina te brojnim zaštitnim mjerama.[8]

5.8. ČOVJEK U MORU

Lovjek u moru posljedica je najčešće nepažnje odnosno pada s broda. U slučaju nepovoljnih vremenskih prilika opasnost koja prijete osobi u moru je izuzetno velika, naročito

u slučaju niskih temperatura mora, kada je vrijeme preživljavanja znatno skraćeno. Uspješno spašavanje ovisi ponajprije je li pad l'ovjeka 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 g'etnog djelovanja, ili izostanka potrebnog djelovanja, ili utjecaja zahvata koji moće promijeniti kakvoću okoliša. Onečišivač je svaka fizička i pravna osoba, koja posrednim ili neposrednim djelovanjem ili propuštanjem djelovanja uzrokuje onečišćenje okoliša.

Onečišćenje morskog okoliša moće uzrokovati svaki plovni objekt pa i plovila nautičkog turizma. Dakako već a opasnost 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 tehnički 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 potonul a koje moće dovesti do onečišćenja.

Dok utvrđivanje i naknada stvarne štete prouzroćene onečišćenjem prema općim pravilima imovinskog prava ne predstavlja teškoće, pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi prouzroćene 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 l'ije je ostvarenje sprijećeno g'etnikovom g'etnom radnjom ili propustom. Naime, onečišćenje morskog okoliša moće 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 kaljužna voda.

Ovisno o vrsti onečišćenja luke akvatorij može biti onečišćen 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,
- ukrcaja goriva iz autocisterni u brod na vezu,
- havarije broda ili brodice – nasukanje, požar, sudar, udar,
- remonta brodice.

6. ZAKLJUČAK

Turizam jedan od najvažnijih pokretača razvoja gospodarstva u svijetu, a njegovo pravilno pozicioniranje na turističkom tržištu je uvjetovano praćenjem suvremenih trendova. Turizam kao djelatnost u sebi nosi veliki potencijal za cjelokupno gospodarstvo te čovjek sve više ulaže u ovaj sektor kako bi poboljšao ponudu i kvalitetu turističkih proizvoda i usluga. Jedan od selektivnih oblika turizma je i nautički turizam koji je ujedno i predmet ovoga rada.

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 ima sve veći značaj iz godine u godinu. Povećava se broj korisnika ovog oblika turizma, a s obzirom na to raste i potreba za povećanjem sigurnosti plovidbe i boravka nautičara u lukama nautičkog turizma.

U zadnja tri desetljeća u hrvatskom gospodarstvu nautički turizma bilježi konstantan rast. Razlog tomu je što je Hrvatska prepoznata na svjetskom tržištu kao zemlja pogodna za nautički turizam, zbog razvedenosti svojih obala te tisuće otoka. U posljednjih nekoliko godina rastu prihodi od nautičkog turizma, te nautički turizam postaje sve značajniji faktor hrvatskog gospodarstva. Zbog toga Hrvatska postaje jak konkurent drugim zemljama koje nude usluge nautičkog turizma. Jedan od najvažnijih preduvjet uspješnog nautičkog turizma je sigurnost plovidbe jahti i brodica na kojima plove i borave nautički turisti.

Kada je riječ o sigurnosti plovidbe, u Republici Hrvatskoj postoje službe koje se brinu o sigurnosti i obavljaju tehničke i upravno inspekcijske poslove nadzora sigurnosti plovidbe. Između ostalog, svrha i zadatak tih službi je stvaranje uvjeta i regulacija sigurne plovidbe i boravka nautičara u lukama nautičkog turizma.

Usprkos dobro organiziranim tijelima i službama sigurnosti plovidbe do pomorskih nezgoda dolazi. Najveći uzročnik pomorskih nezgoda je ljudski faktor. U lukama nautičkog turizma može doći do udara, sudara, nasukanja, potonuća ili pothara koji mogu ugroziti ljudske živote, imovinu i morski okoliš. Iako materijalne posljedice nezgoda mogu biti teške i skupe, ipak najskuplja cijena pomorskih nezgoda je izgubljeni ljudski život. Upravo iz tog razloga je potrebno ulagati u sigurnost a ponajviše u trening i obrazovanje svih sudionika pomorskog prometa.

LITERATURA

1. Ćesilj, Z.: *Pomorsko upravno pravo i havarije*, Zadar, 2006.
2. Dulić, A.: *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekokon, Split, 2002.
3. Favro, S., Kovačić, M.: *Nautički turizam i luke nautičkog turizma*, Hidrografski institut Split, Split, 2010.
4. Geić, S.: *Organizacija turizma*, Sveučilište u Splitu, Split, 2007.
5. Hrvatski hidrografski institut: *Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske*, Zagreb, 2006.
6. Luković, T., Bilić, M.: *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja*, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007.
7. Čamanović, J.: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola, Split, 2002.
8. Petrinović R., Mandić N., Sirođević 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. Pavlić D. Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006.
10. Luković, T.: *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 58 (11) 2007., str. 689.-708.
11. Luković, T., Grhetić, Z.: *Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana*, Hrvatski hidrografski institut (HHI) Split, Split, 2007., str. 21.
12. Serić, M.: *Izvanugovorna odgovornost broda i broдача*, Usporedno pomorsko pravo, 36, 1994.
13. Lučka uprava Dubrovnik, Program zaštite okoliša,
<http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=184&lan=hr> (2.05.2017.)
14. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Traganje i spašavanje,
<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=876> (2.05.2017.)

POPIS SLIKA I TABLICA

Slika 1: Subjekti nautičkog turizma	8
Slika 2: Lučke kapetanije Republike Hrvatske	22
Tablica 1: Veličine brzih motornih brodica i brodova za razonodu.....	16