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: **2024-03-29**

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

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

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. OPĆENITO.....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
3. PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA.....15
3.1. MARITIMNA OBILJEŽJA PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA.....15
3.2. BRODICE.....16
3.3. JAHTE.....17
4. ORGANIZACIJA SLUŽBE SIGURNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ.....18
4.1. TEHNIČKO-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 središnjica 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 ï NAPLAVLJIVANJE.....27
5.5. POTONUĹE PLOVILA.....28
5.6. POĢAR.....28
5.7. EKSPLOZIJA.....28
5.8. ĻOVJEK U MORU.....28
5.9. ONEĻIĠĹENJE MORSKOG OKOLIĠA.....29
6. ZAKLJUČAK.....31
LITERATURA.....32
POPIS SLIKA I TABLICA.....33

1. UVOD

Nautiļki turizam kao grana turizma predstavlja jedan od vaģnih ļimbenika za razvoj pomorskih drģava, kako danas tako i u buduĺnosti. Konkurentnost destinacija nautiļkog turizma oļituje se u razvedenoj obali s otocima, pogodnim klimatskim okolnostima i mikro lokalitetima koji omoguĺavaju rekreativnu plovidbu cijele godine. Tome pridonose i brojni rekreativni i pustolovni sadrģaji u akvatoriju ļistog mora, uz slikovitost i raznolikost ovog podruļja.

U velikom broju turistiļkih destinacija, financijska kriza i usporen gospodarski rast bitno su djelovali na krizu putovanja i to kroz pad samopouzdanja potroģaļa. Turistiļki sektor nije mogao ignorirati i zanemariti negativne utjecaje globalne ekonomske krize i pada potroģnje, ģto je nuģno dovelo i do manje potraģnje aranģmana za putovanja.

Turizam je skup pojava i odnosa koji proizlaze iz putovanja i zadrģavanja izvan mjesta stalnog boravka, iskljuļivo iz neposlovnih razloga, pri ļemu se turist javlja kao trģiģni subjekt te se konstituira posebno turistiļko trģiģte. Kao podgrana turistiļke ponude javlja se nautiļki turizam.

Nautiļki turizam podrazumijeva plovidbu i boravak turista - nautiļara na plovnim objektima (jahta, brodica, brod), kao i boravak u lukama nautiļkog turizma radi odmora i rekreacije. Kao gospodarska aktivnost nautiļki turizam, s jedne strane, zadire u razliļite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, smjeģtaj plovila, iznajmljivanje plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a s druge strane, tijesno je povezan sa stupnjem izgraĽenosti osnovne nautiļke infrastrukture - luke nautiļkog turizma. Nautiļki turizam zauzima znaļajan udio u cjelokupnom svjetskom turizmu i kao takav predstavlja vaģan ļimbenik razvoja svjetskog pomorskog i gospodarskog sustava te lokalnog gospodarstva. Njegova meĽuovisnost proizlazi iz opĺe povezanosti turizma i ostalih djelatnosti vezanih na turizam u gospodarstvu jedne drģave.

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

Predmet ovog zavrģnog rada je sigurnost pomorske plovidbe u lukama nautiļkog turizma, a ciljevi rada su prikazati: pojmovno odreĽenje i najznaļajnije karakteristike nautiļkog turizma, nautiļki turizam kao podsustav pomorskog turizma, plovila nautiļkog turizma, organizacijske sluģbe sigurnosti za pomorski promet te pomorske nezgode u lukama nautiļkog 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 zadaća. 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

Poļeci plovidbe radi zabave i rekreacije poznati su po nizozemskim kanalima veĺ u 16. stoljeĺu, ali se nautiļki turizam, kao suvremena turistiļka aktivnosti, poļeo razvijati u 19. stoljeĺu. Intenzivnija izgradnja specijaliziranih luka za privez brodica i jahti te boravak njihovih posada nautiļara zapoļela je u 20. stoljeĺu.[3]

U praksi su prisutni i drugi nazivi za ovu vrstu turizma, kao ģto su: maritimni, primorski i jahting turizam, pomorsko-sportska plovidba i drugi. Naziv *nautički turizam* upuĺuje i podsjeĺa na temeljni sadrģaj i naļin zadovoljavanja turistiļkih potreba sudionika ovog turizma, ima odreĽenu prednost u odnosu na druge nazive.

U zadnja tri desetljeĺa u hrvatskom gospodarstvu nautiļki turizma bilješi konstantan rast. Razlog tomu je ģto je Hrvatska prepoznata na svjetskom trģiģtu kao zemlja pogodna za nautiļki turizam, zbog razvedenosti svojih obala te tisuĺe otoka. U posljednjih nekoliko godina rastu prihodi od nautiļkog turizma, te nautiļki turizam postaje sve znaļajniji faktor hrvatskog gospodarstva. Zbog toga Hrvatska postaje jak konkurent drugim zemljama koje nude usluge nautiļkog turizma.

Nautiļki turizam je turistiļko-pomorski pojam, zbog povezanosti s morem i plovidbom. Definiranje tog pojma je sloģeno, buduĺi da se u obzir moraju uzeti turistiļke i pomorske komponente, kako analiza nautiļkog turizma ne bi bila povrģna.

2.2. PRAVNI OKVIR

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

- *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* utvrĽuje 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 plovnih objekata, ugovorne i druge obvezne odnose koji se odnose na brodove i jahte, upise plovnih 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 plovnih 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 činidaba.[20]

Uz navedeno potrebno je spomenuti i *Zakon o zaštiti potrošača. Zakonom o zaštitit 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 udruženje 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 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 i 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 česta, 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 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 NAUTIČKOG 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 i osnivanje interesnih udruga ćija 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 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 nađem 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 fizički 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 zemalja 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.

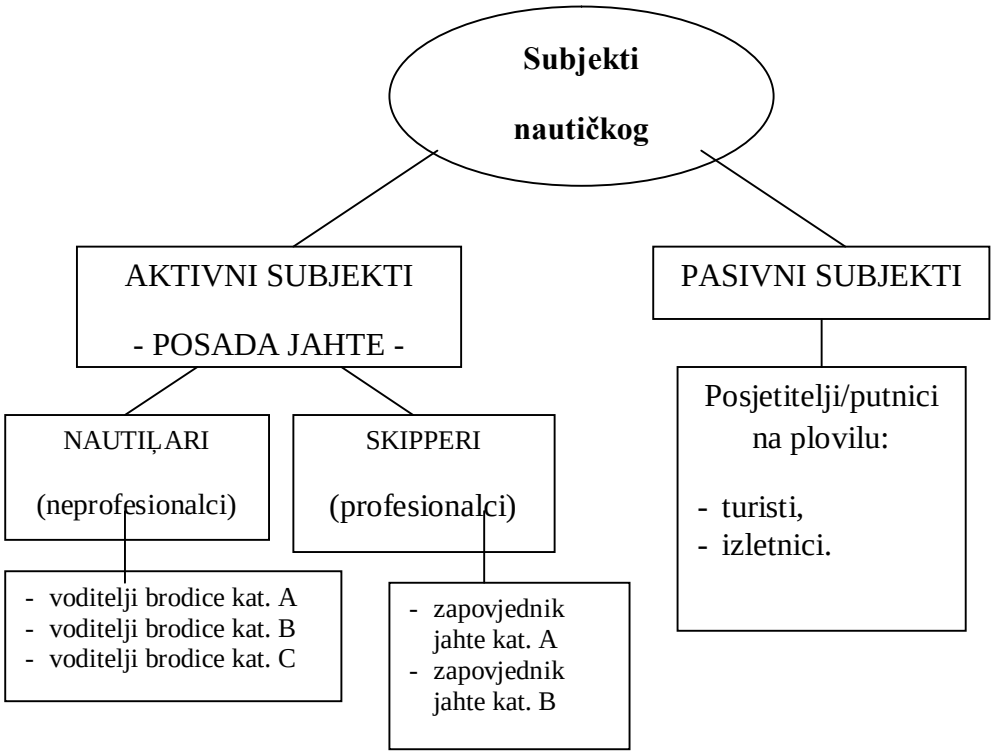
Dobra iskorištenost kapaciteta, s gospodarskog stajališta, osnovni je preduvjet za uspješno poslovanje luka nautičkog turizma. Nedovoljno korištenje kapaciteta marina, uvažavajući izrazito sezonsko poslovanje na sjevernojadranskim otocima, ali i ostalim otocima u Hrvatskoj, negativno se odražava na cijenu 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 čimbenici. Jedan od ključnih čimbenika 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 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, uzenja, 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 izgleda kao dominantna kategorija.[7] Na njegovo mjesto stupa suvremeni nautički turizam koji uvjetuje posebne vrste ili oblike nautičko-turističke djelatnosti. Zavisno o inicijativama ponude i potražnje na pojedinim užim ili širim 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 hidro krilnim brodovima,
- mali nautički turizam, koji se obavlja na različitim vrstama manjih plovila, kao što su jamci, jedrilice, jahte, gliseri, skuteri, kajaci, splavi i druga slična plovila.

Prema vlasništvu plovila, razlikuje se:

– nautiļki turizam u vlastitom ili klupskom plovilu,
– nautiļki turizam u unajmljenom plovilu na odreĽeno vrijeme (ļarter).

Prema motivu plovidbe, razlikuje se:

– rekreacijski nautiļki turizam,
– sportski nautiļki turizam,
– ribolovni nautiļki turizam.

Prema organizaciji plovidbe, razlikuje se:

– nautiļki turizam individualnog tipa organizacije,
– nautiļki turizam grupnog tipa organizacije.

Iako podjele nautiļkog turizma postoje, one nisu striktno odreĽene, buduĆi da se isprepliĆu sadrģaji i motivi. U teoretskom smislu nautiļki turizam ima tri osnovna pojavna oblika, a oni se grupiraju u sljedeĆe skupine poslovanja:[6]

– luke nautiļkog turizma,
– ļarter ili ļartering poslovanje s plovilima ili brodovima, u smislu njihovog iznajmljivanja nautiļarima,
– kruzing je vrsta poslovanja nautiļkog turizma, a organizira se kao kruģno putovanje plovilom kruzing kompanije ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom.

Poslovanje u grupi luka nautiļkog turizma podrazumijeva skupinu poslova vezanih uz smjeģtaj plovila i nautiļara, i pruģanje niza usluga plovilima i nautiļarima. Najrazvijeniji je oblik poslovanja u toj grupi poslovanje marina, kao najsloģeniji oblik luka nautiļkog turizma. Znaļaj marina u grupi luka nautiļkog turizma po svemu je vaģan i dominantan.

Ļarter ili ļartering ukljuļuje poslovanje s plovilima ili brodovima, u smislu njihovog iznajmljivanja nautiļarima.

Kruzing je vrsta poslovanja nautiļkog turizma, a organizira se kao kruģno putovanje plovilom kruzing kompanije, ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Brodovi za kruzing su opremljeni i prilagoĽeni za duģa krstarenja i za duģi boravak gostiju na brodu.

2.7. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Lokacija luke nautiļkog turizma je kljuļna za uspjeh poslovanja. Prilikom izbora lokacije treba voditi raļuna o mnogim ļimbenicima ļije ispunjenje se smatra neophodnim za poļetak ispunjenja projekta izgradnje. Treba se voditi raļuna o blizini atraktivnog akvatorija prikladnog za nautiļku turistiļku plovidbu, veliļini raspoloģivog prostora, dubini vode, plimi, oseki, jaļini struja i vjetrova, urbanistiļkim planovima, raspoloģenju graĽana, blizini turistiļkih centara, mreģi javnog prometa, vodi, kanalizaciji, servisima za popravak, te prihvatljivom utjecaju luka na okoliš.

Luke su temeljni ļimbenici prometne infrastrukture na vodi. Pod lukom se podrazumijeva prirodno ili umjetno zaštiĺen, dovoljno dubok vodeni i s vodom povezani kopneni prostor s izgraĽenim obalama, lukobranima, ureĽajima, 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 nautiļkog turizma su turistiļki objekti u kojima se, osim usluga veza, pruģaju i razne druge usluge. Luke postaju turistiļki magnet i zato treba posvetiti punu pozornost istraģivanju fenomena njihova nastanka i razvoja.[6]

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma definira luku nautiļkog turizma kao poslovno funkcionalnu cjelinu u kojoj pravna ili fiziļka osoba posluje i pruža turistiļke usluge u nautiļkom turizmu te druge usluge u funkciji turistiļke potrošnje (trgovaļke, ugostiteljske i dr.).[15] Luke nautiļkog turizma razvrstavaju se u odreĽene vrste prema uslugama koje pruģaju.

Pravilnikom se luke nautiļkog turizma razvrstavaju na: [3]

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

Navedene ļetiri 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 općе 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 općе 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 čuvanje plovnih objekata, te smještaj turista – nautičara na plovnim objektima, odnosno u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima – nautičarima, a mogu se pružati i usluge servisiranja i održavanja plovnih objekata. Marina je specijalizirana luka i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju.[3]

Luke nautiļkog turizma moraju ispunjavati minimalne uvjete propisane *Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, ako za pojedinu luku *Pravilnikom* nije drukļije propisano. Minimalni uvjeti utvrĽuju se kao opĺi i posebni minimalni uvjeti: [15]

Opĺi minimalni uvjeti odnose se na:

- ispravnost i funkcionalnost ureĽaja i opreme,
- opskrbu elektriļnom energijom,
- opskrbu higijenski ispravnom vodom,
- usluge koje se pruģaju u luci,
- prostorije za osobnu higijenu turista-nautiļara,
- ureĽaje i opremu za zaģtitu okoliģa,
- protupoģarnu zaģtitu,
- zaposlenike,
- prostorije za osobnu higijenu zaposlenika.

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

- obvezatnu strukturu ureĽenja i opreme,
- minimum usluga koje se u luci moraju pruģati,
- minimum nadopunjujuĺih usluga (trgovaļkih, ugostiteljskih i drugih) koje luka mora osigurati turistima-nautiļarima.

2.7.3. Privezišta

Priveziģte je dio vodenog prostora i dio obale, ureĽen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako moguĺnosti vodenog prostora priveziģta dozvoljavaju, u dijelu vodenog prostora priveziģta moģe se oznaļiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovnih objekata.[15]

Priveziģte mora imati:[15]

- dio vodenog prostora i obale izgraĽen i ureĽen za privez plovnih objekata koji se sastoji od sidrenog sustava pod vodom (ļeliļni lanci ili blokovi tzv. *corpo morto*, poloģeni na morsko dno, s plutajuĺim bovama opremljenim priveznim prstenima) i opreme za privez na obali odnosno gatu - fiksnom ili plutajuĺem;

- opremu za privez (osigurana mogućnost priveza najmanje s dva konopa - jedan prema obali i jedan prema moru);
- recepciju priveza koja može biti i montažni objekt, s uobičajenom opremom potrebitom za poslovanje i održavanje priveza;
- 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 nuždi (interventni privez),
- zasebno označeno (slovnom ili brojčanom oznakom) svako privezno mjesto,
- jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista - nautičara iz odredbi članka 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 plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena. Sidrište mora imati:[15]

- dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekta,
- 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 ograđen 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]

- ograđen i osvijetljen prostor za smještaj plovila,

- recepcija, portirnica za prihvat plovnih objekata s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,
- ļuvarska služba 24 sata dnevno,
- stalke (vaše) za plovne objekte na suhom,
- organizirana služba za transport plovnih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: dizalica koji može biti i izvan ograđenoga prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila,
- pokretna dizalica i navoz s *vatima*, te navoz za prikolicu osobnog automobila,
- vašeća 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 kopna ograđen i uređen 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 nautiļkom turizmu se razlikuju prema svojim svojstvima i namjeni. Temeljni pojmovi i vrste plovila odreĽeni su P*omorskim zakonikom* i *Pravilnikom o brodicama i jahtama*.

3.1. MARITIMNA OBILJEŽJA PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA

Pravilnik o brodicama i jahtama razvrstava brodice i jahte na sljedeĺ i naļ in:[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, vaĽenje ģljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti;
- *javna brodica* jest brodica, osim ratne brodice, namijenjena i opremljena za obavljanje djelatnosti od opĺeg interesa drģave, a ļiji je vlasnik, odnosno brodar drģava ili neko drugo tijelo ovlaģteno od drģave i koja sluģi iskljuļivo 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 iskljuļivo namijenjen sudjelovanju na ģportskim natjecanjima, a razvrstana je prema klasama ģportskih 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 usuglaģenoj normi, neovisno o vrsti pogona;
- *gliser* je brodica ili jahta koja pomoĺu mehaniļkog porivnog ureĽaja klizi po povrģini 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 ï 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 stakloplasitke, koriste motore do 15kW, a mogući e ih je pokretati i veslima. Postižu brzinu do 7-8 čvorova, a za manervu 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 grešake 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 ļvorova. U plovidbi dolazi do nesreća zbog neprilagođene brzine, a i nepridržavanja obveze držanja udaljenosti veća od 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 ļvorova. 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 brodskog 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 ļvorova. Ovih brodova ima razmjerno malo. Kako je većina marina i luļica predviđena većinom za manja plovila, samo manji broj velikih jahti može naći 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 sluġbe sigurnosti za pomorski promet koje su ustrojene za obavljanje tehniļko struļnih poslova i upravno inspekcijskih poslova. Ovdje je bitno spomenuti Sluġbu pomorskog meteorološkog centra koja djeluju u sklopu Drżavnog hidrometeorološkog zavoda, a u svoja tri odjela ima zadaću davanja upozorenja i pomorske prognoze, provoĽenja operativne podloge vremenske prognoze i poslova pomorske meteorologije.

4.1. TEHNIČKO-STRUČNI POSLOVI

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

- Sluġba za luļki sustav,
- Sluġba pomorskog dobra,
- Hrvatski registar brodova,
- Plovput.

Sluġba za luļki sustav sudjeluje u pripremi nacrta prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz podruļja morskih luka i koncesija na luļkom podruļju, prati i analizira stanje, poslovanje i razvoj morskih luka, nadzire, koordinira i daje upute za rad luļkih uprava, vodi strateġko planiranje razvoja luļkog sustava uz praćenje i analiziranje stanja, poslovanja i postignutog stupnja razvoja morskih luka i luļkog sustava, te predlaġe mjere unaprjeĽenja istog sustava. Priprema oļitovanja na predstavke graĽana i drugih tijela iz podruļja svoga rada i predlaġe mjere za poboljġanje. [17]

TakoĽer, sudjeluje u pripremi nacrta prijedloga zakona s podruļja morskih luka, koordinirajući i projekte razvoja infrastrukture, te strateġkih dokumenata. Uz navedeno priprema i izvjeġća i analize pomorskog dobra, priprema nacrte prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz podruļja pomorskog dobra i koncesija na pomorskom dobru.

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

utvrĽuje granice pomorskog dobra/luļkog podruļja, obavlja sve struļno-tehniļke poslove vezane uz rad Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva, daje upute ģupanijskim povjerenstvima za granice pomorskog dobra, vodi upisnik koncesija na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske, prati i daje upute jedinicama podruļne (regionalne) samouprave za voĽenje 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 Struļno 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 oļevidnik utvrĽenih granica pomorskog dobra/luļkog podruļja.

Sluģba takoĽer prati izvrģavanje ģupanijskih godiģnjih planova upravljanja pomorskim dobrom po pitanju granica i provedbe utvrĽenog pomorskog dobra, osigurava i provodi radnje vezane za namjensko troģenje proraļunskih sredstava za poslove utvrĽivanja, provedbe i izvlaģtenja na pomorskom dobru, te izrade struļnih 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, plaģni sadrģaji, komercijalno-rekreacijski sadrģaji i dr.) te prati, analizira i nadzire druge oblike gospodarskog koriģtenja pomorskog dobra. [17]

Za obavljanje poslova Sluģbe pomorskog dobra, ustrojeni se sjedeĺi 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 sljedeĺe poslove: [17]

- utvrĽuje sposobnost za plovidbu i obavlja baģdarenje brodova, jahti i odreĽenih vrsta brodica,
- utvrĽuje sposobnost za uporabu i baģdari plutajuĺe objekte te utvrĽuje sposobnost za uporabu nepomiļne odobalne objekte,
- utvrĽuje sigurnost kontejnera,

- utvrĎuje podobnost ustrojstva brodara glede sigurnog rada i zaģtite okoliģa tijekom koriģtenja brodova,
- sudjeluje u istraģivanju uzroka nezgoda brodova,
- sudjeluje u radu i izvrģavanju obveza prema meĎunarodnim organizacijama glede nabrojenih poslova.

Navedeni poslovi, koje Hrvatski registar brodova obavlja na temelju javne ovlasti, obuhvaĆaju donoģenje tehniļkih pravila kojima se propisuju najviģe praktiļno provedive meĎunarodno prihvaĆene tehniļke norme, obavljanje tehniļkog nadzora i baģdarenje u skladu s tehniļkim pravilima i izdavanje isprava, knjiga i izvjeģtaja na temelju obavljanog tehniļkog nadzora i baģdarenja.

Tehniļkim pravilima propisuju se uvjeti glede trupa i opreme trupa, strojnog ureĎaja, elektriļne opreme, automatizacije, plovidbenih svojstava, protupoģarne zaģtite, sredstava za spaģavanje, radio opreme, sredstava za navigaciju i sredstava za signalizaciju, ureĎaja za rukovanje teretom, zaģtite pri radu i smjeģtaja posade, prijevoza putnika, prijevoza tereta, zaģtite okoliģa te baģdarenja brodova i drugih plovnih i plutajuĆih objekata. Tehniļkim pravilima propisuju se i uvjeti o podobnosti brodara glede sigurnog rada i zaģtite okoliģa tijekom koriģtenja brodova, te kontejnera. Osim toga, Hrvatski registar brodova moģe biti ovlaģten spomenute poslove obavljati u ime stranih nadleģnih tijela, te davati klasu brodovima i drugim plovnim i pomorskim objektima.

4.1.2. Plovput

Trgovaļko druģtvo s ograniļenom odgovornoģĆu Plovput sa sjediģtem u Splitu brine se za odrģavanje i ureĎenje 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 sluģbe koja sluģi zaģtiti ljudskog ģivota na moru i sigurnosti plovidbe. [17]

4.2. UPRAVNI-INSPEKCIJSKI POSLOVI

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

pomorskog brodarstva i prometa, unutarnje plovidbe, pomorskog dobra, morskih i riječnih luka, agencija pomorske i unutarnje plovidbe, priprema i izrađuje nacrte 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 stečevinom 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 znaja 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

Luļke kapetanije obavljaju poslove nadzora plovidbe u unutraġnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, poslove traganja i spaġavanja ljudskih ġivota i imovine na moru, inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe, inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova, te voĽenja upisnika brodova, poslove utvrĽivanja sposobnosti za plovidbu, baġdarenje brodica, poslove upisa i brisanja brodica te voĽenja oļevidnika brodica, poslove izdavanja pomorskih knjiġica, poslove utvrĽivanja struļne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i voĽenje oļevidnika izdanih ovlaġtenja za obavljanje sluġbe na brodovima te druge upravne, struļne i tehniļke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima.

Slika 2: Luļke kapetanije Republike Hrvatske



Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastukture, Luļke kapetanije http://www.mppi.hr/default.aspx?id=475 (2.05.2017.)

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

- Luļka kapetanija Pula, za podruļje Istarske ġupanije,
- Luļka kapetanija Rijeka, za podruļje Primorsko-goranske ġupanije,
- Luļka kapetanija Senj, za podruļje Liļko-senjske ġupanije,
- Luļka kapetanija Zadar, za podruļje Zadarske ġupanije,

- Luļka kapetanija Ġibenik, za područje Ġibensko-kninske županije,
- Luļka kapetanija Split, za područje Splitsko-dalmatinske županije,
- Luļka kapetanija Ploče, za dio Dubrovačko-neretvanske županije koji obuhvaća sljedeće gradove i općine: Metković, Opuzen, Ploče, Kula Norinska, Pojezerje, Slivno i Zagablje,
- Luļka kapetanija Dubrovnik, za dio Dubrovačko-neretvanske županije 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 (luļke kapetanije Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Ġibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), obalnih promatračkih jedinica (luļke ispostave svih luļkih kapetanija, obalne radio postaje, ļuvani svjetionici, motriļačke 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 i MRCC Rijeka, sve pod središnjice (luļke kapetanije) i njihove luļke 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 uspješnog 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 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 međunarodnih 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 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 riječ o štetnim 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 (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama štetnih 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, brodica),
- udar,
- nasukanje,
- prodor vode (naplavljivanje),
- potonuće plovila,
- požar,
- eksplozija,
- čovjek u moru,
- onečišćenje 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 vjetra i valova u slučaju kvara porivnog stroja. Posljedica toga može biti teže 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 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 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

Čovjek u moru posljedica je najčešće nepažnje odnosno pada s broda. U slučaju nepovoljnih vremenskih prilika opasnost koja prijeti 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 čovjeka 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 okoliša. Onečišćivač je svaka fizička i pravna osoba, koja posrednim ili neposrednim djelovanjem ili propuštanjem djelovanja uzrokuje onečišćenje okoliša.

Onečišćenje morskog okoliša može uzrokovati svaki plovni objekt pa i plovila nautičkog turizma. Dakako veća opasnost prijeti od brodova, posebice tankera zbog vrste i količine tereta koji prevoze. Međutim, manja plovila također predstavljaju opasnost za morski okoliš prvenstveno izlijevanjem 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 vjetra plovilo otpluta daleko od obale, a osoba ne zna odrediti položaj odnosno potrebni smjer kretanja. U takvim slučajevima najteže 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 čije je ostvarenje spriječeno 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 kaljužna voda.

Ovisno o vrsti oneļiģ́enja luļki akvatorij moģe biti oneļiģ́en krutim otpadom, uljem i naftnim derivatima, raznim kemikalijama te gradskim otpadnim vodama. Ove vrste oneļiģ́enja u more mogu doĺi s kopna ili s mora. Oneļiģ́enje s kopna najļeģ́e se dogaĽa uslijed istjecanja otpadnih voda iz kanalizacijskih sustava te s prometnica. Pored oneļiģ́enja mora s kopna, postoji i oneļiģ́enje mora s brodova i brodica i to uslijed:

- ispumpavanja kaljuģnih 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 brodica ï nasukanje, poģar, sudar,udar,
- remonta brodica.

6. ZAKLJUČAK

Turizam jedan od najvaćnijih pokretaļa razvoja gospodarstva u svijetu, a njegovo pravilno pozicioniranje na turistiļkom trćiġtu je uvjetovano praĺenjem suvremenih trendova. Turizam kao djelatnost u sebi nosi veliki potencijal za cjelokupno gospodarstvo te ļovjek sve viġe ulaće u ovaj sektor kako bi poboljġao ponudu i kvalitetu turistiļkih proizvoda i usluga. Jedan od selektivnih oblika turizma je i nautiļki turizam koji je ujedno i predmet ovoga rada.

Kao gospodarska aktivnost nautiļki turizam, s jedne strane, zadire u razliļite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, smjeġtaj plovila, iznajmljivanje plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a s druge strane, tijesno je povezan sa stupnjem izgraĽenosti osnovne nautiļke infrastrukture - luke nautiļkog turizma.

Nautiļki turizam ima sve veĺi znaļaj iz godine u godinu. Poveĺava se broj korisnika ovog oblika turizma, a s obzirom na to raste i potreba za poveĺanjem sigurnosti plovidbe i boravka nautiļara u lukama nautiļkog turizma.

U zadnja tri desetljeĺa u hrvatskom gospodarstvu nautiļki turizma bilješći konstantan rast. Razlog tomu je ġto je Hrvatska prepoznata na svjetskom trćiġtu kao zemlja pogodna za nautiļki turizam, zbog razvedenosti svojih obala te tisuĺe otoka. U posljednjih nekoliko godina rastu prihodi od nautiļkog turizma, te nautiļki turizam postaje sve znaļajniji faktor hrvatskog gospodarstva. Zbog toga Hrvatska postaje jak konkurent drugim zemljama koje nude usluge nautiļkog turizma. Jedan od najvaćnijih preduvjet uspjećnog nautiļkog turizma je sigurnost plovidbe jahti i brodica na kojima plove i borave nautiļki turisti.

Kada je rijeļ o sigurnosti plovidbe, u Republici Hrvatskoj postoje slućbe koje se brinu o sigurnosti i obavljaju tehniļke i upravno inspekcijske poslove nadzora sigurnosti plovidbe. IzmeĽu ostalog, svrha i zadatak tih slućbi je stvaranje uvjeta i regulacija sigurne plovidbe i boravka nautiļara u lukama nautiļkog turizma.

Usprkos dobro organiziranim tijelima i slućbama sigurnosti plovidbe do pomorskih nezgoda dolazi. Najļeći uzroļnik pomorskih nezgoda je ljudski faktor. U lukama nautiļkog turizma moće doĺi do udara, sudara, nasukanja, potonuĺa ili poćara koji mogu ugroziti ljudske ćivote, imovinu i morski okoliš. Iako materijalne posljedice nezgoda mogu biti teške i skupe, ipak najskuplja cijena pomorskih nezgoda je izgubljeni ljudski ćivot. Upravo iz tog razloga je potrebno ulagati u sigurnost a ponajviše u trening i obrazovanje svih sudionika pomorskog prometa.

LITERATURA

1. Ćesić, Z.: *Pomorsko upravno pravo i havarije*, Zadar, 2006.
2. Dulčić, 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. Šamanović, J.: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola, Split, 2002.
8. Petrinović R., Mandić N., Siriglević 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. Pavić D. Pomorsko imovinsko pravo, Knjigevni krug, Split, 2006.
10. Luković, T.: *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 58 (11) 2007., str. 689.-708.
11. Luković, T., Grgetić, Z.: *Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana,* Hrvatski hidrografski institut (HHI) Split, Split, 2007., str. 21.
12. Sergić, M.: *Izvanugovorna odgovornost broda i brodara*, 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 nautiļkog turizma 8
Slika 2: Luļke kapetanije Republike Hrvatske 22

Tablica 1: Veliļine brzih motornih brodica i brodova za razonodu.....16