

*Naručitelj:  
Republika Hrvatska  
Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka*

***STUDIJA RAZVOJA NAUTIČKOG  
TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE***

***HRVATSKI HIDROGRAFSKI INSTITUT  
sa suradnicima***

***STUDENI 2006.***

***Voditelj: Hrvatski hidrografski institut***  
***Koordinator projekta: dr. sc. Zvonko Gržetić***  
***Izvršni direktor projekta: Srećko Favro, dipl. ing.***

**IZRADILI:**

**INSTITUCIJE:**

**HRVATSKI HIDROGRAFSKI INSTITUT**

Dr. sc. Zvonko Gržetić - ravnatelj  
Dr. sc. Nenad Leder  
Dr. sc. Josip Kasum  
Kap. Ivica Barišić  
Pejo Bročić, dipl. ing.  
Vinka Kolić, dipl. ing.  
Tonći Jeličić, dipl. ing.  
Julije Skelin

**INSTITUT ZA TURIZAM**

Dr. sc. Sanda Čorak - ravnatelj  
Dr. sc. Siniša Horak  
Zrinka Marušić, dipl. ing.  
Dr. sc. Eduard Kušen

**URBANISTIČKI INSTITUT**

Mr. sc. Ninoslav Dusper - direktor  
Tito Kosty, dipl. ing.  
Sanja Runjić, dipl. ing.  
Katarina Diklić, dipl. ing. uređ. krajolika  
Gordan Maček, dipl. ing. prometa

**INSTITUT ZA OCEANOGRAFIJU I  
RIBARSTVO**

Dr. sc. Ivona Marasović - ravnatelj  
Prof. dr. sc. Mladen Šolić  
Dr. sc. Grozdan Kušpilić  
Dr. sc. Boris Antolić

**POMORSKI FAKULTET RIJEKA**

Dr. sc. Pavao Komadina, redoviti profesor - dekan  
Dr. sc. Damir Zec, redoviti profesor  
Dr. sc. Dinko Zorović, redoviti profesor  
Dr. sc. Robert Mohović, docent  
Mr. sc. Vlado Frančić, znanstveni novak  
Mr. sc. Igor Rudan, znanstveni novak  
Mr. sc. Đani Mohović, stručni suradnik  
Mr. sc. Mirano Hess, stručni suradnik  
Mr. sc. Renato Ivče, stručni suradnik

**TOTUS d.o.o. Zagreb**

**SURADNICI/KOAUTORI:**

Mr. sc. Krešimir Buntak  
Dr. sc. Ognjen Čaldarović  
Mr. sc. Mirjana Kovačić  
Mr. sc. Branko Kundih  
Mr. sc. Nenad Mladineo  
Dr. sc. Neven Šerić  
Mr. sc. Goran Vojković  
Dr. sc. Tihomir Luković  
Dr. sc. Josip Šamanović

# SADRŽAJ

Predgovor

<b>1. UVOD</b>	6
1.1. Sadržajno određenje	6-7
1.2. Pojava i dosadašnji razvoj nautičkog turizma	7-8
1.3. Razlozi i potreba izrade Studije	8-11
<b>2. VELIČINA I OBLICI DOMAĆE I INOZEMNE NAUTIČKE POTRAŽNJE</b>	11
2.1. Obilježja potražnje	11-21
2.2. Obilježja razvojnih trendova i očekivana potražnja	21-24
2.3. Konkurentnost hrvatske nautičke ponude	24-39
<b>3. DOSADAŠNJI RAZVOJ I STANJE PONUDE</b>	40
3.1. Raspoloživa nautička infrastruktura	40-47
3.2. Dosadašnji privatizacijski procesi i učinci	47-52
3.3. Uvjeti poslovanja subjekata nautičkog turizma	52-55
3.4. Procjena dosadašnjih socijalnih i socioloških učinaka	55-56
3.4.1. Procjena vrijednosti na kojima počiva nautički turizam	56-58
3.4.2. Prednosti i pozitivne posljedice razvoja nautičkog turizma u nas	58-59
3.4.3. Osnovni nedostaci i posljedice	59-61
3.5. Gospodarski učinci	61-66
3.6. Postojeći sustav sigurnosti plovidbe u Republici Hrvatskoj	66-67
3.6.1. Obilježja organizacijskog ustroja sustava sigurnosti plovidbe na moru	67-69
3.6.2. Funkcionalna raščlamba sustava sigurnosti plovidbe na moru	69-72
3.6.3. Maritimna obilježja plovila nautičkog turizma	73-81
3.6.4. Navigacijska obilježja nautičkog turizma na Jadranu	81-84
3.6.5. Sigurnost luka nautičkog turizma	84-85
3.6.6. Pomorske nezgode i sigurnost plovidbe u izvanrednim okolnostima	85-90
3.7. Postojeća zakonska uređenost	90-94
<b>4. SNAGE, SLABOSTI, PRILIKE I PRIJETNJE (SWOT)</b>	95-99
<b>5. POLAZNE OSNOVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA</b>	100
5.1. Prostorno - planske osnove i određenja	100-105
5.2. Parametri dugoročnog održivog razvoja nautičkog turizma u funkciji zaštite okoliša	106-109
5.2.1. Potencijalni utjecaji marina na okoliš	110-112
5.2.2. Razvojni prioriteti	112-113
5.2.2.1. Ekološki osjetljiva i ugrožena područja	113-114
5.2.3. Kriteriji za odabir lokacija i dizajna marina	115-116
5.2.3.1. Preporuke za izbor lokacije s obzirom na fizičke karakteristike prostora	116-117
5.2.4. Kriteriji za donošenje odluka o razvoju marina	117-118
5.2.4.1. Analiza po područjima	119-130
5.3. Pravci razvoja sigurnosti plovidbe plovila nautičkog turizma	131
5.3.1. Plovila	131-133
5.3.2. Luke	134-136

5.3.3.	Izobrazba	137
5.3.4.	Sigurnost plovidbe	138-139
5.3.5.	Zaštita od onečišćenja otvorenog mora	139
5.3.6.	Mjere unapređenja sigurnosne zaštite	139-140
<b>6.</b>	<b>BUDUĆI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE</b>	141
6.1.	Razvojni scenariji	141-145
6.2.	Misija	146
6.3.	Vizija	146
6.4.	Strateški razvojni ciljevi	146
6.4.1.	Strateški ciljevi s aspekta planiranja upravljanja sustavom	146-147
6.4.2.	Strateški ciljevi s aspekta organiziranja sustava	147-148
6.4.3.	Strateški ciljevi s aspekta upravljanja resursima	148
6.4.4.	Strateški ciljevi s aspekta vođenja	149
6.4.5.	Strateški ciljevi s aspekta kontroliranja	149
<b>7.</b>	<b>STRATEŠKI RAZVOJNI CILJEVI NAUTIČKOG TURIZMA KAO SUSTAVA</b>	150
7.1.	Prostorno-ambijentalni razvojni ciljevi	150
7.2.	Parametri vrednovanja lokacija	151-152
7.3.	Polazišta za odabir prioriternih lokacija	153-154
7.4.	Osvrt na postojeće dijelove sustava luka nautičkog turizma	154
7.5.	Funkcionalno-organizacijski ciljevi	155
7.6.	Planirani sociološko-gospodarski učinci	155-158
7.7.	Zakonska regulativa	158
7.7.1.	Analiza stanja	158-161
7.7.2.	Kontradiktorne odredbe	161-162
7.7.3.	Luke nautičkog turizma - prijedlog rješenja	162-169
<b>8.</b>	<b>PRIJEDLOG PROVEDBENIH MJERA</b>	170-175

## Predgovor

Zbog posebnih i izuzetnih prirodnih i artificijelnih atraktivnosti obale i otoka, nautički turizam je neprijeporno autentičan i prepoznatljiv hrvatski „turistički proizvod“.

Štoviše, slobodno se može reći da predstavlja izvorni i najmarkantniji tržišni znak */trade mark/* hrvatskog turizma, posebno njegova apsolutno najvažnijeg i najvrednijeg dijela koji se odnosi na more i njegova jedinstvena prirodna priobalna i otočna područja. Međutim, unatoč dosadašnjim, zaista značajnim razvojnim dostignućima u mnogim elementima, a i u cjelini, ipak još uvijek nije dosegnuo željenu razinu kvalitete, sukladno raspoloživoj resursnoj osnovi. Njegov dosadašnji rast, a posebno njegov svaki daljnji neosmišljen i nekontroliran razvoj u mnogim elementima može postati ozbiljnom prijetnjom dugoročnom očuvanju njene kvalitete, atraktivnosti i željene i moguće cjelovite gospodarske valorizacije.

Polazeći od navedenog i uvažavajući činjenicu da je potreban statistički obuhvat i praćenje nautičkog turizma nepotpuno i provedbeno teško upotrebljivo, da se o njegovim učincima na okoliš, odnosno osnovu na kojoj se razvio, a isto tako o gospodarskim učincima može govoriti isključivo u kategorijama procjena, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka je odlučilo izraditi osnovu njegove sveobuhvatne analize i ocjene na temelju kojih bi bilo moguće sa sigurnošću donositi strateške odluke njegova dugoročno održivog razvoja.

S takvom namjerom i potrebom Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka je naručilo izradu Studije razvoja nautičkog turizma kao osnove za sve daljnje aktivnosti na pripremi i izradi odgovarajućeg strateškog razvojnog dokumenta kao jedino prihvatljivog polazišta dugoročnog očuvanja raspoložive resursne osnove nautičkog turizma, planiranja njegova razvoja, njegova organiziranja i vođenja kao složenog sustava, i konačno, provedbe donesene razvojne strategije i kontrole njenog ostvarenja.

Za nositelja, odnosno izrađivača navedene studijske osnove odabran je Hrvatski hidrografski institut iz Splita koji je u njenu izradu uključio Institut za turizam iz Zagreba, Urbanistički institut Hrvatske iz Zagreba i Institut za oceanografiju i ribarstvo iz Splita.

# 1. U V O D

## 1.1. Sadržajno određenje

Nautički turizam je neprijeporno dio i oblik turizma koji se odvija na vodi ili uz vodu. Sam naziv dolazi od grčke riječi *naus* (lat. *navis*) koja znači *brod*. U širem smislu njeno se značenje veže uz pomorstvo, plovidbu, brodarenje i sl.

U inozemnoj se literaturi pojam *nautički turizam* često poistovjećuje s pojmom *marine tourism* – dakle isključivo s plovidbom i drugim aktivnostima uz more i na moru, iako se on ostvaruje i na rijekama i jezerima i njihovim obalama, i to na vlastitim i tuđim plovilima za rekreaciju, razonodu i sport, stacionarno ili u plovidbi. S druge strane, *marine tourism*, kako ga neki autori definiraju (Orams, 1999; Luck, 2005) obuhvaća i aktivnosti turista na plaži koje obično i nisu nužno i direktno povezane s plovidbom. Kada navedenim pojmovima *nautical tourism* i *marine tourism* dodamo i druge često korištene pojmove kao što su *yachting tourism*, *sailing tourism*, *leisure boating* i sl., postaje razvidno da se govoreći o nautičkom turizmu određeni problemi javljaju već na razini njegova sadržajnog obuhvata, odnosno određenja aktivnosti na vodi/moru koje se smatraju nautičkim turizmom, ali istovremeno i s određenjem aktivnosti na kopnu komplementarnih plovidbi i boravku turista-nautičara na plovilima.

Slične razlike, ne toliko u samom korištenju pojma *nautički turizam* koliko u njegovom sadržajnom određenju i obuhvatu, nalazimo i u našoj stručnoj i znanstvenoj literaturi i praksi.

Raznolikost definicija nautičkog turizma u nas može se ilustrirati činjenicom da neki autori u nautički turizam ubrajaju i vožnju putničkim brodovima, pa čak i teretnim (Turina), drugi pod tim pojmom podrazumijevaju i vožnju malim, neregistriranim čamcima (Gvozdenović), luksuzna krstarenja (Kos, Dončević), sve oblike turizma koji su vezani uz vodu, kao što su, uz već spomenuto, sportovi na vodi i ispod vode, pa čak i biologija mora i podmorja te unutrašnjih voda (Dulčić) itd.

Već i navedeno pokazuje da za pojam *nautički turizam*, koji se uobičajeno koristi ne samo u svakodnevnom životu nego i u stručnoj i znanstvenoj literaturi, još uvijek ne postoji neko jedinstveno sadržajno određenje i definicija.

To na svojevrsan način potvrđuje i činjenica da se za razliku od, na primjer, ruralnog turizma, turizma nasljeđa ili kulturnog turizma, definicija nautičkog turizma ne može naći niti u dokumentima Svjetske turističke organizacije (WTO), Eurostata ili u Enciklopediji turizma (Jafari, 2000).

Polazeći od navedenog i potrebe što jasnijeg određenja sadržaja i obuhvata Studije razvoja nautičkog turizma, kao njeno najprihvatljivije polazište i osnova uzeto je njegovo zakonsko određenje koje glasi: **nautički turizam je plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije** (Zakon o turističkoj djelatnosti Republike Hrvatske, NN broj 8/1996, 19/1996 i 76/1998).

Čini se da upravo ova definicija najbolje odražava ono što se pod pojmom nautički turizam u nas najčešće podrazumijeva. Dakle, riječ je o vrsti turizma koja obuhvaća plovidbu i boravak turista-nautičara na vlastitim ili unajmljenim plovilima za razonodu, sport i rekreaciju u lukama nautičkog turizma i svim drugim lukama, lučicama, prirodnim uvalama i zakloništima i s time neposredno i posredno povezane aktivnosti i djelatnosti. Dakle, nedjeljivi dio nautičkog turizma je djelatnost iznajmljivanja plovila, a njegovim posebnim oblikom može se smatrati i plovidba i boravak turista na starim tradicijskim brodovima/jedrenjacima. Isto tako njegov nedjeljivi dio predstavljaju mnogobrojne proizvodne i, posebno, uslužne djelatnosti (tzv. mala brodogradnja, izrada jedara, usluge održavanja plovila i motora, instrumenata i opreme i sl.).

Iako sve to vrijedi i za nautičare i plovila na rijekama, jezerima i kanalima, dakle i za nautički turizam na unutrašnjim vodenim putovima, činjenica je da je danas njegov udio u svim pokazateljima nautičkog turizma zanemariv, a prema nekim obilježjima čak i nepoznat, pa će i njegov obuhvat u ovom istraživanju biti u okviru isključivo službeno dostupnih podataka i informacija.

## **1.2. Pojava i dosadašnji razvoj nautičkog turizma**

Poznato je da počeci plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta obilježeni regatama po nizozemskim kanalima već u 16. stoljeću, nautički turizam se kao oblik suvremene turističke aktivnosti počeo razvijati u 19. stoljeću. Intenzivnija izgradnja specijaliziranih luka za privez brodica i jahti i boravak njihovih posada-nautičara započela je u 20. stoljeću. Za takve je luke, njihove uređaje i opremu Udruženje konstruktora motora i brodova iz New Yorka 1928. godine upotrijebilo pojam *marina*, koji od tada postaje međunarodno priznat i korišten naziv za osnovne objekte nautičkog turizma, specijalizirane luke u kojima se danas osim vezova, uređaja, opreme i usluga održavanja plovila, njihovim korisnicima-nautičarima nudi i sve veći broj različitih turističkih usluga smještaja, prehrane, razonode, sporta i sl.

Uz izvornu talijansku riječ *marina* koja znači more, morsku površinu ili obalu, u nekim se zemljama za takve specijalizirane luke nautičkog turizma još koriste i nazivi *port de plaisance*, *porto turistico* ili *puerto deportivo*.

Iako i u razvoju nautičkog turizma u nas ima elemenata za praćenje njegova opisanog povijesnog razvoja, njegovo oblikovanje kao suvremene turističke ponude određuju dva razvojna praga. Prvi se odnosi na 1965. godinu kada je u Brodogradilištu Puntat potpisan prvi ugovor o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica. Bio je to početak postupne izgradnje i razvoja Marine Puntat, koja danas kao složeno dioničko društvo predstavlja jednu od najvećih i najboljih hrvatskih marina.

S motrišta razvitka nautičkog turizma kao osmišljenog i organiziranog sustava drugi razvojni prag označen je donošenjem Odluke o osnivanju ACY-a (Adriatic Club Yugoslavia) 1982. godine. U razdoblju od samo dvije godine (1983-1984) izgrađeno je 16 marina (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab, Supetarska draga, Žut, Piškera, Vodice, Skradin, Jezera, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana). Kasnije su još izgrađene marine u Korčuli (1988), Opatiji (1989), Dubrovniku (1990), Šimunima i Cresu (1992 i 1993).

Iako su i u razdoblju do navedene 1983. godine postojali neki osmišljeni projekti razvoja nautičkog turizma (Plava magistrala, 1969), te izgrađene neke marine i uređene neke luke, odnosno njihovi dijelovi za prihvat nautičara, činjenica je da je tek osnivanjem ACY-a, danas ACI-a (Adriatic Club International) i izgradnjom sustava od 21 marine s 5090 i vezova u moru i 849 mjesta na kopnu (stvarni broj raspoloživih vezova i mjesta zavisi od veličine, odnosno strukture brodica i jahti na stalnom vezu ili tranzitu), hrvatska nautička ponuda dobila jedno potpuno novo kvantitativno i kvalitativno obilježje. Štoviše, time je ne samo nautički turizam nego i ukupni hrvatski turizam dobio prepoznatljiviji tržišni znak – *trade mark* - jedinstven na cijelom Mediteranu.

Agresija na Hrvatsku značajno je usporila snažniji razvoj nautičkog turizma čije su godišnje stope rasta do tada iznosile i preko 14 %. Svoju vitalnost nautički je turizam dokazao i u tim poslijeratnim godinama u kojima je njegov oporavak bio daleko brži od oporavka svih drugih dijelova turizma. Takav je razvoj bio praćen i osnivanjem Udruge hrvatskih marina (1991), a zatim i Udruženja nautičkog turizma pri Hrvatskoj gospodarskoj komori (1994), strukovnih udruženja koja su mnogim prijedlozima praktičnih, organizacijskih i eksploatacijskih rješenja, posebno onih koja su se odnosila na uvjete plovidbe i boravka stranih nautičara u marinama i općenito na cijeloj našoj obali, uvelike pridonosila njegovom boljem funkcioniranju i kvalitetnijoj inozemnoj promidžbi. U 2006. godini osnovana je i Hrvatska udruga brodarka radi zaštite i unapređenja ekonomskih uvjeta poslovanja privatnih brodarka i brodarkih poduzetnika, razvijanja posebne turističke ponude, razvijanja međusobne suradnje, očuvanja hrvatske brodogradnje, promicanja kulturnih, etičkih i nacionalnih interesa članova i Republike Hrvatske.

### **1.3. Razlozi i potreba izrade Studije**

Zbog posebnih i izuzetnih prirodnih ljepota i vrijednosti obale i otoka, a zatim i sve razvijenije i kvalitetnije nautičke i općenito turističke ponude, nautički turizam je neprijeporno najprepoznatljiviji i najkonkurentniji hrvatski turistički proizvod. Njena obala i otoci, njen veličanstveni arhipelag jedinstveni je turistički simbol po kojoj je Hrvatska prepoznata u cijelom turističkom svijetu. Već danas se o njoj govori i piše kao Croate d'Azur (A. Mourby, Sunday Mirror, 2005), hrvatskoj azurnoj obali, mjestu ljepote, ugođe i doživljaja.

Međutim, unatoč dosadašnjim zaista značajnim razvojnim dostignućima, u mnogim elementima a i u cjelini, ipak još uvijek nije dosegnuo željenu razinu kvalitete, u cijelosti u skladu s raspoloživom resursnom osnovom. Štoviše, njegov svaki daljnji neosmišljen i nekontrolirani rast može postati ozbiljnom prijetnjom dugoročnom očuvanju njene kvalitete, atraktivnosti, ali i željene i moguće cjelovite gospodarske valorizacije.

Unatoč stalnoj izgradnji novih vezova (procjenjuje se da je samo 2005. godine izgrađeno oko 1000 novih vezova), stalno rastuća ponuda teško sustiže potražnju, pa su liste čekanja na stalni vez u marinama sve duže, a nemogućnost pronalazjenja slobodnog tranzitnog veza u sezoni stalna pojava. Izgradnja novih vezova odvija se stihijski na lokalnoj razini, bez sagledavanja pozitivnih i negativnih utjecaja na cjelinu raspoloživog prostora. Odluka o novoj izgradnji donosi se na razini pojedinačnih projekata, jer nema cjelovite razvojne vizije kojom bi se moglo upravljati ukupnim razvojem nautičkog



turizma u Hrvatskoj, a da se o upravljanju morem kao kompleksnim resursom uopće ne govori. Prostornim planovima priobalnih županija predviđeno je oko 300 novih lokacija za izgradnju marina i lučica. U kojoj mjeri bi takva izgradnja bila opravdana teško je reći, jer je nautički turistički potencijal Hrvatske danas još uvijek nepoznat, prije svega zato jer nema odgovarajućih istraživanja na temelju kojih bi se mogle donositi meritorne ocjene, pa se o tome može samo nagađati. Poseban problem je i sezonska potražnja za turističkom rekreativnom plovidbom, koja je izrazito naglašena tijekom dva do tri ljetna mjeseca, dok se ostali dio godine akvatorij znatno manje koristi za turističku plovidbu, brodovi su uglavnom na vezu u lukama, pa se more pretvara u veliko parkiralište od kojeg zasada nema velike koristi.

Izrada dugoročne strategije razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj nameće se stoga kao prioritet u pravilnom, održivom upravljanju resursima, u unapređenju i održavanju konkurentske pozicije hrvatskog nautičkog turizma na Mediteranu na duži rok.

Pokušati u cijelosti zadovoljiti stalno rastuću potražnju značilo bi odlučiti se za intenzivnu izgradnju novih vezova u marinama, lukama i lučicama, privezištima i sidrištima, ali istodobno za postupno smanjivanje atraktivnosti i vrijednosti osnove na kojoj se i radi koje se razvoj nautičkog turizma uopće dogodio. S druge strane, strogo određenje granice rasta prihvatnih kapaciteta nautičkog turizma nužno bi dovelo do nemogućnosti zadovoljenja potražnje i vjerojatnog rasta cijena plovidbe i boravka nautičara i slabljenja konkurentnosti nautičkog turizma, a na taj način i do smanjenja njegovih izravnih i posrednih gospodarskih učinaka.

Uz navedena dva osnovna razvojna scenarija razvoja nautičkog turizma, njegov dosadašnji razvoj i stanje otvaraju i cijeli niz drugih pitanja koja u promišljanjima o budućem razvoju trebaju dobiti jasne odgovore.

Jedno od njih se odnosi i na jasno određenje cjelovitog sustava nautičkog turizma i njegova odnosa prema gostu-nautičaru kao njegovoj temeljnoj svrsi i smislu. Zadovoljan gost osnova je ostvarenja svih postavljenih razvojnih ciljeva na svim razinama, od lokalne do državne, koji se mogu sažeti u potrebi ostvarenja održivog razvoja hrvatskog Jadrana kao živućeg i sve privlačnijeg i vrednijeg arhipelaga.

Brojni već izrađeni znanstveni i stručni radovi, studije, planovi, programi i projekti upućuju na zaključak da se o nautičkom turizmu i do sada razmišljalo, ali na vrlo različite načine i svrhe. To najbolje pokazuje njihov osnovni obuhvat:

#### *A. Turizam*

- Sektorska studija Turizam (1973), Institut za turizam, Zagreb.
- Dugoročni razvoj turizma u SR Hrvatskoj (1984), Znanstvene osnove Dugoročnog razvoja SR Hrvatske do 2000. godine, RZ za znanstveni rad SR Hrvatske (Zavod za istraživanje turizma), Zagreb.
- Program razvoja turizma u SR Hrvatskoj od 1986. do 1990. godine (1985), Privredna komora Hrvatske, Zagreb.
- Dugoročni razvoj turizma i ugostiteljstva (1990), Znanstvene osnove dugoročnog društveno-ekonomskog razvoja Hrvatske, SIZ znanosti Hrvatske (Institut za turizam), Zagreb.
- Razvojna strategija hrvatskog turizma (1993), Ministarstvo turizma RH, NN 113/93.

- Glavni turistički plan Hrvatske (1993), Horwath Consulting, Beč i Institut za turizam, Zagreb.
- Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj – TOMAS Nautika 2001 (2002), Institut za turizam, Zagreb.
- Projekt Razvoj sustava turističkih lučica na hrvatskim otocima (2002), Ministarstvo za javne radove, obnovu i graditeljstvo RH, Zagreb.
- Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma (2004), Konkurentna sposobnost hrvatskog turizma, Institut za turizam, Zagreb.
- Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj – TOMAS Nautika 2004 (2005), Institut za turizam, Zagreb.

#### B. *Prostorno uređenje i zaštita okoliša*

- Projekti Južnog i Gornjeg Jadrana (1967-1972), Urbanistički institut Hrvatske i drugi
- Prostorni plan SR Hrvatske – 2000 (1974), Republički sekretarijat za urbanizam, građevinarstvo, stambene i komunalne poslove SR Hrvatske, Zagreb.
- Osnove prostornog plana SR Hrvatske (1985), Zavod za prostorno planiranje i zaštitu čovjekove okoline Republičkog komiteta za građevinarstvo, stambene i komunalne poslove i zaštitu čovjekove okoline, Zagreb.
- Ocjena prostornih mogućnosti razvoja komercijalnih vezova u SR Hrvatskoj do 1990. i do 2015. godine (1987), Republički komitet za građevinarstvo, stambene i komunalne poslove i zaštitu čovjekove okoline, Zagreb.
- Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997), Zavod za prostorno planiranje Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zagreb.
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (1999), Zavod za prostorno planiranje Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zagreb.
- Nacionalna strategija zaštite okoliša (2002), Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja, Zagreb.
- Izvješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske i Nacionalni plan djelovanja za okoliš (2003), Zavod za prostorno uređenje Ministarstva zaštite okoliša i prostornog uređenja, Zagreb.
- Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (2004), Vlada Republike Hrvatske, NN 128/2004, Zagreb.

#### C. *Znanstveni i stručni radovi*

- Vuko Bombardelli (1970), Plava magistrala, II. izdanje, "Arhitekt" – projektni atelier za urbanizam i arhitekturu, Split.
- Vlatko Jadrešić (1978), Nautički turizam, Sveučilište u Splitu, Split.
- Denis Ivošević (1995), Nautički turizam Hrvatske, Novigrad (istarski), vlastita naklada.
- Tihomir Luković (1995), Marketing koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Ekonomsko istraživački biro za gospodarstvo, inženjering i turizam d.o.o., Split.
- Ante Dulčić (2002), Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon, Split.
- Peljar za male brodove, prvi dio (2002) i drugi dio (2003), Hrvatski hidrografski institut, Split.

Regionalni izvori nisu posebno navedeni, osobito zato što ih je malo i metodološki nisu ujednačeni. Primjerice, tzv. «master» planovi turizma za primorske županije doneseni su za Istarsku županiju, Šibensko-kninsku županiju, za Dubrovačko-neretvansku županiju i Primorsko-goransku županiju, a takav je dokument za Splitsko-dalmatinsku županiju u izradi. Ti su planovi izrađeni ili se izrađuju prema različitim metodologijama i sadržajima rada, a u njihovoj izradi sudjeluju različiti autori i/ili institucije. Od donesenih planova jedan je izradila španjolska, drugi njemačka konzultantska firma, a treći stručni tim Sveučilišta u Rijeci. Dakle, u njihovu su izradu uključene i domaće institucije i stručnjaci, ali najvažnije je da su to potpuno neovisni dokumenti koji čak nemaju niti jedinstvenu osnovu, jer je Strategija razvoja hrvatskog turizma kao službeni dokument donesena 1993. godine, pa je zbog mnogobrojnih novonastalih okolnosti u posljednjih desetak godina, mnogi s razlogom smatraju manjkavom i „nevažecom“.

Ne ulazeći u detaljniju analizu i zaključke navedenih radova, činjenica je da unatoč njihovoj brojnosti i sadržajnoj različitosti, sve do sada se još nikada nije pristupilo izradi posebne studije razvoja nautičkog turizma kao cjelovitog i „živućeg“ sustava, kao osnove za izradu strategije njegova dugoročnog razvoja kao obveznog provedbenog dokumenta.

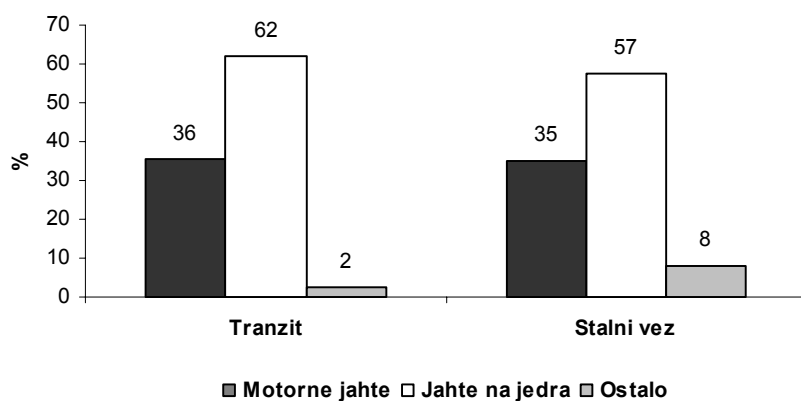
## **2. VELIČINA I OBLICI DOMAĆE I INOZEMNE NAUTIČKE POTRAŽNJE**

### **2.1. Obilježja potražnje**

Analiza potražnje u nautičkom turizmu u Hrvatskoj obuhvatila je promet plovila, odnosno broj plovila/uplovljavanja i broj izdanih dozvola za plovidbu, te potražnju gostiju nautičara, iskazanu brojem dolazaka i brojem ostvarenih registriranih noćenja nautičara u lukama nautičkog turizma. Izvor podataka predstavljaju podaci Državnog zavoda za statistiku i istraživanja TOMAS - Nautika 2004.

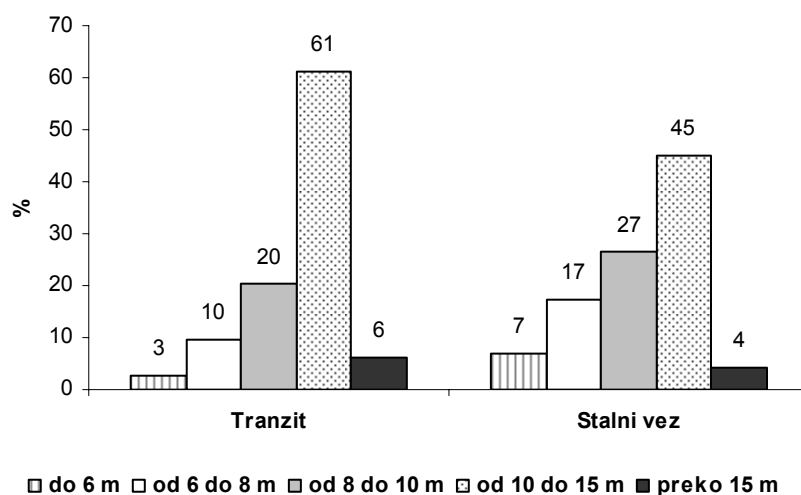
U 2004. godini zabilježeno je ukupno 198.124 plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma, na vezu u moru. Na stalnom vezu u moru u lukama nautičkog turizma bilo je ukupno 11.598 plovila, na dan 31. prosinca 2004. Prema zastavi plovila, na stalnom je vezu najviše plovila pod hrvatskom zastavom (26 %), slijede plovila pod austrijskom (24 %) i njemačkom (21 %) zastavom. Od plovila u tranzitu najviše ih je, također, pod hrvatskom zastavom (25 %), a slijede plovila pod talijanskom (22 %), njemačkom (17 %) i austrijskom (14 %) zastavom. S obzirom na vrstu plovila, u hrvatskim lukama nautičkog turizma najviše su zastupljena plovila na jedra (62 % svih plovila u tranzitu i 57 % svih plovila na stalnom vezu, a prema duljini najzastupljenija su plovila od 10 do 15 metara). Plovila dulja od 15 metara nešto su češća u tranzitu, u odnosu na stalni vez.

**Slika 2.1.1. Plovila u moru u lukama nautičkog turizma u 2004. godini prema vrsti plovila**



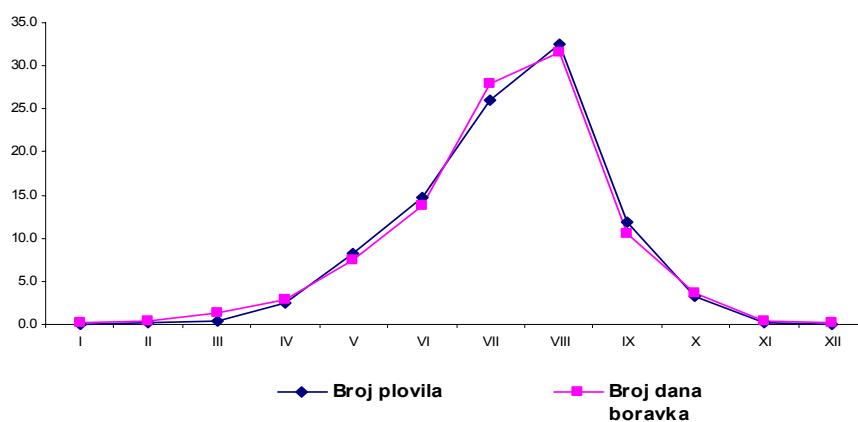
Izvor: Pripćenje: Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004., DZS, 2005.

**Slika 2.1.2. Plovila u moru u lukama nautičkog turizma u 2004. godini prema duljini plovila**



Izvor: Pripćenje: Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004., DZS, 2005.

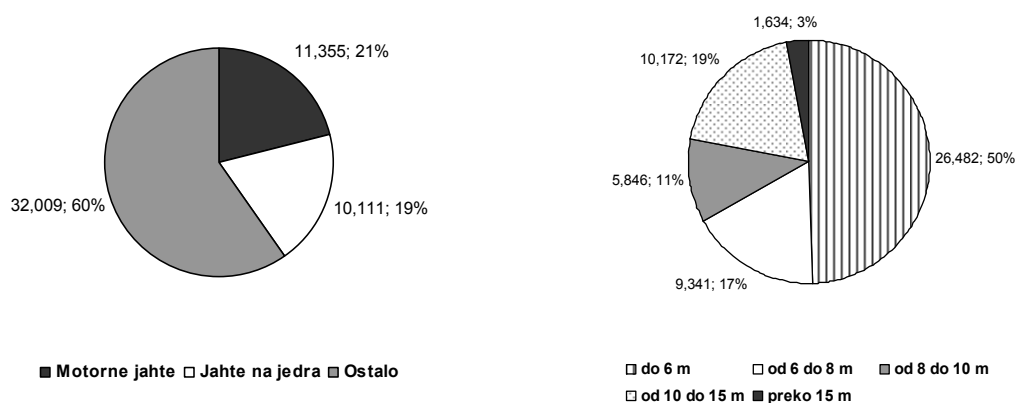
**Slika 2.1.3. Mjesečna dinamika broja plovila i dana boravka plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2004. godini**



Izvor: Pripćenje: Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004., DZS, 2005.

U 2004. godini izdano je ukupno 53.475 odobrenja i produženih odobrenja<sup>1</sup> za plovidbu stranih plovila<sup>2</sup> u obalnom moru Republike Hrvatske, za 1,8 % više u odnosu na 2003. godinu. Od toga je 14.126 ili 26,4 % odobrenja izdano za plovila koja su došla morem, 32.168 ili 60,2 % odobrenja za plovila koja su došla kopnom, a 7.181 ili 13,4 % za plovila koja su došla sa zimovanja. Od ukupnog broja izdanih odobrenja, 82 % izdano je tijekom kolovoza, srpnja i lipnja. Najveći je broj odobrenja izdan za plovila duljine do 6 metara (50 %), a prema vrsti plovila 60 % dozvola za „ostala“ plovila, koja uključuju manje čamce, drvene, plastične i gumene, s motorom ili bez motora, te glisere koji ne mogu biti svrstani u jahte. Prema zastavi plovila, najveći je broj odobrenja izdan za plovila pod njemačkom (32 %) i talijanskom zastavom (27 %).

**Slika 2.1.4. Izdana i produžena odobrenja za plovidbu u obalnom moru Republike Hrvatske u 2004. godini prema vrsti i duljini plovila**



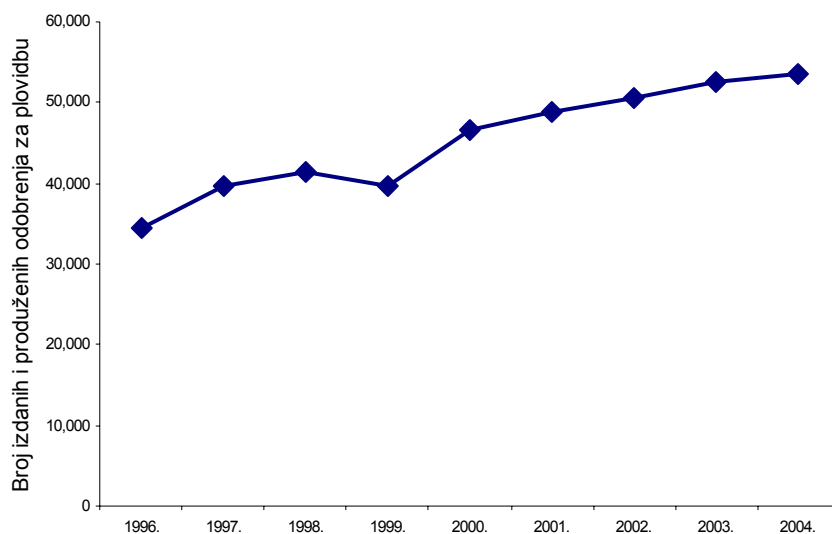
Izvor: Pripćenje: *Nautički turizam – strana plovila za razonodu i sport u 2004.*, DZS, 2005.

Analiza izdanih odobrenja za plovidbu stranih plovila u razdoblju od 1996. do 2004. godine ukazuje na stalan trend porasta izdanih odobrenja, s izuzetkom 1999. godine, kada je zbog aktivnosti NATO-a u susjednim zemljama zabilježen pad broja izdanih dozvola. U 2004. godini broj izdanih odobrenja za plovidbu bio je za gotovo 56 % veći od onoga zabilježenog 1996. godine, međutim, još uvijek ispod razine zabilježene 1987. godine kada je ukupno izdano 66.451 odobrenje za plovidbu.

<sup>1</sup> Produžena odobrenja su za ona plovila koja su prethodne zime ostala na zimovanju u Hrvatskoj.

<sup>2</sup> Odobrenja za plovidbu izdaju lučke kapetanije za sva strana plovila (plovila pod stranom zastavom) koja plove u obalnom moru Republike Hrvatske, bez obzira na način dolaska u Republiku Hrvatsku. Odobrenja se izdaju za razdoblje od jedne godine.

**Slika 2.1.5. Broj izdanih i produženih odobrenja za plovību stranim plovilima u obalnome moru Republike Hrvatske**

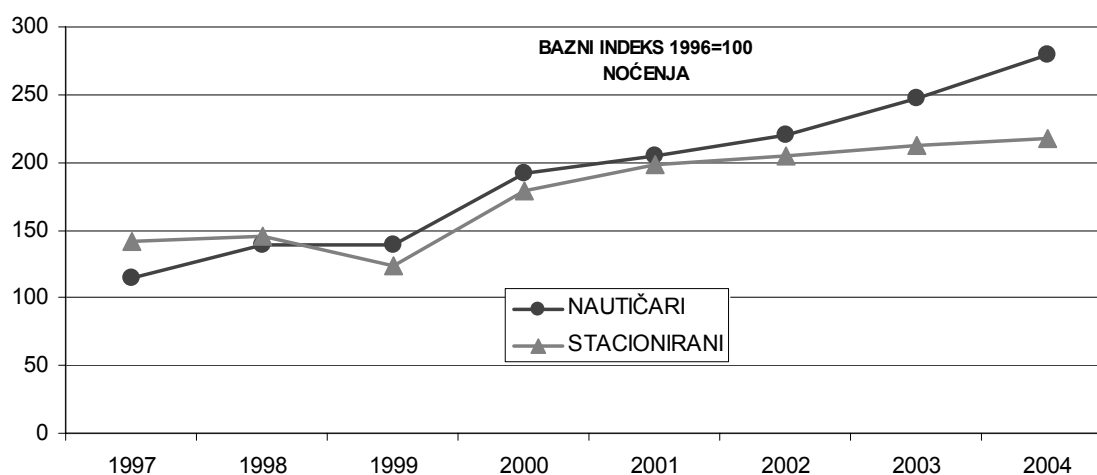


*Izvor: Pripćenje: Nautički turizam – strana plovila za razonodu i sport u 2004., 2003., 2002., DZS, 2005., 2004., 2003.; Dulčić, A.(2002.): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma. EKOKON d.o.o., Split.*

Sličan trend porasta nautičke potražnje uočava se i u broju dolazaka i ostvarenih noćenja turista nautičara. Sudeći prema registriranom broju dolazaka nautičara i registriranim noćenjima tih gostiju u lukama nautičkog turizma, nautički turizam zauzima sve značajnije mjesto u ukupnom turizmu Hrvatske. Premda čini manji dio, odnosno oko 8,3 % ukupnih turističkih dolazaka ili 2,4 % registriranih noćenja, ima dinamičnije stope rasta od stacionarnog turizma. U zadnjih devet godina turistički promet nautičara (dolasci i noćenja) gotovo je utrostručen, a prosječna godišnja stopa rasta noćenja nautičara u razdoblju od 1996. do 2004. godine iznosi 15,8 %, što je za 4,1 postotnih bodova više od rasta stacionarnog turizma.

Ovdje treba prikazati metodološki problem u registriranju broja dolazaka i ostvarenih noćenja gostiju nautičara. Naime, u broju dolazaka nautičara registrira se svaki dolazak nautičara u luku nautičkog turizma u Hrvatskoj. Drugim riječima, dolazak jednog nautičara registriran je u svakoj luci nautičkog turizma koju je posjetio tijekom plovidbe. Budući da veliki broj nautičara tijekom plovidbe posjećuje nekoliko luka nautičkog turizma (TOMAS Nautika 2004.), službeno registrirani broj ukupnih dolazaka nautičara znatno premašuje stvarni broj nautičara koji su plovili našim morem i posjećivali luke nautičkog turizma. S druge strane, registrirani broj ostvarenih noćenja nautičara je u službenim podacima znatno podcijenjen. Naime, registriraju se samo ona noćenja nautičara ostvarena u lukama nautičkog turizma, a poznato je da nautičari noće i na sidru izvan takvih luka, i to u znatnoj mjeri, (TOMAS Nautika 2004.) te je ukupan broj ostvarenih noćenja gostiju nautičara znatno veći. Budući da je nepoznat precizni broj stvarnih dolazaka i noćenja nautičara, navode se i uspoređuju samo službeno objavljeni podaci Državnog zavoda za statistiku RH.

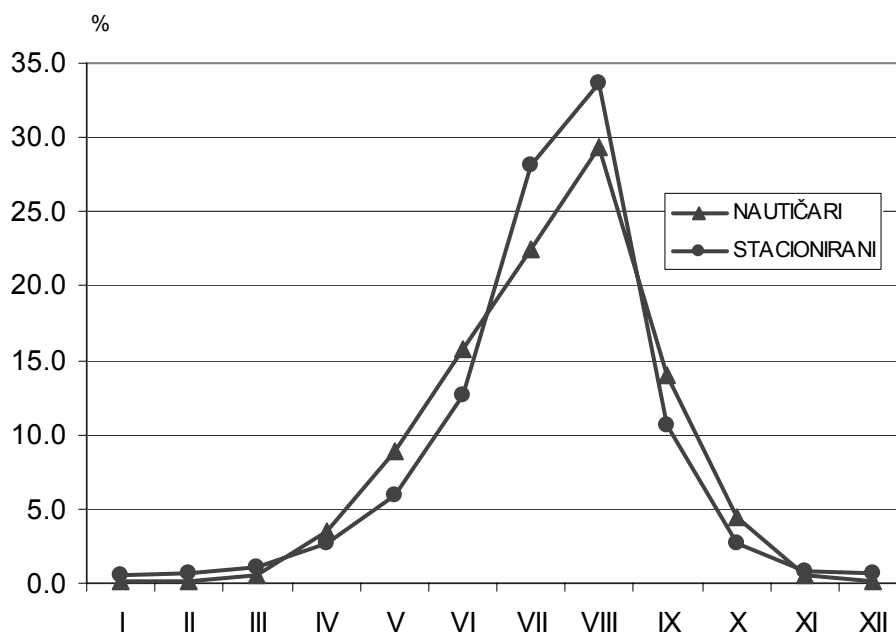
Slika 2.1.6. Indeks kretanja turističkih noćenja u Hrvatskoj



Izvor: Baza podataka Instituta za turizam temeljena na mjesečnim podacima turističkog prometa i kapaciteta DZS-a.

Nautički turizam je nešto manje sezonski od stacionarnog. U četiri ljetna mjeseca, od lipnja do rujna, tijekom 2004. godine nautičari su ostvarili 81,6 %, a stacionirani turisti 85,0 % ukupnih noćenja.

Slika 2.1.7. Mjesečna distribucija turističkog prometa (noćenja) u Hrvatskoj 2004. godine

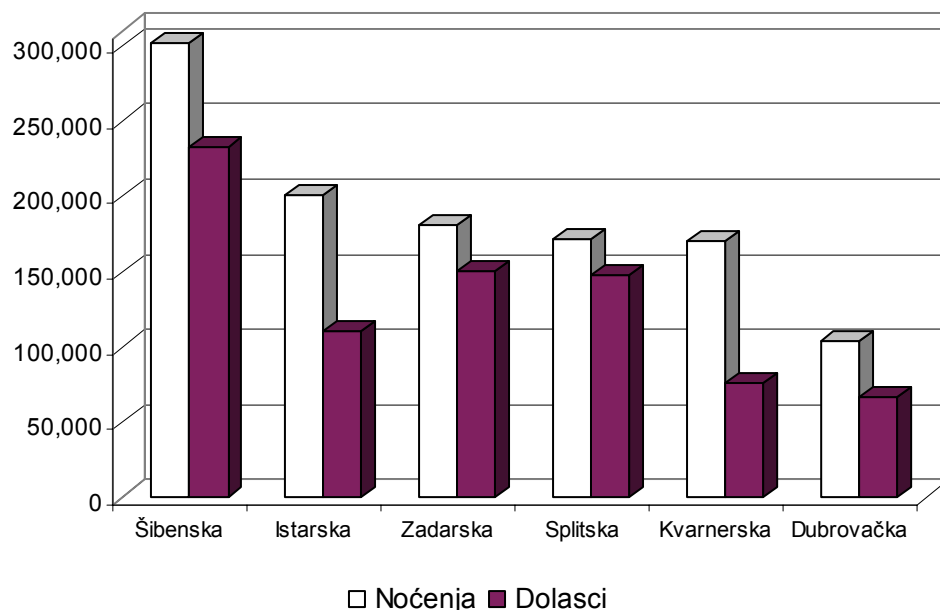


Izvor: Baza podataka Instituta za turizam temeljena na mjesečnim podacima turističkog prometa i kapaciteta DZS-a.

Glavnina nautičara u Hrvatsku dolazi iz zemalja zapadne Europe. Tako Nijemci, Austrijanci, Talijani i Britanci čine oko 68 % ukupne nautičke turističke potražnje Hrvatske, a domaći i slovenski nautičari sudjeluju u ukupnom registriranom nautičkom prometu s 4, odnosno 6 %.

Zbog atraktivnog arhipelaga najintenzivniji promet bilježi šibensko područje na kojemu je u 2004. godini ostvareno nešto manje od 30 % ukupnog nautičkog turističkog prometa u Hrvatskoj (30 % dolazaka i 27 % noćenja). Istarska županija bilježi, zbog blizine emitivnih tržišta te stoga i povoljnije lokacije za stalni vez nautičara, nešto veći broj noćenja nautičara, ali manji broj dolazaka nautičara u usporedbi sa Zadarskom i Splitsko-dalmatinskom županijom.

**Slika 2.1.8. Promet nautičara u Hrvatskoj po regijama 2004. godine**



*Izvor: Baza podataka Instituta za turizam temeljena na mjesečnim podacima turističkog prometa i kapaciteta DZS-a.*

Do sada su u Hrvatskoj provedena dva istraživanja karakteristika potražnje u nautičkom turizmu Hrvatske, pod skraćenim nazivom TOMAS–Nautika, i to 2001. i 2004. godine.<sup>3</sup> U ovom se poglavlju prikazuju i kratko komentiraju samo najznačajniji rezultati istraživanja iz 2004. godine:

- Više od polovice ukupnog broja ispitanika/nautičara vlasnici su plovila na kojima su plovili (52 %), oko trećine plovila je vlasništvo čarter kompanije (32 %), a ostali su bili na plovilima čiji je vlasnik netko drugi (16 %). Od nautičara koji nisu bili na vlastitom plovilu, oko 73 % su platili najam toga plovila, 65 % u Hrvatskoj a ostali u inozemstvu. Većina ispitanika koji su platili najam plovila učinila je to posredstvom čarter kompanije (70 %), oko 16 % posredstvom putničke agencije, a ostali su platili najam na neki drugi način.
- Svaki peti nautičar je izjavio da mu je na ovom putovanju pomagao unajmljeni skiper ili posada (22 %). Na plovilima su u prosjeku bile 4 osobe, uključujući skipera ili unajmljenu posadu (na vlastitim plovilima 4, a u čarteru 5 osoba), ali

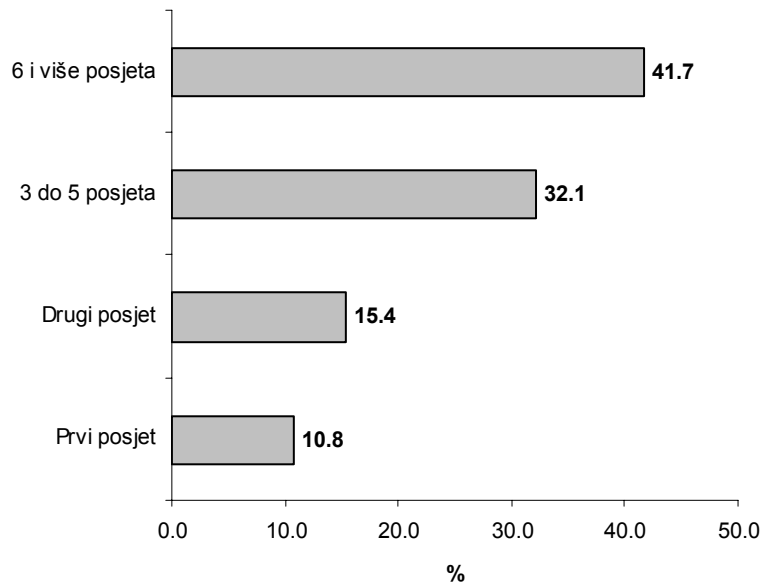
<sup>3</sup> Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj. Institut za turizam, Zagreb. Istraživanja su provedena tijekom razdoblja VI-IX mjesec 2001. i 2004., u više od dvadeset marina i na uzorku od gotovo 2000 nautičara.



najčešće 2 ili 4 osobe. Najčešće se plovilo s članovima obitelji (39 %) ili prijateljima (33 %).

- Oko tri četvrtine (74 %) inozemnih nautičara više je od tri puta plovilo u Hrvatskoj, a 42 % je Hrvatsku posjetilo šest i više puta, što svjedoči o vjernosti inozemnih nautičara hrvatskoj nautičkoj ponudi. Ljeti 2004. godine tek je oko 11 % inozemnih nautičara plovilo u Hrvatskoj prvi put.

**Slika 2.1.9. Učestalost plovidbe u Hrvatskoj inozemnih nautičara**

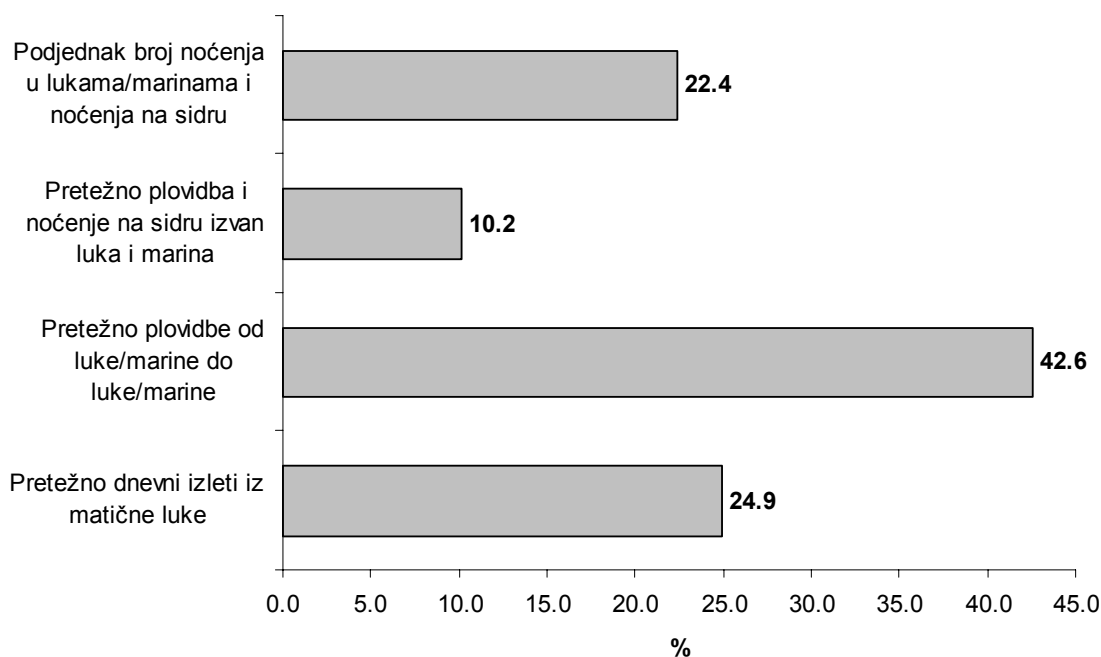


*Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2004. – TOMAS Nautika 2004., Institut za turizam, 2005.*

Među nautičarima s udaljenijih tržišta (Francuske, Nizozemske i Velike Britanije) zastupljeniji su od prosjeka oni koji prvi puta plove u Hrvatskoj (29 %, 26 % i 25 % redom), dok je među nautičarima iz Slovenije, Austrije i Njemačke više od prosjeka onih koji u Hrvatskoj plove već šest i više puta. Veliki utjecaj na učestalost plovidbe u Hrvatskoj ima i činjenica da značajan udio inozemnih nautičara na individualnoj plovidbi ima plovilo na stalnom vezu u nekoj od hrvatskih marina. Stoga je učestalost plovidbe u Hrvatskoj još izraženija kod nautičara na individualnoj plovidbi (54 % inozemnih nautičara na individualnoj plovidbi posjetili su Hrvatsku više od šest puta). Od nautičara u čarteru 59 % posjetili su Hrvatsku više od tri puta, a 19 % je u sezoni 2004. godine prvi put plovilo u Hrvatskoj.

- Najčešći način plovidbe nautičara je plovidba od luke/marine do luke/marine. Manji je broj ispitanika izjavio da su noćili pretežno na sidru izvan luka/marina, a ostali su u približno jednakim udjelima izjavili da su plovidbu organizirali na način da su podjednaki broj noćenja ostvarili na sidru i u luci/marini, odnosno da su odlazili na dnevne izlete iz matične luke. Nautičari na iznajmljenim plovilima češće od onih na individualnoj plovidbi plove od luke/marine do luke/marine, a rjeđe se odlučuju na dnevne izlete iz jedne luke.

**Slika 2.1.10. Vrsta plovidbe nautičara**



*Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2004. – TOMAS Nautika 2004., Institut za turizam, 2005.*

- Putovanje nautičara najčešće uključuje 8 do 14 noćenja (38 %), slijede boravci/plovidba s 4 do 7 noćenja (26 %) te plovidba s 15 do 21 noćenjem (21 %). Oko 14 % nautičara ostvaruje na putovanju/plovidbi 22 i više noćenja. U prosjeku, nautičari na putovanju ostvaruju 16 noćenja, od čega oko 10 noćenja u marinama, nešto manje od 4 na sidru izvan mjesnih lučica i marina, te nešto manje od 3 noćenja u mjesnim lučicama. Najveći broj noćenja na plovidbi ostvaruju nautičari iz Nizozemske (u prosjeku 22 noćenja) i Njemačke (u prosjeku 20 noćenja), a znatno su manje noćenja od prosjeka ostvarili Poljaci (12 noćenja u prosjeku) i Mađari (nešto manje od 13 noćenja u prosjeku). Nešto češće od prosjeka u marinama noće Austrijanci i Talijani, a nautičari iz Velike Britanije, Češke i Mađarske prednjače u broju ostvarenih noćenja na sidru, izvan mjesnih lučica i marina. U čarteru je, u odnosu na individualnu plovidbu, zastupljeniji boravak od 8 do 14 i od 4 do 7 noćenja, a boravak od 15 do 21 noćenja mnogo je rjeđi.
- Nautičari doručak konzumiraju gotovo isključivo (51 %) ili pretežno (42 %) na plovilu, ručaju uglavnom na brodu (21 % njih isključivo, 51 % pretežno), a večeraju uglavnom u restoranu (48 % pretežno, 20 % isključivo u restoranu).
- Tijekom boravka u marini i destinaciji nautičari najčešće odlaze u restorane (96 %), slastičarnice (95 %), u kupovinu (88 %), na izlet (76 %), ali u velikoj mjeri posjećuju i lokalne zabave (72 %), odlaze na šetnje u prirodi (70 %), razgledavaju znamenitosti (67 %) te se bave i nizom drugih sportskih, zabavnih ili rekreativnih aktivnosti. U odnosu na goste u smještajnim objektima, nautičari češće odlaze u restorane, slastičarnice i 'kafiće' te u kupnju. Francuzi, među kojima je i najveći udio nautičara koji su prvi puta u Hrvatskoj, nešto češće odlaze na izlete, razgledavanje znamenitosti, lokalne zabave i šetnje u prirodi. Nautičari na

individualom putovanju češće od onih u čarteru odlaze na izlete, šetnje, lokalne zabave i razgledavanje znamenitosti.

- Nautičari su ocjenjivali stupanj svoga zadovoljstva s 24 elementa turističke ponude marina i naših primorskih mjesta koja su posjetili tijekom plovidbe u Hrvatskoj. Raspon ocjena bio je od 1 (vrlo loše) do 5 (odlično). Svi su odgovori svrstani u tzv. "rangove" zadovoljstva, od vrlo niskog do vrlo visokog stupnja zadovoljstva. U ljeto 2004. godine naši nautičari su bili zadovoljni samo sa dva aspekta provođenja odmora, odnosno plovidbe u Hrvatskoj. To su "ljepota prirode i krajolika" i "osobna sigurnost". Ovim se elementima može pridružiti još jedan, srednje ocijenjen, koji se odnosi na ponudu u marinama i to na "uslužnost osoblja u marini". Svim ostalim ocjenjivanim elementima, dakle s njih 21, nautičari su bili nezadovoljni. Među njima su nešto bolje ocijenjeni – "prijehvat u marini" za nautičare u čarteru, "bogatstvo gastronomske ponude" i "prometna dostupnost polazne luke", dok su svi ostali elementi u skupini "vrlo niskog" stupnja zadovoljstva. U toj su skupini pretežno elementi ponude marina, ali i "usluge na putu" i "raznolikost kulturnih manifestacija" kao elementi cjelokupne turističke ponude. Valja istaknuti nekoliko elemenata koji su rangirani na posljednjim mjestima, a predstavljaju kombinaciju elemenata ponude u destinaciji i onih u marinama: mogućnosti kupnje u marinama i mogućnosti za kupnju općenito, raznolikost sadržaja za zabavu, bogatstvo sportskih sadržaja, i kvaliteta tehničkog servisa u marinama. Usprkos nezadovoljstvu velikim dijelom nautičke ponude, zadovoljstvo ljepotom prirodnih resursa i osjećajem osobne sigurnosti prevladava pa je tako preko polovice naših gostiju predviđalo da će u ljeto 2005. godine ponovno ploviti u Hrvatskoj.
- Za troškove svog putovanja nautičar je u prosjeku morao izdvojiti oko 1.281 eura po osobi. Pri tome su troškovi prijevoza nautičara do polazne luke i natrag iznosili u prosjeku oko 129 eura ili 10 % ukupnih troškova, a troškovi plovila u prosjeku oko 711 eura ili 56 % ukupnih. Na ostale troškove boravka na ovom putovanju u prosjeku je potrošeno oko 441 eura (34 %). Ukupni troškovi putovanja po osobi na individualnoj plovidbi iznosili su u prosjeku oko 1.190 eura, a kretali su se, prema zemljama porijekla nautičara, u rasponu od 708 eura po osobi za domaće nautičare do 1.928 eura po osobi za nautičare iz Nizozemske. Ukupni troškovi putovanja unajmljenim plovilom (čarterom) iznosili su po osobi u prosjeku oko 1.475 eura, a kretali su se u rasponu, prema zemljama porijekla nautičara, od najmanje 929 eura po osobi kod nautičara iz Češke do najviše 1.990 eura po osobi kod nautičara iz Nizozemske.

**Tablica 2.1.11. Prosječni troškovi turističkog putovanja nautičara prema organizaciji plovidbe**

- u eurima (Tečajna lista HNB od 30.09.2004.)

- po osobi

	Ukupno	Individualna plovidba	Čarter
Ukupni troškovi putovanja	1280.70	1189.89	1474.51
Troškovi prijevoza od mjesta stanovanja do polazne luke u Hrvatskoj i natrag	129.23	137.17	112.28
Troškovi plovila	710.95	553.75	1046.48
Ostali troškovi boravka	440.52	498.98	315.74
Prosječan broj osoba na plovilu	4.1	3.7	5.0
Prosječan broj osoba za koje su iskazani troškovi	3.6	3.2	4.4
Prosječan broj ostvarenih noćenja na plovidbi	16.1	19.0	9.8

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2004. – TOMAS Nautika 2004., Institut za turizam, 2005.  
Napomena: U izračun ukupnih troškova nautičara na individualnim putovanjima ovdje se uzimaju u obzir samo tzv. troškovi iz džepa za ovo putovanje, a godišnji fiksni troškovi vlastitog plovila nisu uzeti u obzir.

- Prosječni dnevni troškovi boravka/plovidbe nautičara na ovom putovanju (ne računajući troškove prijevoza do i od polazne luke) iznose oko 72 eura, od čega je oko 44 eura ili 62 % u prosjeku potrošeno na plovilo, a oko 27 eura ili 38 % u prosjeku na ostale troškove boravka. U strukturi prosječnih dnevnih troškova dominiraju troškovi za najam plovila (15 eura u prosjeku ili 21 % prosječne dnevne potrošnje) i za gorivo (13 eura u prosjeku dnevno ili 18 % prosječne dnevne potrošnje), a u ostalim troškovima oni za ugostiteljske usluge (13 eura u prosjeku dnevno ili 18 % prosječne dnevne potrošnje). Prosječni dnevni troškovi nautičara na individualnim putovanjima iznosili su 55 eura, od čega je na troškove plovila potrošeno u prosjeku 29 eura (53 %), a na ostale troškove boravka 26 eura (47 %). Na individualnom putovanju najviše su prosječno dnevno trošili Britanci (oko 77 eura) te Nizozemci, Poljaci i Talijani koji su trošili više od 60 eura u prosjeku dnevno. Prosječni dnevni troškovi nautičara u čarteru iznosili su oko 139 eura, od čega je na troškove plovila trošeno u prosjeku 107 eura dnevno (77 %), a na ostale troškove boravka oko 32 eura dnevno (23 %). Najveću prosječnu dnevnu potrošnju imali su Nizozemci (oko 183 eura), a potom Francuzi (oko 169 eura).

**Tablica 2.1.12. Prosječni dnevni troškovi boravka/plovidbe nautičara prema organizaciji plovidbe**

- u eurima (Tečajna lista HNB od 30.09.2004.)

Prosječna dnevna potrošnja	Ukupno	Individualna plovidba	Čarter
Ukupno	71.76	55.44	139.49
Troškovi plovila	44.31	29.16	107.16
Izdaci za najam	15.15	-	78.02
Izdaci za skipera (ukoliko nisu uključeni u najam)	3.09	1.83	8.29
Izdaci za vez plovila (ne uključujući izdatke za stalni vez)	9.47	9.53	9.19
Izdaci za gorivo i mazivo	12.86	13.38	10.68
Izdaci za servisne usluge i ostali izdaci	3.75	4.42	0.98
Ostali troškovi boravka	27.45	26.28	32.33
Izdaci za smještaj	1.07	0.83	2.08
Izdaci za ugostiteljske usluge	12.91	12.46	14.79
Izdaci za kupnju	9.68	9.24	11.48
Izdaci za kulturu, zabavu, sport, rekreaciju i izlete	3.15	3.07	3.46
Ostalo	0.65	0.68	0.52

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2004. – TOMAS Nautika 2004., Institut za turizam, 2005.

## 2.2. Obilježja razvojnih trendova i očekivana potražnja

Hrvatska je svojim velikim dijelom smještena na Mediteranu, pa kad je riječ o korištenju mora u određenoj mjeri je sudionik svega što se događa u toj regiji. Takav je slučaj i s nautičkim turizmom. Trendovi u nautičkom turizmu koji se uoče u turistički razvijenijim zemljama Mediterana mogu se očekivati ili su već prisutni i kod nas. Zbog djelomičnog zaostajanja Hrvatske u razvoju nautičkog turizma u odnosu na, na primjer, Italiju, Francusku i Španjolsku, moguće je pratiti pozitivne i negativne posljedice koje je razvoj nautičkog turizma imao, prije svega na gospodarstvo i okoliš u tim zemljama. Iskustva tih zemalja omogućuju Hrvatskoj lakše sagledavanje svog vlastitog razvojnog puta. Naime, specifičnosti hrvatske obale, karakteristike mentaliteta lokalnih žitelja, dosegnuti stupanj gospodarskog razvoja koji uključuje i razvoj komunalne, prometne i društvene infrastrukture itd., nameće planerima neka ograničenja koja u navedenim zemljama nisu postojala ili barem ne u istom obliku i u istoj mjeri. Osim toga, uvjeti na globalnom nautičkom i turističkom tržištu uopće danas su drugačiji od onih kakvi su bili u vrijeme intenzivnog razvoja nautičkog turizma u navedenim zemljama.

Uvidom u literaturu koja se bavi nautičkim turizmom na Mediteranu i nekim novijim istraživanjima autora ovoga rada uočeni su ovi trendovi:

- Javljanje ograničenja u izgradnji marina radi zaštite okoliša.
- Izgradnja marina u "prirodno osjetljivim" područjima zaustavljena je od EU.
- Marine širom Mediterana se proširuju, povećavaju kapacitete, ali i osposobljuju za primanje mega jahti (u Veneciji gradske vlasti zagovaraju izgradnju centra za prihvat mega jahti u centru jer se u posljednjih nekoliko godina promet luksuznih jahti u posjetu Veneciji udvostručio).

- Grčka kreće prema privatnom menadžmentu tri marine u državnom vlasništvu u okolici Atene; Ministarstvo razvoja planira izgradnju ili proširenje 38 državnih marina i dugoročno iznajmljivanje upravljanja marinama privatnom sektoru.
- Populacija koja plovi stari; marine bi trebale biti svjesne demografskih karakteristika svojih potrošača – predlaže se investiranje u usluge koje odgovaraju životnom stilu nautičara.
- Nekoliko studija pokazuje da izgradnja marina može i unaprijediti okoliš (transformacija napuštenih tvornica i područja).
- U poslovanju se javlja problem sezonalnosti.
- Povećava se potražnja za većim, tj. duljim vezovima, i to ponajprije u segmentu plovila duljine 12 do 15 metara i duljih od 15 metara, a spominje se i veća potražnja za tzv. mega jahtama, duljim od 20 metara.
- U talijanskim marinama raste udio plovila na motorni pogon, a u hrvatskim marinama zamijećen je porast udjela jedrilica.
- Plovila na stalnom vezu u marinama se koriste češće nego prije.
- Duljina plovidbe, tj. vrijeme izbjivanje plovila na stalnom vezu iz marine se skraćuje.
- Broj članova posade u prosjeku se povećava.
- Broj tranzitnih uplovljavanja u marine se povećava.
- Potražnja za čarterom u prosjeku se povećava.
- Zamijećen je trend češćeg korištenja servisnih i ugostiteljskih usluga u marinama; pri tome se sve više traže visoko specijalizirane i sofisticirane servisne usluge koje odgovaraju i tehnički usavršenijim plovilima.
- Češće se koriste ugostiteljske usluge i zabavni sadržaji u marini.
- Došlo je do porasta potražnje s istočnih tržišta, ali dijelom i sjevernoeuropskih tržišta (Velika Britanija, skandinavske zemlje).
- Došlo je do povećanja konkurencije na Mediteranu.

Nautički turizam Hrvatske je gospodarska aktivnost koja je izložena međunarodnom turističkom tržištu, pa se njegov *proizvod* nastoji prilagoditi zahtjevima tog tržišta, kako bi se što bolje prodavao i kako bi učinci poslovanja bili što bolji. U okviru istraživanja TOMAS-Nautika 2004. ispitali su se stavovi nautičara, odnosno korisnika nautičke ponude u Hrvatskoj o mogućim različitim scenarijima razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj. Ispitanici su na skali od 1 (“uopće se ne slažem”) do 6 (“u potpunosti se slažem”) izražavali u kojoj se mjeri slažu sa sljedećim stavovima:

- Veći broj marina u Hrvatskoj bi učinio plovidbu atraktivnijom.
- Nove marine treba graditi isključivo u mjestima i gradovima na obali i otocima.
- Broj i kapacitet marina u Hrvatskoj je odgovarajući.
- Nove marine treba graditi pretežno u nenaseljenim uvalama zaštićenim od vjetra.
- Broj tranzitnih vezova za nautičare u lučicama malih mjesta (ne marinama!) treba znatno povećati.
- Hrvatska je privlačna za plovidbu zbog neizgrađene obale i otoka.

Za svaki od navedenih stavova izračunate su frekvencije pojedinog odgovora na skupu svih ispitanika (1800), te posebno s obzirom na organizaciju plovidbe (individualni i čarter nautičari) i s obzirom na prijašnje iskustvo s plovidbom u Hrvatskoj (nautičari koji prvi put plove u Hrvatskoj i nautičari koji su već dva ili više puta plovili u Hrvatskoj).

Analiza dobivenih odgovora nautičara pokazuje nepostojanje izraženog stava o mogućim/poželjnim smjerovima razvoja nautičke ponude u Hrvatskoj. Gotovo polovica ispitanika bila je neopredijeljena prema pet od šest ponuđenih tvrdnji. Jedini izraženi stav iskazali su slažući se s tvrdnjom da je Hrvatska privlačna za plovidbu zbog neizgrađene obale i otoka (61 % ispitanika slagali su se s tom tvrdnjom).

Od nautičara koji su bili opredijeljeni, najčešće je polovica podržavala, a polovica se nije slagala s iznesenim stavom. Tako 24 % nautičara smatra da veći broj marina u Hrvatskoj ne bi učinio plovidbu atraktivnijom, dok 28 % smatra da bi. Slični su stavovi i o mogućoj gradnji marina u nenaseljenim uvalama te o dostatnosti broja i kapaciteta marina u Hrvatskoj. Najveću podršku nautičari su iskazali povećanju tranzitnih vezova u lučicama malih mjesta (40 % ih podržava tu aktivnost), a relativno više nautičara slaže se i s tvrdnjom da nove marine treba graditi isključivo u mjestima i gradovima na obali i na otocima.

Slaganje, odnosno ne slaganje s ponuđenim tvrdnjama nije se mnogo razlikovalo između nautičara na vlastitom plovilu, tj. onih u individualnoj organizaciji plovidbe i onih u čarteru. Nautičari na individualnoj plovidbi nešto su više podržali izgradnju marina isključivo u mjestima i gradovima na obali a ne u nenaseljenim uvalama, te se u većem broju slažu s tvrdnjom da je Hrvatska privlačna za plovidbu zbog neizgrađene obale i otoka.

Iskustvo s plovidbom u Hrvatskoj također nije imalo značajan utjecaj na stavove inozemnih nautičara. U podjednakom broju podržali su ili ne navedene tvrdnje i oni koji prvi puta plove u Hrvatskoj i oni koji već imaju višegodišnje iskustvo s plovidbom u Hrvatskoj (dvije i više godina). Nešto veću razliku u stavovima iskazali su jedino u vezi s mogućom izgradnjom novih marina u nenaseljenim uvalama, pri čemu nautičari s iskustvom u plovidbi u Hrvatskoj u većoj mjeri od onih koji u Hrvatskoj plove prvi put to ne podržavaju.

Dobiveni stavovi potvrđuju ranije izneseni stav da danas u Hrvatskoj, kako na strani ponude tako i na strani potražnje, nema izrazito prevladavajućeg mišljenja o tome u kojem bi pravcu trebalo razvijati nautički turizam u Hrvatskoj.

Nautički turizam je dio ukupne turističke ponude i nije ga moguće potpuno odvojeno promatrati od ostalog turizma. Zato je za procjenu rasta potražnje u toj vrsti turizma važno sagledati što se očekuje na globalnom turističkom tržištu u idućim godinama. Prosječna godišnja stopa rasta međunarodnih turističkih dolazaka u Europi do 2020. godine procjenjuje se na oko 3 %. Europa će i tada biti najznačajnija turistička destinacija na svijetu, ali će se njezin udio na ukupnom svjetskom tržištu smanjiti (s oko 70 % u 1990-im, na oko 50 % u 2020.). Početak 21. stoljeća donosi niz novih prijetnji međunarodnom turizmu, kao što su terorizam, nove zarazne bolesti, pad ekonomskoga rasta u mnogim zemljama itd. Kao posljedica tih pojava, događaju se promjene u dosadašnjim trendovima u turizmu. Tako se odlažu rezervacije do posljednjeg trenutka prije odlaska na putovanje, putuje se u odredišta koja su bliže kući, povećava se osjetljivost potrošača na cijene, smanjuju se troškovi službenih putovanja, raste potražnja za individualno organiziranim putovanjima uz pomoć Interneta i jeftinog avioprijevoza (low cost airlines), smanjuje se korištenje zrakoplova, a povećava udio cestovnih vozila u međunarodnim putovanjima, raste potražnja za smještajem izvan hotela, a povećava se atraktivnost destinacija u kojima turist ima rođake i prijatelje itd. U Europi su prisutne i

velike političke promjene koje imaju veliki utjecaj na međunarodna turistička putovanja. Transformacija (ekonomska i politička) bivšeg istočnog bloka, proširenje Europske unije znači smanjenje/ukidanje carinskih formalnosti a time i povećanje protoka ljudi i dobara, a uvođenje jedinstvene valute pojednostavljuje sve financijske transakcije i usporedbe. Stoga bi se sadašnji a vjerojatno i budući trendovi u međunarodnom turizmu mogli opisati na sljedeći način: poželjna su ona odredišta koja su sigurna za posjetitelje, lako dostupna, s dobrim zdravstvenim standardima, razvijenom infrastrukturom i čistim okolišem (Cabrini) – a Hrvatska je upravo takvo odredište za neka od do sada najznačajnijih svjetskih turističkih emitivnih zemalja. Uz to, pridruživanje Europskoj uniji znatno će povećati njezine već postojeće komparativne prednosti, što će i nautičkom turizmu dati novi razvojni zamah.

### 2.3. Konkurentnost hrvatske nautičke ponude

Posebnosti nautičkog turizma omogućuju prepoznavanje dvije grupe čimbenika koji u najvećoj mjeri određuju konkurentnost nautičkog turizma određene zemlje u odnosu na okruženje: (1) opći čimbenici: klimatski uvjeti (broj sunčanih dana, učestalost i jačina vjetrova, temperatura zraka i mora itd.), ljepota i čistoća mora, ljepota krajolika koja podrazumijeva razvedenost i raznovrsnost obale i otoka uključujući naselja; (2) posebni čimbenici: prometna dostupnost polazne luke/marine u odnosu na glavna tržišta, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe, broj, prostorni raspored i opremljenost marina, odnosno mogućnost veza broda u marinama i izvan marina, ljubaznost i educiranost osoblja, ponuda ostalih sadržaja potrebnih za održavanje i opremanje broda za plovidbu, atraktivnost sadržaja na kopnu, cijene usluga, legislativa vezana uz plovidbu i stacioniranje broda, porezi i takse. Opći čimbenici mogu se još nazvati relativno *nepromjenjivim*, jer se mijenjaju u relativno dugom razdoblju, a posebni se mogu nazvati *promjenjivim*, jer su promjenjivi u relativno kratkom razdoblju.

Hrvatska je mediteranska zemlja, pa je konkurentski krug nautičkog turizma vezan prvenstveno uz susjedne zemlje i neke druge zemlje na Mediteranu: Španjolsku, Francusku, Italiju, Sloveniju, Crnu Goru, Grčku i Tursku. Status svake od ovih zemalja kao konkurenta hrvatskom nautičkom turizmu je različit. Tako, na primjer, Slovenija te Crna Gora nisu stvarni konkurenti Hrvatskoj, prije svega zbog skromnih kapaciteta u nautičkom turizmu te relativno kratke obale. Isto tako, Hrvatska teško može ozbiljnije konkurirati Francuskoj, Španjolskoj i Italiji ne samo zbog njihove nautičke infrastrukture, nego i zbog kvalitete te raznovrsnosti ukupne ostale turističke ponude. S obzirom na stanje *nautičkog proizvoda* te sličnosti obale, Hrvatskoj najbližije zemlje iz navedenog mediteranskog okruženja su Grčka i Turska. To, dakako, ne znači da u pojedinim segmentima nautičke ponude Hrvatska nije konkurentna i drugim mediteranskim zemljama, jer veliki broj talijanskih nautičara dolazi u Hrvatsku, a njemački i austrijski nautičari, baš kao i nautičari iz mnogih drugih zemalja Europe ne odlaze samo u francuske, talijanske i španjolske marine.

Budući da je većina općih uvjeta za plovidbu u promatranim konkurentskim zemljama približno jednako atraktivna (Mediteran - pojas umjereno tropske i sredozemne klime), odnosno manja konkurentnost jednog zamjenjuje se povećanom konkurentnošću drugih (općih) čimbenika u pojedinom odredištu, te da je izbor destinacije plovidbe, kad je o općim čimbenicima riječ, u većoj mjeri rezultat osobnih preferencija, u nastavku će se pažnja usmjeriti na posebne čimbenike konkurentnosti. Procjenjuje se, naime, da je



njihov utjecaj na odabir destinacije plovidbe i zadovoljstvo boravkom značajan i promjenjiv. Za izabrane mediteranske zemlje analizirat će se, stoga, ovi faktori konkurentnosti:

1. ponuda nautičkog turizma, odnosno broj marina i kapacitet vezova;
2. cijene osnovnih usluga u nautičkom turizmu, odnosno cijene stalnih i tranzitnih vezova te najma broda;
3. stavovi nautičara o 13 elemenata ponude u nautičkom turizmu, odnosno njihova percepcija elemenata nautičke ponude Hrvatske u odnosu na druge zemlje.

Mnoga su istraživanja pokazala visoku osjetljivost turističke potražnje na cijene usluga, a i sva dosadašnja iskustva u prodaji turističkih usluga to potvrđuju. Cijene usluga u ovom istraživanju obuhvaćaju troškove cjelogodišnjeg veza u marini i tranzitnog, dnevnog veza za pet veličina/duljina broda, te troškove najma broda (čarter) za dvije veličine broda u razdoblju najveće potražnje. Konkurentnost hrvatskog *nautičkog proizvoda* ocijenjena je i temeljem iznesenih stavova nautičara o 13 elemenata ponude vezane uz nautički turizam, jer percepcija kvalitete *nautičkog proizvoda* od potencijalnih kupaca, koja ne mora uvijek odražavati stvarnost, u velikoj mjeri određuje uspješnost prodaje. Ovim su stavovima dijelom pokriveni i drugi gore navedeni posebni čimbenici konkurentnosti u nautičkom turizmu (opremljenost i prostorni raspored marina, osjećaj sigurnosti u zemlji, gostoljubivost domaćina, ugostiteljska ponuda itd.) u usporedbi s drugim, nama konkurentnim zemljama.

Hrvatska ostvaruje suverenitet na oko 12,2 % obalne crte i na oko 33 % obalne crte otoka u Sredozemlju, što upućuje na prirodno bogatstvo Hrvatske za razvoj nautičkog turizma. Udio Hrvatske u ukupnoj duljini obale (uključujući otoke) svih promatranih zemalja na Sredozemlju iznosi oko 16 %. S gledišta ponude komercijalnih vezova za turistička plovila u Hrvatskoj u ukupno raspoloživim takvim vezovima u navedenom krugu mediteranskih zemalja, udio Hrvatske iznosi oko 6%, Francuske 43 %, Italije 19 %, Grčke 6 %, Turske 5 % itd. S obzirom na duljinu obalne crte, Hrvatska ima oko 2,6 komercijalna veza po kilometru, Francuska 64, Italija 6, Španjolska 20, Grčka 1, Turska 2,2 itd. Kad se ovi pokazatelji stave u relativan odnos, može se uočiti da Hrvatska ima udio duljine obale dva puta veći od udjela u broju vezova. Ta je razlika još očitija na primjeru Grčke, gdje je odnos 1:5! Međutim, Francuska i Španjolska te Slovenija, ali u postotno malim udjelima, imaju obrnuti odnos – znatno veći udio u broju vezova nego u duljini obale. Prema ovom pokazatelju, Hrvatska ima još neiskorištenih mogućnosti za povećanje broja komercijalnih vezova. Duljina obalne crte nije jedini kriterij za takvu ocjenu. Naime, hrvatsko je more prepuno otoka, otočića i hridi, pa se na mnogim mjestima more doima okruženo kopnom. U takvom se akvatoriju i manji broj plovila može činiti prevelikim za ugodnu plovidbu, pa tu činjenicu treba uzeti u obzir pri takvim usporedbama, ali i prilikom dimenzioniranja broja novih vezova.

**Tablica 2.3.1. Raspoloživi kapacitet u marinama u 2004. godini**

Zemlja	GDP per capita (us\$)	Dužina obale na Mediteranu (u km)	Broj marina na Mediteranu	Broj vezova u marinama na Mediteranu	Broj vezova po kilometru obale na Mediteranu	Udio vezova u ukupnom broju vezova na Mediteranu (u %)	Udio obale na Mediteranu (u %)
HRVATSKA	10,700	5,835	41	15,303	2.6	6.0	15.8
SLOVENIJA	18,300	32	3	1,820	56.9	0.7	0.1
ITALIJA	26,800	7,600	104	47,800	6.3	18.8	20.6
FRANCUSKA	27,500	1,703	250	109,000	64.0	43.0	4.6
ŠPANJOLSKA	22,000	2,580	187	52,080	20.2	20.5	7.0
SRBIJA I CRNA GORA	2,300	274	3	1,740	6.4	0.7	0.7
TURSKA	6,700	5,191	31	11,360	2.2	4.5	14.1
GRČKA	19,900	13,676	51	14,661	1.1	5.8	37.1
UKUPNO	19,117	36,891	670	253,764	6.9	100.0	100.0

Izvori:

Broj stanovnika, GDP, duljina obale: *The World Factbook*,

<http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/geos/>

Duljina obale na Mediteranu: *The Mediterranean in brief, Blue Plan estimates*,

<http://www.planbleu/vanglaise/4-23a.htm>

Plave zastave: <http://www.blueflag.org/BlueFlagMap.asp>

Broj marina i vezova:

Španjolska - *Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos, ADIN, Feria de Barcelona, Avda. Reina M.Cristina, s/no, 08004 Barcelona, E-mail: info@adin-scs.es, President: Miquel Company Matorell; Grčka - *Marinas: Growth potential, The Hellenic Center for Investment, March 2004, <http://www.elke.gr/newsletter>,**

Francuska i Italija - *ICOMIA Boating Industry Statistics 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, International Council of Marine Industry Associations, broj francuskih marina na Mediteranu je, kao i ukupan broj vezova na Mediteranu, procijenjen na temelju popisa marina na nekoliko Internet stranica ([www.marinamao.com](http://www.marinamao.com), [www.lyachtua.com](http://www.lyachtua.com), [www.mediterranean-yachting.com/France/mar-FR.htm](http://www.mediterranean-yachting.com/France/mar-FR.htm), [www.marina-info.com](http://www.marina-info.com))*

Hrvatska - *Državni zavod za statistiku RH objavljuje 71 luku nautičkog turizma s 14273 veza, od toga 41 kategorizirana marina,*

Slovenija – *Statistical Office of the Republic of Slovenia, Nautical Tourism, Slovenia, 2003, No.145, 27.5.2004.*

Turska – *MarinaMap, Turkish Office, <http://www.marinamap.com>*

Napomene:

*U Hrvatskoj je u 2004. godini bilo ukupno 75 luka nautičkog turizam, od čega 48 kategoriziranih marina, od čega 7 suhih marina. Suhe marine nisu obuhvaćene ovom analizom te je ukupan broj marina u Hrvatskoj u 2004. godini iznosio 41.*

*Broj francuskih marina na Mediteranu je, kao i ukupan broj vezova, procijenjen na temelju popisa marina na nekoliko Internet stranica ([www.marinamao.com](http://www.marinamao.com), [www.lyachtua.com](http://www.lyachtua.com), [www.mediterranean-yachting.com](http://www.mediterranean-yachting.com), [www.marina-info.com](http://www.marina-info.com), [www.marinamap.com](http://www.marinamap.com)).*

*Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizam, Institut za turizam, 2004.*

Hrvatska, dakle, nedvojbeno ima prirodne mogućnosti za daljnji razvoj nautičkog turizma bez značajnijeg ugrožavanja osnovnog resursa. Ukazuju na to i podaci o marinama s plavom zastavom, po čemu je Hrvatska gotovo izjednačena s Italijom, a značajno prednjači ispred većine ostalih promatranih zemalja, osim Slovenije koja ima zanemarivo mali broj marina pa stoga i veliki udio marina s plavom zastavom. To Hrvatskoj omogućuje da, uz ostvarenje odgovarajuće razvojne politike, poveća tržišni udio, i to kako ukupno na Mediteranu tako i s pojedinim emitivnih tržišta.

**Tablica 2.3.2. Broj marina s plavom zastavom u 2004. godini**

Zemlja	Broj marina	Broj marina s plavim zastavama	Broj marina s plavim zastavama (u %)
HRVATSKA	41	18	43,9
SLOVENIJA	3	2	66,7
ITALIJA	104	49	47,1
FRANCUSKA	374	77	20,6
ŠPANJOLSKA	274	68	24,8
SRBIJA I CRNA GORA	3	0	0,0
TURSKA	35	12	34,3
GRČKA	51	7	13,7
UKUPNO	885	233	251,1

Izvor: <http://www.blueflag.org/BlueFlagMap.asp>

Cjenovna konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma analizirana je za 2004. godinu. Informacije o cijenama vezova prikazane su za ukupno 37 marina na Mediteranu. Informacije su prikupljene s Internet stranica marina, odnosno telefonom ili telefaksom neposredno od pojedinih marina. Izabrane su po najmanje četiri marine u svakoj od promatranih konkurentskih zemalja, osim Slovenije u kojoj su obuhvaćene sve tri postojeće marine, te Crne Gore u kojoj su obuhvaćene dvije od ukupno tri komercijalne marine. Kriteriji za odabir marina su bili njihov prostorni razmještaj u pojedinoj zemlji (izbjegavanje geografskog/regionalnog grupiranja marina) te lokacija marina u većim turističkim odredištima ili u njihovoj blizini.

Za plovila duljine 10 i 12 metara razlike u cijeni najma godišnjeg veza među zemljama su manje izražene, a skupinu zemalja s najvišim cijenama čine Španjolska, Francuska, Italija i Slovenija. Prosječne cijene najma godišnjeg veza u ovoj skupini kreću se, za plovila duljine 10 m, od 2.873 u Sloveniji do 3.099 eura u Španjolskoj. Hrvatska je za ovu duljinu plovila, s prosječnom cijenom godišnjeg veza od 2.294 eura, u rangu s Grčkom te nešto skuplja od Turske. Slična je pozicija Hrvatske i s obzirom na cijene godišnjeg veza plovila duljine 12 metara.

U skupini plovila duljine 16 i više metara Hrvatska je, prema cijenama najma godišnjeg veza, najbližnja Grčkoj, a Turska je znatno skuplja (prema cijenama godišnjeg najma veza za plovila duljine 16 metara Turska je u skupini sa Španjolskom i Slovenijom, a za plovila duljine 18 metara u najvišoj je cjenovnoj skupini).

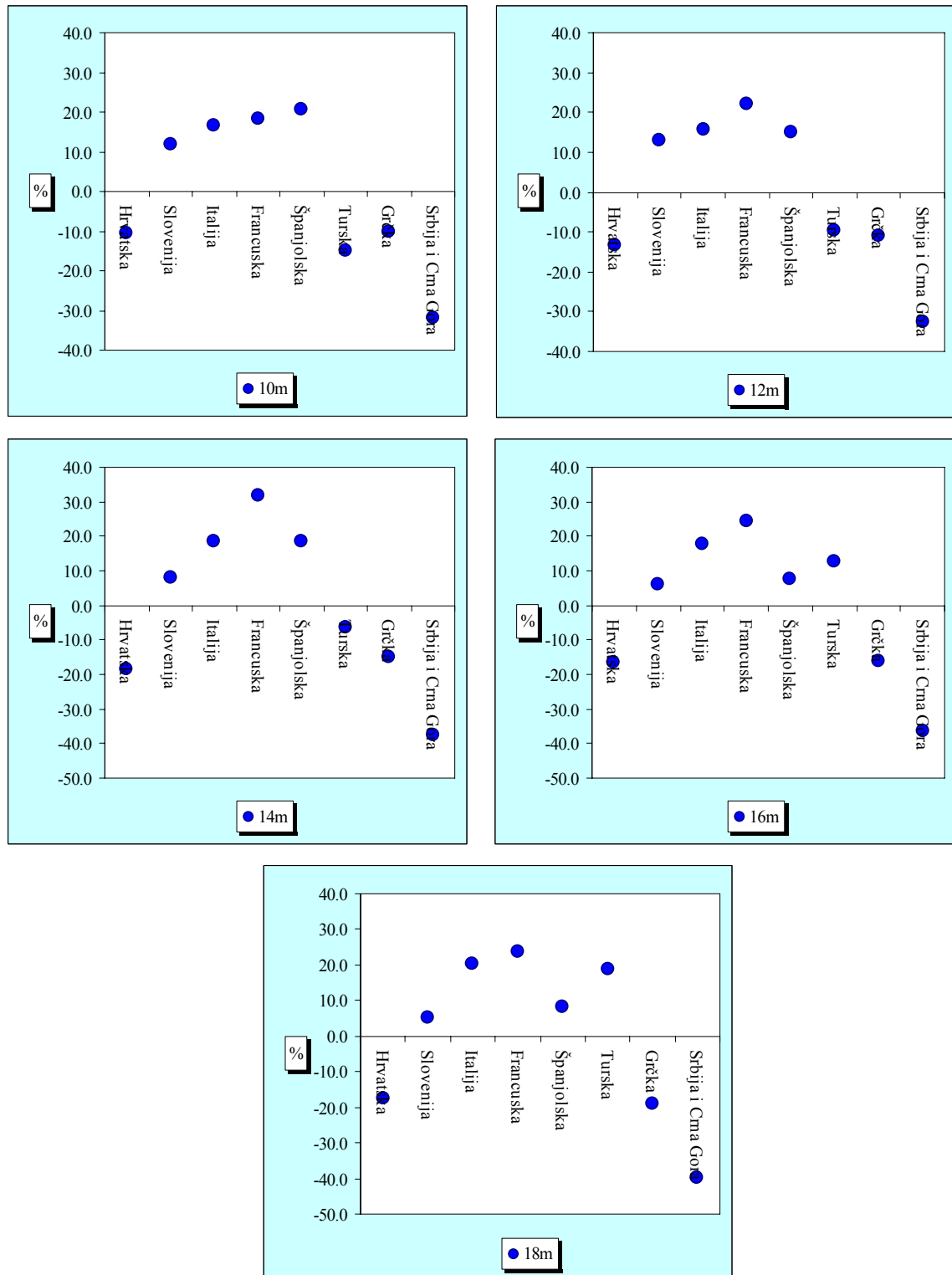
**Tablica 2.3.3. Prosječne cijene godišnjeg veza u moru u marinama za plovila duljine 10, 12, 14, 16 i 18 metara prema promatranim zemljama, u 2004. godini u eurima**

Konkurentna zemlja	Prosječne cijene godišnjeg veza prema dužini plovila u eurima				
	10m	12m	14m	16m	18m
Hrvatska	2,294	2,840	3,341	4,009	4,666
Slovenija	2,873	3,705	4,416	5,098	5,953
Italija	2,997	3,793	4,852	5,654	6,808
Francuska	3,038	4,003	5,389	5,978	7,012
Španjolska	3,099	3,768	4,840	5,173	6,127
Turska	2,185	2,958	3,829	5,421	6,738
Grčka	2,302	2,917	3,477	4,033	4,592
Srbija i Crna Gora	1,745	2,211	2,552	3,053	3,417
<b>Prosječna cijena</b>	<b>2,567</b>	<b>3,274</b>	<b>4,087</b>	<b>4,802</b>	<b>5,664</b>

	Ispod prosjeka
	Iznad prosjeka

*Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma, Institut za turizam, 2004.*

Slika 2.3.1. Odstupanja prosječnih cijena godišnjeg veza u moru u marinama za plovila duljine 10, 12, 14, 16 i 18 metara prema promatranim zemljama, u 2004. godini u eurima



Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma, Institut za turizam, 2004.

Za razliku od cijene najma godišnjeg veza, hrvatske su marine prema cijeni najma dnevnog veza tijekom sezone iznad prosjeka svih promatranih marina, i to u svim skupinama duljine plovila (tablica 2.3.4., slika 2.3.2.). Odstupanje od prosjeka cijene najma dnevnog veza hrvatskih marina smanjuje se s porastom duljine plovila, odnosno duljine veza. Za plovila duljine 10 metara hrvatske marine u prosjeku imaju najviše cijene najma dnevnog veza (36 eura), a za sve ostale duljine plovila Hrvatska se također svrstava među zemlje s najvećim cijenama dnevnog veza. Cjenovne skupine zemalja razlikuju se s obzirom na duljinu veza. Za vezove duljine do 12 metara u najvišu cjenovnu skupinu osim Hrvatske, Italije i Španjolske može se svrstati i Slovenija te Francuska, dok kod vezova za brodove duže od 16 metara najvišu cjenovnu skupine čine Hrvatska, Italija, Španjolska i Turska. Turska je, slično kao i kod cijene najma godišnjeg veza cjenovno povoljnija za plovila duljine do 14 metara, a skuplja za plovila duža od 16 metara. Grčka je cjenovno najpovoljnija u svim skupinama duljine plovila, a Francuska, za razliku od cijene najma godišnjeg veza, ima u prosjeku cjenovno povoljniji najam dnevnog veza.

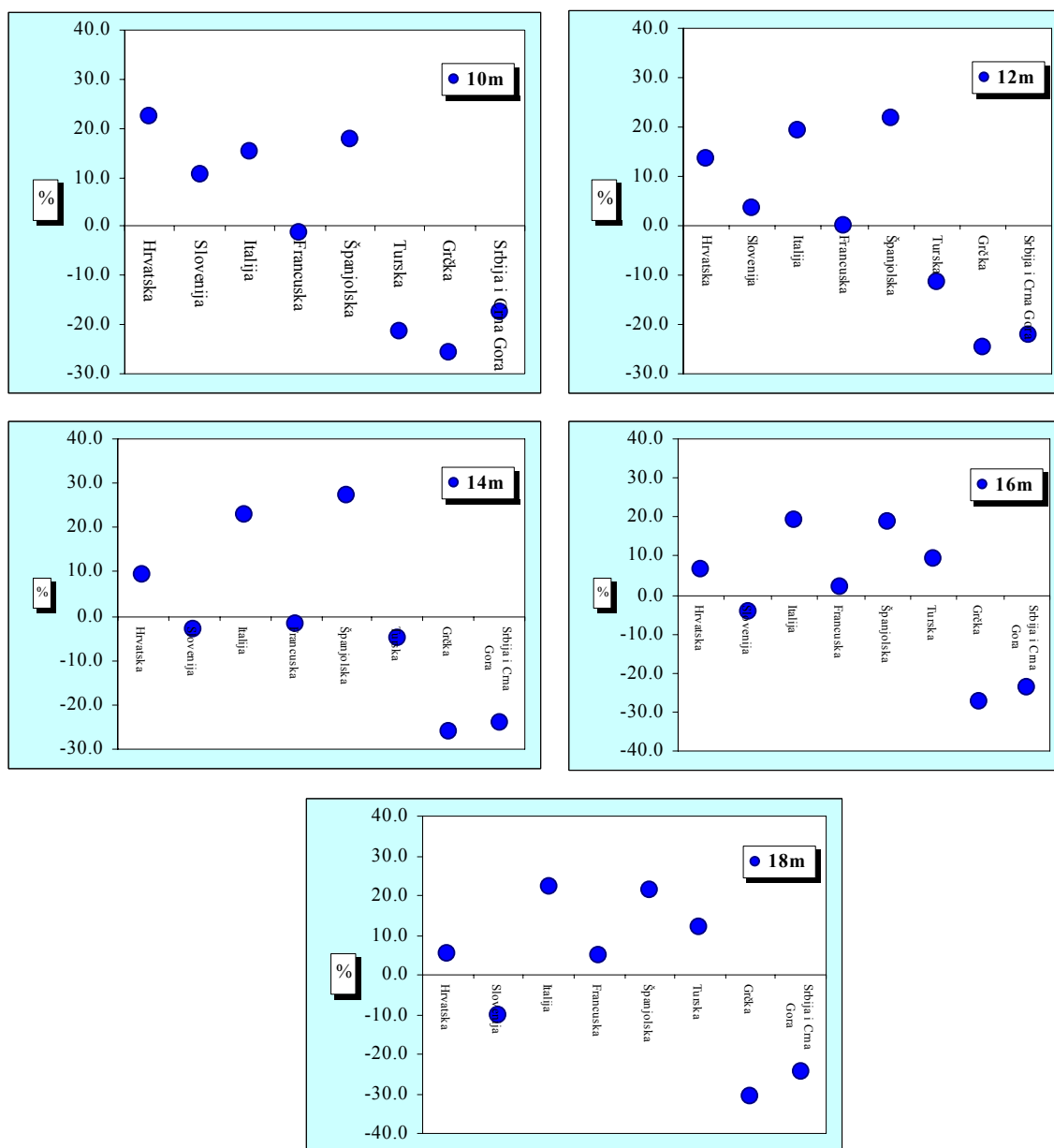
**Tablica 2.3.4. Prosječne cijene dnevnog veza u marinama tijekom najviše sezone, za plovila duljine 10, 12, 14, 16 i 18 metara prema promatranim zemljama, u 2004. godini u eurima**

Konkurentna zemlja	Prosječne cijene dnevnog veza prema dužini plovila u eurima				
	10m	12m	14m	16m	18m
Hrvatska	36	42	49	58	68
Slovenija	32	38	44	52	59
Italija	34	44	56	65	79
Francuska	29	37	44	55	68
Španjolska	35	45	58	64	79
Turska	23	32	43	59	73
Grčka	22	28	34	39	45
Srbija i Crna Gora	24	29	34	41	49
<b>Prosječna cijena</b>	<b>29</b>	<b>37</b>	<b>45</b>	<b>54</b>	<b>65</b>

 Ispod prosjeka  
 Iznad prosjeka

*Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma, Institut za turizam, 2004.*

**Slika 2.3.2. Odstupanja prosječnih cijena dnevnog veza tijekom najviše sezone u marinama za plovila duljine 10, 12, 16 i 18 metara prema promatranim zemljama, u 2004. godini u eurima**



Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma, Institut za turizam, 2004.

Što se tiče cijena najma plovila, prikupljene su cijene sedmodnevnog najma jedrilica tijekom najviše sezone. Jedrilice su u Hrvatskoj značajno više tražene u čarteru nego motorni brodovi, pa su zato odabrane za analizu. Promatrane su dvije duljine jedrilica: (1) jedrilice duljine 36 stopa ili oko 11 metara i (2) jedrilice duljine 50 stopa ili oko 16 metara. Cijene su prikupljene od ukupno sedam čarter kompanija koje iznajmljuju svoja plovila u Hrvatskoj, Italiji, Francuskoj, Španjolskoj, Grčkoj i Turskoj. Cijene najma plovila u Sloveniji te Crnoj Gori najčešće su iste kao i u Hrvatskoj, pa se stoga u cjenicima često zajedno navode. S obzirom na to da se tipovi jedrilica u pojedinoj klasi razlikuju, nemoguće je usporediti određenu vrstu jedrilice između svih zemalja i svih čarter kompanija. Zbog toga su u klasi jedrilica duljine 36 stopa analizirane jedrilice

Bavaria 36, Beneteau Oceanis 361, Dufour 36 i Gib Sea 364/37, a u klasi duljine 50 stopa jedrilice Bavaria 50, Sun Odyssey 49/51, Dufour 50 i Gib Sea 51. Budući da se cijena sedmodnevnog najma plovila određene vrste tijekom određene sezone razlikuje unutar iste zemlje plovidbe s obzirom na godinu proizvodnje broda, opremljenost broda i polaznu luku, izračunate su prosječne cijene najma za pojedinu čarter agenciju i određeni tip jedrilice.

Cijene sedmodnevnog najma jedrilice duljine 11 metara, u vrhu sezone u Hrvatskoj, u 2004. godini kretale su se, za promatrane čarter kompanije, između 2.047 i 2.350 eura. Raspon cijena nešto je manji od onog zabilježenog u ostalim konkurentnim zemljama, a prema apsolutnim iznosima cijena, može se zaključiti da je najam jedrilice od 11 metara u Hrvatskoj cjenovno povoljniji od najma u Italiji, Francuskoj i Španjolskoj te u rangu najma u Grčkoj i Turskoj, pri čemu je Turska nešto povoljnija.

Najam jedrilica duljine 16 metara cjenovno je povoljniji u Hrvatskoj u usporedbi s Italijom, ali podjednak u usporedbi sa Španjolskom i Grčkom. Turska je ponovo cjenovno povoljnija, a zanimljivo je da navedene čarter agencije nisu u svojim ponudama imale jedrilice te duljine za plovidbu u Francuskoj.

**Tablica 2.3.5. Minimalne i maksimalne cijene sedmodnevnog najma jedrilice tijekom najviše sezone u 2004. godini prema zemlji plovidbe**

Zemlja plovidbe	Cijena sedmodnevnog najma jedrilice tijekom najviše sezone u 2004. godini			
	Jedrilice dužine oko 11 metara (36 stopa)		Jedrilice dužine oko 16 metara (50 stopa)	
	Minimalna cijena u Eurima	Maksimalna cijena u Eurima	Minimalna cijena u Eurima	Maksimalna cijena u Eurima
Hrvatska	2,047	2,350	4,000	5,375
Italija	2,500	2,990	5,210	6,300
Francuska	2,320	2,990		
Španjolska	2,100	2,960	3,990	5,750
Grčka	1,800	2,497	4,085	5,600
Turska	1,760	2,275	3,670	4,550
Prosječna cijena	2,088	2,677	4,191	5,515

 Ispod prosjeka  
 Iznad prosjeka

Izvor podataka su sljedeće čarter kompanije:

1. EGO Yachtcharter, [www.ego-online.de](http://www.ego-online.de)
2. TREND SAILING Yachtcharter & Seereisen GmbH, [www.trend-sailing.de](http://www.trend-sailing.de)
3. Nigel James Yacht charter, [www.nj-yacht.com](http://www.nj-yacht.com)
4. Charterdream Segel-Yachtcharter, [www.charterdream.de](http://www.charterdream.de)
5. KH+P Yachtcharter, [www.khp-yachtcharter.de](http://www.khp-yachtcharter.de)
6. Alpha Yachting, [www.alphayachting.com](http://www.alphayachting.com)
7. GM YACHTING enterprises, [www.gmyachting.com](http://www.gmyachting.com)

Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma, Institut za turizam, 2004.

Budući da u troškove vezane uz plovilo treba ubrojiti i takse koje se plaćaju za turistički ulaz plovila u zemlju, odnosno za plovidbu u teritorijalnim vodama, u nastavku se za



većinu zemalja konkurentskog kruga navode formalnosti pri ulasku plovilom u zemlju te iznos pojedinih naknada koje nautičari moraju platiti.

U **Španjolskoj**, zemlji članici Europske unije (EU), primjenjuju se zakoni EU te obavezu prijavljivanja pri ulasku u zemlju imaju samo plovila iz zemalja koje nisu članice EU. Međutim, u praksi, vlasti u Španjolskoj očekuju da će se sva plovila, dakle i ona iz zemalja članica EU, ipak prijaviti pri ulasku u zemlju. Plovila na kojima su članovi posade iz zemalja koje nisu supotpisnice Schengenskog sporazuma moraju se službeno prijaviti vlastima u ulaznoj luci. Za plovila iz zemalja izvan EU kapetan plovila dodatno treba, na obali, proći i carinsku kontrolu nakon koje uobičajeno službenici carine i/ili policije običu i provjere plovilo. U ostalim lukama tijekom plovidbe carinska procedura može biti ponovljena, što najvećim dijelom ovisi o lokalnim vlastima i običajima te se razlikuje od luke do luke. Pri obilasku plovila službenici mogu zatražiti ove dokumente:

- originalnu potvrdu registracije plovila
- popis članova posade
- potvrdu sposobnosti upravljanja plovilom i potvrdu korištenja radioveze (radio operator's certificate),
- radio dozvolu,
- dokaz osiguranja i prijevod na španjolski
- dokaz statusa poreza na dodatnu vrijednost, za plovila iz zemalja članica EU.

Plovila iz zemalja izvan EU mogu u Španjolskoj ostati do 6 mjeseci svake godine. Zbog dužeg nekorištenja plovila, plovilo se može "zapečatiti" i razdoblje od 6 mjeseci se produžuje. Na izlasku iz Španjolske plovilo treba prijaviti carini i policiji (immigration). Svaki ulazak i izlazak iz Španjolske bilježi se na dozvoli (customs permit) ako je plovilo ima.

Pri ulasku u **Italiju** iz zemalja članica EU, za plovila sa zastavama zemalja članica EU i posadom iz EU ne postoje nikakve obavezne formalnosti, iako se preporuča svakom plovilu pri ulasku u Italiju da se prijavi u luci u kojoj postoji carinski i policijski ured. Sva plovila koja dolaze iz zemalja koje nisu članice EU obavezno trebaju proći carinske formalnosti u prvoj talijanskoj luci. Sva plovila trebaju imati dokumente koji su potrebni i u Španjolskoj.

Formalnosti oko ulaska plovila u **Francusku** slične su onima u Italiji. Plovila iz EU zemalja ne trebaju proći carinske formalnosti, ali se trebaju prijaviti policiji (report to immigration). Plovila koja dolaze iz zemalja supotpisnica Schengenskog sporazuma, dakle plovila iz Španjolske ili Italije, nisu obavezna prijaviti se policiji. Za plovila iz zemalja izvan EU ili plovila sa članovima posade iz zemalja izvan EU, kapetan plovila treba prijaviti plovilo carini u ulaznoj francuskoj luci. U Francuskoj su vrlo strogi propisi o potrebnim dokumentima na plovilu. Sva plovila moraju imati ove originalne dokumente:

- potvrdu registracije plovila
- policu osiguranja i
- radio dozvolu za plovilo te
- potvrdu korištenja radioveze za jednog člana posade i
- dokaz statusa poreza na dodatnu vrijednost, za plovila iz zemalja članica EU.

Plovila registrirana u zemlji koja s Francuskom nema posebni financijski dogovor obavezna su platiti dodatna 3 franka po toni po danu boravka u francuskim lukama. Kada je ovaj zakon donesen, izazvao je masovni egzodus plovila iz Francuske te se danas ne primjenjuje iako službeno još uvijek nije ukinut.

Nešto je više formalnosti potrebno zadovoljiti prilikom ulaska plovila u **Tursku**. Svako plovilo pri ulasku u Tursku trebalo bi izvjesiti tursku zastavu i zadovoljiti sve formalnosti u nekoj od službenih ulaznih luka. Pri ulasku u Tursku potrebno je prijaviti se, redom, zdravstvenoj službi, lučkoj kapetaniji, policiji i carini. Sve se te formalnosti mogu obaviti preko marina koje imaju ulogu neke vrste "agenta" te, osim navedenih formalnosti, mogu osigurati i formular potreban za plovidbu u turskim vodama, tzv. *transit log*. Te dodatne usluge marina obično se dodatno i naplaćuju. *Transit log* vrijedi godinu dana, a u njemu su navedene informacije o plovilu, vlasniku, inventaru plovila i destinacijama u Turskoj. Turske vlasti ne preferiraju "cik-cak" plovidbu između Turske i Grčke jer zahtijevaju prijavljivanje plovila pri svakom ulasku u Tursku. Isto tako odlazak plovilom iz Turske trebao bi biti iz službene luke, nakon odjavljivanja kod, redom, lučke kapetanije, policije i carine. *Transit log* naplaćuje se 30 USD, a ako se plovilo koristi za charter, 600 USD. Posebna navigacijska taksa naplaćuje se za plovila iznad 30 tona. Posljednjih je godina Turska smanjila formalnosti potrebne za plovidbu u turskim vodama (smanjen je broj informacija koji se zapisuje u *transit log*, više se ne upisuje plovilo u putovnicu vlasnika i slično) te produžila valjanost formulara *transit log* s tri mjeseca na godinu dana. Neki izvori navode da se osim za *Transit log* naplaćuju i dodatne takse na temelju analize luka koje će se posjetiti tijekom boravka u Turskoj.

Formalnosti za ulazak plovilom u **Grčku** slične su onima u Turskoj. Za zemlje članice EU uplovljavanje u Grčku trebalo bi biti jednostavnije, iako to često nije. Plovila se pri ulasku u Grčku trebaju prijaviti lučkoj kapetaniji, carini i zdravstvenoj službi te policiji. Nakon kontrole dokumenata i isprava od lučke kapetanije, carinski službenici izdaju dozvolu za plovidbu grčkim morem - *transit log*, koji vrijedi godinu dana. *Transit log* naplaćuje se 30 USD. Svi se dokumenti mogu zatražiti za provjeru i u lukama nakon ulazne luke. U nekim slučajevima pri izlasku iz luke može biti zatražen i popis posade. Pretpostavka je da posada noći na plovilu, te ako se noći na kopnu, o tome treba obavijestiti službenike i to naznačiti na *transit logu*. Osim originalnih dokumenata o registraciji plovila, radio dozvole za plovilo i radio dozvole za jednog člana posade, potrebno je imati i originalni dokument osiguranja i grčki prijevod osiguranja za treću osobu na kojemu su prikazani i točni iznosi osiguranja.

U veljači 2004. godine ukinut je iznos koji se plaćao za plovidbu grčkim morem ("cruising tax"), ali samo za plovila iz zemalja članica EU jer je protivan zakonima EU. Međutim, još uvijek sva plovila s inozemnim zastavama, duža od 7 metara plaćaju dodatno tzv. "circulation fee" u iznosu od 5,80 eura po metru u ulaznoj luci. U 2002. godini uveden je i dodatni iznos od 15 eura za izdavanje "circulation fee", nazvan "port police charge". Slijedi izdatak od 30 eura za dokument nazvan "Private pleasure maritime traffic document", knjižicu u koju se bilježi dolazak i odlazak iz svake posjećene luke tijekom boravka u Grčkoj. Plovila izvan EU dužna su kada ostaju duže od 90 dana, platiti 14,67 eura po metru duljine i zatražiti formalan *transit log*. Novčano kažnjavanje napuštanja i povratka u grčko more unutar razdoblja od 30 dana ukinuto je nedavno.

Pri ulasku u **Hrvatsku** sva inozemna plovila moraju se prijaviti u najbližoj ulaznoj luci. Prije dolaska u luku plovilo može presresti i policija te se preporuča pratiti VHF kanal 16.

Pri dolasku u ulaznu luku, ako službenici ne posjete plovilo, kapetan se treba prijaviti policiji, carini i lučkoj kapetaniji. Sva plovila dobivaju takozvanu dozvolu za plovidbu ili "cruising permit", koja vrijedi godinu dana. Na dokumentu se bilježi ulazak i izlazak plovila u većim lukama. Osim plovila registrirati se moraju i članovi posade koji dobivaju registracijsku karticu. Registracija se može obaviti u marini, putničkoj agenciji, hotelu ili policijskoj stanici. U Hrvatskoj sva inozemna plovila plaćaju tzv. naknadu za sigurnost plovidbe, čiji se iznos određuje prema duljini plovila, a kreće se od 525 kuna za plovila duljine do 7 metara, do 1750 kuna za plovila duža od 30 metara. Izlazak iz Hrvatske potrebno je prijaviti lučkoj kapetaniji u posljednjoj luci tijekom plovidbe.

Usporedna analiza ulaznih formalnosti za inozemna plovila unutar konkurentskih zemalja upućuje na sličnosti procedura prilikom uplovljavanja u Hrvatsku, Tursku i Grčku u odnosu na Italiju, Francusku i dijelom Španjolsku, u kojima su procedure prijavljivanja službenim tijelima jednostavnije. Ono što smanjuje konkurentnost nautičkog turističkog *proizvoda* u Hrvatskoj je plaćanje naknade za sigurnost plovila u Hrvatskoj. Slična naknada se plaća još samo u Grčkoj, ali je iznos znatno niži, a tendencija je ukidanje plaćanja za plovila iz zemalja članica EU, koje i predstavljaju najveći dio tržišta Mediterana.

Jedan od pokazatelja konkurentnosti određene turističke ponude je i ocjena konkurentnosti, odnosno percepcija konkurentnosti elemenata te ponude od strane posjetitelja, tj. korisnika ponude.

Ocjene elemenata nautičke ponude Hrvatske u odnosu na konkurentne destinacije te stavovi nautičara u Hrvatskoj o elementima hrvatske nautičke ponude i njenom budućem razvoju, prikupljeni su u okviru istraživanja TOMAS-Nautika 2004. Korištena je metoda osobnog intervjua u ukupno 26 marina duž obale i na otocima, a obuhvaćeni su individualni nautičari, tj. nautičari koji plovo na vlastitom plovilu i nautičari u čarteru.

Ispitanici koji su tijekom 2001., 2002. i 2003. godine plovili u nekoj drugoj zemlji, osim Hrvatske, ocjenjivali su pojedine elemente hrvatske nautičke ponude u odnosu na jednu od posjećenih zemalja. Ocjenjivalo se ukupno trinaest elemenata hrvatske nautičke ponude:

Opći čimbenici (prostorni, klimatski i ekološki):

- klima
- ljepota krajolika
- ekološka očuvanost obale
- čistoća mora
- čistoća mjesta

Socijalni čimbenici:

- imidž zemlje
- osjećaj sigurnosti u zemlji
- gostoljubivost

Čimbenici nautičke i ukupne turističke ponude:

- ugostiteljska ponuda
- kapacitet marina

- opremljenost marina
- prostorni raspored marina
- “vrijednost za novac“ nautičke ponude.

Elementi su ocjenjivani ocjenama “bolje u Hrvatskoj“, “isto kao u Hrvatskoj“ i “lošije u Hrvatskoj“. Analizirani su odgovori ispitanika koji su elemente hrvatske nautičke ponude uspoređivali s ponudom u Sloveniji, Italiji, Francuskoj, Španjolskoj, Grčkoj i Turskoj. Za svaki element ponude uspoređivan je, između navedenih konkurentskih zemalja, udio ispitanika koji su element ocijenili kao “bolji u Hrvatskoj“ te relativan odnos između ispitanika koji su ponudu u Hrvatskoj ocijenili boljom i onih koji su je ocijenili lošijom u odnosu na konkurente.

U tablici (slika 2.3.3.) prikazani su, za svaki ocjenjivani element nautičke ponude, udjeli ispitanika koji su u usporedbi s određenom konkurentskom zemljom pojedine elemente ponude ocijenili boljim u Hrvatskoj.

Imidž Hrvatske ocijenjen je boljim u odnosu na Tursku i Sloveniju te nešto manje u odnosu na Italiju, no u usporedbi s Francuskom i Španjolskom imidž Hrvatske ne može se smatrati konkurentskom prednošću (oko 57 % nautičara smatra imidž zemlje lošijim u usporedbi s Francuskom, a oko 45 % lošijim u usporedbi sa Španjolskom).

Osjećaj sigurnosti u zemlji predstavlja konkurentsku prednost u odnosu na ostale promatrane zemlje, a posebno je dobro ocijenjen u odnosu na jednog od dva glavna konkurenta Hrvatskoj – Tursku.

Klimu u Hrvatskoj više od četvrtine nautičara smatra boljom u usporedbi s drugim zemljama, a značajno boljom u odnosu na Sloveniju, Italiju i Tursku. Većina ostalih nautičara smatra klimu podjednakom u usporedbi s ostalim zemljama.

Ljepota krajolika je konkurentska prednost Hrvatske u nautičkom turizmu u odnosu na sve promatrane zemlje.

Ekološka očuvanost obale također predstavlja konkurentsku prednost Hrvatske.

Čistoća mora je, od navedenih elemenata, najveća prednost Hrvatske u odnosu na sve druge konkurentske zemlje i većina nautičara ocijenila ju je boljom u Hrvatskoj. Jedino su u usporedbi s Grčkom stavovi nautičara podijeljeni: 43 % ocijenilo je čistoću mora boljom u Hrvatskoj, a 47 % istom kao u Grčkoj.

Čistoću mjesta u Hrvatskoj većina ocjenjuje podjednakom u usporedbi s konkurentskim zemljama, a znatno boljom u usporedbi s Turskom, Španjolskom i Italijom.

Relativno je više nautičara gostoljubivost u Hrvatskoj ocijenilo boljom od ostalih zemalja, s izuzetkom Francuske. Ipak, i dalje oko 20 % nautičara gostoljubivost smatra lošijom u usporedbi sa Španjolskom i Turskom.

Ugostiteljska ponuda ocijenjena je lošijom u svim zemljama, osim u usporedbi sa Slovenijom. Izrazito je lošije ocijenjena u usporedbi s Francuskom, Španjolskom i Turskom.

Postojeći kapacitet marina bolje je ocijenjen u usporedbi s Grčkom, Turskom i Slovenijom.

Opremljenost marina bolje je ocijenjena samo u usporedbi sa Slovenijom, i, nešto manje izraženo, u usporedbi s Grčkom, a lošije u odnosu na ostale zemlje (čak 50, 41, 39 i 36 % smatra opremljenost marina lošijom u usporedbi sa Španjolskom, Francuskom, Turskom i Italijom).

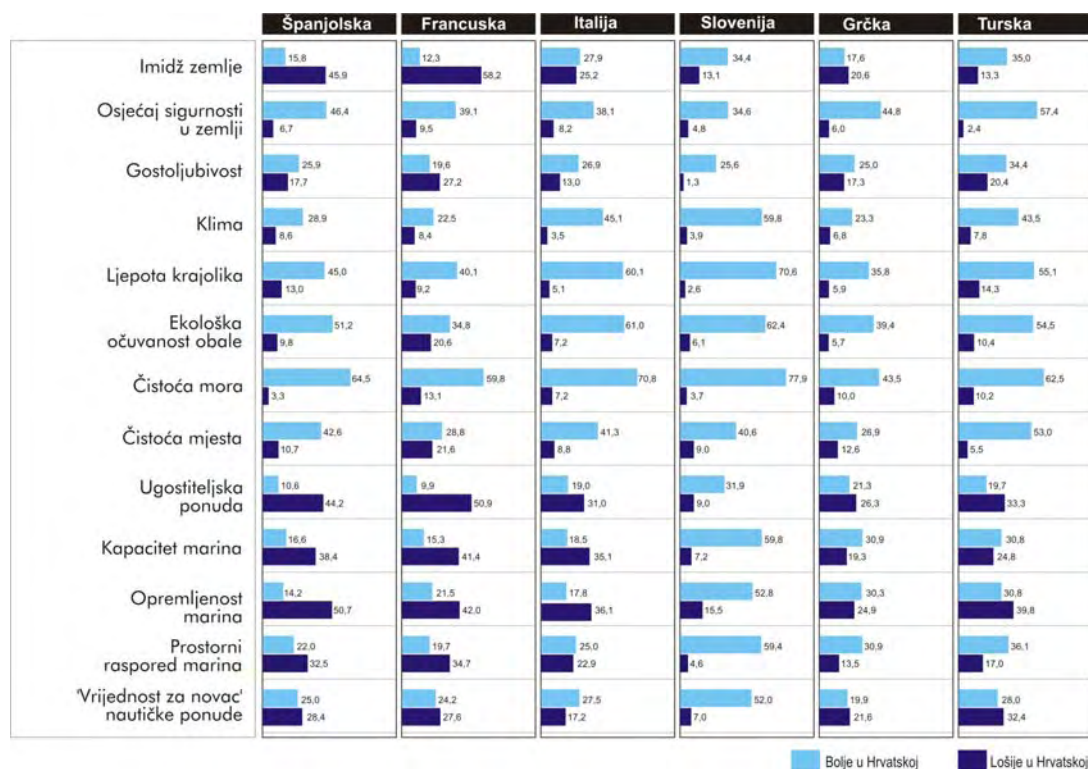
Prostorni raspored marina bolje je ocijenjen u usporedbi sa Slovenijom, Turskom i Grčkom, a lošije u usporedbi s Francuskom i Španjolskom.

“Vrijednost za novac“ ukupne nautičke ponude bolja je u usporedbi sa Slovenijom i Italijom, podjednaka u usporedbi s Francuskom, Grčkom i Španjolskom, a lošije je ocijenjena u usporedbi s Turskom.

Analizom relativnog odnosa svih trinaest elemenata nautičke ponude Hrvatske može se zaključiti:

- Najveća je prednost Hrvatske u tzv. općim i socijalnim čimbenicima nautičke ponude – čistoći mora, ljepoti krajolika, ekološkoj očuvanosti obale te osjećaju sigurnosti u zemlji.
- Najveći nedostatak ukupne nautičke ponude su posebni elementi ponude: ugostiteljska ponuda, kapacitet marina, opremljenost marina i prostorni raspored marina.
- Glavna prednost Italije u odnosu na Hrvatsku je njena ugostiteljska ponuda te kapacitet i opremljenost marina.
- Glavne prednosti Francuske i Španjolske u odnosu na Hrvatsku su imidž, gostoljubivost, ugostiteljska ponuda te ponuda marina (kapacitet, opremljenost i prostorni raspored).
- Glavna prednost Grčke u odnosu na Hrvatsku je njen imidž, ugostiteljska ponuda te “vrijednost za novac“ ukupne nautičke ponude.
- Turska predstavlja konkurenta Hrvatskoj nautičkoj ponudi u ugostiteljskoj ponudi, opremljenosti marina, “vrijednosti za novac“ ukupne nautičke ponude i dijelom u kapacitetu marina.
- Slovenija ne predstavlja ozbiljnog konkurenta hrvatskoj nautičkoj ponudi, što je i razumljivo uzimajući u obzir duljinu obale.

**Slika 2.3.3. Ocjena elemenata nautičke ponude u Hrvatskoj u 2004. godini u odnosu na konkurentne zemlje**



Izvor: Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma, Institut za turizam, 2004.

Uz prikazane rezultate istraživanja TOMAS 2004., u nastavku se daju osnovni podaci i rezultati istraživanja-ankete provedene isključivo za potrebe SRNTH. Radi se o, koliko je poznato, prvom anketnom istraživanju nautičara u zimskom razdoblju (prosinac 2005. – veljača 2006.), i to u mjestima stanovanja u Austriji, Italiji, Njemačkoj, Švicarskoj i Velikoj Britaniji. Iako se anketni uzorak ne može ocijeniti dovoljno velikim, dobiveni rezultati su ne samo zanimljivi i indikativni nego i prilično vrijedni.

Gotovo polovica pristiglih odgovora je iz Austrije (46 %), a među onima koji su Jadranom plovili više od 50 puta također je najviše Austrijanaca (59 %). Naime, čak 29 posto ispitanika je hrvatskim Jadranom plovilo 50 i više puta, ili kumulativno, polovica ispitanika (49 %) više od 30 puta, 65 % više od 10 puta, a čak 95 % inozemnih nautičara plovilo je u Hrvatskoj više od jedanput.

Navedeni podaci neprijeporno potvrđuju, s jedne strane „vjernost“ nautičara hrvatskom Jadranu, a s druge strane njegovu izuzetnu nautičko-turističku vrijednost i u velikoj mjeri njegovu doživljajnu nezamjenjivost ili upitnu jednakovrijednu zamjenjivost. To na svojevrsan način potvrđuju odgovori, s jedne strane o nezadovoljstvu visokim cijenama (40 %), uslugama u marinama (30 %), visinom pomorskih taksi (27 %), nesigurnim sidrištima (23 % - nesigurne i gusto postavljene plutače), arogantnošću osoblja u marinama i policijskim postajama, te važećim ali neprimjerenim propisima (234 %), a s druge strane o razlozima dolaska: ljepota obale (68 %), blizina (34 %), sloboda sidrenja (21 %), ugodna klima (14 %) itd., te stupnju zadovoljstva: 83 % je izrazito zadovoljno, a

9 % je bilo zadovoljnije od očekivanog, i konačno, 75 % ispitanika koji potvrđuju namjeru ponovnog dolaska u Hrvatsku i u 2006. godini.

S obzirom na učestalost dolazaka na hrvatski Jadran, što znači i dobro poznavanje svih aspekata nautičke ponude, korisnima i vrijednima se ocjenjuju odgovori o potrebnim aktivnostima njenoga poboljšanja. Iako su na ovo pitanje ispitanici u pravilu davali više odgovora, može se izvesti zaključak:

- 33 % nautičara smatra da usluga davanja vremenske prognoze nije dovoljno dobra pa predlažu da se uvedu češće vremenske obavijesti, zatim prognoze za barem dva dana, te da to čine spikeri čiji je izričaj i naglasak razumljiv izvornim govornicima.
- 27 % ispitanika želi bolju uslugu u marinama.
- 18 % ispitanika nema primjedbi na postojeću ponudu.
- 13 % predlaže promjene u birokratskom sustavu.

Među pojedinačnim sugestijama i preporukama posebno se ističe:

- Razvoj sustava za rezervaciju dnevnog veza u marinama
- Postavljanje kontejnera za odvajanje korisnog otpada
- Redovitije odvoženje otpada
- Instaliranje pumpi za preuzimanje otpadnih voda s brodica i jahti
- Izgradnja (marine) spremišta za motore i opremu
- Paket usluge za stalne goste u obliku karneta/bonova
- Internet priključci.

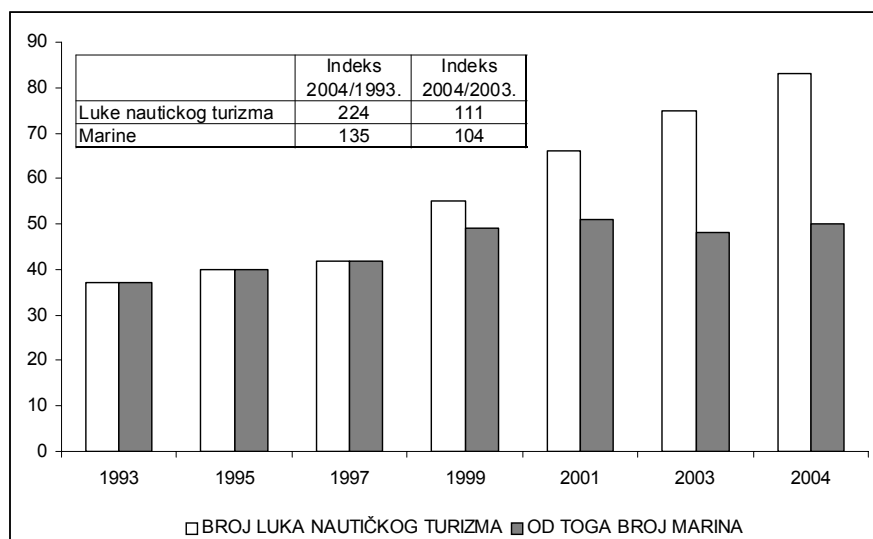
### 3. DOSADAŠNJI RAZVOJ I STANJE PONUDE

#### 3.1. Raspoloživa nautička infrastruktura

Statistički podaci za 2004. godinu pokazuju da nautički turizam danas predstavlja sustav od 83 luke nautičkog turizma, i to 50 marina i 33 sidrišta, privezišta i suhih marina s ukupno 15 407 vezova u marinama u moru. Kvalitativnu dopunu navedenog statistički obuhvaćenog lučkog sustava nautičkog turizma još čini i više od 300 luka i lučica, uglavnom ravnomjerno raspoređenih duž obale i otoka, što znači da nautičari mogu u prosjeku gotovo na svakih 5 Nm naći sigurno zaklonište od nevremena.

Razdoblje od 1993. do 2004. obilježeno je postupnim povećanjem broja marina, od 38 na 50, ali istovremeno daleko većim porastom broja drugih luka nautičkog turizma – sidrišta, privezišta i suhih marina, posebno od 1999. Do te je godine broj luka nautičkog turizma bio istovjetan broju marina, a tek je te godine počeo intenzivniji rast i statističko praćenje i drugih vrsta nautičkih luka, tako da 2004. uz navedenih 50 marina imamo već registrirane 33 luke u vrsti sidrišta, privezišta i suhe marine.

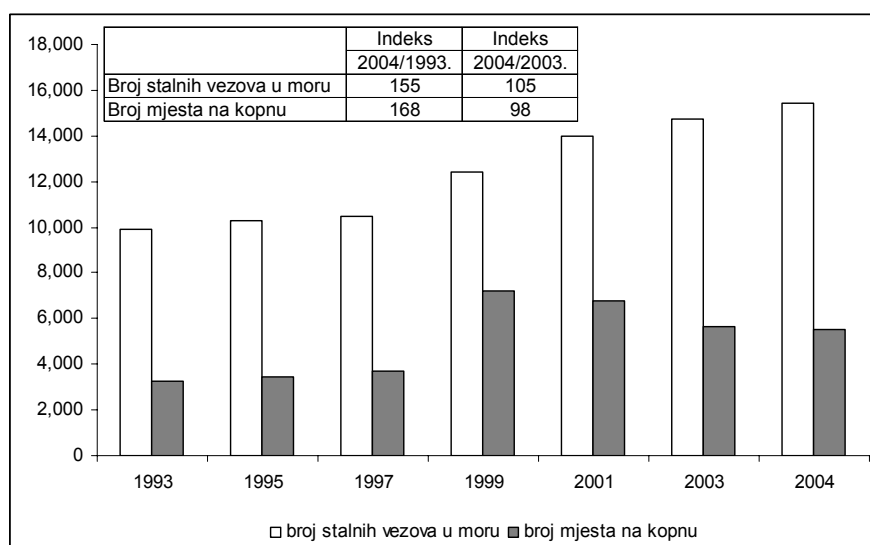
**Slika 3.1.1. Razvoj nautičke turističke ponude (broj luka nautičkog turizma i marina) u Hrvatskoj u razdoblju 1993.-2004.**



Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske, Državni zavod za statistiku (DZS) RH, 2004., Priopćenje: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004., DZS RH, 2005.



**Slika 3.1.2. Razvoj nautičke turističke ponude (broj vezova) u Hrvatskoj u razdoblju 1993.-2004.**



*Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske, Državni zavod za statistiku (DZS) RH, 2004., Priopćenje: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004., DZS RH, 2005.*

U istom se razdoblju broj raspoloživih vezova povećao od 10 000 1993. na oko 15 500 vezova 2004., a broj mjesta na kopnu od 2500 na oko 5500, što i u odnosu na još uvijek prisutnu strukturu plovila na stalnom vezu (2004. oko 6000 plovila ili njih oko 50 % duljine do 10 metara) upućuje na nedovoljnu razvijenost i kvalitetu usluge te vrste nautičke ponude.

Kada je riječ o prikazanom i statistički utvrđenom broju i vrstama luka nautičkog turizma, nije potrebno posebno isticati, s motrišta nautičkog turizma i stvarnog prihvatnog kapaciteta izraženog brojem od 15 407 vezova, da je to krajnje manjkavi obuhvat koji ne samo da daje pogrešnu sliku o stvarnom stanju analiziranog sustava, stvarajući prostor za pogrešne ocjene stanja, nego onemogućava donošenje prihvatljivih i pouzdanih razvojnih odluka.

Danas u Hrvatskoj još uvijek ne postoji cjelovit pomorski katastar s popisom svih luka i lučica, privezišta i sidrišta i svim njihovim prostornim, građevinskim, prometnim, infrastrukturnim i drugim bitnim obilježjima. Zato su za procjenu postojećeg stanja korišteni podaci ne samo iz najnovijih peljara za brodice i nautičkih vodiča, te oni prikupljeni na terenu, nego i podaci službenog popisa luka iz ranih sedamdesetih godina. Već je tada bilo registrirano 313 luka s oko 64 000 metara operativnih obala i s oko (procjena) 15 000 vezova (kako su neka naselja imala i više od jedne luke ili lučice, sve su one navedenim obuhvatom uzete kao jedna, tako da je stvarni broj lučica već tada bio veći).

U proteklom razdoblju mnoge od tih luka i lučica i njihovi akvatoriji djelomično su prilagođeni potrebama nautičkog turizma, bilo na dijelu postojećih obala bilo izgradnjom novih, ili pak organizacijom odgovarajućih privezišta i sidrišta. Danas u takvim lukama (na terenu prikupljeni podaci) ima oko 1200 vezova.

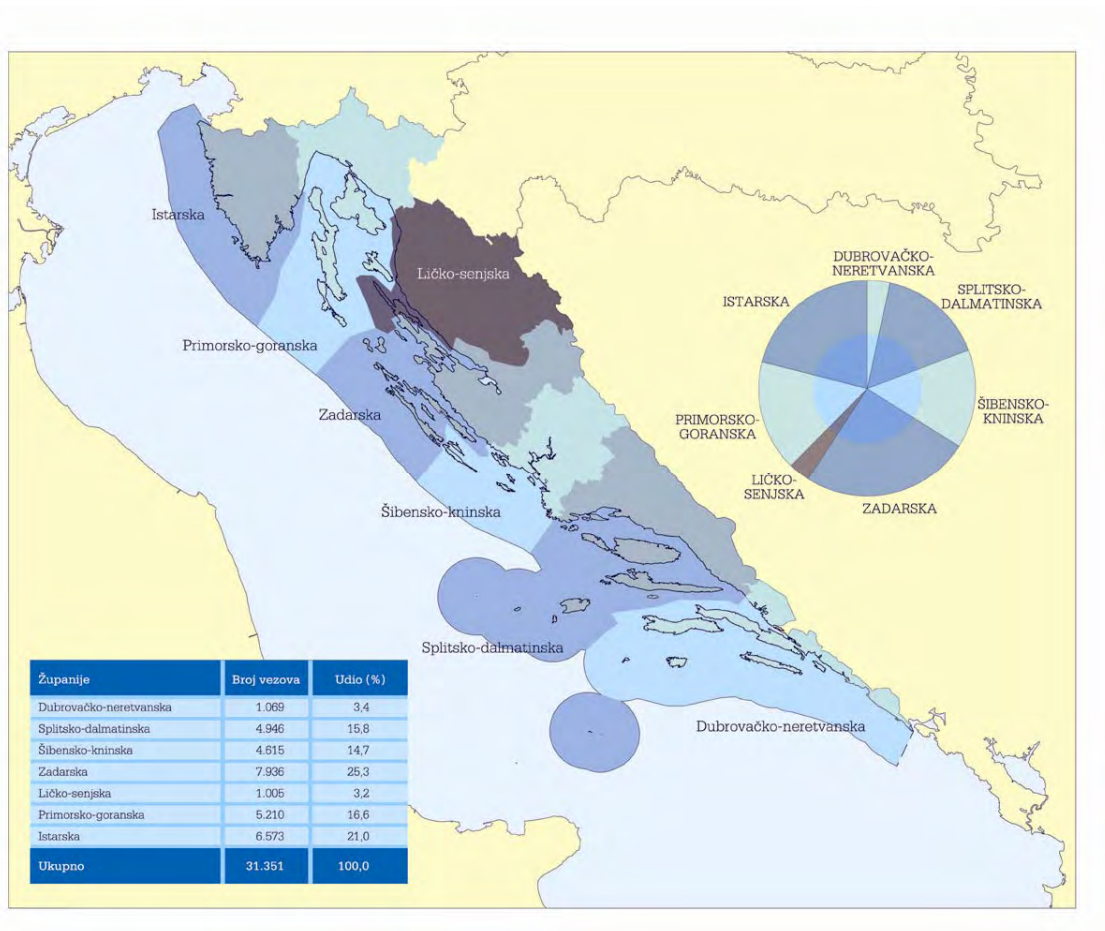
Posebnu kategoriju predstavljaju tzv. sportske luke i lučice koje prema terenski prikupljenim podacima raspolažu s ukupno 7500 vezova u moru.

Navedeni podaci, nažalost neslužbeni, upućuju na broj od oko 25 000 postojećih vezova u moru. Kada se navedenom broju doda i oko 5000 vezova u oko 100 luka i lučica koje su ostale izvan navedenog obuhvata, dolazi se do broja od ukupno oko 30 000 vezova.

Kako svi ti vezovi nisu u direktnoj funkciji nautičkog turizma, činjenica je da njihov procijenjeni broj od 30 000, a vjerojatno i veći, predstavlja nezaobilazno polazište za određivanje mogućih granica rasta broja vezova s obzirom na potrebe daljnjeg razvoja nautičkog turizma i opredjeljenje razvoja na temelju načela dugoročne održivosti obalnog područja kao najvrednijeg prirodnog i gospodarskog bogatstva Republike Hrvatske.

Navedenu procjenu potvrđuju i podaci (također procjena) županijskih ureda za pomorstvo i županijskih lučkih uprava prema kojima u hrvatskom jadranskom akvatoriju ima nešto više od 30 000 vezova, i to u lukama nautičkog turizma, sportskim i komunalnim lučicama i privezištima. Prostorni raspored navedenih kapaciteta po županijama prikazan je na slici 3.1.3.

**Slika 3.1.3. Nautički kapaciteti po županijama**



Na temelju dodatnih podataka i procjena nautičkih i pomorskih djelatnika, osim navedenih evidentiranih i koncesioniranih luka nautičkog turizma i sportskih lučica, unutar luka otvorenih za javni promet bez provedenog postupka koncesioniranja dijela lučkog akvatorija namijenjenog nautičkom turizmu ima dodatnih 3000-4000 uređenih priveza s najosnovnijom opremom. Na taj se način došlo do procijenjenog broja raspoloživih vezova za potrebe nautičkog turizma od oko 35 000.

Kao što je već ranije navedeno postojećim statističkim praćenjem nautičkog turizma obuhvaćena su i raspoloživa mjesta na kopnu namijenjena isključivo plovilima nautičkog turizma. Njih je 2004. godine bilo ukupno oko 5500. Međutim, prema nekim procjenama, najmanje toliko ilegalnih mjesta odnosno plovila ima duž cijele obale u dvorištima i okućnicama kuća, stambenih zgrada, apartmanskih naselja i drugim privatnim ili javnim površinama.

Iako se ovakvim smještajem plovila na neodgovarajućim prostorima i uvjetima krši cijeli niz zakonskih odredbi (npr. Carinski zakonik) te direktno ugrožavaju objekti u blizini kojih su plovila smještena i prolaznici, a i sama plovila, činjenica je da sve veći broj plovila prati sve veći broj takvih mjesta.

Iako se naravno sva ta mjesta na kopnu, legalna i ilegalna, ne mogu smatrati direktnim dijelom nautičke infrastrukture, činjenica je da se sva ta plovila povremeno koriste stvarajući dodatni pritisak na ionako premali broj vezova, ne samo u lukama nautičkog turizma nego i na svim drugim mjestima njihova mogućeg, kraćeg ili dužeg boravka.

Procijenjeni broj od oko 35 000 raspoloživih vezova u moru u odnosu na već danas registrirani broj domaćih brodica od oko 100 000, zatim stranih brodica na stalnom vezu, te plovila koja su u Hrvatsku došla s namjerom višednevne plovidbe neprijeporno pokazuje da je taj broj premalen i neprilagođen stvarnim potrebama hrvatskog nautičkog turizma.

Svi prikupljeni i prikazani podaci nedvosmisleno upućuju na zaključak o potrebi izrade pomorskog katastra i katastra pomorskog dobra. Posebno je potrebno oformiti katastar svih luka i lučica sa svim bitnim prostornim, građevinskim, funkcionalnim, kvalitativnim i drugim obilježjima bez kojih nije moguće stvoriti sigurnu osnovu dugoročnog, prostorno prihvatljivog i održivog budućeg razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Ono što je važno, uz raspoloživost vezova, tj. ukupni prihvatni kapacitet lučke infrastrukture, odnosi se na kvalitetu, brojnost i izvrsnost pratećih usluga, koje se od pojedine kategorije luke realno mogu očekivati i zahtijevati s aspekta nautičara kao korisnika usluge. Nažalost, unatoč nekim pozitivnim pojedinačnim primjerima, luke nautičkog turizma još uvijek ne pružaju potrebnu strukturu i kvalitetu ponude kakvu nautičari očekuju i koju su voljni primjereno platiti. Zbog toga je ukupan prihod marina ne samo mnogo manji od mogućeg, nego je i strukturno vrlo nepovoljan – gotovo 80 % ukupnih prihoda su prihodi od stalnoga veza. Iskustva nekih država na Mediteranu pokazuju različite načine i promjene strukture ukupne ponude u marinama, ali se mnogi od njih, prvenstveno zbog vrlo različitih prostornih i ambijentalnih uvjeta i mogućnosti, za Republiku Hrvatsku čine teško prihvatljivima.

Da je to tako potvrđuju stavovi stručnjaka koji su direktno ili indirektno bili angažirani na izradi same Studije.

Generalizirajući njihova individualna znanstvena i stručna promišljanja nedvosmislenim postaje stav da Republika Hrvatska treba trasirati svoj vlastiti put daljnjeg razvoja nautičkog turizma, uvažavajući brojne prednosti i lokalne specifičnosti. Da to nije slabost već prednost i snaga, potvrdili su i nalazi provedene SWOT analize.

Posebnosti i različitosti od općih uvjeta ostalih zemalja na Mediteranu predstavljaju potencijalnu a djelomično već i dokazanu konkurentsku prednost na globalnom turističkom tržištu, koju je moguće ponuditi čak i po višoj cijeni od ostalih cijena u nacionalnoj turističkoj ponudi. Takav koncept nije jednostavno ostvariti bez sustavnog pristupa i utvrđene strategije budućeg razvitka. On je, sasvim sigurno, mnogo složeniji od običnog kopiranja drugih, ali je dugoročno razvojno i gospodarski sigurno opravdaniji.

Unatoč stalnoj izgradnji novih vezova (procjenjuje se da je samo 2005. godine izgrađeno oko 1000 novih vezova), rastuća ponuda teško sustiže potražnju. Liste čekanja na stalni vez u marinama sve su dulje, a nemogućnost pronalaženja slobodnog tranzitnog veza u sezoni učestala je pojava. U tom smislu za Republiku Hrvatsku i za daljnji razvoj nautičkog turizma dileme zapravo i nema. Broj raspoloživih vezova je nedostatan, a kvalitetu i raznolikost nautičke ponude potrebno je povećati. Za koliko, gdje i kako, u kojem vremenskom razdoblju i slično, smjernice treba postaviti na globalnoj i na lokalnim razinama.

Znajući da su mišljenja o stanju i problemima u sadašnjem trenutku razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske različita, duž cijele obale anketirani su relevantni subjekti po županijama, te je na osnovi ispunjenih upitnika i organiziranih istraživačkih *radionica* provedena SWOT analiza čiji će se rezultati posebno prikazati i analizirati.

Sve navedeno, a posebno nedostatak pouzdanih podataka nameće potrebu hitne izrade pomorskog katastra, a s motrišta i potreba nautičkog turizma, osobito katastra svih luka i lučica sa svim bitnim prostornim, građevinskim, funkcionalnim, kvalitativnim i drugim obilježjima bez kojih nije moguće stvoriti sigurnu osnovu dugoročnog, prostorno prihvatljivog i održivog razvoja nautičkog turizma.

Ono što je važno, uz raspoloživost vezova odnosno prihvatni kapacitet lučke infrastrukture, odnosi se na njenu kvalitetu, a zatim i na brojnost i izvrsnost svih drugih usluga koje se od pojedine vrste luke mogu realno očekivati i zahtijevati.

Od ukupno opisane raspoložive nautičke infrastrukture samo manji dio obuhvaćen je standardizacijom tehničke opremljenosti i razine usluge kroz postojeću kategorizaciju. Međutim, godišnja istraživanja stanja kvalitete nautičke ponude u marinama (Turistički cvijet – Kvaliteta za Hrvatsku) pokazuju da u nekim elementima kvaliteta odstupa od propisanog standarda, što jasno pokazuje da kod dijela marina izostaje održavanje kvalitete, a još manje njeno poboljšanje.

Infrastrukturna opremljenost marina te raspoloživost usluga u marinama ukazuje na relativno dobru tehničku opremljenost marina te na opremljenost osnovnim sadržajima potrebnim za kategorizaciju marine. Međutim, tek dvije trećine marina raspolaže Internet priključkom za nautičare, samo 18 % nudi priključak na satelitsku TV mrežu, a video nadzor gatova postoji u samo 18 % marina, WC za hendikepirane u manje od trećine marina, dok dodatne sadržaje kao što su sportski tereni, škola ronjenja ili jedrenja u marinama nudi manje od 30 % marina.

Prosječna ocjena za skup od 31 izabrane marine sa svim elementima ponude iznosila je 3,5 (slika 3.1.4.), pri čemu valja naglasiti da je od 27 pojedinačnih elemenata ponude samo element protupožarne zaštite dobio ocjenu veću od 4,0. Ocjena 4 je najučestalija ocjena za većinu elemenata, osim eko standarda za koje je najčešća ocjena bila 2,

dostatnosti i kvalitete parkirališnih mjesta te raznolikosti i brojnosti dodatnih usluga za koje je najčešća ocjena bila 3.

Ocjena 4,0 za odnos kvalitete i kategorije marina upućuje na relativno dobar odnos postojeće kategorije i kvalitete usluga, u prosjeku. Pri tome je za oko 10 % marina taj odnos ocijenjen vrlo negativnim upućujući na nedovoljnu kvalitetu u odnosu na postojeću kategoriju, dok je za oko 23 % marina ocijenjeno da razina kvalitete ponude nadmašuje sadašnju kategorizaciju. Prema dobivenim ocjenama, slijede sigurnost (3,9) s najvećom ocjenom za razinu protupožarne zaštite, te gostoljubivost i uslužnost osoblja koja je također ocijenjena ocjenom 3,9.

Skup srednje ocijenjenih elemenata uključuje prostornu i graditeljsku ocjenu, čistoću, dostupnost i kvalitetu informacija te ugostiteljsku ponudu. Valja međutim upozoriti na relativno visok postotak (16 %) marina s izrazito loše ocijenjenom kvalitetom ugostiteljske ponude te ukazati na činjenicu da su od svih pojedinačnih elemenata koji tvore ove četiri skupine najlošije ocijenjeni hortikultura uređenost, uređenost restorana i drugih ugostiteljskih objekata te raspoloživost i kvaliteta promidžbenih materijala i informativnih natpisa u marinama.

U skupinu najlošije ocijenjenih elemenata ponude ubrajaju se dostatnost i kvaliteta parkirališnih mjesta (3,3), raznolikost i brojnost dodatnih usluga (3,1) te eko standardi (2,9). Razlog izrazito niskoj ocjeni eko standarda je najvećim dijelom nepostojanje spremnika za pražnjenje tankova za koje je samo pet marina navelo da ih ima.

**Slika 3.1.4. Ocjena kvalitete ponude izabranih marina (ukupno 31 marina)**

ELEMENTI PONUDE MARINA	Prosječna ocjena
<b>PROSTORNA I GRADITELJSKA OCJENA</b>	<b>3.7</b>
Uklopljenost u okoliš (vizualni doživljaj, estetika prostora)	3.8
Funkcionalnost razmještaja sadržaja u prostoru	3.6
Hortikulturna uređenost	3.3
Održavanje objekata (stanje građevina i prometnica)	3.8
Održavanje vezova (stanje gatova i opreme)	3.9
<b>SIGURNOST</b>	<b>3.9</b>
Protupožarna zaštita (certifikat, definirane procedure)	4.4
Opremljenost i obučenosť osoblja za davanje prve pomoći	3.7
Organizacija medicinskih usluga (liječnik, zubar, veterinar)	3.8
<b>ČISTOĆA</b>	<b>3.7</b>
Prometnice	3.8
Saniradni čvorovi	3.8
More	3.6
Ostalo (gatovi, servisne zone, recepcija, trgovina itd.)	3.7
<b>DOSTUPNOST I KVALITETA INFORMACIJA</b>	<b>3.5</b>
Recepcija (doživljaj)	3.8
Promidžbeni materijali	3.3
Informativni natpisi	3.4
<b>KVALITETA UGOSTITELJSKE PONUDE</b>	<b>3.5</b>
Uređenost restorana, cafea, internet cafea i sl.	3.3
Raznolikost ugostiteljske ponude/menu	3.5
Uslužnost osoblja u ugostiteljskim objektima	3.6
<b>GOSTOLJUBIVOST I USLUŽNOST OSOBLJA</b>	<b>3.9</b>
Osoblje na recepciji	3.9
Mornarska služba	3.8
<b>EKO STANDARDI</b>	<b>2.9</b>
Spremnici za pražnjenje tankova	2.3
Selektiranje otpada	3.5
<b>RAZNOLIKOST I BROJNOST DODATNIH USLUGA</b>	<b>3.1</b>
<b>ODNOS SUHOG I VEZA U MORU</b>	<b>3.1</b>
<b>DOSTATNOST I KVALITETA PARKIRALIŠNIH MJESTA</b>	<b>3.3</b>
<b>NOVOSTI U PONUDI MARINE OD PROŠLE GODINE</b>	<b>3.3</b>
<b>ODNOS KVALITETE I KATEGORIJE</b>	<b>4.0</b>
<b>Ukupno</b>	<b>3.5</b>

Nažalost, unatoč nekim pojedinačnim primjerima, luke nautičkog turizma, posebno marine, u cjelini još uvijek ne pružaju potrebnu strukturu i kvalitetu ponude, barem ne onakvu kakvu nautičari očekuju i koju su voljni platiti. Zbog toga je prihod marina ne

samo manji od mogućeg, nego je, kao što je već istaknuto, strukturno vrlo nepovoljan – gotovo 80 % ukupnih prihoda su prihodi stalnoga veza.

U novije se vrijeme stanje pomalo mijenja, pa su neke od postojećih marina počele u ponudu dodavati i druge sadržaje interesantne nautičarima (bazen za kupanje s pridruženim restoran-barom, dvorane za sastanke, internet café, trgovine nautičarskom i drugom opremom, smještajne objekte itd.).

Iskustva nekih država Sredozemlja pokazuju različite načine promjene strukture ponude u marinama, ali se mnogi od njih, prije svega zbog vrlo različitih prostornih i ambijentalnih uvjeta i mogućnosti za Hrvatsku čine teško prihvatljivi. Hrvatska stoga treba tražiti svoj vlastiti put u razvoju nautičkog turizma, uvažavajući svoje brojne posebnosti i vrijednosti. Pri tome se ne radi o pukoj retorici, nego o konceptu nuđenja svojeg prepoznatljivog proizvoda, različitog u mjeri koja je moguća i prihvatljiva. To svakako ne treba shvatiti kao slabost, nego upravo obrnuto - kao posebnost i snagu.

### **3.2. Dosadašnji privatizacijski procesi i učinci**

Iako je privatizacijski proces u Hrvatskoj započeo još 1989. godine na temelju tzv. „Markovićevih zakona“, njegova praktična i sveobuhvatna provedba, koja je obilježila cijelo dosadašnje razdoblje postojanja Republike Hrvatske kao države, započela je 1990. godine donošenjem Zakona o agenciji Republike Hrvatske za restrukturiranje i razvoj (Narodne novine, broj 47/1990) i Zakona o Hrvatskom fondu za razvoj (Narodne novine, broj 42/1990).

Navedenim zakonskim određenjima Fond je bio zadužen za nadgledanje procesa privatizacije a Agencija za davanje tehničke pomoći.

Godine 1991. donesen je Zakon o pretvorbi društvenih poduzeća (Narodne novine, broj 19/1990) kao provedbeni okvir pretvaranja društvenih poduzeća u trgovačka društva s jasnom i poznatom vlasničkom strukturom. Navedenim su Zakonom, a kasnije i Zakonom o privatizaciji iz 1966. godine (Narodne novine, broj 21/1996) od postupka privatizacije bila izuzeta sva velika i za Republiku Hrvatsku strateški važna javna poduzeća kao što su: HEP, INA, HŽ, HC, HŠ, Croatia osiguranje. Na razini Vlade Republike Hrvatske odlučeno je da se za svako od njih donesu posebne mjere, odnosno posebna strateška i zakonska određenja. Kao što je poznato to je do sada učinjeno za INA-u i HT, a u različitim su pripremnim fazama privatizacijski postupci za Croatia osiguranje, kao i nastavci započetih privatizacijskih postupaka za INA-u i HT. Isto tako, u istom je razdoblju doneseno nekoliko posebnih zakona o pretvorbi nekih pojedinačnih poduzeća ili grupa poduzeća, kao što su: Zakon o osnivanju javnog poduzeća „Narodne novine“ (Narodne novine, broj 47/1990), Zakon o pretvorbi Zagrebačkog velesajma (Narodne novine, broj 55/1996), Zakon o komunalnom gospodarstvu (Narodne novine, broj 36/1995).

Nakon donošenja Zakona o pretvorbi svako je poduzeće dobilo pravo odluke o vlasničkoj pretvorbi i načinu njene provedbe. Sva ona poduzeća koja do lipnja 1992. godine takvu odluku nisu donijela izgubila su navedenu autonomnost u odlučivanju o vremenu i načinu pretvorbe, a to su pravo i nadležnost dobili Hrvatski fond za privatizaciju kojemu su

pripale 2/3 ukupno preostale neprivatizirane imovine društvenih poduzeća i Mirovinski fond kojemu je pripala preostala 1/3.

Ne ulazeći u detaljan opis, općeg i dobro poznatog procesa pretvorbe društvenih poduzeća prema navedenim zakonskim okvirima, koji su se stalno mijenjali, nadopunjavali, prilagođavali trenutnim gospodarskim i političkim prilikama i okolnostima i konačno samih rezultata izvršene pretvorbe i privatizacije, u nastavku će posebna pozornost biti usmjerena na pristup, uvjete, način i rezultate pretvorbe i privatizacije poduzeća čija je djelatnost pa i „vlasništvo“ bilo povezano s pomorskim dobrom, odnosno na ona koja su u cijelosti ili djelomično imala imovinu na pomorskom dobru. To su prvenstveno bile marine, brodogradilišta i turistička poduzeća sadržajno vrlo različitog vlasničkog portfelja. Prema tadašnjim procjenama Fonda za privatizaciju takvih je poduzeća bilo između 150 i 200.

Ono što je za sve njih od posebne važnosti je činjenica da o pomorskom dobru i o objektima izgrađenima na tom dobru Zakon o pretvorbi, a kasnije i Zakon o privatizaciji ne sadrže niti jednu odredbu. To je potrebno posebno istaknuti, jer su prije donošenja navedenih zakona, odnosno u vremenu započinjanja procesa pretvorbe i privatizacije društvenih poduzeća doneseni posebni zakoni koji su se odnosili na izuzeće šuma, šumskog i poljoprivrednog zemljišta, kao posebno vrijednih razvojnih resursa, iz tih procesa. Bili su to: Zakon o šumama (Narodne novine, broj 52/1990) i Zakon o poljoprivrednom zemljištu (Narodne novine, broj 54/1994), kojima su sve šume, šumsko i poljoprivredno zemljište u dotadašnjem društvenom vlasništvu postali vlasništvo Republike Hrvatske.

Iako je po definiciji, sadržajnoj osnovi i zakonskom određenju pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku koje ima njenu osobitu zaštitu (Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine, broj 158/2003), činjenica je da za njega sličan zakon ili provedbena mjera ne samo da nije donesena, nego nisu bili osigurani svi potrebni uvjeti za praktičnu primjenu i provedbu gore navedenih načela i zakonskog određenja. Štoviše, u samom provedbenom procesu pretvorbe i privatizacije došlo je do mnogih oblika njihova negiranja. Među njima su svakako najdrastičniji slučajevi stjecanja i upisa vlasništva na pomorskom dobru kao općem dobru. Naime, temeljna pravna karakteristika pomorskog dobra, kao općeg dobra, je da kao stvar „*res communes omnium*“ pripada svim ljudima kao tekuća voda (*aqua profluens*), zrak (*aer*) i morska obala (*litus maris*).

U tom je smislu pomorsko dobro:

- a) *neotuđivo*
- b) *ne može biti objekt stjecanja vlasništva i drugih stvarnih prava*
- c) *ne može biti u prometu (res extra commercium).*

Pomorsko je dobro isto tako „*res in publico usu*“ što omogućava svim građanima da se na jednak i ravnopravan način koriste njime, uz uvjet da poštuju njegovu prirodu i/ili namjenu. (Branko Kundih, Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005.).

Na isti način i Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, broj 91/1996) izrijeком propisuje da more i obala kao opća dobra nisu sposobni biti objektom



prava vlasništva i drugih stvarnih prava. Navedeno praktično znači da pomorsko dobro, kao opće dobro, ne može biti u pravnom režimu vlasništva i drugih stvarnih prava.

Iako se, dakle, *de iure* ne može osporiti činjenica da pomorsko dobro kao opće dobro uživa osobitu zaštitu Republike Hrvatske, razvidno je da je *de facto* situacija u Republici Hrvatskoj upravo suprotna, te je institut općeg pomorskog dobra kao „*res in publico usu*“ dramatično ugrožen.

Posebno zabrinjavajuća situacija je prisutna u sferi imovinskopravnih odnosa na pomorskom dobru što dovodi do nezakonitog korištenja pomorskog dobra, gradnje i nasipavanja pomorskog dobra te odlaganja otpada u more (B. Kundih, *Isto, str. 17*). Još naglašeniju ocjenu dramatičnosti stanja pravne zaštite pomorskog dobra dala je zamjenica Glavnog državnog odvjetnika Republike Hrvatske Snježana Frković u razmatranju „*Stečenih prava na pomorskom dobru*“ na Savjetovanju „*Nekretnine kao objekti imovinskih prava*“, Zagreb, 2004. u kojem se između ostalog kaže:

*"Ocjenjujemo da je stupanj pravne zaštite pomorskog dobra i formalno i stvarno nedopustivo nizak, te da postojeći Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama nije, kako je već navedeno, razriješio mnoštvo otvorenih pitanja imovinsko-pravne naravi, naslijeđenih od svojih prethodnika, što ima teške posljedice za pravnu zaštitu pomorskog dobra, za stečena prava nositelja tih prava, te na gospodarske učinke raspolaganja imovinom, osobito na području luka. Zakon je samo povećao i još će povećati pro futuro pravni nered u ovom području koji je kontinuirano rastao kroz prethodne propise"* (prema B. Kundih, *Isto, str. 18*).

Dakle, zbog nedostataka jasnih i nedvosmislenih pravnih normi koje su uređivale pretvorbu na pomorskom dobru i njene posljedice, granice pomorskog dobra, kao i evidenciju pomorskog dobra, čitava pretvorba na pomorskom dobru rezultat je svojevrstne interpretacije nedorečenih zakonskih propisa od strane Hrvatskog fonda za privatizaciju i selektivnog, odnosno provedbeno nejedinstvenog pristupa u samoj provedbi Zakona (u nekim su slučajevima objekti na pomorskom dobru procijenjeni kao vrijednost društvenog kapitala poduzeća i uknjiženi kao vlasništvo društva u zemljišnim knjigama, u nekim je slučajevima osim objekata i zemljište ušlo u procjenu vrijednosti društvenog kapitala i uknjiženo kao vlasništvo društva u zemljišnim knjigama, osnova procjene vrijednosti i objekata i zemljišta bila je vrlo različita, odnosno neujednačena čak i unutar istih ili sličnih prostornih cjelina).

Takvo stanje je već 1995. godine stvorilo situaciju da se postavi pitanje o reviziji ili čak o poništenju svih provedenih pretvorbi i privatizacija poduzeća koja se nalaze na pomorskom dobru („Popis 187 trese Hrvatski fond za privatizaciju“, Vjesnik, 4. ožujka 1995., „Strka oko pomorskog dobra“, Privatizacija, br.3, 1995.). Uz mnoge pobornike zahtjeva za poništenjem pretvorbi i provedenih privatizacija na pomorskom dobru, bilo je naravno i onih koji su bili izričito protiv takvih poteza. Iako do neke revizije ili poništenja provedenih pretvorbi i privatizacija nije došlo, teško da se itko može osjećati zadovoljnim, jer su svi uočeni problemi, dvojbeni pretvorbeni i privatizacijski postupci, pa i različita sudska praksa ostali činjenično stanje do danas sa svim gospodarskim posljedicama nepovjerenja u hrvatski pravni sustav, fizičku i pravnu nesigurnost domaćih i stranih poduzetnika i ulagača i praktične nemogućnosti učinkovitog korištenja najvrednijeg dijela jadranskog priobalja kao razvojne uzdanice cjelokupnog hrvatskog gospodarstva.

Takvo stanje nameće potrebu bitne i hitne izmjene postojećeg zakonskog i provedbenog okvira u svim pitanjima odnosa prema pomorskom dobru kao općem dobru, koje zasigurno predstavlja najvredniju materijalnu razvojnu osnovu Republike Hrvatske, pa se u tom smislu s nadom očekuje novi Zakon o pomorskom dobru čiju je skoru izradu najavio državni tajnik za more Branko Bačić na predstavljanju Pretpristupne pomorske strategije Republike Hrvatske u Dubrovniku 22. studenoga 2005. godine.

Iako navedeni problemi ne predstavljaju osnovni sadržaj i zadatak ove Studije, u nastavku se navode mišljenje, stavovi i prijedlozi koje je o navedenim pitanjima dao Branko Kundih u knjizi Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi (str. 86 i 87), a ocijenjeni su ne samo stručnim nego vrlo razložnim, provedbeno realnim i korisnim za rad na najavljenom izradi novog Zakona o pomorskom dobru:

*Gordijski čvor zapetljan je na počecima pretvorbenog puta, obzirom da su kreatori Zakona o pretvorbi kao i u njezinoj provedbi generirali na pomorskom dobru svojevrsni pravni kaos koji traje sve do danas. Fond za privatizaciju je svoj posao formalno pravno obavio na pomorskom dobru, u skladu sa Zakonom o pretvorbi društvenih poduzeća.*

*Međutim, sam proces pretvorbe na pomorskom dobru nije smio započeti niti se provoditi, a da istovremeno nisu doneseni propisi koji bi cjelovito regulirali prava i posljedice pretvorbe.*

*Obzirom da je pomorsko dobro opće dobro u općoj upotrebi, trebalo je među ostalim i zaštititi sam institut opće upotrebe nakon izvršene pretvorbe, ako je to po prirodi stvari moguće.*

*Pretvorbu na pomorskom dobru, izvršenu sukladno Zakonu o pretvorbi društvenih poduzeća, danas možemo smatrati zakonitom tamo gdje je izvršena procjena vrijednosti ulaganja u objekte, te je vrijednost ulaganja unesena u temeljni kapital društva. Time je zapravo Fond vrednovao ulaganje u objekte na pomorskom dobru, kao stečeno pravo i imovinu.*

*Pretvorbu na pomorskom dobru, tamo gdje je izvršena procjena zemljišta kao pomorskog dobra i unesena u temeljni kapital društva, ne može se smatrati zakonitom.*

*Neriješene imovinsko pravne posljedice pretvorbe, zakonitog ulaganja kapitala i gradnje na pomorskom dobru, kao i neriješeno pitanje koncesijskog statusa korisnika pomorskog dobra – definitivno otežava poslovanje trgovačkim društvima.*

*Takva imovinsko pravna i koncesijska blokada na pomorskom dobru ne daje mogućnost donošenja odgovarajućih rješenja tijelima koja su ovlaštena i dužna štititi pomorsko dobro.*

Navedeno daje tek osnovne obrise postojećeg stanja i ugroženosti pomorskog dobra kao općeg dobra, kojem su u velikoj a možda i kritičnoj mjeri doprinijeli započeti i već provedeni privatizacijski postupci poduzeća koja su u cijelosti ili djelomično imala imovinu na pomorskom dobru.

## ***Prijedlog rješenja***

*Republika Hrvatska ne treba provoditi politiku neselektivne privatizacije, posebno luka posebne namjene (brodogradilišta, marine), kao i velikih turističkih kompleksa na pomorskom dobru.*

*Treba vrlo razumno procijeniti dugoročne nacionalne interese Republike Hrvatske, kada se radi o gospodarskim subjektima koji idu u privatizaciju, a vrše poslovne aktivnosti na pomorskom dobru.*

*Pri tome treba voditi računa da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi, ali se u svakom slučaju na pomorskom dobru trebaju zaštititi i priznati sva zakonita ulaganja i stečena prava prvenstveno kroz koncesijski model dugoročnog korištenja.*

## ***De lege ferenda***

*Treba razraditi i propisati pravne učinke pretvorbe i privatizacije te zakonitog ulaganja kapitala na pomorskom dobru, vodeći računa o čl. 49. Ustava Republike Hrvatske kojim se prava stečena ulaganjem kapitala ne mogu umanjiti zakonom niti drugim pravnim aktom.*

*U slučaju uknjižbe prava vlasništva na pomorskom dobru, odnosno u slučaju da je vrijednost zemljišta ušla u temeljni kapital društva, treba izvršiti brisanje prava vlasništva na pomorskom dobru te istovremeno izvršiti reviziju pretvorbe.*

*Korisnici pomorskog dobra koji su zakonito izvršili pretvorbu na pomorskom dobru moraju zahtijevati koncesiju u cilju legalizacije njihovog gospodarskog korištenja i posebne upotrebe. Takvi korisnici imaju na zakonu osnovana stečena prava iz ulaganja u objekte na pomorskom dobru, ali ih ta prava ne oslobađaju obveze podnošenja zahtjeva za koncesiju na pomorskom dobru.*

*Jedini mogući koncesijski model na prostoru pomorskog dobra gdje je izvršeno zakonito ulaganje kapitala i pretvorba je „koncesija na zahtjev“ uz istovremeno transparentno utvrđene uvjete koncesijske naknade.*

U cijeloj toj provedbenoj i privatizacijskoj zbrci, šarenilu, normativnoj nedorečenosti i neusklađenosti, i konačno faktičnog stanja na pomorskom dobru (nepostojanje pomorskog katastra, nepostojanje utvrđenih granica pomorskog dobra, postojanje velikog broja upisa prava korištenja, raspolaganja i upravljanja pomorskim dobrom i na objektima i na zemljištu, pri čemu oznake toga dobra nije bilo u zemljišnim knjigama, ni u vlastovnici, ni u teretovnici, pa se nije moglo prepoznati radi li se o pomorskom dobru, određeni broj društvenih poduzeća je pomorsko dobro i objekte na pomorskom dobru vodio kao svoje osnovno sredstvo u poslovnoj aktivni) glavnina pretvorba luka provedena je temeljem Zakona o lukama (Narodne novine, broj 108/1995), prema kojemu je izrijeком pretvorba društvenih poduzeća luka posebne namjene trebala biti provedena prema odredbama Zakona o pretvorbi (čl. 66. st. 1.) i uz uvjet postojanja zakonski utvrđene granice pomorskog dobra. Druga važna i temeljna pretpostavka provedbe njihove pretvorbe i privatizacije bilo je jasno zakonsko određenje načina utvrđivanja vrijednosti društvenog kapitala (procjena ulaganja, odnosno investicija poduzeća u

pomorsko dobro, a ne objekti kao vlasništvo poduzeća). S tako definiranim provedbenom okvirom i utvrđenom osnovom Fond nije imao dvojbi koja sredstva mogu i trebaju biti uključena u vrijednost društvenog kapitala u društvenim poduzećima luka (navedenom je procesu u velikoj mjeri pomogla i kasnije uvedena praksa Fonda izdavanjem rješenja o iskazu nekretnina kojim je iskazano da zemljište – pomorsko dobro u postupku pretvorbe nije procijenjeno s navodom objekata na z. č. koji su u naravi pomorsko dobro i s naznakom da su procijenjeni kao ulaganje).

Danas je proces pretvorbe i privatizacije završen praktično u svim društvima koja su direktno ili indirektno povezana sa sadržajnim obuhvatom analiziranog nautičkog turizma.

Međutim, s njegova najužeg motrišta, a to je privatizacija marina kao luka posebne namjene najviše razine uslužnosti, veliki dio, i to vrlo značajan, tek predstoji. Naime, riječ je o trgovačkom društvu ACI koji u svom sastavu od navedenih 50 ima čak 21 marinu ili 42 % njihova ukupnog broja ili ukupno oko 6000 vezova, što pak čini gotovo 40 % ukupno raspoloživih vezova u svim hrvatskim marinama.

Za cjelokupni nautički turizam u Hrvatskoj ACI kao sustav ima posebnu i izuzetnu vrijednost i njegovoj privatizaciji treba pristupiti tek na temelju jasnih razvojnih opredjeljenja što je konačno i osnovni smisao i svrha ove Studije. No, već se na ovom mjestu može reći da se s procesom privatizacije ACI-a ne treba žuriti, uz jednakovrijedno pitanje da li je ono jedino moguće i nužno. U tom smislu su dobrodošla i mišljenja onih koji rješenja uspješnosti trgovačkih društava ne vide isključivo u privatizaciji (npr. Vernon-Wortzel: Privatization not the only answer, World Development, 1989).

### **3.3. Uvjeti poslovanja subjekata nautičkog turizma**

Polazeći od sadržajnog određenja nautičkog turizma i svih njegovih subjekata, neprijepornim se čini zaključak da marine kao objekti najviše razine uslužnosti, brojnosti i složenosti gospodarskih funkcija u okviru cjelokupnog sustava nautičkog turizma predstavljaju najvažnije subjekte njegove cjelokupne ponude. Shodno tome, i u analizi uvjeta poslovanja subjekata nautičkog turizma posebna je pozornost usmjerena na elemente i uvjete njihova poslovanja. Dodatni razlog za takav pristup su svakako, s jedne strane veličina i važnost njihovih funkcija i učinaka, a s druge strane složenost i veličina njihova poslovanja u odnosu na druge subjekte nautičke ponude, kao što su luke za javni promet, privezišta i sidrišta, iznajmljivači plovila, brodograditelji, brodari, serviseri, davatelji drugih usluga i sl.

Ono što uvjete poslovanja marina i drugih luka nautičkog turizma bitno razlikuje od poslovanja većine drugih gospodarskih subjekata je činjenica da je njihovo cjelokupno poslovanje vezano uz pomorsko dobro, a to znači koncesijsku a ne vlasničku osnovu njegova korištenja.

Kao što je već u poglavlju o dosadašnjim privatizacijskim procesima i učincima rečeno, Zakon o pretvorbi nije sadržavao niti jednu odredbu o pomorskom dobru i objektima izgrađenima na tom dobru, pa je Fond za privatizaciju kao pravna osoba sui generis s javnim ovlastima za provedbu procesa pretvorbe i privatizacije, pretvorbu društvenih

poduzeća koja su imala imovinu na pomorskom dobru, a koja su na pravodoban i uredan način podnijela zahtjev, obavio na istovjetan način kao i kod ostalih poduzeća, s time da je kod poduzeća koja su građevine na pomorskom dobru imala u njihovoj aktivni iz procjene vrijednosti isključivao zemljište, dok je procjena vrijednosti objekata dobila značenje ulaganja u pomorsko dobro pa je kao takva imala karakter dugoročnih ulaganja, a ne aktive poduzeća. Drugim riječima, procjenom vrijednosti poduzeća izvršeno je vrednovanje veličine ulaganja odnosno izvršenih investicija u pomorsko dobro, a ne vrijednosti objekata kao vlasništva poduzeća.

Kada je riječ o pretvorbi luka, navedenih dvojbi o načinu procjene vrijednosti poduzeća nije bilo, jer se njihova pretvorba temeljila na Zakonu o lukama (Narodne novine, br. 108/1995, br. 6/1997 i br. 97/2000) kojim se za navedeno vrednovanje ulaganja u objekte na pomorskom dobru zahtijevalo prethodno određenje granica pomorskog dobra, odnosno lučkog područja. Međutim, prema saznanjima i mišljenju Dubravke Vukmanović, zamjenice Županijskog državnog odvjetnika u Zagrebu (Pomorsko dobro, grupa autora, Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2005) prema navedenom Zakonu pretvorba je obavljena u samo osam društvenih poduzeća – luka: Poduzeće Luka Šibenik, Lukadrvo Šibenik, Poduzeće Luka Split, Održavanje i izgradnja luke Split, Luka Rijeka, Poduzeće Luka Ploče, Poduzeće Luka Zadar i Luka Dubrovnik, dok je u većini luka posebne namjene pretvorba do tada već bila obavljena na prije opisani način.

Međutim, tek ono što je uslijedilo, a to je uknjižba prava vlasništva na nekretninama, pa i onim na pomorskom dobru, dovelo je velik dio izvršenih pretvorbi u pitanje, a na taj način i osnovu poslovanja firmi koje su u takvu situaciju bile dovedene.

Naime, različitom sudskom praksom nekim su se poduzećima upisivale samo promjene u nazivu pravne osobe, tj. statusna promjena uz potvrdu nastavka prava korištenja nekretnina, dok se u nemalom broju slučajeva uz odgovarajuću statusnu promjenu umjesto prava korištenja upisivalo pravo vlasništva.

Tek se donošenjem Pomorskog zakonika (Narodne novine, br. 17/1994), Uputom za primjenu čl.7. st.3. Zakona o pretvorbi društvenih poduzeća (Narodne novine, br. 91/1996) i Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br. 91/1996) spriječilo ili bitno smanjilo daljnje upisivanje vlasništva na pomorskom dobru.

S druge strane, navedene naknadne zakonske i provedbene promjene izazvale su, kako Dubravka Vukmanović u svom radu „Pretvorba i privatizacija na pomorskom dobru“ (Pomorsko dobro, Isto) navodi, „gnjev“ društava kojima je veći dio nekretnina bio u sklopu pomorskog dobra i koje su, budući da nisu mogle biti upisane kao vlasništvo, u postupku pretvorbe procijenjene kao ulaganje, a da istovremeno ta društva nisu bila oštećena davanjem nenaplatnih koncesija.

Postojećom zakonskom osnovom nije bila predviđena kategorija nenaplatnih koncesija, ali se u praksi odobravanja koncesija o navedenim okolnostima vodilo računa određivanjem ekonomski razumnih i prihvatljivih koncesija znatno niže od onih koje su se mogle „tržišno“ ostvariti. To svakako potvrđuju i podaci, odnosno razlike između onih već ranije odobrenih koncesija i onih koje će tek biti odobravane temeljem Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (Narodne novine, br. 23/2004), a to znači postupkom javnog prikupljanja ponuda. O mogućim razlikama najbolje pokazuju primjeri koncesijskih naknada za luke nautičkog turizma od državne važnosti od, u

najvećem broju slučajeva, 0,70 kn/m<sup>2</sup> ukupno raspoloživog pomorskog dobra i istovrsne naknade za jednu luku nautičkog turizma isto takve važnosti za koju se javnim natječajem došlo do koncesijske naknade od čak 10 kn/m<sup>2</sup> pomorskog dobra, što je gotovo 15 puta više od navedenog prosjeka.

Navedeni odnos pokazatelj je od višestruke važnosti. Prvo, dokazuje da je za najveći broj luka koncesijska naknada bitno manja od njene moguće tržišne vrijednosti u odnosu na lokacije na kojima se izgrađene marine nalaze i njihovih stvarnih i potencijalnih tržišnih i eksploatacijskih mogućnosti, i da se kao takva ne može smatrati nekim ograničenjem ili otežavajućim uvjetom njihova poslovanja. S druge strane, navedena razlika veličine odobrenih koncesijskih naknada i onih koje su kao minimalne ili početne propisane Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (Narodne novine, broj 23/2004), ili one koje bi se na takvoj osnovi mogle postići na tržištu javnim prikupljanjem ponuda, neprijeporno pokazuje da bi se ukupno ostvareni prihodi društvene zajednice od koncesijskih naknada za korištenje pomorskog dobra mogli višestruko povećati. Na primjeru 23 luke nautičkog turizma od državne važnosti današnji godišnji prihod od stalnog dijela koncesijske naknade od oko 2,5 milijuna kuna bi se višestruko povećao. Jedna takva osnova stvorila bi mogućnost bitno kvalitetnijeg održavanja i upravljanja pomorskim dobrom u cjelini. Iz navedenog se može zaključiti da je veličina koncesijskih naknada za sada veći „problem“ za državu nego za luke nautičkog turizma kao njegovih osnovnih subjekata.

Kada je riječ o veličini koncesijske naknade, onda jedno od posebno važnih postaje pitanje neujednačenosti na svim razinama njihova određenja. Iako formalno ne postoji jedinstveni popis svih izdanih koncesija na pomorskom dobru, iskustveni pokazatelji potvrđuju neujednačenu praksu dosadašnjeg sustava dodjele i određenja veličine koncesijskih naknada i njihovih svih drugih uvjeta. Naime, sve do donošenja Uredbe o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru nije postojao jedinstven i jasan model vrednovanja pomorskog dobra i određenja veličine koncesijske naknade kao gospodarski realne cijene njegova korištenja. S druge strane, još uvijek nije moguće govoriti o rezultatima uvođenja navedene Uredbe, odnosno provedbe cjelokupnog sustava na takvoj jedinstvenoj osnovi, prije svega zato što u pravilu na područjima njene primjene još uvijek nisu u cijelosti ispunjeni svi potrebni uvjeti, koji se prvenstveno odnose na potrebnu prostorno-plansku dokumentaciju, određenje granica pomorskog dobra i potvrda njihova upisa u zemljišne knjige. Konačno, za sada nije moguće utemeljeno ocijeniti niti polazne elemente i veličine same Uredbe s obzirom na nejasno definirana načela visine koncesijske naknade kao što je «gospodarska opravdanost očekivane profitabilnosti i/ili upotrebe pomorskog dobra, procjena stupnja ugroženosti prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi, te zaštita interesa i sigurnosti Republike Hrvatske» (Pomorski zakonik, čl. 64. st. 2.).

Uz navedenu neujednačenu praksu provedbe koncesijskog sustava, upitnih načela visine koncesijske naknade (Pomorski zakonik) i osnova njihovih konkretnih određenja (Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru), zatim navedenih različitih statusnih osnova poslovanja gospodarskih subjekata na pomorskom dobru zbog neujednačene sudske prakse upisa vlasništva na pomorskom dobru i različitog vremenskog početka i trajanja brisovnih postupaka, poseban problem njihova poslovanja je nemogućnost hipotekarnog opterećenja objekata izgrađenih na pomorskom dobru.

Naime, ne ulazeći u detalje brojnih pravnih aspekata usklađenosti vlasništva i hipoteka na objektima izgrađenima na pomorskom dobru kako su definirani u Pomorskom zakoniku (Narodne novine, br.17/1994) i Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br., 91/96), činjenica je da, kako to navodi i mr. sc. Goran Vojković (Pomorsko pravo i koncesije, HHI 2003, str. 200), „osnivanje hipoteke sukladno čl. 65. Pomorskog zakonika, a prije stupanja na snagu Zakona o vlasničkim i drugim stvarnim pravima, bilo je gotovo nemoguće. Nema niti jedan primjer da je do stupanja na snagu Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima ikada primijenjen čl. 65. Pomorskog zakonika, tj. da je ovlaštenik koncesije, uz odobrenje davatelja koncesije, osnovao hipoteku pod uvjetima iz ugovora o koncesiji na objektima koje je izgradio na pomorskom dobru.“

Tek je donošenjem Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima stvorena jasna teorijska konstrukcija za postojanje hipoteke na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesije. No, kako postojećim zakonskim određenjima nije riješeno pitanje upisa u zemljišne knjige prava vlasništva na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesije, tako nije riješeno ni pitanje upisa u zemljišne knjige hipoteka na takvim objektima. To praktično znači da se gospodarski subjekti na pomorskom dobru temeljem odobrenih koncesija i odgovarajućih hipoteka ne mogu kreditno zaduživati, što ih u odnosu na druge gospodarske subjekte stavlja u nejednaki i u određenom smislu diskriminirajući položaj. Kaže se - u određenoj mjeri, zato što ih s druge strane upravo rad i poslovanje na pomorskom dobru kao rijetkom i posebno vrijednom općem dobru stavlja u poseban, u pravilu povoljniji tržišni i gospodarski položaj.

Navedena pitanja i problemi mogu se zaključiti mišljenjem mr. sc. Gorana Vojkovića koji u već spomenutom radu (str. 207 i 208) kaže da je potrebna ozbiljna dodatna razrada gotovo svih odredbi koje se tiču prava vlasništva na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesija, budući da je riječ o jednom od najsloženijih i sa stanovišta opće upotrebe pomorskog dobra zasigurno najdelikatnijih pravnih instituta koji treba dalje razrađivati postupno, jasno i kirurški precizno, ne zaboravljajući pritom kako je taj institut iznimka od načela *superficies solo cedit* (građevina – ono što je dignuto kao trajan objekt na zemljištu – dijeli sudbinu zemljišta tj. pripada njegovom vlasniku), prema tome treba paziti da pravo vlasništva na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesije i dalje ostane samo strogo ograničena iznimka od općeg pravila, kako se ne bi u bitnome narušio opći nevlasnički režim pomorskog dobra, te pogotovo njegova opća upotreba.

### **3.4. Procjena dosadašnjih socijalnih i socioloških učinaka**

Na prvom mjestu valja istaknuti da se nautički turizam, kao i svaki drugi tip turizma, *oslanja, motivira i traje* s obzirom na neke očekivane vrijednosti koje se pripisuju pojedinim destinacijama – u našem slučaju, cjelokupnom području hrvatskog Jadrana. “Mentalna slika” potencijalnog nautičara koji posjećuje Jadran o našem nautičkom turizmu složena je iz niza informacija, prijašnjih impresija, osobnih utisaka, uspomena, priča i sl. Ona predstavlja složenu cjelinu koja se oslanja na niz pojedinačnih i posebnih vrijednosti, s naglaskom na neke preferentne vrijednosti. U tom se smislu može govoriti o *specifičnim vrijednostima na kojima počiva razvoj nautičkog turizma*. Drugim riječima, *respektiranje, njegovanje i razuman razvoj navedenih vrijednosti predstavlja najbolji put*

razvoja te djelatnosti. U nastavku se navode najvažnije vrijednosti, odnosno one cjeline sadržaja koje nautičari u najvećem broju slučajeva očekuju, traže i zahtijevaju.<sup>4</sup>

### 3.4.1. Procjena vrijednosti na kojima počiva nautički turizam

Ukupna gospodarska (pa i socijalna) vrijednost nekog područja može se utvrditi na taj način da se uzimaju u obzir dvije vrste (direktnih) vrijednosti - upotrebne vrijednosti (*use-value*) i neupotrebljive (neupotrebne) vrijednosti (*non-use value*) nekog područja. Upotrebna vrijednost se u ovom slučaju odnosi na klasičnu kategoriju prometne (razmjenske) vrijednosti (koliko neka proizvedena roba ima vrijednost koju postiže na tržištu), dok se “neupotrebljiva vrijednost” odnosi na kategoriju “neprometne vrijednosti”, odnosno vrijednosti koja se ne može (zasada) postići na tržištu.

Osim navedenog, o vrijednostima nautičkog turizma moguće je govoriti i kao o *izravnim* (direktnim) i *neizravnim* odnosno indirektnim vrijednostima. Nadalje, i kao o *već postojećim* i kao o *potencijalnim* (u budućnosti, s obzirom na otkrivanje nekih novih vrijednosti ili uz ulaganja). *Priroda*, kao neupitni i svakako jedan od najvažnijih elemenata nautičkog turizma, predstavlja najbitniji resurs za razvoj ovog tipa turizma. No, u svom *transformiranom* obliku – u našem slučaju – kao organizirana privezišta, marine i servisi za nautičare svakako predstavlja resurs i vrijednost. Priroda kao osnovica razvoja nautičkog turizma je i vidljiva kao vrijednost (*očigledna*), a njena je vrijednost zapravo nemjerljiva.

Kako je navedeno, osim direktno vidljivih i iskoristljivih vrijednosti prirode kao resursa nautičkog turizma, u ukupnu procjenu takvog resursa ulazi i niz *vrijednosti i atributa* koje možemo nazvati «neupotrebljivim vrijednostima» prirode i okoliša kao resursa. U najširem smislu to su: biodiverzitet, kulturno-povijesno nasljeđe, estetske vrijednosti prirode, čistoća mora, izgrađena i transformirana okolica, vrijednosti prirodnog ali i naslijeđenog habitata itd.

No, ne smije se zaboraviti da “neupotrebljiva vrijednost” može imati itekako veliku “upotrebu” – prvenstveno kao potencijalna “prometna vrijednost” (nautički turizam, primjerice, osnovan na «iskorištavanju» potencijala prirodnih područja) ali i kao vrijednost “za sebe” koja kao takva upravo služi održanju svih drugih direktnijih (u smislu prometne vrijednosti) sustava koji je direktno podržavaju, ali i svih drugih indirektnijih vrijednosti područja. No, upravo zbog prirodnih elemenata i prerađenih prirodnih elemenata (turistički prerađena područja, prihvatni kapaciteti nautičkog turizma – marine, lučice, primjerice) moguće je ostvariti direktne ekonomske vrijednosti.

---

<sup>4</sup> "Nautical Marinas in the Adriatic region and their social and ecological consequences", (1991). **Social Ecology**, 1(1):51-63. "Social and Ecological Consequences of Nautical Marinas in the Tourist Development: The Case of the Croatian Part of Adriatic Sea", (1997). **Sociologia urbana e rurale** (xix) 52-53: 147-163.



## Osnovne vrijednosti na koje se nautički turizam oslanja i njihova kvalitativna procjena

<i>1. Uvjeti, vrijednosti</i>	<i>2. Realizacija</i>	<i>3. Procjena postojećeg stupnja zadovoljenosti<sup>5</sup></i>
1. <i>Prirodne ljepote krajolika</i>	priroda, okoliš	3
2. <i>Sigurnost priveza</i>	marine	2
	luke i lučice	1
	sidrišta	2
	prirodne uvale – prirodna zaštita	2
	informacije	2
	dostupnost	2
3. <i>Ugostiteljska ponuda</i>	lokalne delicije	2
	restorani u naseljima	2
	restorani u prirodi, «divljini»	1
	informacije	2
	dostupnost	2
4. <i>Sportska aktivnost</i>	slobodno more	3
	vremenski uvjeti	3
5. <i>Posjeta prirodnim znamenitostima</i>	informacije	2
	dostupnost	2
6. <i>Posjeta kulturnim znamenitostima</i>	informacije	2
	dostupnost	2
7. <i>Specifične atrakcije (predstave, festivali)</i>	informacije	2
	dostupnost	2
8. <i>Sigurnost plovidbe</i>	informacije o vr. prilikama	3
	informacije o pomoći	2
	informacije o servisima 2	
	obalna straža	1
	službe spašavanja	2
	medicinska zaštita	2
9. <i>Opskrba</i>	informacije	1
	dostupnost	2
10. <i>Osobni motivi</i>	informacije	-
	dostupnost	-
	osobne varijable	-
11. <i>Lakoća ulaska i izlaska iz terit. mora</i>	informacije	2
	dostupnost	2

<sup>5</sup> 1= slabo, 2= osrednje, 3= u potpunosti (kvalitativna procjena autora ovog rada).

Postojeće stanje nautičkog turizma u Hrvatskoj, dakle, valja utvrditi s obzirom na realizaciju pretpostavki za zadovoljavanje navedenih vrijednosti te pri tome utvrditi:

- a. u kojoj mjeri one «kao takve» već postoje,
- b. u kojoj mjeri postoje pretpostavke za realizaciju nautičke potrebe osnovane na stanovitim vrijednostima pripisanim uz neku destinaciju,
- c. u kojoj se mjeri ukupnu i specifičnu situaciju dade promijeniti – unaprijediti.

Osim navedenih dimenzija, potrebno je utvrditi kakve je učinke do sada nautički turizam imao na ukupnu gospodarsku i socijalnu situaciju u zemlji. U nastavku će se ukratko i sažeto navesti najvažnije dimenzije posljedica razvoja nautičkog turizma u nas.

### 3.4.2. Prednosti i pozitivne posljedice razvoja nautičkog turizma u nas

Na najopćenitijoj razini, u posljednjih oko 30 godina kada zapravo i započinje ozbiljniji razvoj nautičkog turizma u nas (prvenstveno izraženo kroz početni razvoj izgradnje marina), nautički se turizam dokazao kao jedan od najpropulzivnijih, najstabilnijih i najžilavijih oblika turizma uopće. Za vrijeme Domovinskog rata, primjerice, nautički se turizam gotovo jedini održao, doduše u smanjenom opsegu, ali se ipak održao, za razliku od drugih oblika turističke djelatnosti koje su – iz razumljivih razloga – doživjele veći ili manji pad.

Broj turističkih – nautičkih posjeta *kontinuirano raste* iz godine u godinu, broj brodova na stalnom vezu u našim marinama također je u stalnom porastu. Neke destinacije na hrvatskom Jadranu su gotovo i *preopterećene* (grad Hvar, primjerice), mjesto za siguran privez brodice je u špici sezone vrlo teško pronaći u gotovo svim marinama, naročito u blizini najatraktivnijih nautičkih destinacija (npr. Kornati), a osobito za najavljenog lošijeg vremena. Svemu navedenom svakako je pridonio i razvoj *čarterskog nautičkog turizma*.

Pozitivne učinke nautičkog turizma moguće je sagledati na svim razinama, od državne do lokalne, ali i na razini cijelog niza gospodarskih djelatnosti.

Država se razvojem nautičkog turizma promovirala ne samo kao snažna i neupitna nautička destinacija, nego i kao sve važnija turistička destinacija.

Za pojedine županije, a još naglašenije za određene lokalne obalne i otočne zajednice, razvoj nautičkog turizma je značio ne samo novu kvalitetu cjelokupnog turističkog razvoja, nego i cijeli niz gospodarskih učinaka do kojih bez njega ne bi ni došlo.

Posebno su značajni učinci nautičkog turizma na pojedine gospodarske djelatnosti. Budući da turizam kao zasebna djelatnost ne postoji, kada se govori o učincima nautičkog turizma na turizam u cjelini, misli se na sve one djelatnosti odnosno gospodarska područja i njihove odgovarajuće dijelove koji su s turizmom izravno ili neizravno povezani:

- djelatnost marina
- djelatnost iznajmljivanja plovnih prijevoznih sredstava
- gradnju i popravak brodova i čamaca

- trgovinu na malo
- djelatnost hotela i restorana
- prijevozničku djelatnost, posebno zračni prijevoz
- i cijeli niz drugih djelatnosti.

Najvredniji učinci pojave i razvoja nautičkog turizma dogodili su se na lokalnim razinama, odnosno na područjima pojedinih gradova i naselja, posebno onih otočnih. S obzirom da su otoci fizički, zbog svog zemljopisnog položaja, često i socijalno izolirani pa i tretirani kao «izolirane zajednice», jedan od najznačajnijih učinaka nautičkog turizma upravo se osjetio u *pozitivnom smislu na otocima*. Kako se život na otocima odvija – u najvećem broju slučajeva – po principima «ograničenog dobra», nautičko je posjećivanje raznih otočkih destinacija (mjesto, lučica i uvala) svakako vrlo značajno doprinijelo promjenama uvjeta života na otocima u sljedećem smislu:

- Lokalno stanovništvo je bilo u mogućnosti ostvariti dodatni prihod (prodaja ribe, ugostiteljstvo, druge turističke usluge).
- Lokalne luke i uvale postale su mjesta prikupljanja sredstava naplaćivanjem cijene veza u luci ili u uređenim sidrištima.
- Lokalno stanovništvo je moglo ostvariti dodatni prihod prodajom hrane i pića i sl.
- U najširem smislu, moguće je tvrditi da je zbog nautičkog turizma došlo i do manje imigracije (odseljavanja) s otoka s obzirom na povećani stupanj mogućnosti nalaženja posla i ostvarivanja zarade na otoku a ne negdje drugdje.
- Veće mogućnosti za zapošljavanje utjecale su na opći porast standarda u obalnim i otočnim mjestima, na opće povećanje blagostanja u obiteljima, te na stvaranje mogućnosti razvoja i revitalizacije različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj.

### 3.4.3. Osnovni nedostaci i posljedice

Naravno, i pored niza neupitnih i sasvim jasnih ekonomskih i socijalnih dobiti koje su u proteklom periodu ostvarene u razvoju nautičkog turizma i svim njegovim posljedicama, takav je razvoj iz niza razloga doveo i do *stanovitih nedostataka*. Među najvažnije direktne i indirektno negativne učinke i posljedice mogu se izdvojiti sljedeće:

#### 1. *Narušavanje kvalitete okoliša*

Narušavanje kvalitete prirodnog okoliša jedan je od mogućih nedostataka (pretjeranog) razvoja nautičkog turizma zbog:

- *izgradnje marina* na neadekvatnim mjestima s obzirom na prirodne karakteristike krajolika (marine Žut i Piškera u nacionalnom parku Kornati – zbog nacionalnog parka; Marina Šimuni – zbog zagađenja uvale uslijed slabog provjetravanja mora; Marina Punat – zbog prekapacitiranosti i zatvorenog zaljeva; Marina Palmižana – zbog narušavanja prirodnog pejzaža i sl.)
- *pretjeranog broja sidrišta* u uvalama s nedovoljnim provjetravanjem mora (Telašćica – zbog prevelikog broja plutača na organiziranom sidrištu i prevelikog broja plovila u sezoni, posebno u dnu uvale što udruženo s dnevnim posjetama

turista izletnika iz obližnjih obalnih mjesta u uvali Mir dovodi do pretjerane gužve i onečišćenja te znatnijeg narušavanja ravnoteže koja bi se očekivala u parku prirode; Veli Rat – zbog prevelikog broja plutača na zaštićenom sidrištu; Brgulje – također zbog prevelikog broja plutača za sidrenje i sl.)

- u vrhu sezone mnoga su mjesta, poznate turističke destinacije, toliko «zauzeta» usidrenim i privezanim brodovima što dovodi do *ogromne gužve, značajnog pada sigurnosti plovidbe i veza*, samih plovila kao i članova posada (grad Hvar na Hvaru, Pakleni otoci, dijelovi nacionalnog parka Kornati, grad Korčula na Korčuli...).

Navedeni se problemi naravno ne mogu riješiti preko noći izgradnjom dodatnih vezova i privezišta ili nekakvom brzom novom regulacijom, no sigurno je da su neke sredine - navedene destinacije mogle tijekom niza godina iste problematične situacije postupno poboljšavati i mijenjati na bolje.<sup>6</sup>

## 2. Onečišćenje mora (i obale)

Onečišćenje mora i obale zbog povećanog broja plovila u pojedinim akvatorijima (otpad, kaljužne i fekalne vode).

## 3. Nedovoljna razina upravljivosti sistema

S obzirom na osnovne karakteristike nautičkog turizma kao dinamičkog sistema, koje smo istaknuli na samom početku ovog rada (slobodno kretanje nautičara, lijepa priroda, ograničeni kapaciteti, nekoordinirane akcije i aktivnosti i sl.), sasvim je razumljivo da je nemoguće *očekivati potpunu upravljivost sistema nautičkog turizma*. Ako bi nešto tako i bilo moguće, najvjerojatnije bi negativno djelovalo na motivaciju mnogih nautičara da izbjegavaju hrvatski Jadran upravo zbog možda pretjeranih restrikcija do kojih bi moglo doći. Dakle, potrebno je vidjeti do koje je mjere *moгуće povećati razinu upravljivosti* a time istodobno ne narušiti one atribute za koje smo utvrdili da vrijede za nautički turizam.

## 4. Zaposjedanje javnog pomorskog dobra izgradnjom kapaciteta NT

U nekim slučajevima, izgradnjom (regulacijom) «sidrišta» na javnom pomorskom dobru onemogućilo se uobičajeno (obično) sidrenje plovila zbog postojanja plutača i koncesijskih «prava» (primjerice, uvala Soline na Pašmanu, Brguljski zaljev, Premuda, Olib i sl.). Javno pomorsko dobro mora i nadalje ostati slobodno, a regulaciju u području «reguliranog sidrišta» moguće je izvršiti samo i isključivo za one koncesijske radove za koje je koncesionar dobio pravo izgraditi i naplaćivati njihovo korištenje.

## 5. Pretjerana izgradnja obale i priobalja (lučice, marine)

Kao posljedica pretjerane izgradnje i pretjerane komercijalizacije opća razina atraktivnosti naše nautičke turističke ponude – zbog pretjeranog broja plovila, pretjerane gužve i nemogućnosti nalaženja sigurnog i poželjnog veza – *može biti sve više i više doživljena s negativnim atributima* (pretjerana gužva, nema vezova, skupoća...) što u

---

<sup>6</sup> Klasičan je primjer gotovo u potpunosti neregulirano sidrenje u luci grada Hvara, ogromna opterećenost marine Palmižana i uvale Vinišće s druge strana otoka, sidrenje u prolazu kod otoka Sv. Klement i sl.

dugoročnom smislu može dovesti do pada interesa i pada ukupne gospodarske vrijednosti ove grane.

#### *6. Pretjerana komercijalizacija*

U proteklom je periodu bilo vidljivo da apetiti za izgradnjom privezišta pa i marina izuzetno rastu jer ih se od strane njihovih promotora vidjelo kao unosnu investiciju. U tom je smislu nastao veći broj privezišta i marina, možda ne uvijek na najboljim lokacijama i ne uvijek s obzirom na najpovoljniji tip usluge ili kapacitet. S obzirom na to, zbog komercijalizacije je došlo i do raubanja osnovnih resursa na kojima nautički turizam počiva, a to su s jedne strane prirodni potencijali i dobra servisno-tehnička (i ostala) ponuda. *Ako bi došlo do značajnijeg narušavanja bilo koje od dviju spomenutih cjelina na kojima počiva nautički turizam, postoji realna mogućnost da se i ukupna razina atraktivnosti nautičkog turizma u nas smanji.*

#### *7. Kratkoročnije negativne posljedice*

One su uglavnom već ranije nabrojane i sastoje se u pretjeranoj gužvi uzrokovanoj prevelikom brojem plovila na nereguliranim privezištima, neadekvatnim privezištima u pojedinim destinacijama, nereguliranom i promjenjivom odnosu lokalnih vlasti prema naplaćivanju «usluga» u lukama, lučicama i privezištima.

#### *8. Dugoročnije uočene negativne posljedice razvoja nautičkog turizma*

One bi se mogle sastojati u tome da će – možda postupno - nastupiti postupan pad interesa nautičara za posjet hrvatskom Jadranu zbog pretjerane gužve, neodgovarajuće kvalitete ponude i pretjeranih cijena usluga, slabe ukupne regulacije sistema i sl., pa onda i općeg pada razine atraktivnosti našeg mora, obale i otoka.

Na kraju se ipak može zaključiti da je nautički turizam do sada u Hrvatskoj donio ipak mnogo više pozitivnih nego negativnih posljedica.

### **3.5. Gospodarski učinci**

Jedan od svakako najvažnijih pokazatelja učinaka nautičkog turizma jest procjena njegovih direktnih gospodarskih učinaka. Budući da se do sada gospodarski učinci nautičkog turizma nisu sustavno i cjelovito prikupljali i pratili, do njihovih određenih procjena danas je moguće doći isključivo na temelju različitih statističkih i drugih izvora.

Jedno od mogućih polazišta jesu podaci prihoda ukupnog turizma bez obzira što je i tom slučaju riječ o određenim procjenama bez potrebnih i ekonomski uvjerljivih objašnjenja. U tom smislu nije od presudne važnosti hoće li se u navedenom postupku poći od objavljenih ocjena i procjena gospodarskih učinaka turizma u izrađenoj tzv. satelitskoj bilanci turizma (WTTC OEF, Turizam u brojkama, MMTPR, 2004.) ili od procjene prihoda u 2004. godini od Državnog zavoda za statistiku (Narodna banka Hrvatske, Turizam u brojkama, MMTPR, 2005.).

U navedenom postupku procjene gospodarskih učinaka nautičkog turizma krenulo se od procijenjenog prihoda od turizma ostvarenog u 2004. godini koji je iznosio 5.687 milijuna EUR (Turizam u brojkama, MMTPR, 2005.).

Prema istom izvoru te je godine registrirano 47 797 000 noćenja, što znači da je prosječni prihod po jednom noćenju iznosio 118,98 EUR.

Ne ulazeći u ocjenu utemeljenosti navedenih veličina, na istoj osnovi izvedeni prihod nautičkog turizma iznosi skromnih 136.488.000 EUR. Naime, prema podacima Državnog zavoda za statistiku te je godine u lukama nautičkog turizma (83 luke, od toga 50 marina, Turizam - kumulativni podaci, Priopćenje broj 4.4.2/11 i Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004., Priopćenje broj 4.4.6/2) registrirano ukupno 783 029 dolazaka nautičara, odnosno 1 129 157 noćenja, za koja je uz navedeni prosjek od 118,98 EUR izvedena gore navedena veličina ukupnog prihoda nautičkog turizma, koja čini svega 2,4 % procijenjenog ukupnog prihoda turizma Hrvatske (vjerojatnije da je riječ o procjeni ukupnih gospodarskih učinaka turizma) od 5.687 milijuna EUR.

Iako je riječ o vrlo gruboj i krajnje pojednostavljenoj procjeni dobiveni rezultat neizbježno traži razložne odgovore na nekoliko pitanja:

- Je li stvarni udio nautičkog turizma u broju ukupno ostvarenih noćenja, a izvedeno i u ukupno ostvarenom prihodu zaista tako malen i gotovo zanemariv?
- Je li veličina i struktura potrošnje nautičara slična veličini i strukturi potrošnje „klasičnih“ turista?
- Koji su razlozi da se iznimna i tržišno stvarno visokovrijedna eksploatacijska i razvojna osnova hrvatske nautičke ponude prodaje tako jeftino, odnosno da se koristi na društveno i gospodarski nedovoljno učinkovit način?
- Daje li provedbeni statistički obuhvat nautičkog turizma njegovu realnu veličinu i sl.?

Na prvo pitanje odgovor daju službeni statistički podaci prema kojima je udio nautičkog turizma u ukupno ostvarenom broju noćenja gotovo zanemarivo malen. Međutim, neki drugi statistički podaci i činjenice upućuju na zaključak da je taj broj bitno veći.

Polazeći od činjenice da se najveći broj prijavljenih brodice i jahti odnosi na brodice duljine od 3 do 8 metara (u 2004. godini takvih je bilo 65,26 %), realno je pretpostaviti da iako najveći broj njih dolazi cestom, dijelom koriste smještaj u nekoj vrsti smještajnih objekata (hoteli, turistička naselja, kampovi, privatne sobe, apartmani i sl.) u kojima su i registrirani. Drugi se dio njih koristi objektima smještaja nautičkog turizma, s time da upravo zbog veličine plovila mnogi od njih stalno ili povremeno noće izvan službenih luka, lučica, privezišta i sidrišta. Dakle, da je samo jedna trećina od ukupnog broja takvih plovila, a to znači njih oko desetak tisuća, uz pretpostavljena prosječno tri člana po plovilu i tjedni boravak dolazi se do veličine od oko 240 000 noćenja.

Sljedeću grupu neregistriranih dolazaka i noćenja nautičara nalazimo u mnogobrojnim boravcima plovila i njihovih posada u brojnim lukama i lučicama u kojima ili nema organiziranih vezova za nautičare u tranzitu, ali isto tako i u lukama s njihovim organiziranim prihvatom u kojima se često prijavljuje manji broj osoba od njihova stvarnog broja. Uz broj od više od četiristo luka i lučica, prirodnih zakloništa i nereguliranih privezišta i sidrišta, realnom se čini procjena od najmanje 200 000 dodatnih noćenja.

Posebnu kategoriju čini dio plovila na stalnom vezu u marinama (vezovi u moru i mjesta na kopnu) kojih je 2004. godine bilo 12 808. Uz pretpostavku da je svih 2400 brodica i jahti namijenjenih čarteru bilo stacionirano u marinama, ostaje broj od preko 10 000 plovila na stalnom vezu čiji su ih vlasnici koristili na različite načine. Jedan dio se koristio u drugim lukama, privezištima i sidrištima, i to u pravilu u više navrata tijekom godine, a drugi dio je stalni vez koristio za višekratne dolaske i boravke na plovilu i odlaske na dnevne izlete (prema nalazima TOMAS istraživanja tu grupu čini oko 25 % plovila na stalnom vezu). O kojoj veličini je riječ možda najbolje pokazuje službeni statistički podatak o registriranih 3 226 296 dana boravka plovila u lukama nautičkog turizma (Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2004. Priopćenje broj 4.4.6/2, Državni zavod za statistiku, 2005.). Dakle, riječ je također o dodatnih najmanje 200 000 noćenja.

Nemali broj rekreacijskih plovila, brodica i jahti stalni vez ima u nekoj od sportskih luka, među kojima su neke ne samo po veličini nego i „poslovanjem“ (iznajmljivanje vezova, izvlačenje i spuštanje plovila i sl.) slične marinama.

Njihovi korisnici kao nautičari, naravno, dijelom koriste usluge marina, luka, privezišta i sidrišta kao službenih i organiziranih objekata nautičkog turizma u kojima se kao posjetitelji, odnosno turisti i evidentiraju, ali se njihov najveći broj na krstarenju koristi malim lučicama i prirodnim zakloništima, što ponovo znači da njihov najveći broj ostaje izvan službene statistike.

Danas u Hrvatskoj ima registriranih 110 sportskih luka sa oko 7500 vezova. Da na opisani način u nautičkom turizmu sudjeluje samo pedesetak posto od ukupnog broja plovila koja se u njima nalaze i uz pretpostavljena prosječno četiri člana na plovilu i godišnje korištenje od ukupno 30 dana, dolazi se do novih oko 300 000 neregistriranih noćenja.

Konačno, navedenom broju nautičara i noćenja treba pridodati i određeni broj u nas registriranih rekreacijskih plovila koja su smještena odnosno koriste „komunalne“ ali i veliki broj „privatnih“ vezova, a koji u nautičkom turizmu sudjeluju na isti način kao i sve druge prije navedene kategorije nautičara.

Da je riječ o samo desetak posto od ukupno 110 000 registriranih plovila koja na navedeni način sudjeluju u nautičkom turizmu, uz prosječno samo dva člana po plovilu i samo petodnevno korištenje, dolazi se do dodatnog broja od oko 100 000 noćenja.

Sve navedeno neprijeporno upućuje na zaključak o višestrukoj podcijenjenosti sudjelovanja nautičkog turizma u ostvarenju ukupnog turističkog prometa i procjeni njegovih prihoda, odnosno ukupnih gospodarskih učinaka.

Mogući prigovor da je riječ o pogrešnom zaključivanju, jer je izračunani prihod rezultat samo registriranih turističkih dolazaka, ostvarenih noćenja i prateće potrošnje, mogao bi se prihvatiti samo u slučaju da je moguće dokazati da je taj prihod izračunan na temelju jasno odredivih i praćenih statističkih pokazatelja i njihovih novčanih izraza ili veličina, ali nikako ne uz činjenicu da je riječ isključivo o vrijednosnoj, odnosno novčanoj procjeni ukupnog gospodarskog doprinosa turizma u kojima su doprinosi svih njegovih

sudionika, pa i svih onih koji zbog različitih razloga nisu statistički obuhvaćeni, praćeni i vrednovani.

Da je riječ o realno pretpostavljenim veličinama, na svojevrsan način pokazuju i neki postojeći statistički podaci. Među njima je vrlo ilustrativan podatak o veličinama rada i poslovanja čarter firmi koje su 2004. godine radile s ukupno 1973 registrirana plovila kojima je ostvareno ukupno 153 567 brod/dana. S prosječno četiri člana posade samo su ta plovila ostvarila ukupno 614 268 noćenja, što je više od polovine statistički utvrđenog ukupnog broja noćenja nautičara. A navedeni broj od 1973 plovila, bez obzira na njihovu prosječnu godišnju jedanaestotjednu iskorištenost, čini tek manji dio ukupnog broja plovila koja na različite načine sudjeluju u nautičkom turizmu i koja, isto tako, na različite načine koriste sve raspoložive prihvatne kapacitete, od marina, luka, privezišta i sidrišta do mnogih prirodnih uvala i drugih prirodnih zakloništa.

Već i na prikazanim primjerima dijelova nautičkog turizma koji kao takvi statistički nisu posebno obuhvaćeni i praćeni, može se s velikom sigurnosti ustvrditi da je udio nautičkog turizma u ukupnim ostvarenjima, a to znači i u broju ostvarenih noćenja i, još naglašenije, u procjeni ukupnih gospodarskih učinaka, bitno veći i značajniji od njegovih službeno objavljenih veličina.

Dakle, riječ je o procjeni gotovo dvostruko većeg broja noćenja koja ostvaruju nautičari od statistički registriranog broja koji se gotovo u cijelosti odnosi na registrirana noćenja nautičara u tranzitu.

Polazeći od takve osnove i procjene, prihodi nautičkog turizma bi na utvrđenoj osnovi bili dvostruko veći, dakle na razini od oko 270 milijuna eura.

Međutim, osnovu navedene procjene čini ipak potrošnja brojčano najbrojnijih turista, koja se ipak bitno razlikuje od strukture potrošnje nautičara kao brojčano malog segmenta ukupne turističke populacije, ali u pravilu značajno veće platežne moći.

Čak i na istoj osnovi izvršena usporedba prosječne potrošnje neprijeporno pokazuje da je ona kod nautičara za oko pedeset posto veća (tablica 3.5.1.).

Već i na navedenim osnovama dolazi se do procijenjene veličine prihoda nautičkog turizma od oko 400 milijuna eura.

Naime, rezultatima istraživanja TOMAS (Touristisches Marktforschungssystem Sweiz) koja su u 2004. godini provedena posebno za nautički turizam a posebno za sve ostale njegove dijelove utvrđeno je da je prosječna potrošnja nautičara veća od istovjetne potrošnje ostalih turista. O kakvim je odnosima riječ najbolje pokazuju ovi podaci:



**Tablica 3.5.1. Prosječna potrošnja turista i nautičara u eurima (zaokruženo)**

Prosječna potrošnja	Ukupno	Prijevoz	Posredovanje	Osnovne usluge	Dodatna potrošnja	Ukupno dnevno
<b>Turisti</b>						
Ukupno	623	83	21	38	11	49
Individualna putovanja	598	77	-	36	10	46
Organizirana putovanja	685	96	70	43	13	56
<b>Nautičari</b>						
Ukupno	1 281	129	-	44	27	72
Individualna plovidba	1 190	137	-	29	26	55
Čarter	1 475	112	-	107	32	139

Izvor: TOMAS 2004., Institut za turizam, Zagreb, 2005.

Budući da se u nautičkom turizmu ostvaruje određeni broj posebnih prihoda kao što su: prihodi od plovila na stalnom godišnjem vezu u marinama (15 000 brodica x 3.000 eura godišnje = 45 milijuna eura); prihodi od raspoloživih vezova koje tijekom godine (ljetne, odnosno plovidbene sezone) njihovi korisnici ne koriste (20 posto ukupnog broja vezova ili 3000 vezova na kojima se ostvari oko 5 milijuna eura) i prihodi od sezonskih dnevnih vezova u brojnim lukama i lučicama (3000 vezova x 25 eura x godina) od oko 7 milijuna eura.

Posebnu stavku čine prihodi održavanja i popravaka brodica i motora u marinama i drugim servisima koji se procjenjuju na iznos od oko 45 milijuna eura (navedena je procjena izvedena na osnovama koje se čine mnogo pouzdanije od statistički utvrđene strukture prihoda marina prema kojoj prihodi od vezova čine gotovo 80 posto ukupnih prihoda, a svi drugi troškovi uključujući i navedene troškove održavanja i popravaka plovila i motora iznose svega oko 20 posto).

Jednu zaista posebnu, vrlo značajnu stavku prihoda nautičkog turizma čine procijenjeni prihodi ostvareni iznajmljivanjem plovila, uz pretpostavku od 2500 u 2005. godini (u 2006. godini zabilježen je porast od gotovo 1000 plovila – promjena zastave) čarter plovila i njihovo petnaesttjedno iznajmljivanje uz tjednu cijenu od oko 2500 eura. Navedeni prihodi iznose oko 100 milijuna eura, iako ima osnova i za njihovu bitno veću procjenu.

Sličnu stavku čine i prihodi brodova „jedrenjaka“ za krstarenja (tzv. oldtimeri) u iznosu od oko 20 milijuna eura.

Iz navedenog obuhvata izostavljen je poseban prikaz procjene prihoda koji se ostvaruju prodajom goriva koji su, iako podcijenjeni s obzirom na izrazito veliku potrošnju motornih brodica i jahti, posredno sadržani u ukupnim prosječnim troškovima nautičara.

Navedenim procjenama ukupnih učinaka nautičkog turizma potrebno je dodati ostvarene direktne prihode u 2004. godini:

- registracija plovila – naknada za upis	15. 530. 571, 50 kn
- izdavanje vinjeta – strane jahte	32. 852. 875, 36 kn
- čarter licence	1. 122. 901, 87 kn
Ukupno :	63. 773. 441, 73 kn

Direktnim prihodima trebalo bi dodati i sve ostvarene prihode odobrenih koncesija na pomorskom dobru koje se koristilo, odnosno koje su bile u funkciji nautičkog turizma. Nažalost, jedan takav zbirni podatak nije raspoloživ, pa bi se do njega moglo doći samo vrlo grubom procjenom. Njenu osnovu bi mogao predstavljati podatak o ostvarenom koncesijskom prihodu dvadesetak luka posebne namjene – marina od državne važnosti koji je u 2004. godini za korištenih 2 835 784 m<sup>2</sup> pomorskog dobra iznosio oko 2. 500.000 kn (prihod se odnosi na tzv. stalni dio koncesijske naknade) ili prosječno oko 0,90 kn/m<sup>2</sup>.

Polazeći od pretpostavke da je u funkciji nautičkog turizma u svim vrstama luka za tu namjenu najmanje 10 milijuna m<sup>2</sup> dolazi se do mogućeg prihoda od najmanje 5 milijuna kuna.

Ukupno procijenjeni prihodi od oko 600 milijuna eura koji se u okviru nautičkog turizma ostvaruju nedvosmisleno pokazuju, s jedne strane da je nautički turizam u okviru cjelovitog sagledavanja hrvatskog turizma i njegovih učinaka u velikoj mjeri podcijenjen, a s druge strane ukazuju na složenost njegova obuhvata u svim njegovim pojavnim oblicima i učincima. Zbog toga i svi izvedeni pokazatelji imaju prije svega značenje određenih, direktnih ili indirektnih indikatora veličine i učinaka nautičkog turizma i ni na koji se način ne mogu koristiti kao statistički dokazane i konačne veličine. Za izvođenje pouzdanih zaključaka o navedenim veličinama i pokazateljima potrebno je prije svega definirati a zatim i osigurati provedbu jedne sveobuhvatne i cjelovite statističke osnove tek na temelju koje će biti moguće započeti raditi na utemeljenim procjenama ne samo važnosti i vrijednosti nautičkog turizma kao dijela naše ukupne turističke ponude, već i kao njezina posebnog i po kvaliteti razvojne osnove i njegovih obilježja prepoznatljivog „tržišnog znaka“.

### **3.6. Postojeći sustav sigurnosti plovidbe u Republici Hrvatskoj**

Sustav sigurnost plovidbe na moru<sup>7</sup> određen je trima osnovnim odrednicama: ovlaštenim osobljem, materijalnim sredstvima te organiziranim skupom mjera, postupaka i pravila.

Djelatni cilj sustava je osigurati sigurnu plovidbu brodova, jahti i brodica i zaštitu morskog okoliša odnosno spriječiti nezgode i druge opasnosti koje prijete s brodova, jahti i brodica.

<sup>7</sup> Pod pojmom sustava sigurnosti plovidbe, ako drugačije nije navedeno, pored sigurnosti ljudi i brodova podrazumijevaju se i mjere sigurnosne zaštite te zaštite mora i priobalja od onečišćenja.

Sustav sigurnosti plovidbe u Republici Hrvatskoj temelji se na nizu propisa različite pravne snage kao i na sustavnoj primjeni odredbi međunarodnih konvencija i ugovora koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša i koje je prihvatila Republika Hrvatska ili ih ima namjeru prihvatiti u skoroj budućnosti.

Iako je temeljna djelatnost sustava ponajprije usmjerena prema brodovima, mjere i postupci u jednakoj se mjeri odnose i na objekte nautičkog turizma, prvenstveno jahte i brodice. Razlike u primjeni, ako postoje, ponajprije su posljedica nemogućnosti dosljedne primjene pojedinog načela, najčešće zbog tehničkih ili tehnoloških ograničenja plovila nautičkog turizma.

### **3.6.1. Obilježja organizacijskog ustroja sustava sigurnosti plovidbe na moru**

Sigurnost plovidbe u Hrvatskoj provodi niz državnih tijela i ustanova.

Temeljni čimbenik sigurnosti plovidbe jest Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Poslovi ovog Ministarstva između ostalog obuhvaćaju obavljanje upravnih i drugih poslova, uspostavu mjera zaštite Jadranskog mora, mora i priobalja, provođenje inspekcijskih poslova sigurnosti plovidbe te vođenje lučkih kapetanija.<sup>8</sup>

Ustroj Ministarstva obuhvaća više odjela i uprava koji svaki zasebno obavljaju zadane poslove. Poslovi u djelokrugu sigurnosti plovidbe na moru odvijaju se ponajprije kroz Upravu za sigurnost plovidbe i zaštitu mora. Osnovne zadaće ove uprave su obavljanje inspekcijskih, upravnih i stručnih poslova u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ribolovno-ekološkom pojasu vezanih za nadzor sigurnosti pomorske plovidbe, inspekcijske poslove unutarnje plovidbe, zaštitu pomorskog dobra, traganje i spašavanje, upravljanje pomorskim prometom te druge poslove utvrđene Pomorskim zakonikom<sup>9</sup> i Zakonom o lučkim kapetanijama<sup>10</sup>. Uprava koordinira nadzor drugih tijela u sveobuhvatnoj zaštiti Jadranskog mora, otoka i priobalja. Rad uprave ustrojen je kroz tri odjela, a za obavljanje poslova državne uprave ustrojeno je osam dislociranih područnih jedinica (lučkih kapetanija) te Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje.<sup>11</sup>

Lučke kapetanije predstavljaju područne jedinice ministarstva koje su sastavni dio Uprave za pomorstvo bez pravne osobnosti. Poslovi lučkih kapetanija obuhvaćaju nadzor plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, traganje i spašavanje ljudskih života i imovine na moru, inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe, inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova, te vođenja upisnika brodova, utvrđivanje sposobnosti za plovidbu, baždarenje brodice, upis i brisanje brodice te vođenje očevidnika brodice, izdavanje pomorskih knjižica, utvrđivanje stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima.

---

<sup>8</sup> Prema Zakonu o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i državnih upravnih organizacija, Narodne novine 199/03.

<sup>9</sup> Narodne novine 181/04.

<sup>10</sup> Narodne novine 124/97.

<sup>11</sup> Prema Uredbi o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, Narodne novine 24/04 s izmjenama 60/04 i 52/05.

Rad lučkih kapetanija odvija se kroz ustrojstvene jedinice (odjele) te kroz ispostave<sup>12</sup>. Ispostave se osnivaju u udaljenim područjima kapetanije ili u mjestima od većega gospodarskog i prometnoga značenja, a obavljaju poslove iz djelokruga rada kapetanije.

**Tablica 3.6.1. Ustroj Uprave za sigurnost plovidbe i zaštitu na moru Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka**

<b>Uprava za sigurnost plovidbe i zaštitu mora</b>	
ODJEL inspeksijskih poslova	LUČKE KAPETANIJE Odjel za inspeksijske poslove
ODJEL upravnih i stručno-tehničkih poslova	Odjel za upravljanje i nadzor pomorskoga prometa, poslove traganja i spašavanja Odjel za pravne poslove Odjel za upravne poslove
ODJEL upravljanja pomorskim prometom i poslovima traganja i spašavanja	

Pored navedene uprave Ministarstva valja istaknuti da čitav niz važnih poslova za sigurnost plovidbe obavlja i druga važna uprava Ministarstva: Uprava pomorskog prometa, pomorskog dobra i luka, posebno njezin Odjel upravnopravnih i međunarodnih poslova, koji brine o provedbi međunarodnih obveza Republike Hrvatske u području pomorstva.

Osim kroz navedeni ustroj Ministarstva, o sigurnosti plovidbe brine odnosno usklađuje rad nekoliko organizacija osnovanih radi osiguranja sigurnosti plovidbe, a od interesa za Republiku Hrvatsku.

#### **Hrvatski registar brodova**

Hrvatski registar brodova je javna ustanova čija je osnovna djelatnost društvena skrb u svezi sa zaštitom života i imovine na moru i unutaršnjim plovnim putovima te zaštitom okoliša mora i unutarnjih plovnih putova. Prema Zakonu o Hrvatskom registru brodova<sup>13</sup> to je ustanova koja obavlja poslove od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku. Registar ima sjedište u Splitu. Poslovi koje obavlja Registar su sljedeći:

- utvrđivanje sposobnosti za plovidbu i obavljanje baždarenja brodova i određenih vrsta brodica,
- utvrđivanje sposobnosti za uporabu i obavljanje baždarenja plutajućih objekata,
- utvrđivanje sigurnosti kontejnera,
- utvrđivanje podobnosti ustrojstva brodara glede sigurnog rada i zaštite okoliša tijekom korištenja brodova,
- sudjelovanje u istraživanju uzroka nezgoda brodova.

Navedena poslove Registar obavlja donošenjem tehničkih pravila za plovila, obavljanjem tehničkog nadzora i baždarenja u skladu s tehničkim pravilima te izdavanjem isprava, knjiga i izvješća na osnovi obavljenog tehničkog nadzora ili baždarenja.

<sup>12</sup> Postoji 8 kapetanija i 76 ispostava. Ustrojene su LK Pula (10 ispostava), LK Rijeka (18 ispostava), LK Senj (5 ispostava), LK Zadar (12 ispostava), LK Šibenik (7 ispostava), LK Split (14 ispostava), LK Ploče (1 ispostava) te LK Dubrovnik (9 ispostava).

<sup>13</sup> Narodne novine 81/96.

### **Hrvatski hidrografski institut**

Hrvatski hidrografski institut je javna ustanova za obavljanje hidrografske djelatnosti. Obavljanje hidrografske djelatnosti propisano je Zakonom o obavljanju hidrografske djelatnosti<sup>14</sup> kojim su propisane i osnovni poslovi Instituta. Prema ovom Zakonu osnovni poslovi obuhvaćaju:

- hidrografsku izmjeru mora,
- hidrografsko-navigacijsko osiguranje plovidbe morem za brodove i brodice,
- službu navigacijskih obavijesti (radiooglasa),
- održavanje u ispravnom stanju službenih pomorskih navigacijskih karata i priručnika, te objavljivanje izmjena i dopuna tih podataka u "Oglasu za pomorce",
- obavljanje poslova Nacionalnog usklađivača u prikupljanju, obradi i prosljeđivanju pomorskih sigurnosnih informacija (MSI),
- projektiranje, izradu, izdavanje i održavanje službenih pomorskih navigacijskih karata i priručnika,
- opisivanje i ucrtavanje geodetski određene granice suvereniteta Republike Hrvatske na moru, uvažavajući druge propise kojima se regulira državna granica,
- održavanje i praćenje baze službenih podataka o moru iz područja: navigacije, hidrografije (objekti na moru i podmorju), kartografije, geologije, geofizike i oceanologije (kolebanje razine mora, valovi, morske struje, termohalinska, hidroakustička i optička svojstva mora, hidrometeorologija i sl.), te ustrojavanje i vođenje pomorskog katastra,
- predstavljanje Republike Hrvatske u IHO-u (Međunarodnoj hidrografskoj organizaciji) i drugim međunarodnim organizacijama.

### **Plovput, Split**

Plovput, Split je trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću, osnovano u skladu sa Zakonom o Plovputu, Split<sup>15</sup>, za održavanje pomorskih plovnih putova i radijske službe. Djelatnost društva je obavljanje stručno-tehničkih poslova:

- održavanja i uređenja plovnih putova u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske,
- postavljanja objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putovima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske i osiguravanje njihovoga pravilnog rada,
- obavljanje poslova radijske službe na pomorskim plovnim putovima Republike Hrvatske,
- obavljanje istraživanja i projektiranja za navedene poslove.

## **3.6.2. Funkcionalna raččlamba sustava sigurnosti plovidbe na moru**

Temeljni zakon kojim je uređena sigurnost plovidbe u vodama Republike Hrvatske je Pomorski zakonik<sup>16</sup>. Tim su zakonom propisani uvjeti koje moraju ispunjavati plovni putovi u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske, luke, pomorski objekti hrvatske državne pripadnosti i plovni objekti koji plove unutarnjim

<sup>14</sup> Narodne novine 68/98 s izmjenom 163/03.

<sup>15</sup> Narodne novine 37/97.

<sup>16</sup> Narodne novine 181/04.

morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske, posada na pomorskim objektima, plovidba i peljarenje na moru te nadzor nad provođenjem navedenih odredaba.

Ovaj zakon navodi i temeljna određenja pojedinih pojmova između kojih se za potrebe ovog rada svojom važnošću ističu:

- 1) *plovni objekt* jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodica,
- 2) *brod, osim ratnog broda*, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački,
- 3) *brodica* jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW. Pojam brodica ne obuhvaća: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline, daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima,
- 4) *jahta* jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika,
- 5) *strana jahta* jest plovni objekt za sport i razonodu koji ima stranu državnu pripadnost i koji se takvim smatra prema propisima države čiju državnu pripadnost ima,
- 6) *međunarodno putovanje* jest putovanje brodom, jahtom ili brodicom prema plovidbenom planu iz bilo koje hrvatske luke u stranu luku ili obratno,
- 7) *luka* jest morska luka, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi,
- 8) *luka otvorena za međunarodni promet* jest luka slobodna za pristup plovnih objekata svih zastava,
- 9) *sidrište luke* je uređeni i obilježeni dio mora namijenjen i sidrenju brodova.

Temeljne zadaće koje su uključene u sustav sigurnosti plovidbe mogu se uvjetno podijeliti na:

- inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe,
- utvrđivanje sposobnosti brodova, brodica i jahti za plovidbu,
- traganje i spašavanje,
- zaštita morskog okoliša,
- obrazovanje i izobrazba pomoraca.

### **Inspekcijski nadzor**

Provedba inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe utvrđena je Pravilnikom o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe<sup>17</sup>.

<sup>17</sup>

Narodne novine 127/05.

Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe obuhvaća:

nadzor nad pomorskim objektima (plovni objekti, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti), uključujući primjenu ostalih zakona i pravila kojim se uređuje plovidba brodova i brodica,  
nadzor nad zaštitom mora od onečišćenja s pomorskih objekata,  
nadzor nad lukama i provedbom odredaba kojima se utvrđuje red u lukama,  
nadzor nad održavanjem i obilježavanjem plovnih putova u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima,  
nadzor nad obalnim radijskim postajama i radijskom službom,  
nadzor plovidbe i peljarenja,  
nadzor nad prijevozom osoba i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine,  
nadzor nad obavljanjem meteorološke službe na brodovima koja služi sigurnosti plovidbe,  
nadzor nad uvjetima života i rada pomoraca na brodovima,  
nadzor nad gradnjom na pomorskom dobru,  
nadzor nad ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima na redovnim linijama.

Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe u nadležnosti je inspektora lučkih kapetanija.

#### **Utvrđivanje sposobnosti brodova, brodica i jahti za plovidbu**

Obavljanje poslova utvrđivanja sposobnosti plovnih objekata za plovidbu ovisi o vrsti plovnog objekta.

Pri utvrđivanju sposobnosti brodova i jahti za plovidbu pregled obavlja Hrvatski registar brodova, pri čemu Registar obavlja tehnički pregled prema pravilima te izdaje brodske svjedodžbe a lučka kapetanija obavlja inspeksijske i upravne poslove.

Način utvrđivanja sposobnosti brodica za gospodarske svrhe za plovidbu identičan je kao i za brodove i jahte, dok je kod brodica za osobne potrebe cjelokupni postupak utvrđivanja sposobnosti plovidbe u nadležnosti lučke kapetanije.

Za potrebe ove studije od veće je važnosti utvrđivanje sposobnosti plovidbe jahti i brodica jer većina plovnih objekata nautičkog turizma uključuje jahte i brodice.

#### **Traganje i spašavanje na moru**

Traganje i spašavanje na moru organizirano je kroz službu uspostavljenu unutar Ministarstva koja je odgovorna za uspostavljenje i provedbu traganja i spašavanja na moru. Prema Nacionalnom planu traganja i spašavanja ljudskih života na moru<sup>18</sup> osnovna ustrojbeno jedinica službe traganja i spašavanja je Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru osnovana pri Lučkoj kapetaniji Rijeka. Podsredišnjicama traganja i spašavanja smatraju se sve druge kapetanije. U sustav traganja i spašavanja uključene su i sve ispostave lučkih kapetanija (u svojstvu obalnih promatračkih stanica) te sve pomorske i zrakoplovne jedinice traganja i spašavanja.

<sup>18</sup>

Narodne novine 164/98.

### **Zaštita morskog okoliša**

Zaštita morskog okoliša obuhvaća sve mjere i postupke kojima se sprečava onečišćenje mora s brodova, jahti i brodica. Mjere i postupci mogu se podijeliti na preventivne i korektivne.

Preventivne mjere uključuju sve mjere sukladno propisima kojima se uređuje sigurnost plovidbe brodova, brodica i jahti, uključujući utvrđivanje sposobnosti za plovidbu, kao i uvjete koje moraju ispunjavati luke nautičkog turizma glede sprečavanja onečišćenja morskog okoliša.

Korektivne mjere prvenstveno obuhvaćaju postupke umanjavanja štete zbog nastalog onečišćenja. Temeljni propis kojim se uređuje način provođenja korektivnih mjera je Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja u Republici Hrvatskoj<sup>19</sup> kojim se utvrđuju mjere smanjenja šteta u okolišu kod iznenadnog onečišćenja većih razmjera mora, subjekti koji su dužni provoditi mjere i njihova ovlaštenja, te način provođenja mjera.<sup>20</sup>

### **Obrazovanje i izobrazba pomoraca**

Obrazovanje pomoraca, zbog dobro poznate činjenice da su greške ljudi uzrokom 80 % svih pomorskih nezgoda, predstavlja jedan od najvažnijih dijelova sustava sigurnosti plovidbe.

Obrazovanje<sup>21</sup> pomoraca obavlja se u srednjoškolskim i visokoškolskim ustanovama, a izobrazbu<sup>22</sup> obavljaju ovlaštena učilišta odnosno ustanove izvan svog redovitog programa.<sup>23</sup> Obično je pomorsko obrazovanje potrebno je za stjecanje zvanja časnika na brodovima većim od 500 BT, a osposobljavanje časnika na manjim brodovima, te članova posade brodova, jahti i brodica obavlja se izobrazbom.

Izobrazba osoba koje upravljaju jahtama i brodicama propisana je Pravilnikom o brodicama i jahtama.<sup>24</sup> Sukladno Pravilniku, osobe koje upravljaju brodicama ili zapovijedaju jahtama moraju biti osposobljene, i to kao voditelj brodice kategorije A, B ili C (ovisno o kategoriji plovidbe brodice) ili kao zapovjednik jahte kategorije A (jahta do 100 BT) ili B (jahta do 500 BT). Tim je Pravilnikom određen i najmanji broj članova posade brodica i jahti.

---

<sup>19</sup> Narodne novine 08/97.

<sup>20</sup> Sa stajališta ove studije valja naglasiti da su u cilju sprečavanja onečišćenja morskog okoliša marine dužne posjedovati plan za postupanje za slučaj požara te plan postupanja za slučaj iznenadnog onečišćenja kao i sredstva za čišćenje te odgovarajuću opremu za prihvat otpadnih tvari. Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine 142/99 s izmjenama 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04.

<sup>21</sup> Obrazovanje znači stjecanje znanja i vještina u sklopu redovnog školovanja u javnim obrazovnim ustanovama.

<sup>22</sup> Izobrazba znači stjecanje znanja i vještina putem uvježbavanja i svladavanja stručnih programa posebne namjene sukladno Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca.

<sup>23</sup> Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, Narodne novine 91/05.

<sup>24</sup> Narodne novine 27/05.



### 3.6.3. Maritimna obilježja plovila nautičkog turizma

U nautičkom turizmu pojavljuju se brojna plovila različitih svojstava i namjena. S obzirom na cilj ove studije, radi daljnje raščlambe svojstava, potreba i mogućih mjera unapređenja nužno je objediniti pojedine vrste plovila u karakteristične skupine.

Temeljni pojmovi koji se odnose na plovila nautičkog turizma određeni su ponajprije u Pomorskom zakoniku. Njime su uređeni odnosi koji se primjenjuju na sve plovne objekte koji se nalaze ili plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske. Pritom, ako navedenim zakonikom nije drukčije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte. No pored temeljne podjele navedene u tom zakoniku, u odnosnim domaćim pravnim izvorima nalaze se i druge podjele među kojima valja istaknuti:

Prema «Naredbi o visini naknade za upis broda, jahte i brodice u upisnik brodova, odnosno jahti i očevidnik brodica»<sup>25</sup> visina naknade određuje se prema BT (bruto tonaži) broda, duljini trupa jahte, odnosno duljini trupa brodice; u navedenoj Naredbi brodice se dijele na brodice do 7 m duljine i brodice preko 7 m duljine dok se jahte dijele na jahte od 12 do 15 m duljine i jahte preko 15 m duljine.

Prema «Naredbi o visini naknade za privremeno obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti i brodica»<sup>26</sup> naknada se određuje ovisno o duljini jahte ili brodice; prema navedenoj Naredbi plovila se dijele na tri kategorije: plovila I. kategorije su plovila do 10 m duljine, plovila II. kategorije su plovila od 10 do 15 m duljine, a plovila III. kategorije su plovila preko 15 m duljine.

Prema «Naredbi o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice»<sup>27</sup> naknada se određuje prema duljini jahte ili brodice. Brodice su podijeljene od 2,5 m duljine s porivnim uređajem snage preko 5 kW pa do brodica duljine 12 m u 10 grupa. Jahte su podijeljene u 4 grupe i to jahte od 12 do 15 m duljine, od 15 do 20 m duljine, od 20 do 30 m duljine i preko 30 m duljine.

Važna podjela učinjena je neizravno i u temeljnom propisu odnosno u «Pravilniku o brodicama i jahtama». Ovaj pravilnik primjenjuje se na jahte upisane u hrvatski upisnik jahti i brodice upisane u hrvatske očevidnike brodica, te na sve brodice i jahte koje plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske kada je to izričito propisano odredbama navedenog pravilnika. Ove podjele temelje se na tehnološkim obilježjima i utvrđene su u dijelu definicija gdje je određeno sljedeće:

*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 šljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti;

*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;

*rekreacijsko plovilo* jest plovilo bilo koje vrste namijenjeno za sport i razonodu duljine trupa od 2,5 do 24 metra mjerenoj prema usuglašenoj normi, neovisno o vrsti pogona;

<sup>25</sup> Narodne novine 2/05.

<sup>26</sup> Narodne novine 2/05.

<sup>27</sup> Narodne novine 2/05.

*gliser* jest brodica ili jahta koja pomoću mehaničkog porivnog uređaja klizi po površini mora.

U nastavku će se plovila nautičkog turizma promatrati ponajprije s maritimno-tehnološkog stajališta. U tom smislu prirodna podjela bila bi podjela na plovila duljine do 8 metara te na plovila čije je duljina veća od 8 metara.

### **Plovila do 8 metara duljine**

U ovoj skupini plovila maritima svojstva značajno se razlikuju ovisno o najvećoj brzini koju brodica može postići odnosno o načinu stvaranja uzgona u plovidbi tom brzinom. U tom pogledu valja razlikovati brodice i brze brodice.

### **Brodice do 8 metara duljine**

Brodice duljine do 8 m izgrađene su od drva, stakloplastike, gume (brodice na napuhavanje) te rjeđe od aluminijske i željezne. Uobičajeno za pogon koriste motore manjih snaga (do 15 kW, izvanbrodske i unutarnje), a mogu se pokretati i upotrebom vesala. Brzine su im male, rijetko preko 7-8 čvorova, a pri manevriranju koriste motor koji radi najmanjom snagom ili pristaju samo upotrebom vesala.

Navedene brodice u vlasništvu mjesnog stanovništva koriste se najčešće za jednodnevnu plovidbu na malim udaljenostima od obale i pri povoljnim vremenskim uvjetima. Ove se brodice u pravilu ne udaljavaju od mjesta stalnog veza. Koriste se u rekreativne, sportske i gospodarske svrhe (ribolov, prijevoz putnika, ronjara i sl.). Najčešće su privezane u lučicama, a manji je broj usidren u prirodno zaštićenim uvalama. U zimskim mjesecima brodice koje su privezane u manje zaštićenim lukama ili uvalama obično se izvlače na kopno kako bi izbjegle oštećenja ili potapanje uzrokovano nevremenom.

Uobičajeno se za vez plovila po krmi koristi oprema za privez (najčešće kombinacija lanca i konopa) koja je spojena u moru na sidro, sidreni blok, teški lanac ili na suprotnu obalu. Po pramcu je plovilo privezano konopom na privezne prstene ili bitve. Brodice usidrene u sredini lučice ili prirodno zaštićenim uvalama najčešće su privezane samo jednim krajem plovila i to najčešće na sidro ili sidreni blok.

Valja naglasiti da način priveza i rasporeda brodice u lučicama najčešće ne zadovoljava u potpunosti standardne zahtjeve sigurnosti za privez i boravak plovila što je posljedica nedovoljnog broja raspoloživih vezova, naročito u ljetnom razdoblju.

Te su brodice podložne su nezgodama na mjestu priveza, prilikom manevriranja u lučici ili pri plovidbi. Na mjestu priveza do nezgode dolazi najčešće kada je brodica privezana u luci ili dijelu luke koji nisu dovoljno zaštićeni od vjetrova i valova. Zbog toga dolazi do udaranja brodice u druga plovila pri čemu nerijetko nastaju oštećenja oplata. Oštećenja trupa brodice mogu nastati i u slučaju kada zbog utjecaja vjetrova i valova dođe do pucanja priveznih konopa te se brodica slobodno kreće udarajući u ostala plovila ili obalu. U tom slučaju kao i slučaju izloženosti većim valovima može doći i do potapanja brodice.

Sve prije navedene nezgode mogu se izbjeći zaštitom mjesta priveza zaštitnim građevinama (lukobrani, nasipi, kameni blokovi za razbijanje valova itd.) kako bi utjecaj vanjskih sila bio u dozvoljenim granicama.

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.

Najčešće nezgode u plovidbi su kvar pogonskog stroja, nasukanje kao posljedica nevremena te sudar. Do kvara stroja dolazi i kod brodica s unutarnjim motorima i kod brodica s izvanbrodskim motorima. Ako do kvara stroja dođe pri povoljnim vremenskim uvjetima, moguće je tegljenje brodice od strane drugih plovila u blizini ili obavještavanje nadležne službe te naknadno spašavanje brodice. Ako je do kvara stroja došlo pri nepovoljnim vremenskim uvjetima (jak vjetar, valovi, struja), a plovilo je blizu obale, vrlo je vjerojatno nasukanje plovila na obalu. U tim slučajevima, ovisno o vrsti obale, može doći i do jačeg oštećenja brodice ili do njenog potpunog gubitka.

Do sudara može doći između dviju brodica koje plove manjim brzinama (što je u praksi rjeđe) i pri tome neće doći do znatnog oštećenja brodice. Brodice će nakon sudara najčešće moći nastaviti plovidbu prema mjestu priveza. Češće dolazi do sudara između brodice i brze brodice (glisera). U tom slučaju moguće su povrede ili čak i gubitak života ljudi, te znatna oštećenja brodice.

### **Brze brodice (gliseri) do 8 m duljine**

Brze brodice duljine do 8 m najčešće su izgrađene od pojačane stakloplastike (GRP) ili gume (brodice na napuhavanje, popularno nazvani «gumenjaci»). Posljedica toga je njihova mala masa i visoka podložnost utjecaju sile vjetra. Novije brodice na napuhavanje najčešće imaju dno napravljeno od stakloplastike «V» oblika, a bočno se nastavljaju okrugle zračne komore. Kod ove grupe plovila nepovoljan je omjer između njihove nadvodne površine izložene vjetru i podvodne površine. Naime, gaz podvodnog dijela trupa ovih plovila je vrlo mali (od 0,2 m do 0,5 m) što im omogućava lagani prilaz neuređenim obalama no istodobno, zato što najčešće nemaju kobilice, otežano održavaju smjer plovidbe.

Kao pogonsko sredstvo ova plovila koriste izvanbrodske motore pričvršćene na krmenom zrcalu plovila ili ugrađene motore na krmi plovila. Kada je motor ugrađen, tada plovilo ima tzv. «Z» pogon. Obje vrste pogona protežu se ispod dna trupa do najviše 0,5 m povećavajući na taj način najveći gaz plovila. Zbog navedenog, ova su plovila izložena mogućim oštećenjima poriva. Kod ovih plovila ugrađuju se strojevi koji u pravilu omogućuju hidrodinamički uzgon i glisiranje plovila. Snage strojeva kreću se od približno 25 kW do 150 kW pa su uobičajene brzine od približno 12 do 35 čvorova.<sup>28</sup>

Opisana grupa plovila najčešće se koristi za jednodnevnu plovidbu i pri povoljnim vremenskim uvjetima. Iako im vlastita brzina to omogućava, ova plovila najčešće se ne udaljavaju više od 20-ak nautičkih milja od mjesta priveza. Ove se brodice najčešće

---

<sup>28</sup> Prema «Pravilniku o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luka» zabranjeno je glisirati na udaljenosti manjoj od 300 m od obale što se svakako odnosi na ovu grupu plovila.

upotrebljavaju za odlazak do obližnje uvale ili plaže. Nerijetko se koriste i za razne vrste razonode kao što su skijanje na vodi, sportski ribolov i sl.

Najveći broj ovih plovila nema stalni vez u nekoj lučici ili marini. To su plovila koja vlasnici dovoze cestovnim prometnicama ili ih preko zime ostavljaju u suhim marinama koje brinu o njihovom skladištenju.

Ova su plovila najčešće privezana u lučicama turističkog mjesta ili na organiziranom sidrištu gdje vlasnik plovila ljetuje, a nerijetko se privezuju i na improviziranom vezu postavljenom od vlasnika ili korisnika plovila. Samo manji broj ovih plovila koristi vez u marinama. Sam način priveza plovila sličan je već opisanom načinu priveza plovila mjesnog stanovništva.

Kako se u pravilu ova grupa plovila privezuje gdje se privezuju i brodice mjesnog stanovništva (osim organiziranih sidrišta) vrijedi isti zaključak: način priveza i rasporeda plovila u lučicama najčešće ne zadovoljava uobičajene zahtjeve sigurnosti priveza i boravka plovila, što je najčešće posljedica nedovoljnog broja raspoloživih vezova.

Nezgode brzih brodica jednako su izvjesne na mjestu priveza, prilikom manevriranja u lučici ili pri plovidbi, kako je već opisano za brodice mjesnog stanovništva. Osim toga, kako u znatnom broju slučajeva koriste neprimjerenu priveznu opremu, nerijetko dolazi do popuštanja priveza što za posljedicu ima nasukanje plovila, oštećenje trupa plovila ili oštećenje vijka.

Nezgode prilikom manevriranja ovih plovila ne razlikuju se od nezgoda kojima su izložene brodice mjesnog stanovništva. Pritom, ponajprije zbog nedovoljnog znanja i neiskustva osobe koja upravlja brzom brodicom, izdanak «Z» pogona (koji znatno strši izvan trupa) nerijetko prouzrokuje zaplitanje vijka o privezne konope ostalih plovila.

Valja istaknuti da, zbog toga što većinom koriste benzinske motore, postoji povećana opasnost od požara. Tome su naročito izložene manje brodice i to stoga što su motori smješteni u skućene prostore kako bi korisnog prostora bilo što više. U takvim slučajevima pravodobno gašenje požara je razmjerno rijetko pa je gubitak brodice gotovo pravilo. Požar na ovakvim brodicama može biti izrazito opasan ako do njega dođe dok je brodica na benzinskoj postaji.

Tijekom plovidbe do nezgoda dolazi ponajprije zbog nepažnje, a vjerojatnost nastupa kao i posljedice povećane su zbog velike brzine ovih brodica u plovidbi – veća brzina plovidbe skraćuje vrijeme za procjenu opasnosti od nezgode. U pogledu područja plovidbe nezgode se nerijetko događaju zbog nepridržavanja obveze plovidbe glisiranjem na udaljenosti većoj od 300 m od obale. U tom slučaju osnovni uzrok nezgode jest neprilično motrenje te plovidba brzinom znatno većom od «sigurnosne brzine».

### Plovila dulja od 8 metara

S gledišta maritimnih obilježja, bitno se razlikuju plovila koja se pokreću na motorni pogon od onih koja se mogu pokretati i silom vjetra (jedrilice).

**Tablica 3.6.2. Uobičajene 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

**Tablica 3.6.3. Uobičajene veličine jedrilica**

Duljina plovila (m)	Širina plovila (m)	Gaz (m)
8 - 10	3,0	1,5
10 - 12	3,4	1,8
12 - 15	3,9	2,0
15 - 20	5,0	3,0
20 - 30	6,8	3,3

Podrobnija podjela navedenih plovila s obzirom na njihova maritimna obilježja bila bi sljedeća:

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

### Brze brodice do 15 m duljine

Brze brodice duljine do 15 m najčešće su izgrađene od pojačane stakloplastike (GRP), male mase te podložne većem utjecaju sile vjetra. Omjer njihove nadvodne i podvodne površine je razmjerno velik. Gaz na krmi je do 0,75 m i prema pramcu se smanjuje na takozvani "V" oblik trupa bez kobilice.

Najčešće imaju "Z" pogon (jedan ili dva porivnika) koji se proteže od dna trupa približno još 0,5 m povećavajući na taj način najveći gaz brodice. S druge strane, nadvodni dio brodice je visok (2 - 3 metra) jer unutarnji zatvoreni prostor omogućava višednevni boravak. Nerijetko su takve brodice i jahte opremljene pramčanim porivnikom radi

lakšeg manevriranja, ali je njegov utjecaj najčešće skroman. Zbog toga su ove brodice vrlo zahtjevne za manevriranje.

Na ova plovila ugrađuju se vrlo jaki pogonski strojevi (100 kW do 400 kW) koji i pri niskom broju okretaja razvijaju znatnu brzinu. Zbog toga tijekom manevriranja zapovjednik mora povremeno zaustavljati strojeve. Posljedica toga je smanjena mogućnost kormilarenja čim se vijak prestane okretati pa plovilo postaje vrlo podložan utjecaju sile vjetra. Brzine koje razvijaju ova plovila kreću se od približno 15 do 35 čvorova.

Opisana grupa plovila najčešće se koristi za višednevnu plovidbu. Ova grupa plovila s obzirom na svoju veličinu (naročito ona dulja od 12 m) mogu ploviti i pri nepovoljnijim vremenskim uvjetima. Vlasnici ovih plovila najčešće borave na plovilu, te rjeđe koriste smještaj na kopnu.

Znatan broj ovih plovila koristi stalni vez u hrvatskim marinama, a manji dio ima stalni vez u marinama izvan Hrvatske, te ljeti dolazi na hrvatsku obalu morskim putem. Tijekom boravka zadržavaju se preko dana po privlačnim prirodnim uvalama, a u večernjim satima borave u marinama ili lučicama. Isti način plovidbe koriste i plovila koja ljeti dolaze na našu obalu morskim putem. Sva navedena plovila dok se koriste na višednevnoj plovidbi smatraju se tzv. tranzitnim plovilima u lukama u kojima pristaju.

Privez je najčešće na organiziranim privezištima kao što su marine ili privezišta, a ponegdje i na organiziranim sidrištima. Način priveza sličan je kao i kod već opisanih grupa plovila, najčešće krmom prema obali a pramcem prema odobalnim priveznim sredstvima. Ova plovila, iako su opremljena i za duži boravak izvan luke, najčešće se preko noći vezuju u luci radi nadopune plovila vodom, gorivom, hranom, ali i radi zabave na kopnu u mjestu pristajanja. Zbog nedovoljnog broja raspoloživih vezova, dio noći usidreni su u nekoj od prirodno zaštićenih uvala.

U pogledu sigurnosti plovidbe, za brza plovila do 15 m duljine vrijedi u načelu sve što je navedeno i za brza plovila do 8 m duljine, s time što je i za manevriranje i za privez potreban znatno veći manevarski prostor. Plovila do 15 m duljine su plovila kojima najčešće upravlja osoba koja je vlasnik plovila, osoba koja je plovilo iznajmila, a rjeđe njome upravlja uposleni član posade («skiper»). Valja primijetiti da ova plovila razmjerno rijetko doživljavaju nezgode u plovidbi i to ponajprije stoga što se zbog veličine rjeđe približavaju obali.

Požari i eksplozija kod ove skupine plovila znatno su rjeđi i to stoga što se u većem omjeru koriste dizel-motori koji su u tom pogledu znatno sigurniji.

Tijekom priveza, najčešće zbog nedovoljnog znanja i vještina osoba koje upravljaju plovilom te vanjskih uvjeta, često dolazi do udara plovila u obalu, druga plovila ili do zaplitanja porivnika u privezne konope. Navedene nezgode uvelike se mogu smanjiti ako u luci postoji služba koja pomaže prilikom priveza plovila, preporučeno i uz korištenje manje radne brodice.

### **Brodovi za razonodu (velike jahte) od 15 – 30 m duljine**

Brodovi za razonodu (u daljnjem tekstu velike jahte) su brodovi od 15 – 30 m duljine ili čak i veći. Velike jahte po svojim su obilježjima negdje između već opisanih plovila i

trgovačkih brodova.<sup>29</sup> Za pokretanje se u pravilu koristi brodski vijak, a ponekad i mlazni pogon. Velike jahte u pravilu imaju dva vijka koji su postavljeni ispod trupa broda na skrokovima tako da povećavaju gaz broda. Zbog toga nisu rijetka veća oštećenja vijaka i osovina u slučaju dodira dna.

I kod ovih plovila je manevriranje otežano zbog nepovoljnog odnosa snage strojeva i deplasmana broda. Naime, na takve brodove ugrađuju se vrlo jaki pogonski strojevi (750 kW do 2000 kW) koji i pri minimalnom broju okretaja razvijaju brzinu preko 6 čvorova. Kako manevarska brzina mora biti mala, zapovjednik nužno mora povremeno zaustavljati strojeve. Zbog oblika trupa i gaza broda, čim se vijak više ne okreće mogućnost kormilarenja i održavanja smjera kretanja je gotovo zanemariva pa brod postaje izrazito podložan utjecaju sile vjetra.

Brzine koje razvijaju ova plovila kreću se od približno 15 do 35 čvorova. Velike jahte koriste se u pravilu za višednevnu plovidbu i s obzirom na svoju veličinu mogu ploviti i pri nepovoljnim vremenskim uvjetima.

Ovih brodova ima razmjerno malo. Kako je većina marina i lučica 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. Velike jahte također se smatraju tranzitnim plovilima u lukama u kojima pristaju.

**Slika 3.6.1. Velika jahta**



<sup>29</sup> Valja primijetiti da se značajan broj ovih brodova ne uklapa u pojam „jahte“ kako je određen u Pomorskom zakoniku jer su ovlaštene prevoziti više od 12 putnika. U tom se slučaju smatraju trgovačkim (putničkim) brodovima pa se kao takvi prihvaćaju u lukama otvorenim za javni promet. Posljedica toga je da se nerijetko ne ubrajaju u plovila nautičkog turizma te se ne bilježe na odgovarajući način u statističkim podacima.

Velike jahte borave u lukama radi nadopune gorivom, vodom i hranom te radi razgledanja povijesnih i prirodnih znamenitosti ili zabave. Kako na velikim jahtama često borave poznate osobe, ova plovila često sidre ispred luke, a putnici se na kopno prevoze manjim plovilima koja pripadaju samom brodu. Kako zbog svoje duljine (naročito jahte dulje od 25 m) najčešće ne mogu pristajati u marinama, ova plovila se tijekom krstarenja privezuju u većim lukama. Način priveza može biti bočno na obalu ili češće u četverovez pri čemu se za privez po krmu koriste brodski konopi, a po pramcu se obara jedno ili dva sidra.

Broj nezgoda velikih jahti znatno je manji u odnosu na nezgode prethodnih skupina. Razlog tome je što su bolje opremljene, bolje se održavaju, te što njima u pravilu upravljaju osposobljene i iskusne osobe a ne njihovi vlasnici ili korisnici. Inače, nezgode koje se događaju ovim vrstama plovila ne razlikuju se previše od nezgoda manjih trgovačkih brodova.

### **Jedrilice do 15 m duljine**

Za jedrilice duljine 6 do 15 m vrijedi načelno sve što je navedeno i za brze brodice do 15 m duljine, osim u dijelu koji se odnosi na manevarska obilježja.

Ove jedrilice znatno su manje podložne djelovanju vjetra prilikom manevriranja od prije navedenih vrsta brodice i brodova. To su vrlo stabilna plovila, finih podvodnih linija, velikog gaza i manje nadvodne površine. Ova plovila vrlo dobro održavaju smjer zbog njihove podvodne linije i velikog lista kormila koji omogućava relativno mali krug okreta u odnosu na duljinu. Ova plovila najčešće imaju jedan vijak što otežava uobičajeni način priveza zbog izboja vijka pri vožnji krmom. Ponekad se na takva plovila također ugrađuju i pramčani porivnici koji donekle olakšavaju manevriranje. Kako se plovila najčešće privezuju krmom prema obali znatnu opasnost predstavlja mogućnost udara dubokim listom kormila o dno, obalu ili u lance za sidrenje pontona ili zaplitanje u privezne konope susjednih plovila.

U ova plovila postavljaju se najčešće pogonski strojevi od 7 kW do 60 kW. Brzine koje ova plovila postižu koristeći pogonski stroj kreću se do 10-ak čv.

Nezgode kojima su podložne jedrilice navedene duljine najčešće uključuju nasukanje te znatno rjeđe sudare, ponajprije zbog znatno manje brzine kojom plove. Dodatna pogodnost ovih plovila je što u slučaju kvara pogonskog stroja mogu koristiti i jedra (ili obrnuto u slučaju pucanja jarbola ili paranja jedara uzrokovanog silama vjetra). Stoga su i manje podložna nepovoljnom utjecaju manjih nevremena. Požari i eksplozije su vrlo rijetke nezgode na ovoj vrsti plovila. Najveći broj nezgoda ovih plovila posljedica je neznanja odnosno neiskustva njihovih vođa.

### **Jedrilice dulje od 15 m**

Za jedrilice dulje od 15 m vrijedi načelno sve ono što vrijedi za jedrilice kraće od 15 m opisano u prethodnom odjeljku. Pritom valja naglasiti da takvih plovila ima malo, posebno na stalnom vezu u hrvatskim marinama.



Temeljna razlika u odnosu na prethodnu skupinu je što jedrenje odnosno manevriranje plovilima ove skupine zahtijeva visoku razinu stručnosti, vještine i iskustva. Njima kao i velikim jahtama u pravilu upravljaju osposobljene i iskusne osobe pa su onda i pomorske nezgode vrlo rijetke.

### 3.6.4. Navigacijska obilježja nautičkog turizma na Jadranu

Obala hrvatskog dijela jadranskog mora spada u najrazvedenije obale na Sredozemlju. S mnogo otoka, otočića, hridi, uvala, zaljeva, morskih tjesnaca predstavlja poznato turističko odredište no i zahtjevno navigacijsko područje, posebno u slučaju nepovoljnih vremenskih uvjeta.

#### Prevladavajuća meteorološka i oceanološka obilježja

Plovidba Jadranskim morem plovilima nautičkog turizma može se, sa stajališta utjecaja vremenskih prilika na sigurnost plovidbe, podijeliti u dva različita područja:

plovidba otvorenim morem te plovidba uzobalnim područjem.

Ova dva područja različita su u pogledu utjecaja vremenskih prilika na plovidbu i načina postupanja u slučaju prijetnje sigurnosti plovila. Ovisno o veličini plovila, vjetar, valovi i drugi meteorološki i oceanološki čimbenici imat će različit utjecaj na plovidbu odnosno izbor smjera i brzine plovidbe ovih plovila.

Prevladavajući vjetrovi na Jadranu su bura, jugo te zapadni vjetrovi. Glede smjera vjetra, na sjevernom Jadranu prevladava bura, dok na srednjem i južnom veću učestalost ima jugo. Prema godišnjoj raspodjeli po jačini i smjeru vjetra na Jadranu vidljivo je da vjetrova sa ili preko 4 Bf ima 58,7 % dok vjetrova od 6 Bf ili više ima 16,4 %, pri čemu su najučestaliji vjetrovi iz SE, a potom NE kvadranta.

Tablica 1.6.4. Godišnja raspodjela (%) po jačini i smjeru vjetra na Jadranu

Bf	1	2	3	4	5	6	7	8	> 9	Σ
N	1.3	1.4	2.4	4.1	1.4	0.3	0.5	0.2	0.0	11.6
NE	0.5	0.5	1.7	1.5	3.4	2.2	1.4	0.2	0.0	11.4
E	0.6	0.6	1.7	2.6	1.4	0.7	0.5	0.0	0.0	8.1
SE	0.4	0.5	1.2	2.4	2.9	3.6	1.7	1.0	0.0	13.7
S	1.3	1.4	2.2	2.6	3.4	1.2	0.3	0.2	0.0	12.6
SW	1.8	1.8	1.5	1.4	0.9	0.3	0.3	0.0	0.0	8.0
W	1.8	1.8	2.2	2.9	0.7	0.3	0.2	0.0	0.0	10.4
NW	2.5	2.6	8.0	6.2	3.9	0.7	0.3	0.0	0.0	24.2
Σ	10.2	10.6	20.9	23.7	18.0	9.3	5.2	1.6	0.3	100

Bura, kao dominantni vjetar, zato što puše s kopna, ima razmjerno kratko privjetrište te ne stvara veće valove uz obalu kopna. Nasuprot tome, jugo koje na Jadranu uglavnom puše iz smjerova ESE do S, zbog izuzetno dugog privjetrišta, naročito iz smjera SE, može stvoriti vrlo velike valove.<sup>30</sup> Značajan vjetar je također lebić koji općenito puše iz smjera

<sup>30</sup> Valovi u zaštićenom dijelu Jadrana (između kopna i vanjskog otočnog ruba) rijetko, čak i za najjačih nevremena, prelaze visinu od 3,5 m. Nasuprot tome, na otvorenom moru, naročito u sjevernom Jadranu, moguće su visine najvećih valova i preko 10 m.

SW, a može biti olujne jačine. Njegova jačina i nastalo valovlje će u pravilu biti veće nego valovlje uzrokovano burom, no manje nego valovlje uzrokovano jugom.

Tijekom ljetnih mjeseci moguće su pojave naglih oluja (nevera). Pored bure, juga i lebića u ljetnom periodu godine pri stabilnim vremenskim prilikama od podneva do navečer čest je i maestral, vjetar koji puše iz smjera mora prema kopnu i koji je slabije jačine. Isto tako, tijekom ljetnih večeri i noću neposredno uz obalu može puhati burin, vrlo slab vjetar s kopna koji nastaje uslijed temperaturnih razlika između kopna i mora.

Na sjevernom Jadranu, tijekom zime mogu se očekivati vjetrovi iz NE kvadranta s vjerojatnošću od približno 40 % dok je tijekom ljetnih mjeseci ova vjerojatnost znatno manja, oko 20 %, uz porast vjerojatnosti vjetrova iz NW i NNW smjera. Južni vjetrovi predstavljaju oko 20 % svih vjetrova.

Na srednjem Jadranu dominantni su vjetrovi iz SE kvadranta i predstavljaju 30 % svih vjetrova na ovom području. Drugi je vjetar po učestalosti vjetar iz NW smjera, maestral, koji puše u oko 17 % vremena. Bura je tek na trećem mjestu po učestalosti i iznosi oko 14 %.

**Tablica 3.6.5. Broj dana u godini s vjetrom jačim od 6 i 8 Bf**

Meteorološka postaja	Srednji broj dana s vjetrom jačim od 6 Bf	Srednji broj dana s vjetrom jačim od 8 Bf
Rovinj	4,4	0,4
Poreč	12,9	1,0
Pula	44,3	11,5
Rijeka	40,5	10,8
Krk	40,8	3,3
Mali Lošinj	13,4	1,0
Rab	63,2	26,6
Senj	143,9	48,8
Zadar	39,1	0,6
Šibenik	123,9	33,3
Komiža	13,0	1,2
Split	106,7	21,9
Kaštel	11,9	0,7
Hvar	28,0	2,4
Makarska	37,4	8,8
Korčula	28,2	6,3
Lastovo	85,3	10,0
Dubrovnik	98,1	23,7

Najučestaliji vjetrovi na južnom Jadranu su oni iz NE kvadranta i predstavljaju oko 35 % svih vjetrova na ovom području. Drugi po učestalosti su vjetrovi iz SE kvadranta, koji pušu u oko 33 % slučajeva.

Najučestalije vrste valova na Jadranskom moru jesu vjetrovni valovi, valovi mrtvog mora i križani valovi. Osnovna karakteristika valovlja na Jadranu je izuzetna ponovljivost, čak 80 % za visinu vala do 1,5 m.

Glavni čimbenici koji određuju veličinu valova na pojedinim područjima Jadrana su reljef obale i razmještaj otočja, duljina privjetrišta te izloženost područja vjetru iz određenog smjera. Na području uz kopno, između kopna i otoka te području ograničenom otočjem, općenito vrijedi da se pri puhanju vjetra jačine 4 Bf mogu razviti valovi visine do 0,8 m, dok će vjetar jačine 6 Bf proizvesti valove do 2 m visine. Na otvorenom moru isti vjetrovi, naročito kroz dulje vrijeme puhanja, mogu proizvesti valove do 1,5 m, odnosno do 2,5 metra visine.

**Tablica 3.6.6. Obilježja valovlja Jadranskog mora**

Jačina vjetra	WMO	H	T	$\lambda$	%
0	0	-	-	-	10
1	1	0,05 - 0,2	1,6	2	24,6
2	2	0,2 - 0,5	2,7	5	
3	3	0,5 - 0,8	3,7	9,5	43,0
4		0,8 - 1,3	4,6	14	
5	4	1,3 - 1,9	5,4	20	17,2
6		1,9 - 2,6	6,2	25	
7	5	2,6 - 3,5	6,9	32	4,2
8		3,5 - 4,0	7,6	39	
9	6	4,0 - 4,6	8,3	46,5	1,0
10		4,6 - 5,9	9,0	55	
11	7	5,9 - 7,3	9,7	66	0,01
12		7,3 - 8,8	10,4	79	

WMO - oznaka za snagu mora prema *World Meteorological Organization*, H - visina vala [m], T - perioda vala [s],  $\lambda$  - duljina vala [m], % - postotak od ukupnog broja valova

Općenito gledajući, utjecaj morskih struja i morskih mijena na Jadranu nije od većeg značenja za sigurnost plovidbe promatranih plovila.

Smanjena vidljivost uslijed magle koja bi mogla imati negativan utjecaj na sigurnost plovidbe može se očekivati 4 do 10 dana godišnje.

Iz priloženih podataka očito je da je Jadransko more za plovila nautičkog turizma razmjerno sigurno u ljetnom razdoblju. Nasuprot tome u zimskom razdoblju prijetnje manjim plovilima koje su posljedica nepovoljnih vremenskih prilika<sup>31</sup> jesu dosta

<sup>31</sup> Nepovoljnim vremenskim prilikama valja smatrati: za manja plovila do 8 m duljine, kada su se valovi razvili preko 0,8 m visine, za srednja plovila duljine do 20-ak metara kada su valovi preko 1,7 m visine, te za veća plovila duljine preko 20 m kada su valovi preko 2,5 m visine.

izražene. U ovom trenutku broj plovila u plovidbi tijekom zimskog razdoblja je zanemarivo mali pa stoga nepovoljne vremenske prilike imaju razmjerno mali utjecaj na opću sigurnost plovidbe.

Po izrazito nepovoljnom utjecaju ističu se rijetke ljetne nevere koje, ponajprije zbog naglog nailaska, zatiču značajan broj nautičara nepripremljenima pa stoga izazivaju brojne pomorske nezgode.

Drugi oblici nepovoljnog vremena, ponajprije smanjena vidljivost, nemaju većeg utjecaja na boravak i plovidbu plovila nautičkog turizma i to ponajprije stoga što takva razdoblja nastupaju u najvećem dijelu tijekom zimskog dijela godine kada se vrlo mali broj plovila nautičkog turizma upućuje na more.

### 3.6.5. Sigurnost luka nautičkog turizma

Osnovni čimbenici nautičkog turizma, pored plovila nautičkog turizma, jesu nautičke luke koje su, kako je već navedeno, podijeljene u dvije temeljne skupine:

luke nautičkog turizma  
sportske luke.

S aspekta sigurnosti plovidbe može se reći:

**Sidrište** u pravilu pruža zadovoljavajuću razinu sigurnosti tijekom ljetnog razdoblja. U preostalom dijelu godine, kada je vjerojatnost nastupa nepovoljnih vremenskih prilika znatno veća, sigurnost brodova na sidrištu nerijetko je upitna. U tom pogledu korištenje sidrišta u pravilu je ograničeno samo na ljetno razdoblje.

**Privežište** pruža vrlo različit stupanj sigurnosti plovilima na vezu. Ako je smješteno duboko u zaštićenim uvalama ili unutar zaštićenog dijela javnih ili drugih luka, sigurnost koju jamči plovilima je vrlo visoka, posebno ako se na vezove privezuju plovila primjerene veličine te ako se koristi odgovarajuća privezna oprema. U tom slučaju na takvim privežištima moguć je siguran boravak tijekom cijele godine uključujući i zimovanje<sup>32</sup> plovila na vezu. Naravno, postoje i suprotni primjeri odnosno privežišta koja su u potpunosti izložena utjecaju nepovoljnih vremenskih prilika. U takvim slučajevima privez je moguć samo tijekom ljetnog razdoblja dok je u preostalom dijelu godine sigurnost plovila upitna, čak i ako postoji čuvarska služba.

**Marina** pruža najvišu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja tako i tijekom zime odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu.

Valja primijetiti da marine građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza upitna u određenim okolnostima. Ovo se odnosi ponajprije na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana i gdje u slučaju potpune zauzetosti marine te u slučaju većeg nevremena plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima i odnosnim posljedicama.

---

<sup>32</sup> Pod pojmom zimovanja podrazumijeva se ponajprije boravak plovila tijekom razdoblja nepovoljnog vremena te bez stalne posade, gdje čuvanje većeg broja plovila obavlja nadležna služba.

**Sportske luke** u pravilu koristi lokalno stanovništvo koje je dobro upoznato s uvjetima plovidbe u bližem akvatoriju pa sa stajališta sigurnosti ne predstavljaju veću opasnost.

### **3.6.6. Pomorske nezgode i sigurnost plovidbe u izvanrednim okolnostima**

Temeljni pojam sigurnosti plovidbe jest pojam izvanrednog događaja, ili događaja koji nije bio predviđen odnosno planiran od strane posade plovila i/ili odgovornih osoba na kopnu, a koji bitno utječe na način upravljanja plovilom ili plovidbom.

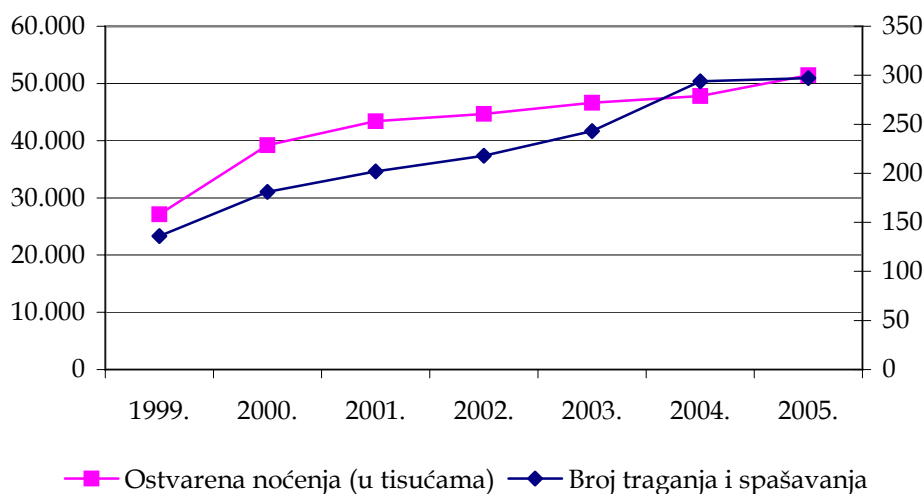
Izvanredni događaji po svom opsegu mogu se podijeliti na događaje koji nisu izazvali štetne posljedice ali su ih mogli izazvati, te događaje koji su neposredno ili posredno izazvali štetne posljedice uključujući gubitak ljudskih života, ugrožavanje zdravlja ljudi, materijalne štete na brodu, obali ili drugim objektima na moru ili kopnu, onečišćenje morskog okoliša te ostale nematerijalne posljedice. Prvu skupinu događaja, posebno kada je riječ o manjim plovilima, nije potrebno razmatrati jer je njihova obilježja i učestalost vrlo teško odrediti.

Sukladno navedenom, pomorska nezgoda je svaki izvanredni događaj koji neposredno ili posredno izaziva štetne posljedice u tolikoj mjeri da su izravno ugroženi ljudski životi, morski okoliš ili imovina. Pomorske nezgode razvrstavaju se prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukanje, sudar i udar itd.) odnosno vrstama štetnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoline, nematerijalne štete itd).

Pružanje pomoći na području Republike Hrvatske obavlja Nacionalna središnjica traganja i spašavanja uspostavljena u Rijeci 1998. godine. Podaci prikupljeni tijekom traganja i spašavanja razvidno pokazuju stanje sigurnosti plovidbe brodova, jahti i brodica na području nadležnosti Republike Hrvatske.

Osnovno obilježje pomorskih nezgoda u razdoblju 1999.-2005. jest jasno izraženi trend povećanja broja pomorskih nezgoda u području nadležnosti Republike Hrvatske.

Slika 3.6.7. Odnos noćenja i broja traganja i spašavanja u razdoblju 1999-2005



Ovo povećanje broja pomorskih nezgoda očito je posljedica općih kretanja u turizmu odnosno povećanja broja ljudi na plovilima. Stoga kada ga se usporedi i sa vrlo općim pokazateljima kretanja u turizmu lako se uočava očita povezanost.<sup>33</sup>

Tablica 3.2.7. Vrste pomorskih nezgoda u razdoblju 1999-2005

	Potonuće	Sudar	Prodor vode	Nasukanje	Požar	Onesposobljen	Čovjek u moru	Kupači	Ronioci	Daskaši	Liječnička pomoć	Zrakoplovi u opasnosti	Ostalo	UKUPNO
1999.	3	0	4	17	11	52	5	1	9	4	3	0	27	136
2000.	7	3	5	34	4	57	10	5	14	8	7	3	24	181
2001.	3	1	5	28	3	72	11	6	18	7	10	0	38	202
2002.	7	2	3	43	6	64	3	6	15	6	25	2	37	218
2003.	9	0	6	37	6	70	7	3	16	9	24	0	56	243
2004.	9	5	7	43	5	72	15	16	16	5	56	0	44	294
2005.	12	15	15	43	7	61	15	12	14	5	55	1	32	297
UKUPNO	50	26	45	245	42	448	66	49	102	44	180	6	246	1571

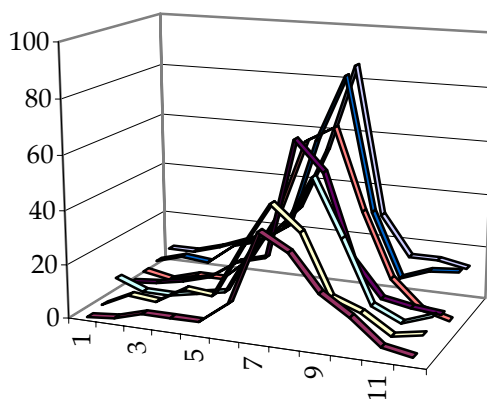
Iz priloženih podataka razvidno je da najveći broj nezgoda predstavljaju nezgode prouzročene kvarovima ili oštećenjima porivnih sustava. Po važnosti sljedeća skupina nezgoda jesu nasukanja. Ove dvije skupine zajedno predstavljaju 44 % svih nezgoda. Njihovo zajedničko i važno obilježje jest da su prouzročene ponajprije nedovoljnom stručnošću odnosno neiskustvom, u prvom slučaju u pogledu poznavanja rukovanja porivnim sustavom, a u drugom slučaju u pogledu navigacije odnosno rukovanja brodom. Tek na trećem mjestu po važnosti jesu nezgode u kojima je došlo do ozljeda ili do drugih

<sup>33</sup> Primjerice, odnos broja nezgoda i broja noćenja pokazuje značajnu korelaciju ( $R=0,917$ ) koja izravno upućuje na snažnu povezanost nautičkog turizma s ostalim kretanjima u turizmu općenito.

prijetnji zdravlju ljudi. S obzirom da se radi ponajprije o ozljedama, ovako visoki udio u ukupnom broju nezgoda valjalo bi objasniti nepoznavanjem uvjeta odnosno nepripremljenošću i opuštenošću osoba koje borave na godišnjim odmorima.

U pogledu vremenskog rasporeda događanja pomorskih nezgoda tijekom godine očito je da se najveća gustoća pomorskih nezgoda događa tijekom ljetnih mjeseci i to za desetak puta više nego tijekom zimskih mjeseci, i to usprkos činjenici da su vremenske prilike tijekom ljetnog razdoblja neusporedivo povoljnije nego tijekom zimskog.

Slika 3.6.3. Traganje i spašavanje po mjesecima u razdoblju 1999.-2005.



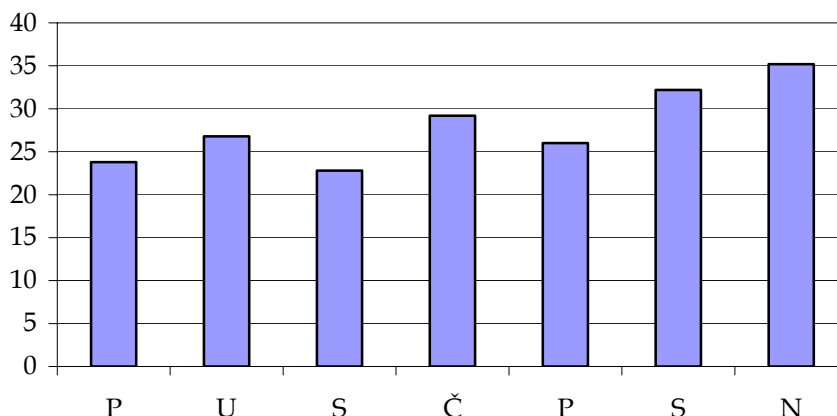
Tablica 3.6.8. Traganje i spašavanje po mjesecima

Mjesec	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Σ
1	0	1	8	3	4	5	7	28
2	1	6	4	4	2	8	7	32
3	4	5	4	6	5	7	10	41
4	4	11	6	9	5	15	14	64
5	4	10	8	16	14	18	18	88
6	12	29	27	19	32	25	29	173
7	39	46	34	64	61	59	53	356
8	33	37	54	53	67	84	86	414
9	20	15	33	22	37	34	30	191
10	13	11	10	9	13	10	15	81
11	4	4	5	7	3	14	15	52
12	2	6	9	6	0	15	13	51
Σ	136	181	202	218	243	294	297	1571

U pogledu tjednog vremenskog rasporeda nezgoda na temelju podataka za razdoblje 1999-2003 uočava se očita pravilnost u pogledu blagog povećanja broja nezgoda u danima prema kraju tjedna, naročito tijekom subote i nedjelje. I ova odlika nesumnjivo

upućuje na činjenicu da su nezgodama osobito izložene osobe koje nisu profesionalni pomorci, odnosno osobe koje se upućuju na more u svoje slobodno vrijeme.

**Slika 3.6.4. Prosječni godišnji broj nezgoda tijekom tjedna u razdoblju 1999.-2003.**



U pogledu mjesta nezgode ističe se podatak da se najveći broj nezgoda događa na području nadležnosti Lučke kapetanije Rijeka, a zatim na području nadležnosti Lučke kapetanije Split.

**Tablica 3.6.9. Broj traganja i spašavanja po području nadležnosti lučke kapetanije**

Lučka kapetanija	1999	2000	2001	2002	2003	Prosječno godišnje
Pula	3	17	20	19	32	18,2
Rijeka	51	72	60	84	94	72,2
Senj	9	16	13	8	6	10,4
Zadar	20	19	19	22	24	20,8
Šibenik	10	7	17	21	14	13,8
Split	25	26	39	46	53	37,8
Ploče	0	0	3	1	3	1,4
Dubrovnik	10	15	18	10	14	13,4
Nacionalna središnjica	8	9	13	7	3	8

To se može protumačiti ponajprije povećanom gustoćom prometa u navedenim područjima. Područje Lučke kapetanije Rijeka obuhvaća područje sjevernog Jadrana od Mošćeničke Drage do Novog Vinodolskog s otocima (Krk, Cres, Mali Lošinj, Susak i Rab) koje je razmjerno gusto naseljeno no istodobno i vrlo dobro povezano s osnovnim emitivnim područjima nautičkih turista, posebno onih iz šireg područja grada Zagreba, susjedne Slovenije, Italije i Austrije. U prilog tome govore i podaci o broju izdanih dozvola, pa tako Lučka kapetanija Rijeka izdaje najveći broj dozvola za plovidbu (13 750 dozvola u 2004.) poslije Lučke kapetanije Pula (19 038 dozvola u 2004.) – ove dvije kapetanije izdaju 36,1 odnosno 26,1 % svih dozvola za plovidbu stranim jahtama i



brodicama. Istodobno, na području Lučke kapetanije Rijeka prijavljena je približno 1/5 svih brodica domaćeg stanovništva.

U prilog navedenom svakako valja istaknuti i da je područje Kvarnera obilježeno češćim neverama nego ostatak hrvatske obale, naročito u ljetnim mjesecima kada je i promet navedenih plovila najveći.

Područje nadležnosti Lučke kapetanije Split također pokriva razmjerno veće i gušće naseljeno područje (grad Split s okolicom broji preko 350 000 stanovnika) s brojnim poznatim turističkim odredištima zbog čega je razumljiv povećan broj nezgoda u ovom području.

**Tablica 3.6.10. Uspješnost traganja i spašavanja u razdoblju 1999.-2005.**

	Spašene osobe	Ozlijeđene osobe	Nestale osobe	Poginule osobe
1999.	331	5	1	9
2000.	431	28	6	20
2001.	1157	19	4	22
2002.	957	24	4	18
2003.	596	22	2	18
2004.	550	41	5	20
2005.	631	34	1	25
<b>UKUPNO</b>	<b>4653</b>	<b>173</b>	<b>23</b>	<b>132</b>

U pogledu uspješnosti traganja odnosno broja ljudi izloženih pogibelji, iz priloženih podataka očito se ne može izvući nikakva pravilnost. To je kao pojava dobro poznato i iz promatranja pomorskih nezgoda brodova u međunarodnoj plovidbi gdje se također, bez obzira na brojne mjere sigurnosti, ne primjećuju promjene u broju ljudi koji stradavaju u pomorskim nezgodama.

**Tablica 3.6.11. Vrste plovila izložene pogibelji<sup>34</sup>**

	Putnički	Teretni	Ribarski	Jahta	Jedrilica	Gumenjak	Brodica	Ostalo	Zrakoplovi	UKUPNO
1999.	2	2	2	20	25	4	53	6	0	114
2000.	1	1	7	27	35	8	70	17	3	169
2001.	2	3	7	11	44	10	48	17	0	142
2002.	6	1	4	34	53	12	61	13	2	186
2003.	4	3	3	24	42	16	82	29	0	203
2004.	13	3	3	29	49	19	66	76	0	258
2005.	5	5	17	40	54	14	46	28	1	210
<b>UKUPNO</b>	<b>33</b>	<b>18</b>	<b>43</b>	<b>185</b>	<b>302</b>	<b>83</b>	<b>424</b>	<b>186</b>	<b>6</b>	<b>1282</b>

<sup>34</sup> Podaci se odnose na sva plovila, a ne samo na plovila nautičkog turizma. Valja uočiti da nezgode plovila nautičkog turizma ipak predstavljaju značajnu većinu svih nezgoda.

U pogledu plovila izloženih pogibelji nesumnjivo se ističe znatna ugroženost manjih plovila odnosno plovila nautičkog turizma. Trećina svih nezgoda jesu brodice, odnosno manja plovila namijenjena u značajnoj mjeri jednodnevnim boravcima na moru. Nezgode plovila namijenjenih krstarenjima, odnosno višednevnom boravku na moru (jahte i jedrilice) predstavljaju 38 % svih nezgoda u sedmogodišnjem razdoblju.

Valja primijetiti da nezgode brodova predstavljaju vrlo mali broj nezgoda u ukupnom broju – svega 7,3 % i to kada se u tu skupinu uključe i ribarski brodovi koji su po prirodi svog posla u znatnoj mjeri izloženiji nepovoljnim vremenskim prilikama i tehnološkim nezgodama. Navedeno još jednom potvrđuje poznatu činjenicu da Jadransko more, posebno njegova istočna obala, za plovidbu tehnički ispravnih brodova sa osposobljenom i iskusnom posadom ne predstavlja značajnu opasnost.

### **3.7. Postojeća zakonska uređenost**

Kako nautički turizam kao gospodarska aktivnost zadire u različite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, djelatnost smještaja plovila, iznajmljivanja plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a izgradnja osnovne nautičke infrastrukture (luke nautičkog turizma) uvjetovana je zahtjevima i propisima iz više područja, posebno iz područja prostornog uređenja, zaštite okoliša i sigurnosti, tako je njegova zakonska osnova i uređenost pokrivena cijelim nizom zakona.

U nastavku se daje pregled postojeće zakonske uređenosti nautičkog turizma s napomenom da će u prijedlozima potrebnih izmjena, dopuna i izrade novih rješenja posebna pozornost biti usmjerena na pitanja pravnog pojma luka nautičkog turizma, njihovom razvrstavanju i kategorizaciji, određenju pojma komunalne luke kao luke nautičkog turizma, pitanjima upravljanja lukama nautičkog turizma, određenja granica pomorskog dobra i granica lučkog područja, načinima i gospodarskim osnovama sustava koncesioniranja, odnosno koncesijskog korištenja i konačno osnovna imovinskopravna pitanja luka nautičkog turizma i odnosa, odnosno primjene instituta prava građenja na luke nautičkog turizma.

Uz Ustav Republike Hrvatske (pročišćeni tekst N.N. 41/2000) i Pomorski zakonik (N.N. 181/04) kao osnovne zakonske pretpostavke nautičkog turizma, za njegovo cjelokupno uređenje važni su zakoni koji uređuju ova područja:

#### **VLASNIŠTVO**

- Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (N.N. 91/96, 73/00, 114/01)

#### **OPĆA DOBRA - DOBRA OD INTERESA ZA REPUBLIKU HRVATSKU POMORSKO DOBRO - MORSKE LUKE**

- Ustav Republike Hrvatske (pročišćeni tekst N.N. 41/2000)
- Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (N.N. 91/96, 73/00, 114/01)
- Pomorski zakonik (N.N. 181/04)
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03)

## MORSKE LUKE

- Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (N.N. 110/04)
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (110/04)
- Uredba o određivanju luka otvorenih za međunarodni promet (N.N.8/06)
- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (N.N. 90/05)

## KONCESIJE I NAKNADE ZA UPOTREBU POMORSKOG DOBRA

- Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (N.N. 23/04, 101/04)
- Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru (N.N. 36/04)
- Pravilnik o upisniku koncesija na pomorskom dobru (N.N. 176/04)
- Naredba o načinu uplaćivanja naknada za koncesiju na pomorskom dobru (N.N. 68/04)
- Naredba o visini naknade za upotrebu pomorskog dobra koju plaćaju vlasnici brodice i jahti upisani u očevidnik brodice odnosno upisnik jahti (N.N. 179/04)

## GRANICE POMORSKOG DOBRA – LUČKO PODRUČJE

- Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra (N.N. 8/04, 82/05)
- Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra (N.N. 29/05)

## JAHTE I BRODICE

- Pravilnik o brodicama i jahtama (N.N. 27/05)
- Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodice namijenjenih športu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (N.N. 2/05, 34/05)
- Naredba o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice (N.N. 2/05)
- Naredba o visini naknade za upis broda, jahte i brodice u upisnik brodova, odnosno jahti i očevidnik brodice (N.N. 41/05)
- Naredba o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice namijenjene razonodi i športu i visini pristojbe za izmjenu posade (N.N. 3/02)
- Naredba o charter licenci, visini naknade za sigurnost plovidbe i charter naknadi koju plaćaju strane jahte i brodice namijenjene razonodi i športu s ishodenom charter licencom (N.N. 3/02, 134/02, 86/04)
- Pravilnik o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (N.N. 41/05)
- Naredba o visini naknade za privremeno obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti i brodice (N.N. 2/05)

## LUKE UNUTARNJIH VODA

- Zakon o lukama unutarnjih voda (N.N. 142/98, 65/02)
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje (N.N. 102/00)

## TURIZAM

- Zakon o turističkoj djelatnosti (N.N. 8/96, 19/96, 76/98)
- Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (N.N. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01, 106/04)
- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (N.N. 11/97, 105/98, 38/99, 56/00, 106/00)
- Pravilnik o turističkim uslugama u nautičkom turizmu koje može pružiti građanin (N.N. 109/96)
- Uredba o utvrđivanju visine godišnjeg paušalnog iznosa boravišne pristojbe za korisnike stalnog veza u luci nautičkog turizma za 2006. godinu (N.N. 52/05)

## PROSTORNO UREĐENJE

- Zakon o prostornom uređenju (N.N. 30/94, 68/98, 61/00, 32/02, 100/04)
- Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (N.N. 128/04)

## ZAŠTITA PRIRODE I OKOLIŠA

- Zakon o zaštiti prirode (N.N. 70/05)
- Zakon o zaštiti okoliša (N.N. 82/94, 128/99)
- Nacionalna strategija zaštite okoliša (N.N. 46/02)
- Plan intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj (N.N. 8/97)

Polazeći od činjenice nedjeljivosti nautičkog turizma od održivog korištenja najvrednijeg prirodnog i gospodarskog bogatstva Republike Hrvatske, a to su more, obala i otoci, posebnu važnost imaju zakoni koji se odnose na područje prostornog uređenja i zaštite okoliša.

**Zakon o prostornom uređenju** (NN 30/94, 68/98, 61/2000, 32/2002, 100/2004) za prostorne planove svih razina određuje obvezu utvrđivanja organizacije, zaštite, korištenja i namjene prostora uvažavanjem društveno-gospodarskih, prirodnih, kulturno-povijesnih i krajobraznih vrijednosti te druge elemente od važnosti za razvoj i zaštitu okoliša planom obuhvaćenog područja.

Za zaštitu i uređenje obalnog područja mora posebno je značajna Izmjena i dopuna ovog Zakona iz srpnja 2004. godine. Njime se radi zaštite obalnog područja mora, te njegovog svrhovitog, održivog i gospodarski učinkovitog korištenja, određuje zaštićeno obalno

područje mora (ZOP) koje obuhvaća sve otoke, pojas kopna u širini od 1000 m od obalne crte i pojas mora u širini od 300 m od obalne crte.

Ovaj Zakon utvrđuje da je ZOP od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku i da se svi planovi unutar tog područja donose po pribavljenoj suglasnosti Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva. Unutar ZOP-a se ne može graditi ako nije donesen urbanistički plan uređenja, osim objekata infrastrukture izvan građevinskih područja.

***Pravilnik o sadržaju, mjerilima kartografskih prikaza, obveznim prostornim pokazateljima i standardu elaborata prostornih planova*** (NN 30/94 i 68/98) za prostorne planove svih razina određuje obvezu utvrđivanja organizacije, osnovne namjene i racionalnog korištenja prostora, uključujući i morske površine, te mjere sprečavanja nepovoljnog utjecaja na taj dio prirodnog okoliša.

U grafičkom dijelu prostornih planova svih razina označavaju se morske luke, među kojima i luke za djelatnosti nautičkog turizma te plovni putovi (međunarodni i unutarnji) i granični pomorski prijelazi s oznakom kategorije.

***Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora*** (NN 128/04) određuje da se u ZOP-u ne može planirati gradnja, niti se može graditi pojedinačna građevina ili više građevina namijenjenih za sidrenje, ako smještaj sidrišta nije objavljen u službenim pomorskim publikacijama. U smislu ove Uredbe sidrište je posebno obilježeno morski akvatorij s mogućom odgovarajućom opremom za sigurno sidrenje plovila.

U ZOP-u izvan građevinskog područja nije dopušteno planirati luke nautičkog turizma niti planirati ili izvoditi radove nasipavanja obale.

Broj vezova jednog ili više priveza u prostornoj cjelini ugostiteljsko-turističke namjene može biti najviše 20 % ukupnog smještajnog kapaciteta te cjeline, ali ne više od 400 vezova. U smislu ove Uredbe, vezom se u luci nautičkog turizma smatra vez za plovilo standardne duljine 12 m, a plovilo je ekvivalent jedne smještajne jedinice od 3 kreveta.

Broj vezova postojeće luke nautičkog turizma ne može se povećati ako to nije predviđeno u prostornom planu županije. Luka nautičkog turizma planira se u naseljima i izdvojenim građevinskim područjima ugostiteljsko-turističke namjene s najviše 400 vezova. U luci nautičkog turizma mogu se planirati sadržaji ugostiteljske, trgovačke, uslužne i sportsko-rekreacijske namjene.

***Nacionalna strategija zaštite okoliša*** (N.N. 46/02) uz mišljenje da nautički turizam ne mora nužno imati negativne utjecaje na okoliš, ali da ih u Hrvatskoj u pravilu ima, posebno ističe zahtjev da se prilikom određivanja prostora i planiranja izgradnje novih objekata nužno moraju razmotriti lokacije koje su s aspekta krajobraznih i bioloških obilježja manje vrijedne, posebno već devastirana obalna područja čija bi sanacija mogla imati samo pozitivne učinke na kvalitetu života na njima.

***Nacionalni plan djelovanja na okoliš*** (N.N. 46/02) posebno ističe obalno područje kao najvrednije gospodarsko i prirodno bogatstvo Republike Hrvatske koje je moguće zaštititi usklađenjem vrlo različitih razvojnih pritisaka i raznolikih učinaka na ekološke sustave.

**Zakon o zaštiti prirode** (N.N. 70/05) naglašava potrebu razumnog korištenja prirodnih dobara na načelima održivosti, a posebno očuvanje i unapređenje postojeće biološke i krajobrazne raznolikosti na dobrobit sadašnjih i budućih naraštaja.

**Strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti Republike Hrvatske** (N.N. 81/99)

**Zakon o zaštiti okoliša** (N.N. 82/94, 128/99) posebno ističe potrebu analize i ocjene svakog zahvata na moru i kopnu i njegovog djelovanja na cjelokupno okruženje, što je potrebno učiniti odgovarajućim studijama utjecaja na okoliš.

**Plan intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj** (N.N. 8/97) definira institucionalnu nadležnost i odgovornost za provedbu aktivnosti otklanjanja posljedica iznenadnih onečišćenja mora i propisuje obavezne procedure i zaduženja.

## OTVORENA PRAVNA PITANJA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

1. PRAVNI POJAM LUKE NAUTIČKOG TURIZMA
2. RAZVRSTAJ I KATEGORIZACIJA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA
3. KOMUNALNA LUKA KAO LUKA NAUTIČKOG TURIZMA
4. INTEGRALNO UPRAVLJANJE LUKAMA I DONOŠENJE PROPISA
5. IMOVINSKOPRAVNA PITANJA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA
6. GRANICE POMORSKOG DOBRA I GRANICE LUČKOG PODRUČJA
7. PRAVO GRAĐENJA I LUKE NAUTIČKOG TURIZMA
8. KONCESIJE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

Navedena otvorena pravna pitanja luka nautičkog turizma i njihovo razrješavanje predstavljaju *condicio sine qua non*, s obzirom na to da luke nautičkog turizma imaju dominantnu ulogu i značenje za cjeloviti sustav nautičkog turizma Republike Hrvatske.

#### 4. SNAGE, SLABOSTI, PRILIKE I PRIJETNJE (SWOT)

Za potrebe kreiranja scenarija razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj korišten je istraživački alat poznat pod nazivom SWOT<sup>35</sup> analiza. SWOT analiza, poznata i pod nazivom situacijska analiza, intuitivna je metoda ispitivanja i ocjenjivanja unutarnjeg (snage i slabosti) i vanjskog (prilike i prijetnje) okruženja ili čimbenika u funkciji promatranja stanja i mogućeg razvoja određene pojave, u ovom slučaju nautičkog turizma.

SWOT analiza nautičkog turizma temeljena je na radionicama u kojima je sudjelovao velik broj osoba iz područja nautičkog turizma, te na provedenim istraživanjima i ranije stečenim znanjima i iskustvima vezanim uz problematiku razvoja nautičkog turizma. Ukupno je održano sedam SWOT radionica, u svakoj priobalnoj županiji po jedna. U organizaciji radionica, uključujući osiguranje prostora, odabir sudionika i organizaciju poziva, veliku pomoć autorima je pružila Hrvatska gospodarska komora odnosno njezine županijske komore, a za Ličko-senjsku županiju Turistička zajednica Županije, na čemu svima još jednom najljepše zahvaljujemo.

Na radionicama je bilo prisutno ukupno 128 osoba, prosječno po 18 na svakoj radionici. Pozvanih je bilo u prosjeku četiri puta više. Pozvani su bili predstavnici javnih ustanova, poduzeća, županijskih i lokalnih uprava, udruga, akademskih zajednica i mnogi drugi, uključujući istaknutije pojedince, odnosno svi oni koji na neposredan ili posredan način sudjeluju u razvoju nautičkog turizma na području svojih županija.

Konačna SWOT analiza nautičkog turizma za pojedini klaster te za Hrvatsku u cjelini temeljena je najvećim dijelom na SWOT analizama definiranim na provedenim radionicama, ali dijelom i na rezultatima istraživanja konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma, istraživanju TOMAS Nautika 2004. te na analizi ponude i potražnje u nautičkom turizmu u Hrvatskoj u 2004. godini.

U nastavku su prikazani rezultati SWOT analize nautičkog turizma za cijelo priobalno područje Hrvatske, kao izvedenica dobivenih rezultata SWOT analiza na razinama županija.

#### SWOT ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA ZA PRIOBALNO PODRUČJE HRVATSKE

<b>PREDNOSTI</b>	<b>NEDOSTACI</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Prirodne ljepote, čisto more</li><li>▪ Razvedena obala</li><li>▪ Brojni otoci</li><li>▪ Povoljna klimatska obilježja</li><li>▪ Prirodne atrakcije (NP, PP)</li><li>▪ Biološka raznolikost</li><li>▪ Ekološki očuvan krajolik i podmorje</li><li>▪ Neizgrađenost obale</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma (nedovoljan broj vezova)</li><li>▪ Nedostatak vezova za veće jahte</li><li>▪ Sadržaj ponude u marinama i razina usluge</li><li>▪ Razina tehničke usluge u marinama</li><li>▪ Izražena sezonalnost potražnje</li><li>▪ Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga</li><li>▪ Vrijednost za novac</li></ul>

<sup>35</sup> SWOT je akronim od prvih slova engleskih riječi: Strengths (snage), Weaknesses (slabosti), Opportunities (prilike), Threats (prijetnje).

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Osobna sigurnost</li> <li>▪ Sigurnost plovidbe</li> <li>▪ Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta)</li> <li>▪ Prometna povezanost/dostupnost</li> <li>▪ Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti)</li> <li>▪ Tradicija u turističkoj djelatnosti</li> <li>▪ Gostoljubivost</li> <li>▪ Kvalificirani kadrovi</li> <li>▪ Nautička infrastruktura (luke nautičkog turizma)</li> <li>▪ Pomorska tradicija</li> <li>▪ Visokoškolsko obrazovanje za pomorstvo i turizam</li> <li>▪ Mogućnost proširenja postojećih luka i lučica</li> <li>▪ Prostorne mogućnosti za izgradnju novih luka nautičkog turizma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada</li> <li>▪ Nedovoljna educiranost</li> <li>▪ Nedostatak obrazovnih/strukovnih institucija</li> <li>▪ Neusklađenost zakonskih propisa</li> <li>▪ Administrativne prepreke</li> <li>▪ Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma</li> <li>▪ Nepovezanost elemenata sustava</li> <li>▪ Nepostojanje strategije razvoja nautičkog turizma</li> </ul>
--	--

<b>PRILIKE</b>	<b>PRIJETNJE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ulazak u EU / otvaranje jedinstvenog tržišta</li> <li>▪ Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa tako i u nautičkom (rast potražnje za vezovima)</li> <li>▪ Trendovi u turizmu (bliske destinacije, lako dostupne, sigurne, zaštićena priroda, visoki zdravstveni standardi)</li> <li>▪ Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija</li> <li>▪ Otvaranje novih tržišta</li> <li>▪ Daljne unapređenje prometne dostupnosti (izgradnja prometne infrastrukture, „low cost carriers“ itd.)</li> <li>▪ Donošenje razvojne strategije nautičkog turizma</li> <li>▪ Klimatski uvjeti povoljni za značajno proširenje sezone</li> <li>▪ Očekivana stabilnost u regiji</li> <li>▪ Razvoj domaće male brodogradnje</li> <li>▪ Razvoj ekoturizma</li> <li>▪ Porast kvalitete ostale turističke ponude</li> <li>▪ Strana ulaganja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nekontrolirani razvoj nautičkog turizma zbog nepostojanja strategije → gubitak atraktivnosti proizvoda</li> <li>▪ Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.)</li> <li>▪ Zagađenje okoliša</li> <li>▪ Preizgrađenost obale</li> <li>▪ Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja bioraznolikosti</li> <li>▪ Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa</li> <li>▪ Politička nestabilnost regije</li> <li>▪ Terorizam</li> <li>▪ Pojava novih zaraznih bolesti</li> <li>▪ Poremećaji na emitivnim tržištima</li> <li>▪ Neodgovarajuća privatizacija</li> </ul>

Prirodni resursi, uključujući čisto more i ljepotu prirode, razvedenu obalu, brojne otoke i prirodne atrakcije kao što su nacionalni i parkovi prirode, povoljnu klimu i visoku



biološku raznolikost, ali i stupanj njihove očuvanosti prepoznati su kao glavna komparativna prednost nautičkog turizma u Hrvatskoj na svim SWOT radionicama. Pri tome je uočena vrlo mala razlika u tim stajalištima između šest klastera. Isto stajalište iskazali su i nautičari u jednom ranije provedenom istraživanju (TOMAS Nautika 2004.).

Kao posljedica prepoznavanja prirodnih resursa kao glavnih prednosti, odnosno glavnih faktora atraktivnosti nautičkog turizma Hrvatske, javlja se zabrinutost za njihovo očuvanje, iz čega proizlazi i jedna od najvećih prijetnji razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj - gubitak atraktivnosti proizvoda kao posljedica zagađenja okoliša i preizgrađenosti obale. Stoga se zaštita i očuvanje prirodnih resursa od ovih ugroza nameće kao primarna smjernica u razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj. Pri tome se posebno ukazuje na onaj dio toga problema koji se odnosi na nautički turizam, a taj je neriješeno zbrinjavanje otpada u marinama, koje još nisu prilagođene zbrinjavanju otpada prema propisima EU, neriješeno zbrinjavanje otpada s brodova na sidrištima u prirodnim uvalama te nedovoljno kontrolirana izgradnja novih vezova (betonizacija obale).

Druga važna grupa čimbenika koja pozitivno utječe na konkurentsku poziciju nautičkog turizma Hrvatske na tržištu Mediterana, a prepoznata je od strane sudionika gotovo svih SWOT radionica, je sigurnost – osobna sigurnost nautičara i sigurnost plovidbe. Iskustva u svijetu potvrđuju veliku osjetljivost turističke potražnje upravo na tu komponentu ponude, pa je daljnje unapređenje sigurnosti također jedna od smjernica kojoj se u razvoju nautičkog turizma treba pridati veliki značaj.

Blizina glavnih turističkih emitivnih tržišta, pa tako i onih nautičkih, značajna je komparativna prednost Hrvatske za razvoj te vrste turizma. Posebno to dolazi do izražaja nakon izgradnje novih autocesta prema moru, velike propusne moći i kvalitete prometne usluge. Tome treba pridodati i vrlo povoljan razmještaj zračnih luka na obali i njihov broj te relativno veliki broj morskih luka u kojima se mogu obaviti carinske i druge formalnosti ulaska i izlaska iz zemlje plovilom. Međutim, neki sudionici SWOT radionica ipak smatraju da je takvih morskih luka premalo, da hrvatske zračne luke nisu dovoljno otvorene inozemnim zračnim čarter kompanijama kao ni *low cost carriersima* te da lokalna cestovna mreža nije odgovarajuća, uključujući brodske/trajektne veze s otocima. Rješenjem ovih prometnih problema prometna dostupnost hrvatskih priobalnih odredišta značajno bi se poboljšala, što bi imalo pozitivni učinak na učestalije dolaske nautičara i izvan glavne sezone.

Hrvatska u razvoj nautičkog turizma ne kreće od *nule* nego od razvijenog sustava koji ima svoje prednosti i nedostatke, kako na globalnoj razini tako i na razinama klastera. Nejednolika razvijenost nautičkog turizma na cijelom području priobalne Hrvatske već danas rezultira različitim stupnjem valorizacije raspoloživih potencijala, od toga da se na pojedinim područjima i u pojedinim dijelovima godine već osjeća saturacija resursa, do područja koja još uvijek za nautičare predstavljaju gotovo „*terru vergine*“. Ta činjenica, međutim, još uvijek nema odraza na cijene usluga u nautičkom turizmu u pojedinim područjima, koje su uglavnom ujednačene na cijelom prostoru Hrvatske. Dosegnuti stupanj razvoja nautičkog turizma pojedinih klastera ukazuje na nužnost diferenciranog pristupa u planiranju toga razvoja na pojedinim područjima, ali uvijek imajući u vidu i funkcionalnu povezanost cijelog promatranog prostora. Ne treba težiti ujednačavanju, uniformiranosti ponude i kapaciteta na svim područjima, već treba prepoznati razlike koje čine prostore drugačijim i njima prilagoditi ponudu koja bi u najvećoj mjeri trebala odražavati i želje lokalnog pučanstva. Jer ljepota je između ostalog i u različitosti, ona

obogaćuje ukupni turistički doživljaj, pruža mogućnost pojedincu/nautičaru da izabere, da doživi drugačije, a ta različitost postaje i prepoznatljivost, koja je uz održanje kvalitete proizvoda preduvjet dugoročne konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma.

Postojeća nautička infrastruktura predstavlja, dakle, prednost za daljnji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, kao i dosegnuti razvoj druge turističke ponude, ali je s druge strane sadržaj ponude i razina usluge u marinama, uključujući i razinu tehničke usluge, jedan od uočenih većih nedostataka postojećeg stanja razvijenosti nautičkog turizma u nas. Postoji i čitav niz drugih uočenih nedostataka koje je moguće i potrebno ukloniti kako bi se budući razvoj nautičkog turizma barem približio željenim ciljevima. Tako se posebna pažnja treba posvetiti problemima izletničkih brodova, zatim tzv. mini cruiserima koji plove uz našu obalu, ronilačkom i robolovnom turizmu (big game fishing), ali i drugim oblicima plovidbe, kao što su gosti/nautičari koji odsjedaju u hotelima i drugim sličnim smještajnim objektima na obali i otocima, a sa sobom dovoze brodove kojima svaki dan plove. Neki sudionici SWOT radionica čak smatraju da su to najbolji potrošači u nautičkom turizmu, koji prema novim propisima ne mogu ostaviti svoje plovilo ispred hotela nego ga moraju smjestiti u najbližu marinu, što se ocjenjuje vrlo lošim zakonskim rješenjem itd.

Što se pak uže shvaćenog nautičkog turizma tiče, treba reći da danas u Hrvatskoj nema osmišljenog „nautičkog proizvoda“ koji bi nautičarima pružao mogućnost osiguranja planiranog turističkog doživljaja te time i odgovarajuću valorizaciju resursa (odgovarajuću nautičku potrošnju). U nautičkom turizmu Hrvatske sve se svodi na: (1) osiguranje veza za plovilo, (2) osiguranje meteoroloških izvještaja, pomorskih karata i postojanje službe spašavanja na moru, (3) obilježavanje morskih putova, grebena, plićina, tjesnaca i sl. te (4) u pravilu skromnu ponudu različitih usluga i sadržaja u marinama. Ponuda navedena pod (2) i (3) nije namijenjena isključivo turističkoj plovidbi. Informacije o ostaloj turističkoj ponudi, raspoložive u hrvatskim marinama (leci, brošure, prospekti, CD i sl.), u pravilu su vrlo skromne ili uopće ne postoje. Iako je sloboda plovidbe zasigurno jedan od najvažnijih čimbenika nautičkog turizma, trebalo bi je upotpuniti sadržajima koji bi ukupni doživljaj plovidbe učinili dojmljivijim, atraktivnijim. To mogu biti razne morske rute unaprijed predložene nautičarima, kao što su na primjer: gastronomska ruta, otočka ruta, religijska ruta, ruta doživljaja i/ili događanja, regate, ruta maslina ili maslinovog ulja, vinove loze ili vinska ruta, ruta otočnih vidika, otočnih gradova, nacionalnih parkova na moru itd. Obilazak tih ruta može se evidentirati, a nautičarima koji su uspješno oplovili određenu rutu može se dati mali poklon ili priznanje. Otvaranje nautičkih klubova u kojima članstvo može biti međunarodno, s ciljem unapređenja nautičkog turizma na određenom području Hrvatske, također može biti interesantno nautičarima, posebno onima koji u Hrvatskoj imaju brod na stalnom vezu. Takvi klubovi mogu poduzimati niz raznih aktivnosti koje mogu privući nautičare i onda kad inače ne bi došli. To mogu biti razni oblici zabave nakon plovidbe do neke točke, koji mogu obuhvatiti gastronomiju, folklor, rekreativni oblik poljodjelskih ili stočarskih poslova, natjecanja na kopnu i moru itd.

Uopćeno govoreći, malo je inicijativa za poboljšanje proizvoda nautičkog turizma, a tome doprinosi i izrazito slaba suradnja između pojedinih vrsta turizma, pa i unutar samog nautičkog turizma, što je također jedan od prepoznatih nedostataka (nepovezanost elemenata sustava). Čini se da je temeljni razlog takvome stanju neodgovarajuća edukacija osoblja u nautičkim centrima, koji svoje poslovanje vide prije svega u naplati veza i pružanja skromnih usluga vezanih uz plovilo i nautičare. Edukacija je problem i u

većini drugih poslovnih subjekata vezanih uz nautički turizam, kao i u tijelima lokalne i županijske uprave, koji nisu odgovarajuće prepoznali mogućnost unapređenja proizvoda nautičkog turizma i potaknuli njegovu kreaciju i realizaciju.

Jedan od najvećih nedostataka nautičkog turizma danas u Hrvatskoj, koji je proizašao iz SWOT radionica, je nedovoljan broj vezova za nautičare. Potražnja u nautičkom turizmu u Hrvatskoj veća je od ponude, uključujući potražnju za stalnim vezom ali i tranzitnim vezom u sezoni. Pri tome je posebno istaknuta potražnja za vezovima za dulja i veća plovila, što je sukladno i svjetskim trendovima i trendovima u nautičkom turizmu zabilježenim na Mediteranu. Iako, prema mišljenju sudionika SWOT radionica, ali i sukladno prostornim planovima obalnih županija, prostornih mogućnosti za izgradnju novih luka nautičkog turizma ima, mišljenje je da se izgradnji novih kapaciteta treba pristupiti vrlo pažljivo, imajući u vidu prvenstveno zaštitu prirodnih resursa kao glavne prednosti hrvatskog nautičkog turizma. Pri povećanju broja vezova naglasak bi trebalo staviti na proširivanje postojećih kapaciteta, prije svega na izgradnju ili proširivanje privezišta u postojećim lukama i lučicama te na organizaciju sidrišta. Mišljenje je sudionika SWOT radionica da bi se na taj način postojeći kapacitet značajno mogao povećati. Novi kapaciteti u marinama i nove marine trebali bi se graditi isključivo u naseljenim mjestima, tamo gdje već postoji potrebna komunalna i prometna infrastruktura ili pak u područjima koja su već devastirana, pa bi izgradnja marina oplemenila devastirani prostor.

Veliki je broj nedostataka hrvatskog nautičkog turizma koji proizlaze iz neodgovarajućeg zakonodavstva i različitih administrativnih postupaka. Od kontradiktornih zakona koji određuju način poslovanja u marinama (carinski zakoni, prostorno-planska strategija, pomorski zakonik, zakon o strancima) nedefiniranog položaja marina u nautičkom turizmu, neujednačenih definicija pojmova i neodgovarajućeg praćenja fizičkog prometa i učinaka nautičkog turizma do neodgovarajuće postojeće kategorizacije marina i dugotrajnih postupaka dobivanja koncesija nad pomorskim dobrom.

Od vanjskih čimbenika koji pozitivno utječu ili bi mogli pozitivno utjecati na razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, osim već spomenutih su i porast kvalitete usluge u turizmu u Hrvatskoj, planirani poticaji razvoju male brodogradnje te interes za inozemna ulaganja u nautički turizam.

Prijetnju razvoju nautičkog turizma, osim već spomenutog zagađenja okoliša, preizgrađenosti obale i time gubitka atraktivnosti proizvoda, predstavlja i mogući sukob interesa s drugim korisnicima resursa - mora i obale, kao što su stacionarni turisti (plaže), marikultura, plovni putevi i drugi, zatim i mogućnost političke nestabilnosti u regiji, pojava terorizma ili novih zaraznih bolesti, poremećaji na emitivnim tržištima, neodgovarajuća privatizacija te neodgovarajuća zakonska, planska i druga regulativa, odnosno njihova neodgovarajuća primjena, koja može onemogućiti ili otežati daljnji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj.

## 5. POLAZNE OSNOVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

### 5.1. Prostorno – planske osnove i određenja

Prostorni planovi županija su temeljni prostorno-planski dokumenti koji utvrđuju raspored i kapacitete luka nautičkog turizma. S tim dokumentima moraju biti usklađeni svi prostorni planovi uređenja općina i gradova u Republici Hrvatskoj.

Prema podacima temeljenim na prostornim planovima županija, iz mjeseca srpnja 2006. godine, na hrvatskom dijelu Jadrana evidentirano je u lukama nautičkog turizma 16 030 vezova u moru. Kapacitet smještaja plovila na kopnu ("suhi vez") iskazan je samo u dvije županije. Raspored kapaciteta luka nautičkog turizma u prostornim planovima županija prikazan je u tablici.

Tablica 5.1.1.

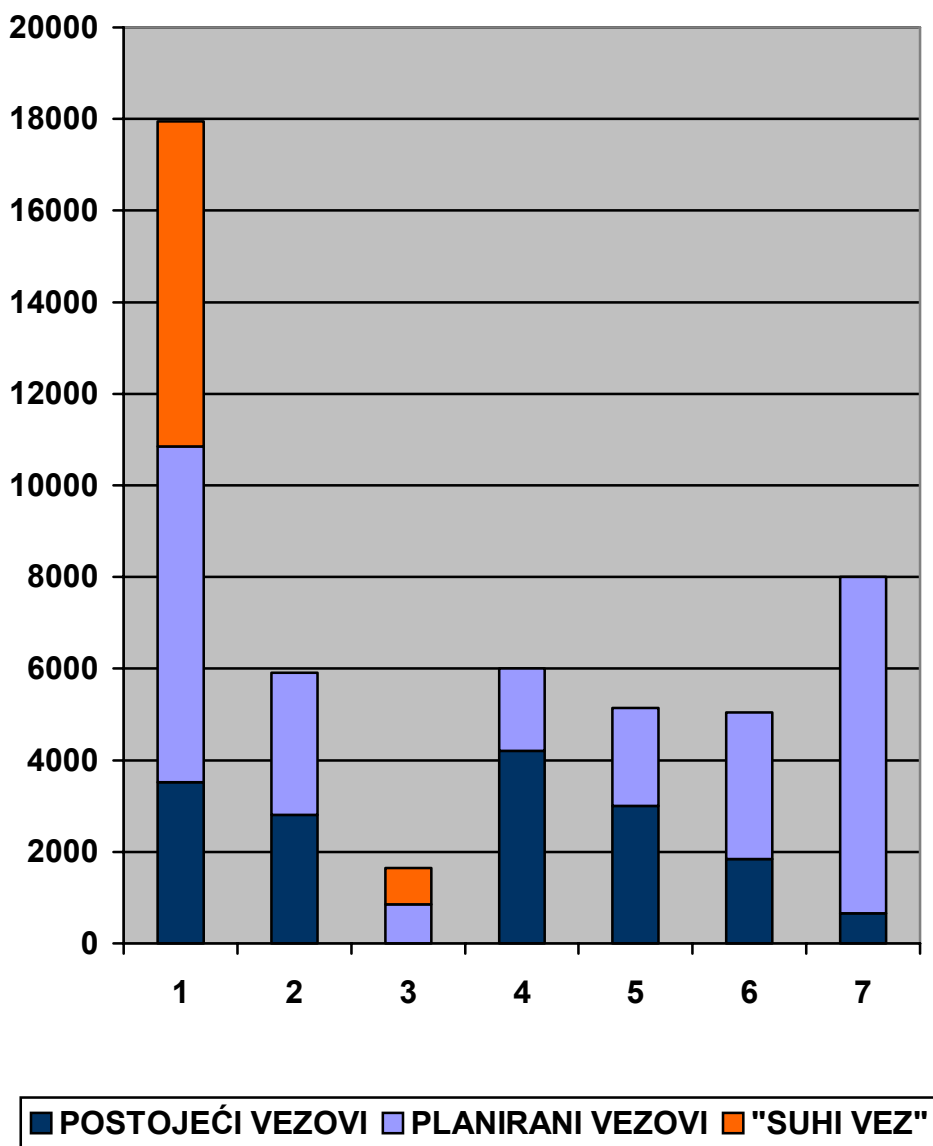
Ukupni kapaciteti luka nautičkog turizma u prostornim planovima županija (2015. godina)

Županija	Kapacitet luka nautičkog turizma			udio županije u sveukupnom	
	postojeći vezovi	planirani u moru	"suhi vez"		
1 ISTARSKA	3.520	7.330	7.100	17.950	32,5%
2 PRIMORSKO-GORANSKA	2.810	3.100	-	5.910	10,7%
3 LIČKO-SENJSKA	0	850	800	1.650	3,0%
3 ZADARSKA	4.200	1.800	-	6.000	10,9%
5 ŠIBENSKO-KNINSKA	3.000	2.140	-	5.140	9,3%
6 SPLITSKO-DALMATINSKA	1.850	3.185		5.035	9,1%
7 DUBROVAČKO-NERETVANSKA	650	7.350		8.000	14,5%
<b>Vezovi u moru ukupno</b>	<b>16.030</b>	<b>25.755</b>		<b>41.785</b>	<b>75,7</b>
<b>"Suhi vez" ukupno</b>	<b>5.500</b>		<b>7.900</b>	<b>13.400</b>	<b>24,3</b>
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>21.530</b>	<b>25.755</b>	<b>7.900</b>	<b>55.185</b>	<b>100,0%</b>

Najveći kapacitet postojećih vezova u moru ima Zadarska županija (4200 vezova), najmanji Dubrovačko-neretvanska županija (650 vezova), a Ličko-senjska županija uopće nema vezova.

Navedena raspodjela postojećih kapaciteta luka nautičkog turizma najvećim je dijelom odraz morfoloških i klimatskih obilježja akvatorija odnosnih županija.

Slika 5.1.1.  
Kapaciteti nautičkog turizma u prostornim planovima županija



1. ISTARSKA ŽUPANIJA
2. PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
3. LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA
4. ZADARSKA ŽUPANIJA
5. ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA
6. SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA
7. DUBROVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA

Županijskim prostornim planovima u narednom planskom razdoblju (2015. godina) planirano je novih 25 755 vezova u moru i 7900 mjesta na kopnu ("suhi vez"). Prosječni ukupni kapacitet po županiji je oko 5970 vezova u moru.

Najveći porast broja vezova u moru, ne računajući Ličko-senjsku županiju koja nije imala luke nautičkog turizma, planiran je na prostoru Dubrovačko-neretvanske županije (1230 % ili dvanaesterostruko povećanje). Tako bi ova županija raspolagala sa oko 16 % u sveukupnom kapacitetu naših marina. Ovakav porast je razumljiv, s obzirom na skroman postojeći kapacitet luka nautičkog turizma, objektivne prostorne mogućnosti i s obzirom na veliku atraktivnost dubrovačkog područja.

Gotovo dvostruko povećanje broja vezova u moru predviđaju u Istarskoj županiji i Primorsko-goranskoj županiji.

Najveći broj vezova, uključujući i mjesta na kopnu, planira Istarska županija (10 850 vezova u moru i 7100 mjesta na kopnu) što bi bilo 36 % od sveukupnog kapaciteta luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Ovakvo planirani kapacitet potaknut je blizinom najjačih emitivnih područja nautičara (zapadna Europa). Ocjenjuje se prihvatljivijim smanjiti planirane kapacitete u moru i ostvariti planirane kapacitete na kopnu ("suhi vez").

Povećanje broja vezova u prostornim planovima za oko 40-80 % predviđaju Zadarska, Šibensko-kninska i Splitsko-dalmatinska županija. Ovakav porast približava kapacitete ovih županija broju od oko 5000 – 6000 vezova u moru, što opravdava povećani dolazak nautičara u ovaj akvatorij nakon izgradnje autoceste do Splita (Dugopolje).

Udio koji sačinjavaju Zadarska županija, Šibensko-kninska županija i Splitsko-dalmatinska županija (svaka s oko 10-12 % u sveukupnom kapacitetu) ocjenjuje se skromnim. Objektivne mogućnosti njihovih akvatorija, temeljene na njihovim prirodnim i tehničkim podobnostima, mogu opravdati i veće kapacitete od dosada planiranih broja vezova.

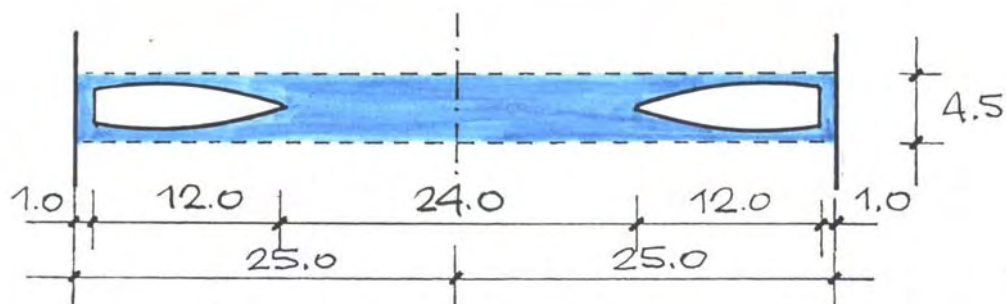
Osim u Istarskoj županiji, u prostornim planovima županija podcijenjeni su planirani kapaciteti mogućeg smještaja plovila na kopnu. To je vjerojatno rezultat i u tom pogledu izrazito nepovoljnog postojećeg stanja u kojem su vezovi u moru i raspoloživi akvatoriji luka u velikoj mjeri zauzeti manjim plovilima koja bi se mogla čuvati i na kopnu.

U našim bi uvjetima bilo povoljno da je 2/3 vezova u moru, a da su za 1/3 broja plovila osigurana mjesta na kopnu. Prilog takvoj tvrdnji su, prije svega, prednosti smještaja plovila na kopnu :

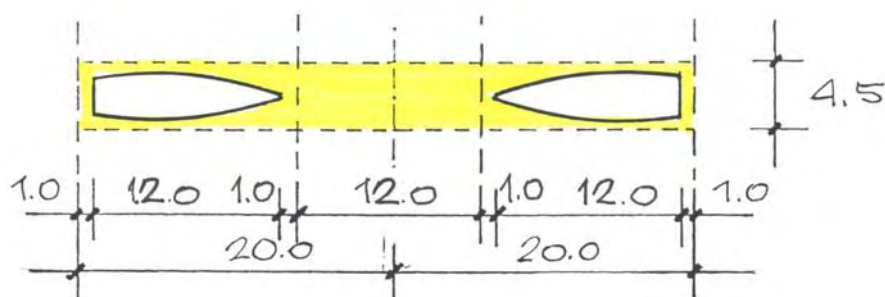
- očuvanje prirodnih datosti
- racionalno korištenje raspoloživih površina
- veća sigurnost plovila
- kontinuirana dostupnost plovilu
- niža cijena opreme smještaja plovila
- korištenje obale i akvatorija za primjerenije namjene.

Navedeno dokazuje i Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (N.N. 128/04), prema kojoj se za standardnu jedinicu plovila od 12 m, a ono je ekvivalent jedne

smještajne jedinice od tri postelje, zahtijeva površinu od 112,5 m<sup>2</sup> za vez u moru i 90,0 m<sup>2</sup> za mjesto na kopnu. Iz toga proizlazi da bi za luku nautičkog turizma za 400 plovila morala biti morska površina od najmanje 45 000 m<sup>2</sup> odnosno 4,5 ha, ne računajući površine gatova i drugih građevina u moru. Za smještaj istog broja plovila na kopnu (suhu vez) potrebna je površina od 36 000 m<sup>2</sup> odnosno 3,6 ha.



VEZ U MORU 112,5 m<sup>2</sup>



MJESTO NA KOPNU

90,0 m<sup>2</sup>

U sljedećem razdoblju od oko 10 godina predlaže se povećati prihvatni kapacitet u kategoriji luka nautičkog turizma za smještaj dodatnih 15 000 plovila. Od tog povećanog kapaciteta poželjno je da 1/3 bude u novim marinama, 1/3 kapaciteta u osposobljenim postojećim lukama i lučicama te 1/3 na površinama na kopnu:

- 5000 vezova u moru - izgradnjom novih i proširenjem postojećih marina;
- 5000 vezova u moru - obnovom postojećih luka i lučica;
- 5000 jedinica površina na "suhom vezu".

U proteklom razdoblju od 20 godina u Hrvatskoj su izgrađene luke nautičkog turizma kapaciteta od oko 16 000 vezova. Ova Studija procjenjuje da je objektivno moguće u narednih 10 godina izgraditi ili osposobiti smještaj u moru i na kopnu za ukupno dodatnih 15 000 plovila.

Tablica 5.1.2.

Planirani novi kapaciteti luka nautičkog turizma po županijama (2015. godina)  
- prijedlog Studije

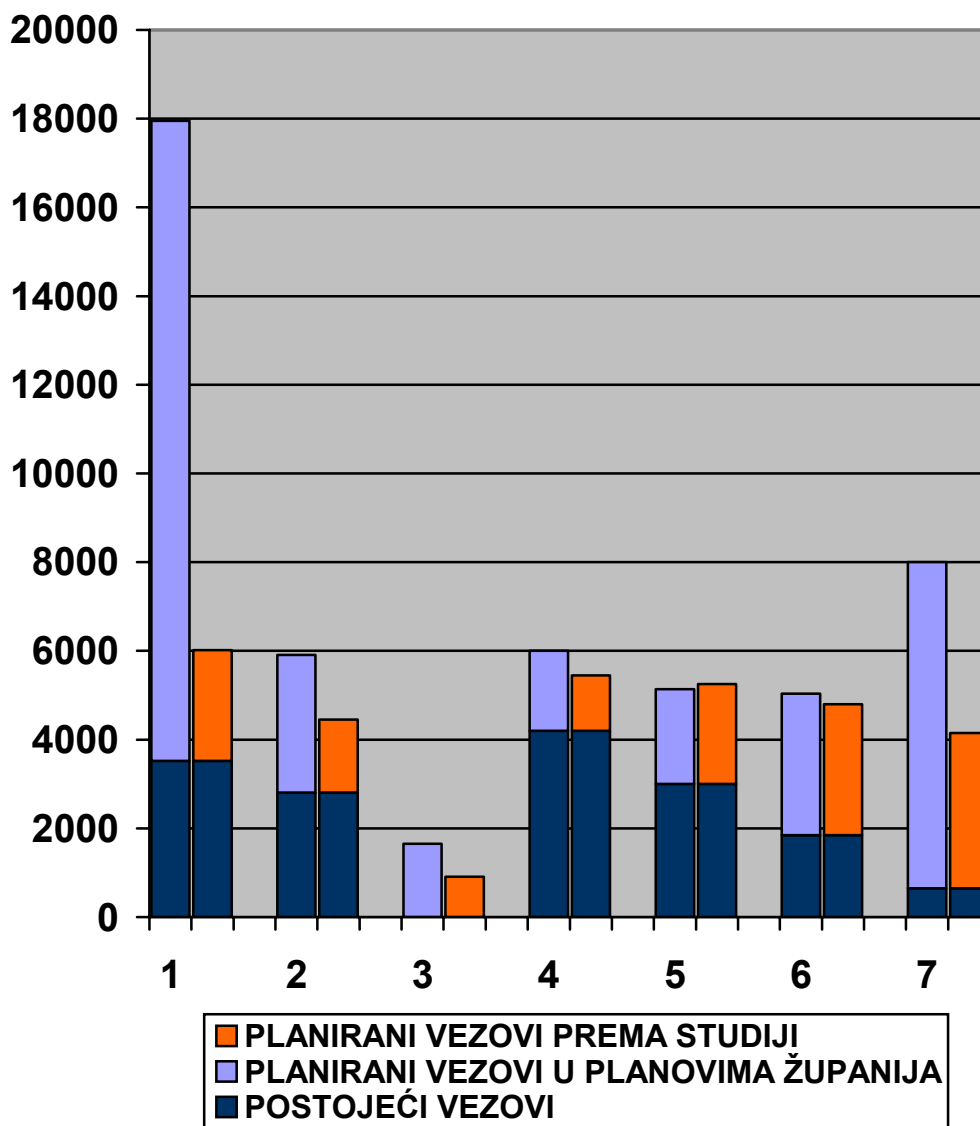
Županija		Prostorni planovi županija (ukupni kapacitet)	Studija nautičkog turizma (prijedlog)			
			marine	lučice	suhe marine	ukupno
1	ISTARSKA	17.950	600	600	1.300	<b>2.500</b>
2	PRIMORSKO-GORANSKA	5.910	590	650	400	<b>1.640</b>
3	LIČKO-SENJSKA	1.650	510	400	o	<b>910</b>
4	ZADARSKA	6.000	300	400	550	<b>1.250</b>
5	ŠIBENSKO-KNINSKA	5.140	750	450	1.050	<b>2.250</b>
6	SPLITSKO-DALMATINSKA	5.035	1.250	500	1.200	<b>2.950</b>
7	DUBROVAČKO-NERETVANSKA	8.000	1.000	2.000	500	<b>3.500</b>
<b>UKUPNO</b>		<b>49.685</b>	5.000	5.000	5.000	<b>15.000</b>

U navedenoj tablici predložen je poželjan raspored kapaciteta luka nautičkog turizma. Takav raspored proizlazi iz namjere da se izgradnjom novih kapaciteta ublaže postojeće razlike u prihvatnim mogućnostima pojedinih županija, uvažavajući njihova obilježja opisana u ovoj Studiji te uzimajući u obzir i maksimalne kapacitete predviđene prostornim planovima odnosnih županija.

Polazišta ove Studije su povećanja prihvatnih kapaciteta značajnijim usmjerenjem na revitaliziranje i aktiviranje postojećih luka i lučica u tradicionalnim naseljima te usmjerenje budućih ulaganja na racionalno korištenje prostora i ostvarivanje preduvjeta za smještaj većeg broja plovila i na kopnenim površinama.



Slika 5.1.2.  
Usporedni prikaz kapaciteta po županijama



1. ISTARSKA ŽUPANIJA
2. PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
3. LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA
4. ZADARSKA ŽUPANIJA
5. ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA
6. SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA
7. DUBROVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA

## 5.2. Parametri dugoročnog održivog razvoja nautičkog turizma u funkciji zaštite okoliša

Integralno shvaćen obalni prostor (morski i kopneni) potencijalno je jedan od najvažnijih prirodnih resursa za razvoj Hrvatske. Taj razvoj mora biti trajan ili *održiv* na dugi rok, što naglašava važnost razumnog upravljanja prirodnim bogatstvima, gdje je prostor jedan od najvažnijih resursa. Pri tome prostor možemo tretirati kao neobnovljivi prirodni izvor, jer jednom iskorišten za neku aktivnost postaje zbog zakonskih, socijalnih i ekonomskih razloga teško dostupan za druge aktivnosti. To naglašava važnost kriterija za određivanje prioriteta u korištenju prostora i to u ranoj fazi planiranja. U kontekstu planiranja pojam *kriterija* se može definirati kao smjernicu za praktičnu realizaciju usvojenih planskih ili razvojnih ciljeva, tako da i izbor i sadržaj kriterija ovisi o tim ciljevima. Kriteriji, dakle, imaju više stratešku vrijednost, globalne su naravi, te služe za definiranje razlika između pojedinih planskih alternativa.

Temeljno polazište za njegovo određenje su, prije svega, opće karakteristike Jadranskoga mora, njegove biološko-ekološke vrijednosti i antropogeni utjecaji na morski ekosustav.

### *Opće karakteristike*

Jadransko more je duboko u kopno usječeni zaljev Sredozemnog mora, koji se pruža u smjeru jugoistok-sjeveroistok u duljini od 783 km, s ukupnom površinom od 138 595 km<sup>2</sup>. Hrvatska obala Jadranskoga mora dugačka je 5835 km, od čega 4058 km otpada na otoke kojih ima više od 1000. Prema najnovijim istraživanjima Hrvatskog hidrografskog instituta, Republika Hrvatska ima 1246 otoka, otočića i hridi, od toga 79 otoka (površine veće od 1 km<sup>2</sup>), 525 otočića (površine od 100 m<sup>2</sup> do 1 km<sup>2</sup>) i 642 hridi (površine manje od 100 m<sup>2</sup>). Njihova ukupna površina iznosi 3260 km<sup>2</sup>. Površina hrvatskih teritorijalnih voda iznosi 31 067 km<sup>2</sup>. Zbog planinskih lanaca slivno područje na istočnoj obali vrlo je ograničeno, pa vrlo malo slatke vode iz Hrvatske (20 % hrvatskih rijeka prema količini vode) utječe u Jadran. Jadran je plitko more s prosječnom dubinom od 173 m, a 74 % njegovog dna ne prelazi dubinu od 200 m (područje kontinentalne podine ili šelfa). Dubine veće od 200 m prisutne su u području Jabučke kotline, te u južnom Jadranu gdje je i najveća dubina od oko 1330 m.

Najveći dio Jadranskog mora ima nisku produktivnost (oligotrofno more). Nasuprot tome sjeverni Jadran spada u područja s visokom produkcijom. Povećana produktivnost u odnosu na otvoreno more prisutna je i u priobalnim i kanalskim područjima, a osobito visoke vrijednosti primarne proizvodnje prisutne su u nekim estuarnim područjima kao što je Krka, ušće Jadra (Vranjički bazen) i Limski kanal.

Uzevši u cjelini, najveći dio obalnog mora Republike Hrvatske još uvijek nije zagađen, a onečišćenja se za sada povremeno javljaju jedino u nekim dijelovima priobalja blizu velikih gradova s neriješenim sustavom obrade i odvodnje otpadnih voda komunalnog i industrijskog porijekla.

Konvencija Ujedinjenih naroda o Zakonu o moru Jadransko more karakterizira ovako:

- bogatstvo života, čistoća, prozirnost i krajolik kojima valja posvećivati posebnu pozornost u smislu njihova iskorištavanja i očuvanja
- opasnost od raznih vrsta onečišćavanja zbog njegove veličine i spore izmjene vode.

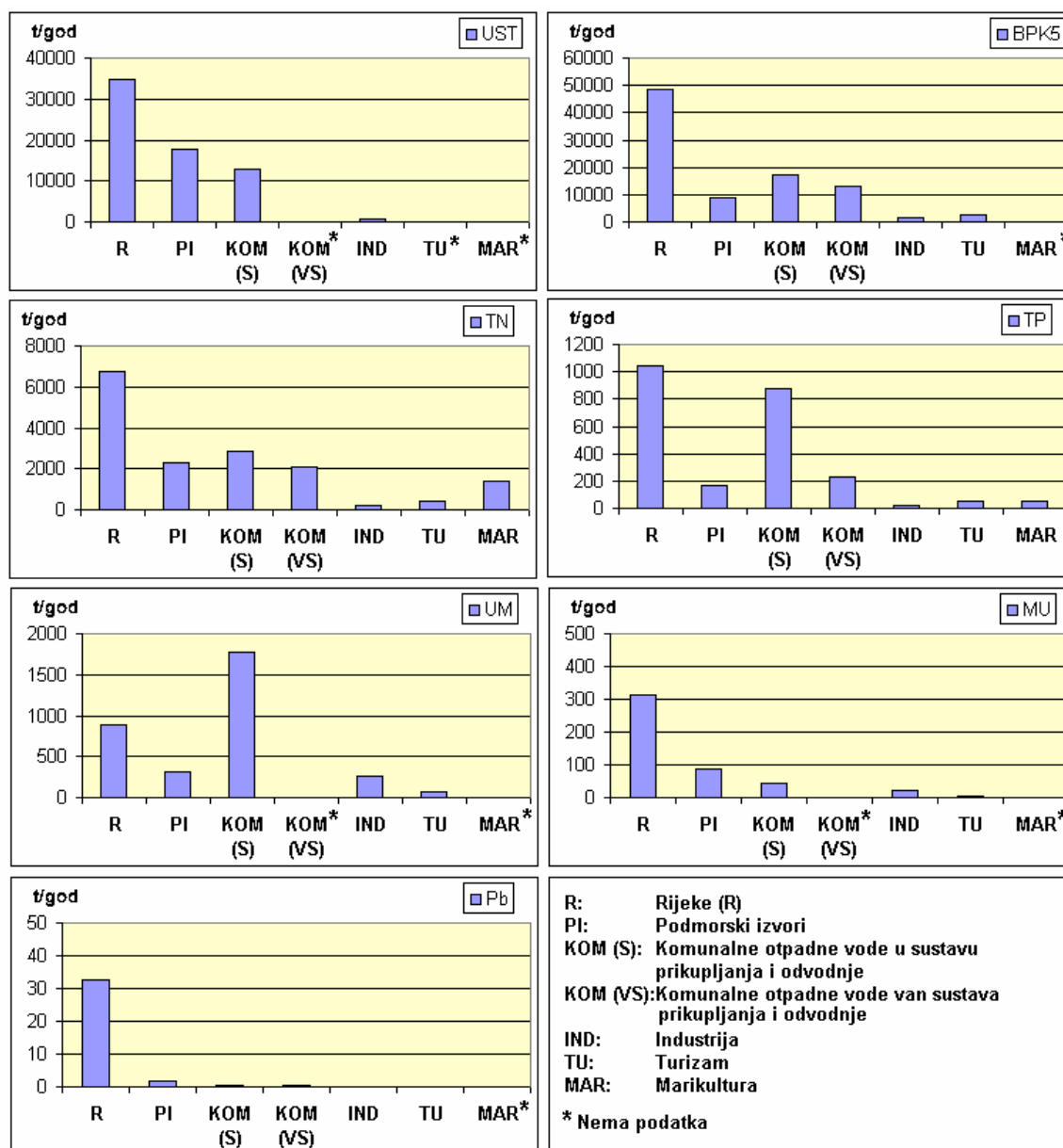
### ***Biološke i ekološke vrijednosti***

Jadranska flora i fauna je vrlo raznolika (grube procjene govore o 6-7 tisuća biljnih i životinjskih vrsta u Jadranu), s tim da neke skupine organizama, osobito beskralježnjaka, nisu dovoljno istražene, te se pretpostavlja da je taj broj znatno veći. Posebnu vrijednost Jadranske flore i faune čini veliki broj endemičnih vrsta (oko 12 % biljnih svojti je endemično).

### ***Antropogeni utjecaji na morski ekosustav***

Jedan od najvrednijih i najosjetljivijih dijelova prirodne baštine Republike Hrvatske, Jadransko more, otoci i obalno područje, izloženi su negativnim utjecajima brojnih ljudskih djelatnosti. Iako su zahvaljujući geografskim osobitostima i povijesnim okolnostima još uvijek, u ekološkom pogledu, u daleko boljem stanju od najvećeg dijela Sredozemnog mora, takvo stanje ne smije biti zadovoljavajuće.

Slika 5.2.1. Procijenjeni godišnji dotoci kritičnih tvari (ukupno suspendirana tvar-UST, biološka potrošnja kisika-BPK5, ukupni dušik-TN, ukupni fosfor-TP, ukupne masti i ulja – UM, mineralna ulja-MU, olovo-Pb) u priobalju prema izvorima



Prema dokumentu Temeljni unos onečišćenja za 2003. godinu (Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Zagreb, 2005.), najznačajniji izvori za većinu odabranih indikatora su rijeke, podmorski izvori, te komunalne otpadne vode u/izvan sustava za prikupljanje i odvodnju. Udio industrije, turizma i marikulture je od manjeg značenja, izuzevši industrijski unos ukupnih masti, ulja i mineralnih ulja te značajni unos ukupnog dušika iz marikulture djelatnosti. Zbog neujednačene razvijenosti, stupnja priključenja na sustav odvodnje, te raspodjele slatkovodnih resursa, prosječno stanje se razlikuje od županije do županije.

*Pomorski promet* još je jedan od izvora onečišćavanja zbog mogućih nezgoda (osobito pri prijevozu nafte), te zbog nepropisnog odlaganja balastne i kaljužne vode i krutoga otpada.

*Degradacija obalnog pojasa*, osobito izražena u većim urbanim središtima, posljedica je nepostojanja odgovarajućih prostornih planova, spekulativne bespravne izgradnje, neodgovarajuće institucionalne strukture i instrumenata za provedbu planova.

Pored različitih tipova onečišćenja, ravnotežu ekoloških sustava Jadranskog mora i njegove obale ugrožavaju neselektivni izlov morskih organizama (riba, spužava, koralja, školjkaša, rakova, glavonožaca), marikultura, invazije alohtonih vrsta, te klimatske promjene. U sjevernom, plitkom dijelu Jadranskog mora povremeno zbog povećane eutrofikacije dolazi do "cvjetanja mora" jačeg intenziteta, što je bilo osobito izraženo 1988., 1989., 1997. i 2000. godine. Postepeno pogoršanje kakvoće morske vode u plićim dijelovima cijelog Jadranskog mora sustavno ugrožava opstanak pridnenih životnih zajednica višestaničnih alga i morskih cvjetnica u kojima se mrijeste, rastu i hrane brojne gospodarski značajne morske vrste.

Kao glavni razlozi ugroženosti biološke raznolikosti navode se uništavanje, degradacija i fragmentacija staništa, onečišćenje okoliša, prekomjerno iskorištavanje živih resursa, te unošenje alohtonih vrsta u ekološke sustave. U tom smislu turizam u cjelini, a onda i nautički turizam imaju izuzetnu važnost, naravno ne samo kao korisnici mora, obale i otoka, već i njegovi onečišćivači.

Hrvatska nastoji rekonstruirati turizam zbog njegove ključne važnosti u gospodarstvu. Glavni je problem našeg turizma njegova vremenska koncentracija, odnosno pojava golemog pritiska u vrlo kratkom razdoblju. U ukupnoj turističkoj ponudi nautički turizam u novije vrijeme postaje sve atraktivniji oblik aktivnosti. Nautički turizam ne mora imati negativne utjecaje na okoliš, ali u Republici Hrvatskoj u pravilu ima. Za izgradnju marina birane su lokacije na najljepšim i najosjetljivijim dijelovima hrvatske morske obale, pri čemu nisu zaobiđeni ni nacionalni parkovi. Stoga je prilikom određivanja prostora i planiranja izgradnje novih objekata poželjno razmotriti lokacije u devastiranim zaljevima, pri čemu bi izgradnja marina odnosno turističkih kapaciteta u sklopu općih programa sanacije mogla imati i dodatne pozitivne učinke, primjerice osigurati radna mjesta lokalnom stanovništvu. Prednost marina u odnosu na druge oblike sidrenja je prihvaćanje većeg broja plovila na istom prostoru, te povećana razina upravljanja okolišem koja se može ugraditi u rad marina.

Pri razvoju nautičkog turizma zaštita okoliša mora imati prioritet, jer je očuvani prirodni okoliš preduvjet za budući razvoj turizma, pa tako i nautičkog turizma. U tom se smislu u *Nacionalnoj strategiji zaštite okoliša (NN 46/02)* u kontekstu razvoja turizma navode ovi prioriteti:

- A. Uravnoteženi i osmišljen razvoj uz zaštitu svih resursa, te njihovo što potpunije valoriziranje.
- B. Jačanje i razvoj različitih vrsta novih oblika turizma (primjerice ekološki turizam, umjesto masovnog).
- C. Vremenski bolje raspoređen turizam, sa sadržajima u što većem dijelu godine.

### 5.2.1. Potencijalni utjecaji marina na okoliš

Utjecaji na okoliš uključuju trenutačne direktne i indirektne učinke (gubitak staništa, promjene u kvaliteti mora i sedimentaciji), te trajne učinke (gubitak prirodnih ljepota, trajno smanjenje kvalitete mora, povećanje razine buke, porast lokalnih pritisaka – npr. prometnih).

Tablica 5.2.1. Pregled glavnih tipova potencijalnih utjecaja marina na okoliš

Utjecaj na okoliš	Objašnjenje
Gubitak staništa	Potpuni nestanak staništa zbog betoniranja obale, promjene obalne linije, promjene supstrata itd.
Fragmentacija staništa	Zahvati u obalnom području cjepkaju veća kompaktna staništa na manje dijelove, što remeti životne aktivnosti brojnih vrsta, smanjuje njihov ukupni areal i veličinu raspoloživog staništa, izaziva promjene u putovima migracija, povećava «rubni efekt» i u konačnici dovodi do poremećaja u strukturi i funkcijama zajednica i smanjuje biološku raznolikost.
Jaružanje, uklanjanje supstrata, promjena vrste supstrata, sedimentacija	Uključuje uništavanje ili ozbiljne poremećaje staništa, povećava se turbiditet, smanjuje prodor svjetla, što ima negativne posljedice na bentoske organizme, osobito biljne zajednice.
Promjene u visini obalne crte	Promjene u sastavu i prostornoj strukturi zajednica, promjene sukcesijskog stadija zajednica, isušivanje zbog izranjanja vrsta koje žive ispod razine mora, promjene u režimu uronjenosti/izronjenosti u zoni plime i oseke.
Kvaliteta mora	Onečišćenje/zagađenje mora.
Buka	Povećanje razine nadvodne i podvodne buke. Negativne posljedice na živi svijet tijekom osjetljivih razdoblja za organizme (mrijest, migracije, hranjenje).
Kompeticijske aktivnosti	Negativan utjecaj na susjedne aktivnosti (marikultura, kupališta), međusobna inkompatibilnost.
Kumulativni efekti	Sinergistički negativni efekti različitih tipova utjecaja.

### **Onečišćenje/zagađenje**

Kao jedan od najvažnijih potencijalnih negativnih utjecaja marina na okoliš navodi se zagađenje. Sumarni pregled tipova onečišćenja/zagađenja, njihovih potencijalnih izvora, putova dolaska u more, te potencijalnih utjecaja na morske organizme i zdravlje ljudi prikazan je u Tablici 5.2.2.

**Tablica 5.2.2. Pregled potencijalnih tipova onečišćenja/zagađenja povezanih s marinama**

<b>Onečišćivalo/ zagađivalo</b>	<b>Potencijalni izvor</b>	<b>Potencijalni put</b>	<b>Potencijalni utjecaj na morske organizme i zdravlje ljudi</b>
Teške kovine (bakar, cink, olovo, arsen, krom, kadmij, tributil- kositar)	Protuobraštajne boje, komponente strojeva, sredstva za zaštitu drva, motorna ulja, metalne oplata brodova itd.	Ispiranje s kopna (suhi dokovi, parkirališta), ispiranje s trupova brodova, podvodno čišćenje brodova	Bioakumulacija kroz hranidbene lance; utjecaj na reproduktivni i živčani sustav, patološki odgovori (abnormalnosti u razvoju i rastu), utjecaj na zajednice
Ugljikovodici (ulja, goriva, PAH- ovi)	Ulja, nafta, maziva, sredstva za čišćenje, sredstva za premazivanje drva	Ispiranje s kopna, curenje iz brodskih motora, kaljužnice brodova	Subletalni i letalni efekti na jajima, juvenilnim i odraslim jedinkama. PAH-ovi su vrlo toksični: kancerogeni, mutageni, reduciraju fekunditet i rast
Bakterijsko zagađenje	Otpadne vode fekalnog porijekla s brodova i objekata u marini	Direktno ispuštanje fekalnih voda iz brodova i objekata na kopnu	Utjecaj na makrobentoske zajedice. Patogeni mikroorganizmi - rizici za ljudsko zdravlje: dizenterija, hepatitis, gastroenteritis, parazitske infekcije
Hranjive soli (dušik, fosfor, silicij)	Deterdženti, organski otpad	Sive vode, čišćenje brodova, korištenje deterdženata na brodovima i na kopnu	Eutrofikacija, hipoksija, anoksija, toksične i netoksične fitoplanktonske cvatnje, redukcija prodora svjetla

Literaturni pregled istraživanja tipova onečišćenja/zagađenja koje se dovode u vezu s marinama može se sažeti u nekoliko zaključaka:

1. Marine i nautički turizam, kada ih se uspoređi s nekim drugim kategorijama raspršenih izvora onečišćenja/zagađenja (urbana naselja i agrikultura), ne mogu se okarakterizirati kao glavni izvori raspršenog zagađenja. Ipak, marine i nautički turizam mogu voditi lokalnom smanjenju kvalitete morske vode, te negativnom utjecaju na morske organizme i ekosisteme. Većina istraživanja s marinama dovodi u vezu ova onečišćivala/zagađivala: teške kovine (osobito bakar, cink, olovo, arsen, kadmij, krom i organske spojeve kovina, npr. tributil-kositar); naftne ugljikovodike (uključujući policikličke aromatske ugljikovodike – PAH-ove); bakteriološko zagađenje; te povećanje koncentracija hranjivih soli (osobito dušika i fosfora) što vodi smanjenju koncentracije otopljenog kisika.
2. U nekim su studijama utvrđene toksične razine teških kovina koje uzrokuju široki raspon negativnih efekata na morske organizme (formacije tumora, genetičke deformacije, degeneracije tkiva, poremećaji u fiziološkim procesima i procesima razvoja organizama, reproduktivne abnormalnosti, promjene u prehranbenim navikama i ponašanju, poremećaji i inhibicije respiratornog mehanizma, probave i mehanizama rasta). Svi ovi efekti koji se javljaju na individualnim organizmima mogu imati negativne posljedice i na čitave zajednice (abundancije vrsta, raznolikost vrsta, trofičke interakcije između vrsta, funkcioniranje zajednica, stabilnost i ranjivost zajednica).
3. U nekim su studijama utvrđene toksične razine naftnih ugljikovodika i PAH-ova koje uzrokuju široki raspon negativnih efekata na morske organizme (zaustavljanje razvoja, smrt zbog gušenja ili nemogućnosti održavanja tjelesne temperature, karcinom, mutacije, poremećaji u reprodukciji i embrionalnom razvoju). Svi ovi efekti koji se javljaju na individualnim organizmima također mogu imati negativne posljedice i na čitave zajednice.
4. Organska tvar prisutna u komunalnim i industrijskim otpadnim vodama, te obogaćivanje dušikovim i fosfornim solima mogu rezultirati eutrofikacijom, hipoksijom, anoksijom, fitoplanktonskim cvatnjama (toksičnim i netoksičnim), što dovodi do pomora riba i drugih morskih organizama, te smanjenjem biološke raznolikosti.
5. Slaba cirkulacija vode unutar marina uzrokuje smanjenje kvalitete morske vode, zbog njene ustajalosti, smanjuje koncentraciju otopljenog kisika, te stvara uvjete za koncentriranje onečišćivala/zagađivala u sedimentu; sveukupno smanjuje prijemni kapacitet bazena.

### 5.2.2. Razvojni prioriteti

Pregled potencijalnih negativnih utjecaja marina na morski okoliš i njegov živi svijet nalaže da se u duhu načela održivog razvoja uskladi razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj s ostalim prioritetima. Jedan od značajnih priorитета Hrvatske je i zaštita okoliša.

*Ono što je izuzetna vrijednost u europskim razmjerima i komparativna prednost Republike Hrvatske, te ima apsolutni potencijal temeljnoga resursa za daljnji razvoj jest bogatstvo prirode odnosno biološke i krajobrazne raznolikosti. Budućnost je u očuvanju postojećih prirodnih vrijednosti i njihovom korištenju kao resursa (primjerice održivog "ekološkog" turizma ili "ekološke" poljoprivrede).*

Budući da je biološka raznolikost Jadranskoga mora opasno ugrožena, neki od



prioritetnih zadataka su:

- A. Očuvanje i unapređenje postojeće biološke i krajobrazne raznolikosti u Republici Hrvatskoj.
- B. Razumno korištenje prirodnih dobara na principima održivosti, a na dobrobit sadašnjih i budućih naraštaja.

Zaštita pojedinih područja je i dalje temeljna metoda očuvanja biološke i krajobrazne raznolikosti. Zaštićena područja čine okosnicu sveukupne zaštite i ključne čvorove ekološke mreže koji predstavljaju utočišta i spremnike biološke raznolikosti.

Na temelju kategorizacije akvatorija s obzirom na njegove ekološke značajke s jedne strane, te glavnih vrsta onečišćenja mora, njegova podmorja i obala, u nastavku se daje pregled vrijednih i osjetljivih područja Jadrana.

Pojedini dijelovi Jadranskoga mora (estuariji, podmorje, obalne zone, otoci) nalaze se pod određenim oblikom zaštite (Tablica 5.2.3.), ali je ukupna površina obuhvaćena nekim oblikom zaštite manja od 1 %. Zaštićene su i pojedine životinjske vrste (Tablica 5.2.3.), ali je spisak ugroženih vrsta koje trebaju zaštitu daleko veći.

#### 5.2.2.1. Ekološki osjetljiva i ugrožena područja

Zbog visoke produktivnosti **Limski zaljev** je zaštićen kao posebni morski rezervat 1979. godine. Ovaj je zaljev u novije vrijeme ugrožen zbog otpadnih voda klanice.

**Kornati** su proglašeni nacionalnim parkom zbog iznimnih geomorfoloških, petrografskih i bioloških vrijednosti. Otoci su udaljeni od izvora onečišćenja/zagađenja na obali, ali su ugroženi intenzivnim nautičkim i rekreacijskim turizmom.

**Ušće rijeke Krke** je duboki kanal koji uzvodno završava s Prokljanskim jezerom. Estuarij Krke je jedno od najproduktivnijih područja na istočnoj obali Jadrana, ali je istovremeno pod jakim utjecajem onečišćenja/zagađenja (povišene koncentracije teških kovina u sedimentu, bakteriološko zagađenje, eutrofikacija).

**Kaštelanski zaljev** je osobito osjetljiv zbog slabe dinamike vode (poluzatvoreni bazen koji s okolnim morem komunicira uskim otvorima). Dugo je vremena bio izložen gradskim i industrijskim otpadnim vodama (taj je pritisak značajno smanjen nakon puštanja u rad sustava za odvodnju komunalnih otpadnih voda), čije su posljedice bile fitoplanktonske cvatnje (red-tide), pojave hipoksije i anoksije, te pomora riba i drugih morskih organizama.

Sjeverozapadni dio otoka **Mljeta** proglašen je nacionalnim parkom 1960. godine. Park uključuje prirodne fenomene Veliko i Malo slano jezero. Područje je ugroženo otpadnim vodama koje prodiru kroz porozne septičke tankove i ulaze u more, a problem predstavlja i plutajući kruti otpad koji dolazi s otvorenog mora.

Posebnu vrijednost predstavljaju udaljeni otočići **Palagruža, Brusnik, Biševo** i **Svetac**, koji su uglavnom nenastanjeni i odlikuju se jedinstvenim i raznolikim zajednicama morskih organizama. Slične vrijednosti posjeduje i otok **Lastovo** s okolnim otočkim

skupinama (Vrhovnjaci i Lastovnjaci). Ovi su udaljeni otoci neobično važni za reprodukciju zaštićenih morskih kornjača i potencijalno stanište sredozemne medvjedice, pa su buka i prisutnost ljudi (potencijalne posljedice nautičkog turizma) neusklađivi s potrebama ovih organizama.

**Tablica 5.2.3. Pregled različitih oblika zaštite prirode unutar morskog, otočkog i priobalnog područja**

<b>KATEGORIJA</b>	<b>LOKACIJE / ORGANIZMI</b>
<b>Nacionalni parkovi</b>	Mljet, Kornati, Krka, Brijuni
<b>Parkovi prirode</b>	Uvala Telaščica (Dugi otok)
<b>Posebni rezervati</b> <b>Ihtiološko-ornitološki rezervati</b> <b>Morski rezervati</b>	Delta rijeke Neretve Malostonski zaljev, Limski zaljev
<b>Zaštićeni krajolici</b>	Pakleni otoci, kanjon Cetine (od ušća), zaljev Zavrtnica kod Jablanca, Rijeka dubrovačka, plaže u Brelima, kanjon Zrmanje (do ušća), Zlatni rat (Brač), Saplunara (Mljet), sjeverozapadni dio Dugog otoka, otok Ravnik, Rovinjski otoci i priobalno područje, sjeveroistočni dio poluotoka Lopara na Rabu, otok Badija, otok Šćedro, otok Zečevo kraj Vrboske, Pulsko-medulinsko obalno područje, uvala Prapatno, uvala Vučina s obalnim pojasom na Pelješcu
<b>Spomenici prirode</b> <b>Geografski i geološki</b> <b>Geomorfološki</b>	Otoci Brusnik i Jabuka Modra špilja na otoku Biševu, predjel Ruskamen kod Omiša
<b>Zaštićene životinjske vrste</b>	Puževi: prugasta mitra ( <i>Mitra zonata</i> ), bačvaš ( <i>Tonna galea</i> ), tritonova truba ( <i>Charonia tritonis seguenza</i> ); školjkaš plemenita periska ( <i>Pinna nobilis</i> ); Morske kornjače: sedmopruga usminjača ( <i>Dermochelys coriacea</i> ), glavata želva ( <i>Caretta caretta</i> ), golema želva ( <i>Chelonia mydas</i> ); Sredozemna medvjedica ( <i>Monachus monachus</i> ), obični dupin ( <i>Delphinus delphis</i> ), dobri dupin ( <i>Tursiops truncatus</i> ), svi kitovi koji se zateknu u Jadranu
<b>Zabrana izlova i sakupljanja u komercijalne svrhe</b>	Svih 36 vrsta trpova Školjkaš prstac ( <i>Litophaga litophaga</i> )

### 5.2.3. Kriteriji za odabir lokacija i dizajna marina

Načela održivog razvoja ukazuju na potrebu uravnoteženog korištenja, zauzimanja i razvoja morskog i obalnog prostora, uz zaštitu prirodnih karakteristika okoliša. U tom se smislu zauzimanje određenih prostora za marine može smatrati prikladnim ako se zadovoljavaju ovi uvjeti:

1. Negativni utjecaji na morske ekosisteme su izbjegnuti ili ublaženi do prihvatljive razine.
2. Negativni utjecaji na obalne procese (strujanje vode, procesi sedimentacije) u blizini marine, uzduž obale, te od obale prema otvorenom moru su izbjegnuti ili ublaženi do prihvatljive razine.
3. Izmjena vode je takva da osigurava dobru prozračenost bazena, a prethodna kvaliteta morske vode unutar marine i u susjednim područjima mora se zadržati ili poboljšati.
4. Aktivnost marina je u skladu s drugim aktivnostima u blizini.
5. Aktivnost marina je u skladu sa socijalnim, ekonomskim, kulturnim i rekreativnim vrijednostima područja.

Pojedinačni i kumulativni negativni utjecaji marina na okoliš ovise o lokaciji, veličini i dizajnu marina s obzirom na ove faktore:

- Veličina marine
- Konstrukcijska rješenja lukobrana i dokova (fiksni, plutajući)
- Karakteristike bazena u kojemu je smještena marina (dubina, nagib, dinamika izmjene vode)
- Prirodna kvaliteta morske vode
- Prisutnost uzgajališta ili područja ribolova u blizini marine
- Prisutnost drugih rekreativnih aktivnosti u blizini marine
- Prisutnost osjetljivih, ugroženih, vrijednih ili zaštićenih staništa, zajednica i/ili vrsta u blizini marine.

Tablica 5.2.4. Pregled poželjnih/nepoželjnih obilježja prostora za potencijalnu lokaciju marina

Kriterij	Nepoželjno	Poželjno
Dubina	Mala (< 1m)	Veća (> 2m)
Kvaliteta mora	Povoljna za korištenje i/ili uzgoj školjkaša	Nije povoljna za korištenje i/ili uzgoj školjkaša
Blizina uzgajališta školjkaša	Uzgajalište u neposrednoj blizini	Uzgajalište na većoj udaljenosti
Potreba za jaružanjem dna	Potrebna česta jaružanja	Nema potrebe za čestim jaružanjem
Izmjena vode	Nedovoljna za održavanje	Dovoljna za održavanje

Udaljenost od kanala s navigacijskom dubinom	kvalitete vode Veća od 50 m	kvalitete vode Manja od 20 m
Zaštićene, rijetke i ugrožene vrste	Prisutne	Odsutne
Postojeće aktivnosti u području	Prisutna marikultura, ribolov, rekreativne aktivnosti ili bilo koje druge aktivnosti neuskladive s marinama	Nisu prisutne neuskladive aktivnosti
Podvodna vegetacija	Prisutna	Odsutna
Stabilnost obale	Potrebne strukture za kontrolu erozije	Nema erozije; obala zaštićena prirodnom ili uzgojenom vegetacijom
Mrijest i odrastanje ribe i drugih morskih organizama	Važno područje za mrijest i odrastanje ili je takvo područje u blizini	Područje nije važno za mrijest i odrastanje i takvog područja nema u blizini

### 5.2.3.1. Preporuke za izbor lokacije s obzirom na fizičke karakteristike prostora

**Dobra izmjena vode u bazenu** – osigurava prozračenost bazena, onemogućava pojavu ustajale vode, povećava prijemni kapacitet bazena.

#### Konfiguracija bazena

- **Veća dubina** – veći volumen vode smanjuje mogućnost negativnih efekata (ustajala voda), te povećava prijemni kapacitet. Izbjegavati lokalna područja koja su dublja od susjednih kanala.
- **Nagib** – poželjan je kontinuirani nagib od područja vezova prema većim dubinama, čime se osigurava bolja izmjena vode, odnošenje onečišćivala/zagađivala i čestica.
- Izbjegavati **slijepo** duboko uvučene kanale i zaljeve.

**Bazeni koji ne zahtijevaju jaružanje** - Jaružanje rezultira resuspenzijom otrovnih tvari kao što su teške kovine, ugljikovodici i sintetičke kemikalije. Sedimentacija koja se manifestira kroz kišu čestica tla koje tonu kroz vodeni stupac zatrpava organizme na dnu, smanjuje prodor svjetla, smanjuje efikasnost hranjenja organizama koji hranu pronalaze vidom, kao i onih koji posjeduju nježne strukture za filtraciju morske vode, otežava disanje riba i drugih organizama zbog blokiranja škržnih lamela, eliminira vegetaciju.

**Stabilna obala** – Ne zahtijeva strukture za kontrolu erozije.

### **Preporuke za dizajn i održavanje marina:**

- Izabrati otvoreni dizajn lukobrana i dokova (fiksni ili plutajućih) koji osigurava dobru cirkulaciju i izmjenu vode. Ako je potrebno, postaviti objekte za slabljenje valova i snage ulazne vode.
- Koristiti za okoliš neutralne materijale (izbjegavati materijale koji ispuštaju otrovne tvari i tvari koje su teško razgradljive u moru).
- Omogućiti što veći prolaz svjetla.
- Maksimalno smanjiti potrebu za jaružanjem (produžiti lukobrane i dokove u prirodno duboku vodu. Gdje je jaružanje neizbježno, svesti njegove posljedice na minimum (ne jaružati tijekom kritičnih razdoblja migracija i mrijesta; koristiti manje štetne metode jaružanja, npr. hidraulično jaružanje).

### **Područja koja treba izbjegavati:**

1. Područja koja imaju iznimnu važnost za ribolov.
2. Područja koja imaju iznimnu važnost za mrijest, odrastanje, hranjenje, skrivanje i migraciju morskih organizama, pogotovo gospodarski važnih vrsta (u tom su smislu izuzetno vrijedne zajednice morskih cvjetnica i fotofilnih alga, ušća i estuariji rijeka).
3. Iznimno važna područja zbog visoke biološke raznolikosti.
4. Područja koja imaju veliku važnost za vrste koje su zakonski zaštićene, koje su rijetke, ugrožene i/ili endemične.
5. Područja koja su iznimno osjetljiva na utjecaje čovjeka.
6. Staništa koja su iznimno rijetka, geološki i geomorfološki vrijedna.
7. Područja koja su pod određenom razinom zaštite (nacionalni parkovi, parkovi prirode, strogi rezervati itd.).

#### **5.2.4. Kriteriji za donošenje odluka o razvoju marina**

**Zabrana izgradnje/razvoja marina** – Kada je područje prepoznato kao iznimno vrijedno i treba ga zaštititi od negativnih utjecaja. Aktivnosti marina prepoznate kao neuskладive s programima zaštite područja. Zaštita ima apsolutni prioritet.

**Ograničavanje izgradnje/razvoja marina** – Zaštita vrijednih područja ima prioritet, ali dozvoljava ograničeni razvoj nautičkog turizma uz sve mjere opreza

**Razvoj postojećih marina** – Radi unapređenja nautičkog turizma razvojem, proširenjem, redizajnom i uređenjem postojećih marina, privezišta i sidrišta, kapaciteti se koncentriraju na područja u kojima je ova aktivnost već prisutna, čime se dio negativnih efekata izbjegava (npr. nestanak prirodnih staništa).

**Izgradnja novih marina** – Pod uvjetom da područje zadovoljava ekološke kriterije, te po principu «čistih marina», što podrazumijeva rješavanje prikupljanja, skladištenja i odlaganja svih tipova produkata koji dolaze s brodova i objekata u marini.

Marine su jedan od najkoncentriranijih oblika razvoja u priobalju, te imaju tendenciju znatnog modificiranja okoliša što se događa u brojnim aktivnostima (zahvati na obali, jaružanje, ispuštanje otpadnih voda itd.).

Koncentriranjem vezova i sidrišta na manjem prostoru doprinosi se boljoj racionalizaciji obalnog prostora. Plutajućim dokovima, tamo gdje je to moguće, omogućava se prihvat većeg broja plovila po jedinici površine. Pored toga postojeća infrastruktura i organizacija unutar marine omogućava veću sigurnost i bolja rješenja vezana za zaštitu okoliša. Na taj se način negativni utjecaj na okoliš koncentrira na manji broj lokacija, što znači manji stupanj žrtvovanja prirodnih staništa, te ukupno manji negativni utjecaj na kvalitetu mora i biološku raznolikost.

Izgradnja novih marina treba biti iznimka, pri čemu treba isključiti netaknute, po prirodnim ljepotama iznimne otoke i akvatorije. Umjesto takvih lokacija poželjno je razmotriti lokacije u devastiranim zaljevima i dijelovima obale, pri čemu bi izgradnja marina odnosno turističkih kapaciteta u sklopu općih programa sanacije mogla imati i dodatne pozitivne učinke, primjerice osigurati radna mjesta lokalnom stanovništvu, posebno na otocima.

## 5.2.4.1. Analiza po područjima

### ISTRA (Istarska županija)

Slika 5.2.4.1.1. Područje Istarske županije s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama



**Pregled nepogodnih područja za razvoj i povećanje postojećih kapaciteta nautičkog turizma (područja zaštićena zakonom, estuariji rijeka, mrijestilišta riba, te područja posebno vrijednih biocenoza)**

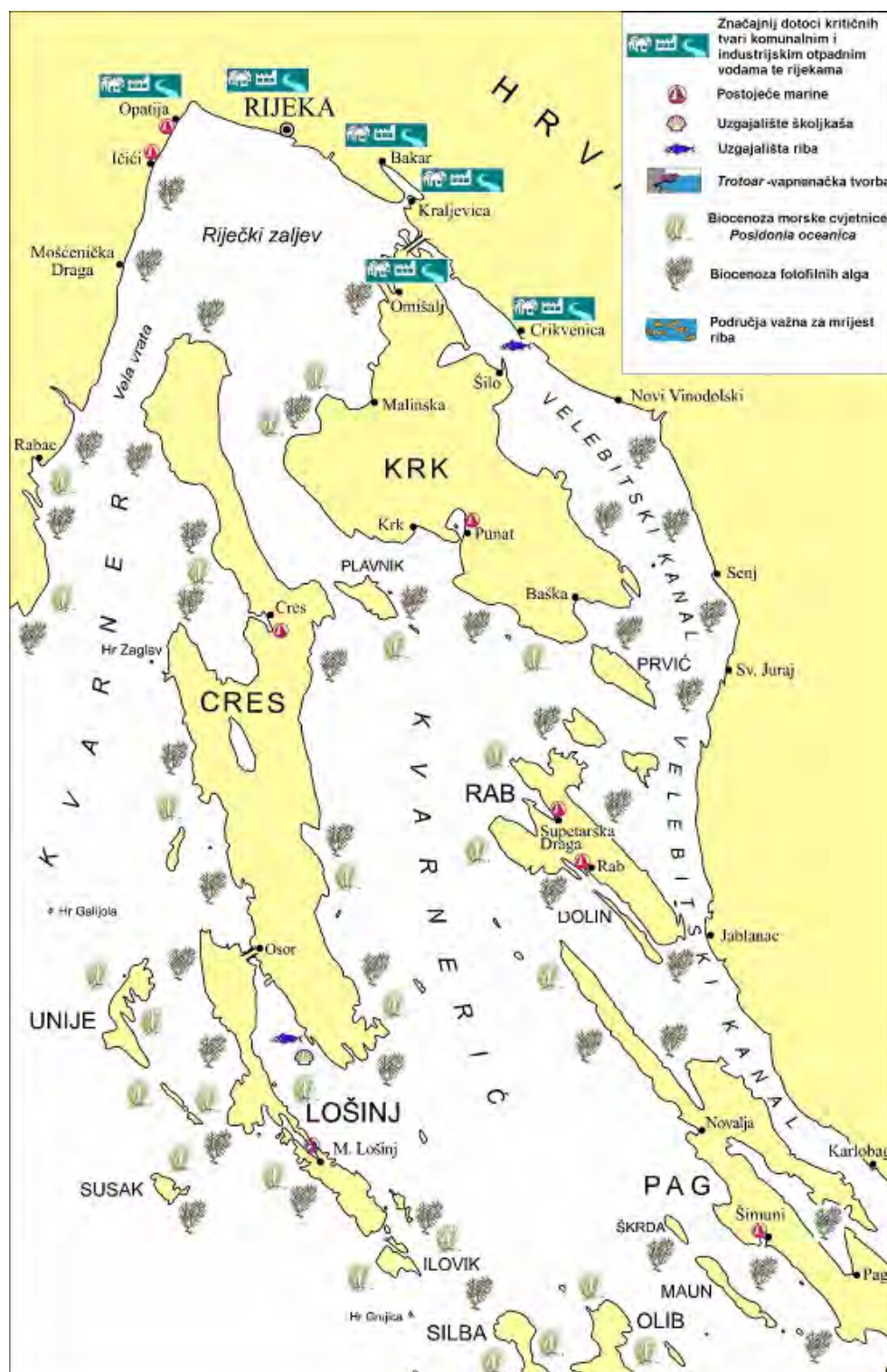
Na osnovi obilježja prostora i prikaza ograničavajućih čimbenika povećanja postojećih kapaciteta (vrijedne biocenoze, mrijestilišta riba, uzgajališta školjkaša i riba, vapnenačke tvorbe te nacionalni parkovi) donosimo popis područja i lokacije u kojima ne bi trebalo povećati postojeće kapacitete ili graditi nove, fiksne kapacitete.

- **Plomin**
- **Raša**
- **Nacionalni park Brijuni**
- **Rt Kamenjak**
- **Limski kanal**
- **Estuarij Mirne, Tarska vala**



## PRIMORJE (Primorsko-goranska i Ličko-senjska županija)

Slika 5.2.4.1.2. Područje Primorja s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama

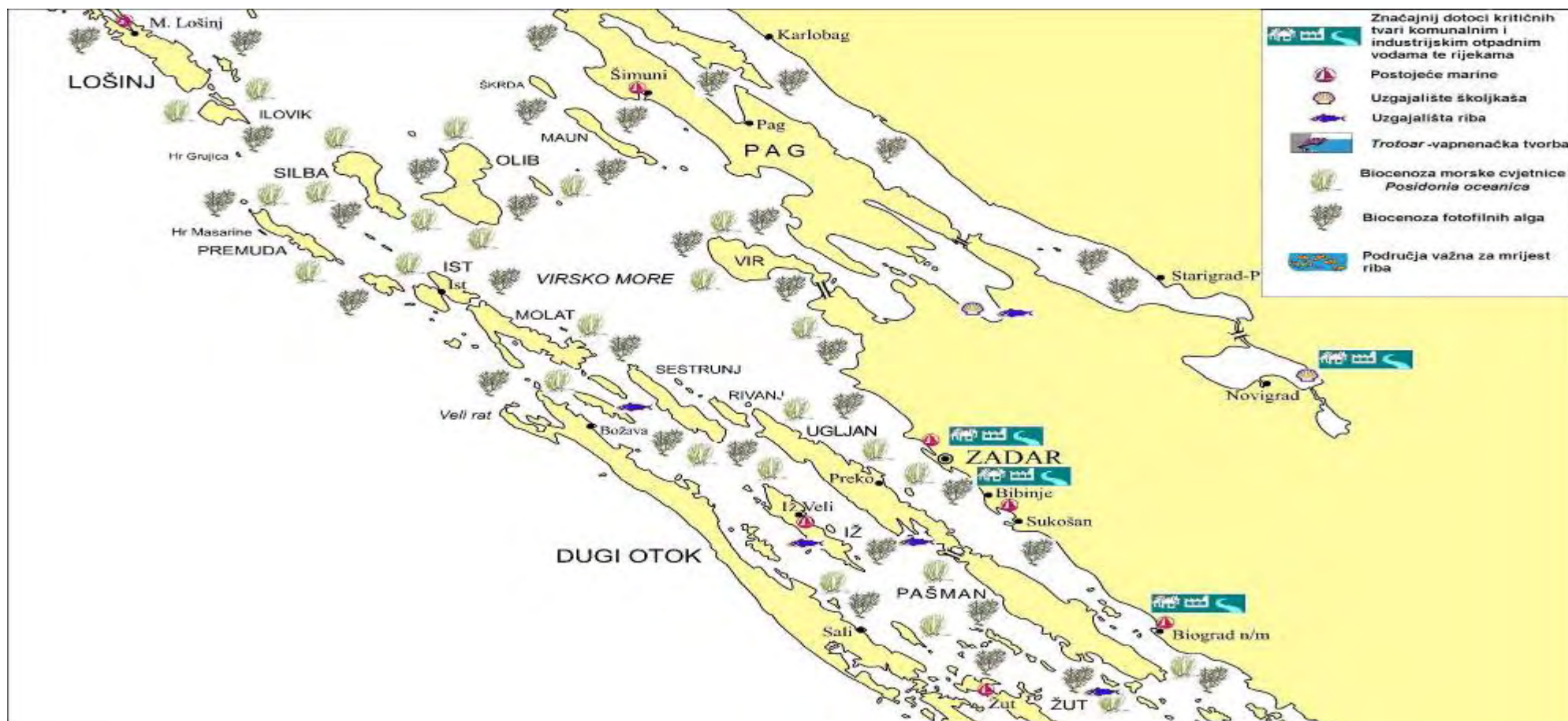


**Pregled nepogodnih područja za razvoj i povećanje postojećih kapaciteta nautičkog turizma (područja zaštićena zakonom, estuariji rijeka, mrijestilišta riba, te područja posebno vrijednih biocenoza)**

Na osnovi obilježja prostora i prikaza ograničavajućih čimbenika, na području Riječke i Senjske županije nema izrazito nepovoljnih područja za povećanje postojećih nautičkih kapaciteta. Ipak, treba naglasiti da je cjelokupni akvatorij Velebitskog kanala izuzetno značajno ribolovno područje (koćarski ribolov), pa bi daljnje proširenje nautičkih kapaciteta trebalo planirati u već postojećim marinama (proširenje postojećih kapaciteta) ili naseljima (gradnja novih kapaciteta), dok bi akvatorij između naselja trebalo zaštititi.

## SJEVERNA DALMACIJA (Zadarska županija)

Slika 5.2.4.1.3. Područje Zadarske županije s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama



**Pregled nepogodnih područja za razvoj i povećanje postojećih kapaciteta nautičkog turizma (područja zaštićena zakonom, estuariji rijeka, mrijestilišta riba, te područja posebno vrijednih biocenoza)**

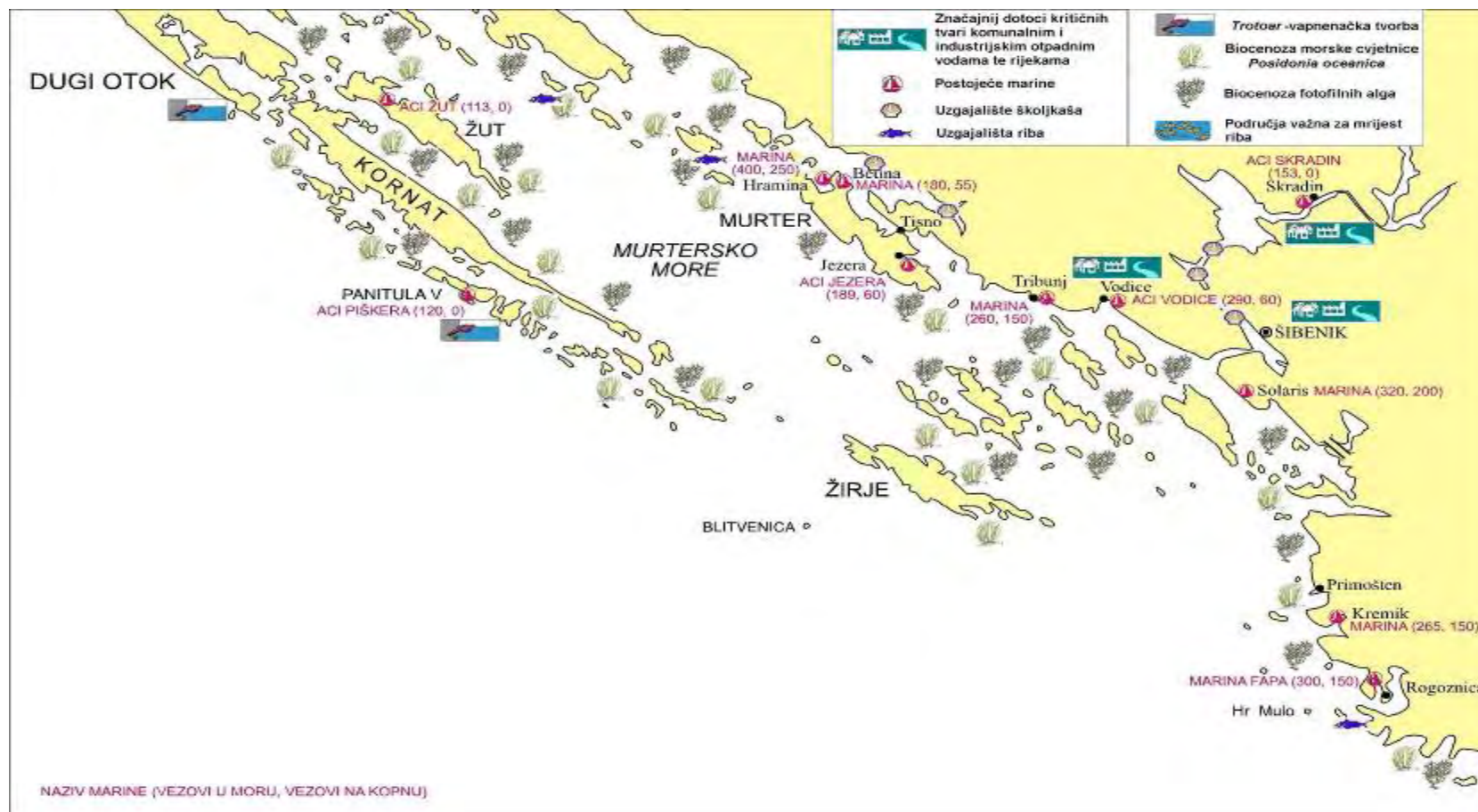
Na osnovi obilježja prostora i prikaza ograničavajućih čimbenika povećanja postojećih kapaciteta (vrijedne biocenoze, mrijestilišta riba, uzgajališta školjkaša i riba, vapnenačke tvorbe te nacionalni parkovi) donosimo popis područja i lokacije u kojima ne bi trebalo povećati postojeće kapacitete ili graditi nove, fiksne kapacitete.

- **Otočje zadarskog arhipelaga (akvatorij između Ista, Dugog otoka, Sestrinja, Pašmana i Ugljana)**
- **Dio Velebitskog kanala u županiji**
- **Novigradsko more**
- **Karinsko more**
- **Ljubački zaljev**



SREDNJA DALMACIJA – ŠIBENIK (Šibensko-kninska županija)

Slika 5.2.4.1.4. Područje Šibensko-kninske županije s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama



**Pregled nepogodnih područja za razvoj i povećanje postojećih kapaciteta nautičkog turizma (područja zaštićena zakonom, estuariji rijeka, mrijestilišta riba, te područja posebno vrijednih biocenoza)**

Na osnovi obilježja prostora i prikaza ograničavajućih čimbenika povećanja postojećih kapaciteta (vrijedne biocenoze, mrijestilišta riba, uzgajališta školjkaša i riba, vapnenačke tvorbe te nacionalni parkovi) donosimo popis područja i lokacije u kojima ne bi trebalo povećati postojeće kapacitete ili graditi nove, fiksne kapacitete.

- **Šibenski kanal (kopneni dio od Zablaca do Srime, te sjeverna strana Zlarina i Prvića)**
- **Šibenski zaljev, cijeli unutarnji estuarij rijeke Krke**
- **Otočje šibenskog arhipelaga (akvatorij između Zlarina i Žirja)**
- **Područje Rogoznice**
- **Pirovački zaljev**
- **Žirje**
- **Nacionalni park Krka**
- **Nacionalni park Kornati**

## SREDNJA DALMACIJA - SPLIT (Splitsko-dalmatinska županija)

Slika 5.2.4.1.5. Područje klastera s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama



**Pregled nepogodnih područja za razvoj i povećanje postojećih kapaciteta nautičkog turizma (područja zaštićena zakonom, estuariji rijeka, mrijestilišta riba, te područja posebno vrijednih biocenoza)**

Na osnovi obilježja prostora i prikaza ograničavajućih čimbenika povećanja postojećih kapaciteta (vrijedne biocenoze, mrijestilišta riba, uzgajališta školjkaša i riba, vapnenačke tvorbe te nacionalni parkovi) donosimo popis područja i lokacije u kojima ne bi trebalo povećati postojeće kapacitete ili graditi nove, fiksne kapacitete.

- **Brački kanal (Omiš):** mikropodručje vanjskog estuarija rijeke Cetine
- **Brački kanal (Stobreč):** mikrolokacija između Stobreča i hotela Lav
- **Istočni dio Kaštelanskog zaljeva:** mikropodručje estuarija rijeke Jadra
- **Istočni dio Splitskog kanala:** kopneni dio od Marine do Rogoznice, te otoci Veli i Mali Drvenik
- **Južna strana Hvara**
- **Pučinski otoci: Vis, Biševo**



## JUŽNA DALMACIJA (Dubrovačko-neretvanska županija)

Slika 5.2.4.1.6. Područje klastera s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama



## **Pregled nepogodnih područja za razvoj i povećanje postojećih kapaciteta nautičkog turizma (područja zaštićena zakonom, estuariji rijeka, mrijestilišta riba, te područja posebno vrijednih biocenoza)**

Na osnovi obilježja prostora i prikaza ograničavajućih čimbenika povećanja postojećih kapaciteta (vrijedne biocenoze, mrijestilišta riba, uzgajališta školjkaša i riba, vapnenačke tvorbe te nacionalni parkovi) donosimo popis područja i lokacije u kojima ne bi trebalo povećati postojeće kapacitete ili graditi nove, fiksne kapacitete.

- **Neretvanski kanal**
- **Rijeka Dubrovačka**
- **Cavtat**
- **Slano**
- **Zaton**
- **Donji Molunat (Podmetale)**
- **Južna strana Korčule**
- **Lastovo, Lastovnjaci**
- **Istočni dio Mljeta**
- **Elafiti**
- **Prirodni rezervat Lokrum**
- **Nacionalni park Mljet**
- **Park šuma Koločep**

Od svih navedenih područja na kojima u pravilu ne bi trebalo graditi, ili ako već postoje, povećavati prihvatne kapacitete, samo neka već danas imaju obilježja i status zaštićenih područja na kojima izgradnja nije dozvoljena odnosno iz kojih bi i postojeće kapacitete nautičkog turizma stacionarnog tipa trebalo ukloniti.

Sva ostala područja, iako izdvojena kao ekološki posebna i vrijedna, ne isključuju mogućnost izgradnje ili dogradnje prihvatnih (tranzitnih) kapaciteta nautičkog turizma (prihvatišta i sidrišta), ali uz posebne i strogo kontrolirane uvjete i mjere zaštite.

Navedeni stav rezultat je prije svega već ranije istaknutih obilježja luka nautičkog turizma, posebno marina kao objekata najveće razine uslužnosti, organiziranosti, uređenosti i tehnološke opremljenosti, u kojima se koncentracijom vezova na određenom području postiže ne samo najracionalnije korištenje obalnog prostora nego i najučinkovitija kontrola njegove eksploatacije i zaštite.

Sva ostala obalna i otočna područja potencijalno bi mogla biti mjestima izgradnje objekata za organizirani, odnosno kontrolirani prihvati nautičara i njihovih plovila.

U tom smislu bi svi već doneseni prostorni planovi obalnih županija trebali biti još jednom kritički analizirani i raspravljani.

Naime, neprijeporna je činjenica da će u nas a posebno u Europi broj plovila i dalje sve brže rasti, što istovremeno znači i sve veće potrebe za njihov siguran smještaj i korištenje. U takvom kontekstu osnovno razvojno načelo ne bi trebalo temeljiti na strogim ograničenjima i zabranama, nego na jasnim i obvezujućim uvjetima izgradnje i korištenja te mjerama zaštite.

### 5.3. Pravci razvoja sigurnosti plovidbe plovila nautičkog turizma

U idućim godinama promjene bitnih obilježja nautičkog turizma su neizbježne. Razlozi promjena jesu ponajprije: razvoj tehnologije, razvoj gospodarske uspješnosti te promjena društvenih okolnosti.

Utjecaj novih tehnologija odnosno unapređenja postojećih tehnologija valja očekivati kroz nekoliko područja, osobito u odnosu na: napredak tehnologije izrade i održavanja plovila, napredak tehnološke podrške prihvatu plovila i pružanju usluga u lukama odnosno u plovidbi, te unapređenje u tehnološkim područjima koja nisu izravno vezana za plovidbu brodice, ali na nju bitno utječu (npr. promjene u komunikacijskim tehnologijama).

Razvoj gospodarske uspješnosti koji se može očekivati u Republici Hrvatskoj u sljedećim godinama izravno će utjecati na kretanja u području nautičkog turizma pa tako i na kretanja u dijelu koji se odnosi na sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša. Temeljna posljedica bržeg razvoja gospodarske uspješnosti bit će povećanje broja domaćih i stranih korisnika usluga nautičkog turizma. Izravna posljedica toga će biti veća potražnja za odnosnim uslugama te širenje (broja i vrsta) uslužnih djelatnosti koje prate osnovnu djelatnost nautičkog turizma – plovidbu radi odmora, zabave i sporta.

Konačno, na temelju kretanja tijekom posljednja dva desetljeća razumno je pretpostaviti i značajne promjene u društvenim okolnostima. U tom pogledu ističe se očiti porast svijesti o potrebi očuvanja prirodnog okoliša te posljedično i promjene u sustavu vrijednosti. U pogledu utjecaja na nautički turizam, to znači da će područja visoke očuvanosti (kao što je to istočna obala Jadrana) postati znatno zanimljivija, no istodobno će se promijeniti i odnos korisnika prostora prema mjerama očuvanja prirodnog okoliša.<sup>36</sup>

Polazeći od pretpostavke da će navedene promjene bitno utjecati na važna obilježja nautičkog turizma, u nastavku se navode temeljne odrednice ovih promjena u dijelu koji se odnosi na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja te moguće mjere unapređenja sigurnosti plovidbe na moru, u marinama i sidrištima.

#### 5.3.1. Plovila

Kretanja na tržištu plovila namijenjenih nautičkom turizmu pokazuju postupno no vrlo očito povećanje njihove veličine (više širine nego duljine) i opremljenosti.

Načelno, najveći porast broja plovila valja očekivati u dijelu manjih plovila, pri čemu se takvim plovilima smatraju plovila do 12 m odnosno do približno 15 BT.<sup>37</sup> Prema dosadašnjim iskustvima, prijevoz, održavanje, rukovanje i čuvanje plovila do

<sup>36</sup> Iako izrađivači drže ove utjecaje značajnima, posebno istraživanje njihovih uzroka i posljedica izlazi izvan okvira ove studije pa se stoga u daljnjem tekstu ne razmatraju.

<sup>37</sup> Ova podjela već je na neki način formalizirana i u novim propisima gdje je uvedena prilično velika razlika u pogledu ishoda «Dozvole za plovidbu brodice» i «Svjedodžbe o sposobnosti jahte za plovidbu». Posebno je važna bitna razlika u obveznoj osposobljenosti za osobe koje upravljaju brodicom odnosno jahtom.

približno navedene veličine bitno je jednostavnije nego za plovila veća od navedene približne granične vrijednosti. Plovila veća od navedene granične vrijednosti se u svim segmentima približavaju standardima koji uobičajeno vrijede za trgovačke brodove, nerijetko i za one koji plove u međunarodnoj plovidbi. Posljedica navedenih kretanja je očekivanje stvaranja jaza u ponudi i plovidbi odnosno povećanje broja brodova do granične veličine, zatim znatno manji broj brodova u području neposredno iznad graničnog, te ponovno razmjerni porast broja plovila većih duljina.<sup>38</sup>

Povećanje broja manjih plovila u osnovi će imati utjecaja na kapacitete luka nautičkog turizma, te će za posljedicu imati daljnji rast broja luka nautičkog turizma odnosno širenje postojećih.

U tom dijelu valja razlikovati:

- plovila koja u pravilu koriste usluge marina,
- plovila koja se koriste u blizini mjesta boravka.

Povećanje broja manjih plovila koja redovito koriste usluge marina je izvjesno, i to približno jednako u dijelu motornih brodica te jedrilica. Iako nema izrazitih pokazatelja, vjerojatnije je nešto veće povećanje udjela motornih brodica. Razlozi koji ovakvu procjenu podupiru jesu veća privlačnost u plovidbi, veći domet plovidbe u kraćem vremenu te nešto niža razina znanja i iskustva potrebnog za upravljanje motornim brodicama u odnosu na jedrilice jednake duljine. No u oba slučaja valja računati sa stanovitim povećanjem duljine plovila (kako tehnologija bude to omogućavala uz istu cijenu) te nešto naglašenije povećanje širine plovila za istu duljinu u odnosu na uobičajenu u proteklim desetljećima.

Plovila koja se koriste u blizini mjesta boravka (najčešće kampovi i apartmani) su ponajprije plovila pneumatskog ili krutog trupa, no u oba slučaja malih duljina, približno do 5 m. S obzirom da se koriste najčešće tijekom boravka u kampovima, povećanje njihovog broja ne utječe na razvoj luka nautičkog turizma već u osnovi povećava kvalitetu boravka.

Nasuprot tome, već i skromnije povećanje broja velikih jahti (za koje trenutno postoje vrlo skromni prihvatni kapaciteti u postojećim lukama nautičkog turizma) izazvat će značajne promjene u rasporedu i obilježjima priveznih mjesta. Vrijedi istaknuti da ova plovila, iako razmjerno malog broja, svojim izgledom i društvenom privlačnošću imaju bitan utjecaj na poslovanje luka nautičkog turizma. S tehnološkog stajališta prihvat ove vrste plovila zahtijeva uvjete koje uobičajeno ispunjavaju luke koje prihvaćaju manje brodove. Valja pritom razlikovati dva bitno različita dijela:

- stalni vez velikih jahti radi boravka odnosno čuvanja te
- plovidba velikih jahti.

Oba segmenta bitno su određena činjenicom da najveći broj ovih plovila pripada osobama znatnih financijskih mogućnosti (ili se iznajmljuju takvim osobama kao ciljnoj skupini). S obzirom da trošak boravka ili plovidbe u tom slučaju nije presudan čimbenik, mjesto stalnog veza izabire se na temelju atraktivnosti mjesta ili područja. S obzirom da se navedena plovila nerijetko koriste i za unapređenje poslovnih odnosa

---

<sup>38</sup> Navedena pojava (smanjena ponuda u području veličina neposredno iznad neke granične vrijednosti) dobro je poznata u pomorstvu. Primjerice, broj brodova koji su neznatno veći od PANAMAX veličine kao granične je zanemarivo mali.

njezina vlasnika, kao sljedeći uvjet po važnosti nameće se prometna povezanost marine s europskim i svjetskim metropolama.<sup>39</sup>

Valja zaključiti da će do povećanja broja velikih jahti na stalnom vezu u marinama ili lukama na našoj obali doći ako se stvori odgovarajuće okruženje koje će imati obilježja mondenog mjesta (luksuzni hoteli i ugostiteljski objekti, kockarnice, učinkovita prometna povezanost, zadovoljavajuća razina sigurnosne zaštite itd.), a tek zatim i infrastruktura koja će moći prihvatiti i opsluživati takva plovila.

Plovidba velikih jahti odvija se ponajprije ljeti kada se koriste za krstarenje atraktivnim obalama ili mjestima. Pritom nije rijetkost da se velike jahte iznajmljuju u razdoblju kada je vlasnik ne koristi osobno, no to ne mijenja bitno obilježja njezine plovidbe. Osobe koje provode odmor na takvim jahtama u pravilu očekuju veću razinu zaštite od znatiželjnika, što postižu tako da se plovila u pravilu usidre izvan luka, a u luku uplovljavaju samo radi nabavljanja goriva i ostalih potrepština. U nerijetkim slučajevima i za potrebe razgledavanja brod se ne vezuje već se osobe na obalu prebacuju brzim brodicama koje su dio opreme jahte (tzv. tenderi). Kako ova plovila nude u pravilu izuzetnu autonomiju (posjeduju dovoljne zalihe hrane, imaju uređaje za proizvodnju slatke vode i sve ostalo što je potrebno za višednevni boravak na plovilu), razina potrošnje je razmjerno skromna u svim mjestima osim u onima koja mogu pružiti vrhunsku uslugu i ugođaj.

Usprkos navedenom, ponajprije zbog izuzetne medijske privlačnosti kao i zbog činjenice da se očekuje značajan porast ovakvih plovila u širem okruženju pa tako i na Jadranu, valja računati s povećanim potrebama, posebno u marinama i lukama na najatraktivnijim dijelovima obale. Stoga valja očekivati prenamjenu prostora u pojedinim postojećim marinama i lukama te prilikom izgradnje novih luka nautičkog turizma. Pritom valja istaknuti da je to ponajprije odluka koju donosi uprava te luke u skladu sa svojim poslovnim opredjeljenjem.

Konačno, sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša valja istaknuti da velikim jahtama upravlja dobro osposobljena i dovoljno brojna posada pa im je razina sigurnosti vrlo visoka. Iz istog razloga, razmjerno manje onečišćuju okoliš u odnosu na druga manja plovila. To je posljedica ponajprije dobre opremljenosti.<sup>40</sup> Manja plovila, ponajprije zbog ograničenog prostora, ne mogu držati na plovilu veće količine smeća i otpadnih tekućina te im je nužno osigurati njihovo odlaganje.

---

<sup>39</sup> Najatraktivnije marine za velike jahte na Azurnoj obali, Liguriji i Toscani (Cannes, Antibes, Monte Carlo, San Remo, Rappalo, Carrara, Viareggio...) ističu se svojom mondenošću i popularnošću te izuzetnom prometnom povezanošću, a nikako svojim prirodnim ljepotama (uz izuzetak područja Cinque Terre u Italiji). U navedenim marinama nalaze se velike jahte čiji vlasnici nemaju mjesto boravka u bližoj okolici što ih ne sprečava da u zimskom dijelu godine jahtu koriste za kratkotrajne odmore ili provode sa svojim poslovnim partnerima.

<sup>40</sup> Ova plovila su u pravilu opremljena tankovima za prihvrat otpadnih voda te ih zadržavaju na brodu kada su privezana u luci ili usidrena u nekim prirodnim uvalama, a ispuštaju ih tek u plovidbi na određenoj udaljenosti od obale.

### 5.3.2. Luke

Luke nautičkog turizma bit će u sljedećem razdoblju izložene nizu utjecaja koji će zasigurno u određenoj mjeri izmijeniti danas uobičajeni način poslovanja.

Temeljni utjecaj je utjecaj povećavanja veličine plovila (kako onih manjih tako i većih) koji u postojećim lukama nautičkog turizma dovodi do smanjivanja razine njihove sigurnosti. Nastojanje da se u određenom morskome prostoru smjesti približno isti broj plovila kao i nekada dovodi nerijetko do prihvata plovila i njihova privezivanja na mjestima koja nisu u potpunosti primjerena za prihvata plovila određene veličine. Drugim riječima, povećanjem plovila prostor između njih postaje manji, plovila privezana na gatovima sve više zadiru u plovni put između gatova, dubine ispod kobilica su sve manje, sila kojom plovila djeluju na gatove je veća itd. Navedeno naravno vrijedi i za luke u izgradnji ili koje se planiraju i u kojima će biti nužno dosadašnje standarde, posebno širinu plovila i njihovu razdiobu po skupinama, uskladiti s novim veličinama.

Pored navedenog očekuju se i drugi utjecaji koji iziskuju izmjene u tehnološkoj organizaciji luka nautičkog turizma:

- postupno proširenje sadržaja koje korisnici luke očekuju, posebno u pogledu poslova održavanja (sve veći broj poslova koji zahtijevaju sve veću razinu specijalizacije odnosno kvalitete radova kao posljedica sve naprednije tehnologije primijenjene na brodovima i njihovim porivnim sustavima);
- promjena u razdiobi vlasništva plovila koja koriste luku (pomak od pojedinačnog vlasništva i osobnog korištenja ka većem udjelu unajmljenih plovila s posljedičnim porastom prosječnog vremena korištenja);
- promjena u sastavu, obrazovanju i potrebama korisnika plovila (pomak ka novim korisnicima ponajprije unajmljenih plovila, u pravilu nižeg pomorskog obrazovanja i iskustva, i to kao posljedica većeg broja ljudi koji se okreću nautičkom turizmu kao visoko aktivnom odmoru).

U pogledu sigurnosti plovidbe u neposrednoj blizini te sigurnosti boravka plovila na području luka nautičkog turizma, postojeći zahtjevi utvrđeni u važećim propisima<sup>41</sup> zadovoljavaju potrebe pa se stoga ovog trenutka ne pretpostavlja bitna izmjena ili dopuna tih zahtjeva.

Nasuprot tome, povećanje razine sigurnosti u obliku dodatne usluge koju korisnik luke dodatno plaća (ili mu je uključena u osnovnu uslugu) otvara znatne mogućnosti unapređenja. Dodatne usluge uključuju održavanje plovila, održavanje opreme, dostavu dodatnih informacija o stanju sigurnosti na plovnom putu, pružanje pomoći na komercijalnoj osnovi (tegljenje), mogućnost dodatne izobrazbe itd. Valja pritom istaknuti da je opredjeljenje ka pružanju ovih usluga ponajprije poslovna odluka koncesionara luke i znatnoj mjeri ovisi o njegovom poslovnom okruženju.

U pogledu zaštite okoliša valja razlikovati uvjete koje nužno valja ispuniti u slučaju izgradnje novih luka nautičkog turizma u odnosu na uvjete koje ispunjavaju postojeće luke.

---

<sup>41</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (»Narodne novine« 142/99, 47/00, 121/00 i 45/01).

U slučaju izgradnje novih luka nautičkog turizma, mjere zaštite okoliša iskazuju se kroz zaštitu prostora te kroz zaštitu okoliša od posljedica obavljanja planiranih djelatnosti. Zaštita prostora izvjesno će se očitovati u obliku zahtjeva za poštivanjem dva temeljna načela:

- načelo najmanjeg mogućeg zadiranja u prostor
- načelo prihvatljivog utjecaja na okoliš.

Načelo najmanjeg mogućeg zadiranja u prostor je samorazumljivo i pretpostavlja ponajprije zauzimanje samo onog prostora koji je nužan za obavljanje određene djelatnosti. No, istodobno ovo načelo pretpostavlja i korištenje prostora na način da se on može uz što manje zahvate vratiti u stanje jednako ili dovoljno blisko početnom stanju. Sukladno tome valja očekivati ograničenje gradnje čvrstih građevina na nužno potrebnu mjeru te korištenje objekata koji se razmjerno jednostavno i brzo mogu ukloniti. Ta se zamisao ostvaruje u prvom redu korištenjem plutajućih gatova, kako za nove luke tako i za izradu privezišta unutar postojećih marina koje imaju izgrađene lukobrane. Uz pretpostavku poštivanja propisanog postupka ovi gatovi u potpunosti zadovoljavaju uvjete sigurnosti ljudi i plovila.

Načelo prihvatljivog utjecaja na okoliš pretpostavlja da nijedna djelatnost na moru ne smije ni na koji način bitno utjecati na živi svijet u neposrednoj blizini ni mijenjati osnovna svojstva morskog okoliša. Prihvatljivost utjecaja na okoliš dokazuje se studijom utjecaja na okoliš koja se prihvaća odnosno odobrava na propisani način. U tom smislu razlikuju se utjecaji tijekom gradnje odnosno predvidivi utjecaji koji su posljedica obavljanja djelatnosti i ne razlikuju se bitno u odnosu na postojeće luke nautičkog turizma.

Posljedice obavljanja djelatnosti u lukama nautičkog turizma (postojećima i novima) valja razlikovati sa stajališta neposrednog utjecaja. U tom smislu valja promatrati zaštitu od većih onečišćenja koja su posljedica nezgode te zaštitu od onečišćenja tijekom redovitih djelatnosti.

Uspješnost sprečavanja onečišćenja određena je postojanjem odgovarajuće opreme odnosno uvježbanog osoblja. Navedeni uvjeti pokriveni su u odnosnim propisima pa se uz pretpostavku dosljedne provedbe propisa mogu smatrati zadovoljavajućim. Određeni nedostatak može se uočiti u dijelu koji se odnosi na organiziranost i uvježbanost osoblja luka nautičkog turizma za slučajeve većeg onečišćenja.

U pogledu zaštite od onečišćenja tijekom redovitih djelatnosti, postojeći sustav može se ocijeniti zadovoljavajućim, naravno uz pretpostavku dosljedne primjene.

Konačno, valja istaknuti da unapređenje svijesti o potrebi očuvanja okoliša i kod samih korisnika luka nautičkog turizma proizvodi pozitivne učinke. To se očituje ponajprije u obliku veće poslovne konkurentnosti (atraktivnosti) onih luka u kojima su stvarni standardi zaštite okoliša na višoj razini.

Sa stajališta sigurnosti plovidbe, daljnji razvoj prihvatnih kapaciteta odnosno povećanje broja luka nautičkog turizma i broja plovila zasigurno će proizvesti dodatno opterećenje službama koje brinu o sigurnosti plovidbe, ponajprije lučkim kapetanijama i ispostavama, a zatim i svim drugim službama uključenim u pružanje pomoći ljudima na moru. Zbog intenzivnijeg rasta naročito valja očekivati porast

opterećenja na okoliš, i to ponajprije u područjima koja je teže nadzirati (osamljene uvale i sidrišta). Zbog toga će biti nužno osiguranje dodatnih sredstava i osoblja kako bi se održala postojeća razina nadzora sigurnosti plovidbe i pružanja pomoći.

U tom smislu dodatne mjere valjalo bi uvoditi sukladno dinamici odobravanja gradnje tih objekata. Kao referentni standard u pogledu razine nadzora (sredstava i ljudstva) može se uzeti postojeći standard koji je uspostavljen na području Lučke kapetanije Rijeka. Ovaj standard se predlaže s obzirom na razmjerno veliki broj stranih plovila koja se tu prihvaćaju, razmjerno veliki broj plovila mjesnog stanovništva te, u usporedbi s drugim područjima na Jadranu, nepovoljne vremenske prilike.

Temeljem provedene analize može se zaključiti:

1. Postojeći ustroj sustava sigurnosti plovidbe zadovoljava postojeće potrebe. Zbog većih organizacijskih izmjena (primjerice, uspostavljanja Obalne straže) nužno je razmotriti i zadaće drugih pridruženih službi (pomorska policija, carina itd.) koje utječu ili mogu presudno utjecati na sigurnost plovidbe plovila nautičkog turizma, zaštitu od onečišćenja i sigurnosnu zaštitu. Uvjeti sigurnosti plovidbe utvrđeni važećim propisima osiguravaju zadovoljavajuću razinu sigurnosti u lukama nautičkog turizma te se ne pretpostavlja njihova bitna izmjena ili dopuna.
2. Mjere daljnjeg unapređenja sigurnosti plovidbe i zaštite mora i okoliša valja temeljiti na uspostavljanju dodatnih usluga: održavanje plovila, dostavu dodatnih informacija plovilima, tegljenje itd. Ove se mjere mogu provoditi na komercijalnoj i nekomercijalnoj osnovi.
3. Posebnu pažnju valja posvetiti mjerama kojima se umanjuje utjecaj ljudske greške, i to stoga što je taj utjecaj temeljni uzrok nastanka pomorskih nezgoda plovila nautičkog turizma. U tom pogledu posebnu pažnju valja posvetiti mjerama (neformalne) izobrazbe.
4. Mjere zaštite od onečišćenja moraju se temeljiti na povećanju svijesti o potrebi očuvanja okoliša te u sustavnoj provedbi tih mjera od osoba koje pružaju usluge plovilima nautičkog turizma. I ovdje posebnu pažnju valja posvetiti mjerama (neformalne) izobrazbe.
5. U pogledu unapređenja sigurnosne zaštite predlaže se uspostavljanje ujednačenih mjera u svim hrvatskim lukama nautičkog turizma, kako je to ustrojeno u lukama otvorenim za međunarodni promet te dodatnim mjerama kako je to navedeno u Studiji.
6. Nepovoljni utjecaji povećanog prometa plovila nautičkog turizma, osobito «velikih jahti», neće bitno smanjiti razinu sigurnosti plovidbe. Navedeno vrijedi uz pretpostavku odgovarajućih unapređenja nadležnih službi u pogledu osoblja, osposobljenosti i opremljenosti, ponajprije u okviru nadležnosti Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka. Daljnje unapređenje sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša moguće je ponajprije dosljednom primjenom mjera prikazanih u Studiji.



### 5.3.3. Izobrazba

Podaci o pomorskim nezgodama u proteklim godinama upućuju na zaključak da je temeljni uzrok pomorskih nezgoda nautičara na Jadranu u najvećoj mjeri nedovoljna izobrazba odnosno nedovoljno iskustvo. U tom pogledu valja razlikovati plovila koja viju zastavu Republike Hrvatske i plovila koja viju stranu zastavu.

Na domaćim brodicama i jahtama osoba koja upravlja plovilom dužna je imati odgovarajuće ovlaštenje prema Pravilniku o brodicama i jahtama. Sukladno pristupu uobičajenom u susjednim srednjoeuropskim i sredozemnim državama, i naš Pravilnik poznaje više razina ovlaštenja pa se stoga uz pretpostavku dosljedne primjene navedena ovlaštenja mogu smatrati primjerenima.

Prema uobičajenom načelu prihvaćenom u važećim propisima<sup>42</sup> na plovilima koja viju stranu zastavu načelno se prihvaćaju ovlaštenja koja izdaje vlast države čiju zastavu brod vije. U skladu s navedenim ne treba očekivati izmjenu ovog pristupa.

Činjenica koju valja istaknuti i koja donekle objašnjava zašto je ljudska greška temeljni uzrok pomorskih nezgoda na Jadranu, usprkos primjerenom sustavu stjecanja odnosno priznavanja ovlaštenja, jest nedovoljno iskustvo odnosno nemogućnost nadzora postupnog stjecanja plovidbenog iskustva. U postojećim okolnostima sasvim je moguće da netko tko je sukladno propisima stekao odgovarajuće ovlaštenje, tu svoju ovlast ne koristi niz godina te da nakon toga krene na putovanje koje je objektivno izvan granica njegovih sposobnosti ili s plovilom s kojim nema dovoljno iskustva. Mogućnosti institucionalnih mjera kojima se takav postupak može spriječiti ili barem ograničiti vjerojatnost njegova nastupa jesu zanemarivo male.

Izobrazba je temeljni čimbenik kojim se umanjuju posljedice ljudske greške, zato se predlaže unapređenje izobrazbe:

- sustavnim (nekomercijalnim) informiranjem u obliku propagandnih letaka, dopunskih obavijesti, informacija i uputa,
- poticanjem stručnog usavršavanja odnosno poticanjem rada ustanova koje na komercijalnoj osnovi nude stručno usavršavanje nautičara,
- poticanjem rada udruga nautičara te promicanjem načela sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša pomaganjem takvih udruga,
- promicanjem natjecanja (aktivnih sportaša i rekreativaca) te u okviru takvih djelatnosti promicanjem načela sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša,
- promicanjem poznavanja ustroja i rada službi koje sudjeluju u pružanju pomoći odnosno u obavljanju poslova zaštite od onečišćenja te prikazu njihove osposobljenosti.

Valja istaknuti da neke od navedenih djelatnosti mogu samostalno i uspješno poslovati na komercijalnoj osnovi, a druge mogu biti usko povezane i s promidžbenim djelatnostima na razini države.

<sup>42</sup>

Pravilnik o brodicama i jahtama, članak 4. st. 3, Narodne novine 27/05.

#### 5.3.4. Sigurnost plovidbe

Stanje sigurnosti plovidbe ovisi ponajprije o broju, vrsti i veličini plovila, a zatim i o području plovidbe, vremenu njihova zadržavanja, mjestima koja posjećuju itd.

S povećanjem broja dolazaka plovila valja očekivati i veći broj događaja u kojima će plovila na moru zatražiti pomoć. Mjesta u kojima valja očekivati takve događaje prirodno valja vezivati za područja zadržavanja, u prvom redu za poznata odredišta, a zatim i za odredišta koja pružaju dodatne usluge odnosno mogu pružiti utočište u nepovoljnim vremenskim prilikama. S povećanjem broja plovila valja očekivati i veću posjećenost tih odredišta koja uglavnom ipak imaju ograničeni prihvatni kapacitet.

Trajanje boravka plovila na moru u našim vodama ostat će najvjerojatnije približno na sadašnjoj razini. Nasuprot tome, valja očekivati povećanje ukupnog trajanja razdoblja intenzivnog prometa (sezone). Ovo produženje ovisi ponajprije o uvođenju dodatnih sadržaja i mogućnosti, o povećanju udjela iznajmljenih plovila (zbog niže cijene najma) te o općoj promidžbi nautičkog turizma. Navedeno produženje vršnog opterećenja zasigurno će dodatno opteretiti službe odgovorne za sigurnost plovidbe.

Nepovoljni utjecaji povećanog prometa mogu se ograničiti raznim mjerama:

- dodatnim unapređenjem izvještavanja o stanju i izgledima vremena (iako je ono i već sada na zadovoljavajućoj razini), i to ponajprije dodatnim obavještavanjem o lokalnim prilikama,
- dodatnim obavještavanjem o lokalnim navigacijskim uvjetima, o postupcima u slučaju izvanrednih događaja, zakloništima itd.<sup>43</sup>
- stvaranjem mreže pružatelja usluga, posebno u pogledu održavanja plovila te komercijalnog pružanja pomoći (tegljenje) kada ljudski životi nisu ugroženi,<sup>44</sup>
- unapređenjem komunikacijske i informacijske podrške plovilima na otvorenom moru,
- unapređenjem pokrivenosti plovilima Ministarstva na plovnim putovima i u najposjećenijim odredištima,
- unapređenjem traganja i spašavanja na moru, posebno u pogledu korištenja zrakoplova i helikoptera kao najučinkovitijih sredstava pružanja pomoći,
- unapređenjem pružanja zdravstvene pomoći, posebno pružanja pomoći ronionicima,
- dodatnim ažuriranjem propisa i zahtjeva,<sup>45</sup> sukladno razini uobičajenoj u državama Europske zajednice.

---

<sup>43</sup> Preporuča se izrada publikacije s objedinjenim informacijama za korisnike luka nautičkog turizma određenog područja koje pored navedenih mogu sadržavati i komercijalne podatke i ostale korisne informacije vezane za red u luci, sigurnosne mjere itd.

<sup>44</sup> Valja razmotriti mogućnost osiguranja dodatne financijske ili materijalne podrške takvim službama kako bi se održala ciljana razina usluge i u uvjetima u kojima prihodi nisu dovoljni.

<sup>45</sup> Primjer toga jesu nezgode zbog glisiranja brzih plovila na udaljenostima manjim od 300 m od obale. Poteškoće nastaju zbog nedosljedne odredbe koja pojam glisiranja određuje kao mogućnost klizanja po površini mora plovila s mehaničkim porivnim uređajem. Manja plovila mogu već i pri brzini od 10 čv kliziti po površini mora, dok za veća plovila to ne nastupa ni pri brzinama od 15-20 čv

Iako neke od ovih djelatnosti mogu biti i dijelom opće usluge koju nude luke nautičkog turizma, većina spada u nadležnost Ministarstva pa ih treba i promatrati kao dio opće podrške turističkoj sezoni. U tom pogledu uspostavljanje sustava nadzora plovidbe (VTMIS), iako je ponajprije namijenjeno trgovačkim brodovima, može biti značajna podrška unapređenju sigurnosti plovidbe manjih plovila.

### **5.3.5. Zaštita od onečišćenja otvorenog mora**

Zaštita od onečišćenja mora i priobalja ponajprije se odnosi na onečišćenja koja su posljedica ispuštanja otpadnih voda s plovila te otpada. Načelno, zaštita od onečišćenja u lukama (javnim ili posebne namjene) je u nadležnosti onoga tko upravlja lukom. Nasuprot tome, onečišćenja na otvorenom moru ili tijekom sidrenja na nenadziranim sidrištima i u lučicama su u nadležnosti lučkih kapetanija.

Iako je sprečavanje i otkrivanje tih onečišćenja vrlo teško, gotovo nemoguće, ipak ih je moguće umanjiti poduzimanjem brojnih mjera:

- promotivnim djelovanjem na razvoju svijesti o potrebi očuvanja okoliša (dijeljenjem informativnih letaka, educiranjem o posljedicama onečišćenja, načinima odlaganja otpada, načinima izvješćivanja u slučaju otkrivanja onečišćenja itd.),
- promocijom sredstava koja omogućuju djelovanje u slučaju onečišćenja (npr. opremanje priručnim skimerima),
- postavljanjem dovoljnog broja spremnika za zauljene vode i otpad, naročito u blizini atraktivnih odredišta,
- učestalijim nadzorom sidrišta plovilima lučkih kapetanija,
- dosljednim provođenjem zabrane ispuštanja zauljenih i fekalnih voda u more te isticanjem natpisa,
- izdavanjem koncesija za prikupljanje otpada u nenadziranim uvalama i sidrištima.

Kao i za mjere unapređenja sigurnosti plovidbe i ovdje vrijedi da veći dio ovih djelatnosti nema osnove za komercijalnu djelatnost. No neke od njih mogu se obavljati i na takav način pa bi o takvom pristupu valjalo voditi računa gdje god je to moguće.

### **5.3.6. Mjere unapređenja sigurnosne zaštite**

S povećanjem broja plovila, a posebno s povećanjem broja većih brzih plovila i velikih jahti valja nažalost očekivati i veći obim poslova radi očuvanja željene razine sigurnosne zaštite. Razlog tome je činjenica da nautički turizam zbog prirode djelatnosti nameće ublažavanje nadzora protoka roba i ljudi, što nadalje neizravno pogoduje i nelegalnom kretanju osoba. Dodatno, zbog toga što se kao gosti nerijetko pojavljuju i osobe iz javnog života, plovila nautičkog turizma mogu postati mete terorističkog i/ili kriminalnog djelovanja.

---

(deplasmanska plovila). Stoga je očito nužno drugačije odrediti pojam glisiranja (npr. uvođenjem najveće dopuštene brzine) te tako omogućiti dosljedniju primjenu mjera sigurnosti plovidbe.

Važnost sigurnosne zaštite posebno ističe činjenica da je zadovoljavajuća razina sigurnosti presudna za gospodarsku uspješnost. Odmor i razonoda mogući su samo u uvjetima visoke sigurnosne zaštite, pa stoga i najmanje poteškoće u tom dijelu mogu izrazito nepovoljno djelovati na cjelokupnu uspješnost nautičkog turizma na Jadranu.

Polazeći od činjenice da u svim lukama otvorenima za međunarodni promet postoji sustav sigurnosne zaštite u skladu s međunarodnim zahtjevima<sup>46</sup>, mjere unapređenja sigurnosne zaštite i u lukama nautičkog turizma valja ustrojiti na istim temeljima, jer uočljiva kontrola ili preveliki nadzor može izazvati suprotan učinak.

Predlaže se:

- uspostavljanje unutrašnjeg ustroja sigurnosne zaštite (stupnjeva sigurnosti odnosno načina komuniciranja s nadležnim službama) na način usporediv sa sustavom uspostavljenim u javnim lukama, u skladu s propisima,<sup>47</sup>
- unapređenje tehnološke podrške nadzoru sigurnosti ljudi i plovila (npr. video nadzor, praćenje kretanja ljudi i vozila, ograničenje izravnog pristupa plovilima itd.),
- unapređenje poznavanja mjera zaštite i edukacija korisnika luka nautičkog turizma sa stajališta sigurnosne zaštite (npr. upoznavanje s načinima izvješćivanja, odgovornim osobama, načinima provjere itd.),
- unapređenje suradnje s nadležnim službama (MUP, obavještajna zajednica, zaštitarske službe itd.), posebno u dijelu koji se odnosi na uvježbavanje djelovanja u pojedinim predvidivim okolnostima.

S obzirom da većina korisnika luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj koristi tijekom boravka nekoliko luka, značajno unapređenje moguće je postići primjenom ujednačenih mjera i postupaka.

---

<sup>46</sup> Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974, Poglavlje 11 – Mjere za unapređenje sigurnosne zaštite, i ISPS Pravilnik Međunarodne pomorske organizacije.

<sup>47</sup> Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet, Narodne novine 166/04.

## 6. BUDUĆI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE

### 6.1. Razvojni scenariji

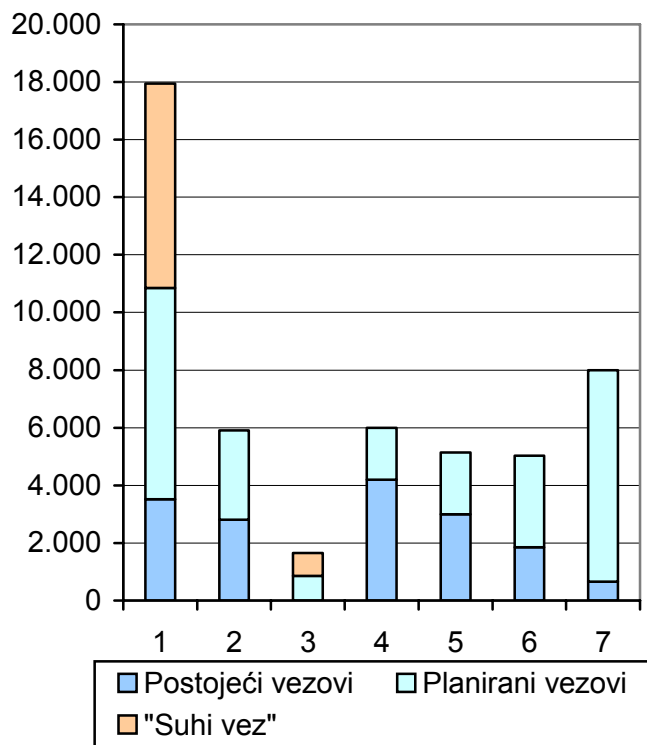
Za navedeni strateški razvojni okvir ovom su Studijom analizirana i ocijenjena **dva razvojna scenarija**.

**Prvi razvojni scenarij** izraz je sagledavanja stanja i potreba nautičkog turizma u okviru **prostornih planova županija**. Naime u skladu sa Zakonom o prostornom uređenju (NN 30/94, 68/98, 61/100, 32/02 i 104/04) i Uredbom o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (NN 128/04) navedeni planovi predstavljaju pravni temelj za planiranje i izgradnju. Njima se određuju lokacije i maksimalni kapacitet svake pojedine luke nautičkog turizma.

Kao što je u prethodnom poglavlju prikazano sabirak planskih projekcija svih priobalnih županija govori o mogućoj izgradnji novih 25.750 vezova u moru i 7.900 mjesta na kopnu, što bi u odnosu na današnji broj od 16.030 vezova u moru značilo njihovo gotovo utrostručenje. Iako navedena planska određenja predstavljaju krajnje moguće veličine bez obvezujućeg roka njihova mogućeg ostvarenja, cjelokupno provedena analiza pokazuje da bi, kada je pak riječ o vremenskom razdoblju od narednih desetak godina, daleko poželjniji i realniji bio bitno manji i prostorno drugačije osmišljeni rast.

Navedeno polazište prihvaćeno je kao osnova određenja **drugog razvojnog scenarija**. Već sama činjenica da je riječ o upola manjem broju planiranih novih vezova upućuje na zaključak o potrebi osiguranja umjerenog umjesto intenzivnog porasta broja vezova, zatim o bitno različitoj strukturi planiranih vezova u moru i mjesta na kopnu i konačno, o prostorno izbalansiranom rastu i razvoju, kojim se naglasak daje na do danas nedovoljno iskorištenim obalnim i otočnim prostorima sa željom da se i na njima otvore mogućnosti društvenog i gospodarskog razvitka kakav je zabilježen u većini danas razvijenih nautičkih središta. U predviđenom porastu prihvatnih kapaciteta nautičkog turizma, uz 5.000 vezova u moru, ovim se razvojnim scenarijem predviđa izgradnja 5.000 mjesta na kopnu i, što je od posebne važnosti i vrijednosti, 5.000 vezova u tradicionalnim, mjesnim, odnosno već postojećim lukama i lučicama kao novoj, odnosno do danas neiskorištenoj razvojnoj mogućnosti i potrebi.

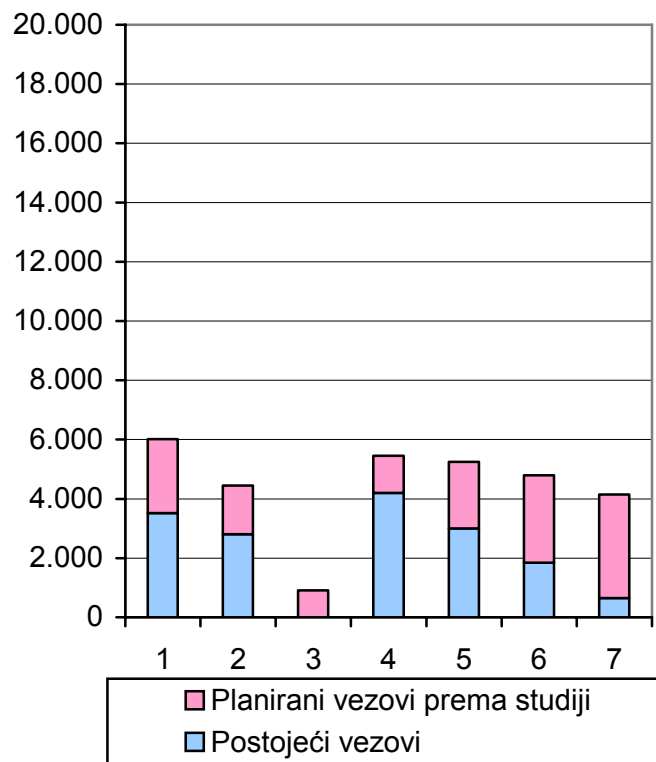
**Scenarij A - raspored luka nautičkog turizma preuzet iz prostornih planova županija**



1. ISTARSKA ŽUPANIJA
2. PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
3. LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA
4. ZADARSKA ŽUPANIJA
5. ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA
6. SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA
7. DUBROVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA

**Scenarij B** - predloženo smanjenje ukupnog kapaciteta luka nautičkog turizma u odnosu na

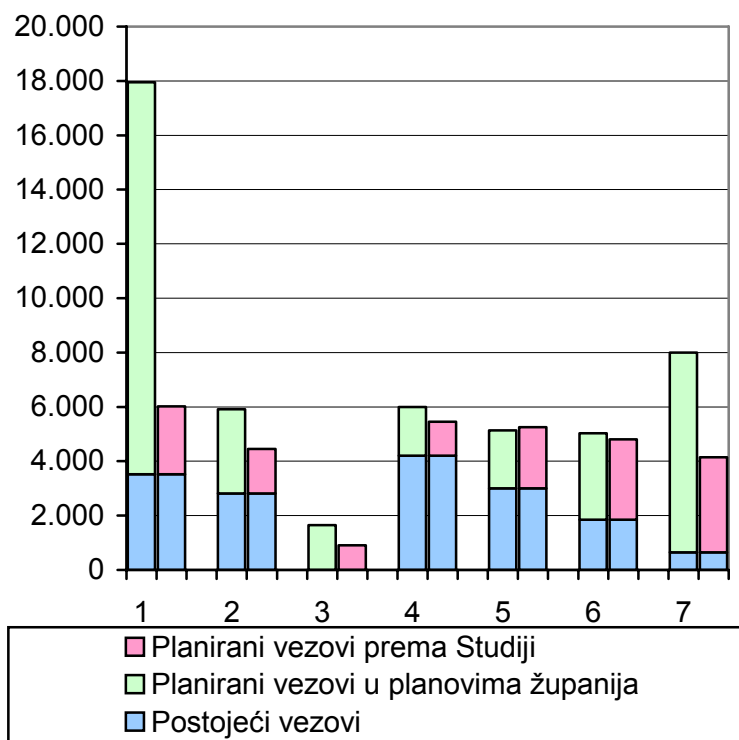
Prostorne planove županija



1. ISTARSKA ŽUPANIJA
2. PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
3. LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA
4. ZADARSKA ŽUPANIJA
5. ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA
6. SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA
7. DUBROVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA

## Usporedni prikaz razvojnih scenarija

Županija		Scenarij A	Scenarij B
		Prostorni planovi županija	Studija nautičkog turizma
1	Istarska	17.950	6.020
2	Primorsko-goranska	5.910	4.450
3	Ličko-senjska	1.650	910
3	Zadarska	6.000	5.450
5	Šibensko-kninska	5.140	5.250
6	Splitsko-dalmatinska	5.035	4.800
7	Dubrovačko-neretvanska	8.000	4.150
<b>Ukupno</b>		<b>49.685</b>	<b>31.030</b>



1. ISTARSKA ŽUPANIJA
2. PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
3. LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA
4. ZADARSKA ŽUPANIJA
5. ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA
6. SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA
7. DUBROVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA



Predloženi prostorno planerski kriteriji odabira lokacija novih kapaciteta luka nautičkog turizma:

- za luke nautičkog turizma maksimalnog kapaciteta (više od 400 vezova)
  - blizina velikih gradova (županijska središta),
  - maritimna sigurnost lokacije,
  - razvijene prihvatne mogućnosti infrastrukture,
  - posebne prometne pogodnosti,
  - bogatstvo usluga i događanja;
  
- za luke nautičkog turizma minimalnog kapaciteta manje od 400 vezova)
  - prihvatna maritimna podobnost postojećih lučica,
  - mogućnost prihvata tekućeg i krutog otpada s plovila,
  - nenarušavanje okoliša i očuvanje prirodnosti,
  - atraktivnost lokacije.

Ono što se dakle uz navedeni drugi razvojni scenarij (scenarij B) veže jest potreba pokretanja postupaka izmjena postojećih županijskih, i na njima utemeljenih planova nižega reda, kao i izmjena i dopuna Uredbe o zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (NN 128/04):

- iznimno dopustiti kapacitet luka nautičkog turizma veći od 400 vezova
- za luke nautičkog turizma većeg od 200 vezova odrediti nadležno Ministarstvo kao nositelja izrade studije utjecaja na okoliš
- dopuniti pojam veza u luci nautičkog turizma (plovilo standardne duljine 12 m) razlučivanjem vezova za plovila ovisno o dubini gaza, i
- izmjene i dopune Uredbe o određivanju građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku (NN 6/00) kojima bi nautičkim lukama od važnosti za Republiku Hrvatsku postale sve luke kapaciteta većeg od 400 vezova.

Definirani strateški razvojni okvir nautičkog turizma i njegova predložena prostorna osnova temeljna su polazišta određenja i cijelog niza drugih strateških ciljeva koji se odnose na organiziranje nautičkog turizma kao funkcionalno jedinstvenog sustava (prilagodba, odnosno dorada zakonskog okvira njegove cjelokupne uređenosti i funkcioniranja, posebice sa motrišta potreba nautičara kao njegova krajnjeg smisla, svrhe i cilja, uspostava informatičke integriranosti sustava), njegovo strateško i razvojno vođenje, upravljanje i kontroliranje.

S navedenim osmišljenim pristupom budućeg razvitka nautičkog turizma u cijelosti bi se, s jedne strane, ispunila i njegova osnovna **misija** osiguranja kvalitetne i tržišno prihvatljive i konkurentne usluge svakom pojedinom nautičaru i društvenih i gospodarskih dobrobiti i učinaka svim drugim njegovim subjektima i cjelokupnoj zajednici a , s druge strane, i **vizija** njegova postupnog prerastanja u regionalnog vođu nautičkog turizma , ne brojeva i veličine, nego sigurnosti, kvalitete, gospodarskih i svih njegovih drugih željenih učinaka.

## 6.2. Misija

Misija sustava nautičkog turizma RH je osigurati kvalitetnu uslugu svakom nautičaru radi zadovoljenja svih njegovih potreba sukladno politici očuvanja prostorno-krajobrazne vrijednosti obale, a u funkciji socioekonomskog prosperiteta lokacija i prostora u kojima se djelatnost obavlja.

Radi postizanja visoke efikasnosti te kontinuiranog i ravnomjernog razvoja, sustav nautičkog turizma ima karakteristiku snage velike organizacije – centralno donošenje strategije, te brzinu i fleksibilnost male jedinice – parcijalno upravljanje subjektima i objektima nautičkog turizma, sukladno specifičnostima i zahtjevima lokalne zajednice u funkciji globalno donesene strategije.

Značajna karakteristika sustava je definiranje i razvoj novih proizvoda u obliku proširenja ukupne ponude i komplementarnih usluga temeljenih na željama i zahtjevima kupaca (nautičara), a radi stvaranja konkurentnog položaja u odnosu na okruženje i konkurenciju, te ostvarenja povećanja ukupnih socioekonomskih pokazatelja na područjima djelovanja i organiziranja, uključujući posredne i neposredne činitelje.

## 6.3. Vizija

Vizija nautičkog turizma RH je biti regionalni vođa u nautičkom turizmu i ponašati se tako u iskorištenju ukupnih potencijala i komparativnih prednosti. Proširenje ukupnih nautičkih kapaciteta ostvarit će se respektirajući ograničenja zahtjeva zaštite okoliša u prostoru sukladno politici održivog razvoja, te zahtjeva za ukupnu sigurnost sustava i svakog pojedinca unutar sustava.

## 6.4. Strateški razvojni ciljevi

Sukladno misiji i viziji razvoja sustava nautičkog turizma RH definirani su strateški ciljevi, strukturirani unutar pet temeljnih funkcijskih odrednica (aspekata) upravljanja sustavom:

1. **Strateški ciljevi s aspekta planiranja sustava**
2. **Strateški ciljevi s aspekta organiziranja sustava**
3. **Strateški ciljevi s aspekta upravljanja resursima**
4. **Strateški ciljevi s aspekta vođenja**
5. **Strateški ciljevi s aspekta kontrole**

### 6.4.1. Strateški ciljevi s aspekta PLANIRANJA UPRAVLJANJA SUSTAVOM

#### 1. Donošenje strategije razvoja nautičkog turizma RH

Strategija razvoja nautičkog turizma mora osigurati održiv, kvalitetan, konkurentan, siguran, upravljiv i gospodarski učinkovit sustav radi postizanja visoke efikasnosti, te kontinuiranog i ravnomjernog razvoja nautičkog turizma.

## **2. Formiranje centralne baze podataka**

U funkciji učinkovitog upravljanja sustavom potrebno je uspostaviti središnju bazu podataka s podacima pomorskog katastra, posebno katastra luka nautičkog turizma sa svim prostorno-ambijentalnim, građevinskim, prometnim, infrastrukturnim, kvalitativnim, funkcionalnim, sigurnosnim i drugim obilježjima, te statističko-dokumentacijsku osnovu za praćenje ukupnih gospodarskih učinaka sustava nautičkog turizma.

## **3. Proširenje ukupnih kapaciteta**

Sukladno provedenim analizama definirana je potreba za povećanjem ukupnih kapaciteta luka nautičkog turizma u odnosu na današnje stanje sukladno politici očuvanja prostorno–krajobrazne vrijednosti obale, a u funkciji socioekonomskog prosperiteta lokacija i prostora u kojima se djelatnost obavlja.

## **4. Osiguranje provedbe strategije na svim razinama sukladno specifičnostima i zahtjevima pojedinih parcijalnih dijelova**

Da bi se osiguralo učinkovito planiranje na svim razinama i kasnije uspješno provodila strategija razvoja, potrebno je osigurati poslovanje subjekata i objekata nautičkog turizma prema specifičnostima i zahtjevima lokalne zajednice, u skladu s globalno donesenom strategijom.

### **6.4.2. Strateški ciljevi s aspekta ORGANIZIRANJA SUSTAVA**

#### **1. Definiranje modela sustava nautičkog turizma**

Pretpostavka učinkovitog upravljanja sustavom je definiranje svih elemenata i njihove povezanosti i interaktivnosti unutar modela koji će se moći simulirati i na taj način osigurati povećanu efikasnost i upravljivost definiranih procesa i međusobnih veza. To znači da je potrebno definirati subjekte, objekte i ostale elemente sustava nautičkog turizma, uspostaviti međusobne veze i relacije, te njihov utjecaj na ukupne učinke sustava.

#### **2. Prilagoditi zakonski okvir sukladno strateškim pravcima razvoja**

Prema modelu uređenosti sustava i utvrđenim strateškim opredjeljenjima potrebno je uskladiti postojeći zakonski okvir prilagođavajući se zahtjevima tržišta i harmonizacije zakonske regulative s EU.

#### **3. Osigurati učinkovito upravljanje sustavom u funkciji svih korisnika**

Sukladno politici zadovoljenja zahtjeva nautičara potrebno je pojednostaviti procedure i ukloniti administrativne prepreke uplovljavanja i boravka u hrvatskom dijelu Jadrana stavljajući poseban naglasak na nove modele rješavanja postojećih problema (nacionalni parkovi, boravišna pristojba, mega jahte...).

#### **4. Provesti informatičku integriranost sustava**

Zbog povećanih zahtjeva ukupne sigurnosti i učinkovite kontrole i obrade podataka o prometu nautičkog turizma, osobito je važno uspostaviti informatičku integraciju sustava.

Na taj način uspostavljena informatička povezanost osigurat će brzo i učinkovito donošenje odluka za rješavanje kriznih situacija i redovito funkcioniranje sustava.

#### **5. Uspostaviti učinkovitu komunikaciju na svim razinama**

Za kvalitetno funkcioniranje sustava potrebno je osigurati stalnu komunikaciju sustava s tržištem i komunikaciju unutar dijelova sustava. Uspostavljanje dobre komunikacije s nautičarima i između dijelova sustava, što će potaknuti kompetitivnost, osigurat će se podizanje kvalitete usluge, a rezultat će biti zadovoljan kupac – nautičar.

### **6.4.3. Strateški ciljevi s aspekta UPRAVLJANJA RESURSIMA**

#### **1. Definiranje ukupnog prihvatnog kapaciteta**

Temeljem parametara dugoročnog održivog razvitka i metodologije obrađene u ovoj studiji, potrebno je utvrditi maksimalni nosivi kapacitet koji hrvatski jadranski akvatorij može podnijeti a da se pri tom ne ugrozi njegova prirodna kakvoća i vrijednost.

Na taj će način, usporedbom postojećeg stanja nautičkih kapaciteta i procijenjenih podataka maksimalnog prihvata, biti moguće provesti dinamički plan realizacije popunjenosti maksimalnih kapaciteta.

#### **2. Definiranje strukture objekata nautičkog turizma**

Polazeći od podataka o prihvatnom kapacitetu pojedinih dijelova hrvatskog akvatorija, a prema utvrđenoj klasifikaciji i kategorizaciji luka nautičkog turizma, potrebno je izraditi prijedlog njihovog prostornog rasporeda i strukture.

Sa zadaćom osiguranja održivog razvoja i očuvanja prirodne resursne osnove, a radi socioekonomskog regionalnog razvoja potrebno je prilagoditi postojeću klasifikaciju i kategorizaciju luka nautičkog turizma sukladno postavljenim ciljevima i planiranim učincima.

#### **3. Definiranje ostalih resursa**

Osim gore navedenih prostornih resursa potrebno je definirati i osigurati sve ostale značajne razvojne resurse i njihove izvore (ljudski, financijski, informatički...).

Politikom regionalnog razvoja potaknuti korištenje lokalnih resursa radi sociogospodarskog prosperiteta pojedine sredine.

#### **6.4.4. Strateški ciljevi s aspekta VODENJA**

##### **Definiranje zajedničkih vrijednosti**

Kako bi se osiguralo efikasno upravljanje sustavom, potrebno je definirati skup zajedničkih vrijednosti koje će biti motiv za razvoj nautičkog turizma na svim razinama sukladno generalnoj strategiji uvažavajući parcijalne interese u kreiranju ukupne politike.

#### **6.4.5. Strateški ciljevi s aspekta KONTROLIRANJA**

##### **1. Stvaranje potrebnih uvjeta za organiziranje nadzora provedbe, učinkovitosti i primjerenosti zakonske regulative**

Osiguranjem provedbe zakonske regulative stvaraju se uvjeti koji omogućuju uređenost sustava sukladno definiranim strateškim pravcima i zajedničkim vrijednostima, čime će svaki sudionik u sustavu dobiti osjećaj sigurnosti. Isto tako, osobito je važno stalno preispitivanje učinkovitosti i primjerenosti zakonske regulative u skladu sa zahtjevima tržišta i ukupnom politikom razvoja.

##### **2. Osiguranje kontrole upravljanja sustavom**

Da bi se osiguralo efikasno provođenje strategije i učinkovitost upravljanja sustavom na temelju ukupne politike i strategije razvoja sustava nautičkog turizma, od osobite je važnosti ustrojavanje organizirane provedbe kontrole svih procesa u sustavu prema načelima suvremenog kontrolinga.

## **7. STRATEŠKI RAZVOJNI CILJEVI NAUTIČKOG TURIZMA KAO SUSTAVA**

### **7.1. Prostorno-ambijentalni razvojni ciljevi**

U usporedbi s razvijenijim europskim i sredozemnim okruženjem, hrvatsko se obalno područje Jadrana odlikuje velikom raznolikošću i očuvanim prirodnim vrijednostima. Vrednovanje i zaštita tih datosti jedan su od osnovnih strateških ciljeva za razvoj Hrvatske, a poglavito za djelatnosti turizma i nautičkog turizma.

U uspostavljanju sustava nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj osnovni strateški cilj je **očuvanje i unapređenje stanja svih prirodno atraktivnih lokaliteta** kako bi ta njihova vrijednost ostala i nadalje privlačna.

Odabrani osnovni strateški cilj ima ove sastavnice:

- **pojačanu zaštitu i održavanje prirodno vrijednih lokaliteta,**
- **rast kvalitete života lokalne zajednice,**
- **svrhovito korištenje svih datosti u prostoru, i prirodnih i onih koje je stvorio čovjek,**
- **organizirani sustav hrvatskih luka nautičkog turizma,**
- **produženje vremena korištenja kapaciteta i njihov veći gospodarski učinak.**

Ostvarivanje odabranog osnovnog strateškog cilja usmjerava ova polazišta:

- **vrijedne prirodne ambijente osposobiti za posjećivanje plovilima a ne za trajni privez plovila,**
- **za gradnju luka nautičkog turizma koristiti prirodno manje vrijedne prostore,**
- **utvrđivanje optimalnog kapaciteta postojećih luka,**
- **obogaćivanje opreme i ponude postojećih luka nautičkog turizma te ostalih luka i lučica višom kvalitetom ponude i proširenjem ponude,**
- **značajnije uključivanje kopnene površine za smještaj manjih plovila, a morske površine prepustiti za vez većih plovila,**
- **usklađenje s europskim normama usuglašenim s posebnostima naše obale.**

## **7.2. Parametri vrednovanja lokacija**

Pri vrednovanju potencijalnih lokacija luka nautičkog turizma najvažnije je usuglasiti neophodnu maritimnu sigurnost luke s uspješnom zaštitom prirodnog ambijenta. To su ključni parametri vrednovanja.

### **A. Ključni parametri**

#### **Sigurnost plovila i nautičara**

Za ostvarivanje sigurnosti plovila luka nautičkog turizma mora udovoljiti najmanje ovim preduvjetima:

- zaštita od valova i vjetrova,
- fizička zaštita plovila i opreme luke.

Za ostvarivanje sigurnosti nautičara luka mora udovoljiti najmanje ovim preduvjetima:

- zaštita od nevremena,
- uspostavljene službe pomoći u nevolji.

#### **Očuvanje prirodnih vrijednosti**

Za očuvanje prirodnih vrijednosti lokacije luke nautičkog turizma potrebno je zadovoljiti ove preduvjete:

- uspješna zaštita, uređenje i očuvanje ambijenta,
- uklopljenost u ambijent,
- opremljenost uređajima za prihvat otpada s plovila.

### **B. Dodatni parametri**

#### **Racionalnost**

Lokaciju luke nautičkog turizma vrednuje se ovisno o mogućnosti da se sa što manjim građevinskim intervencijama osigura optimalni kapacitet, funkcioniranje i održavanje akvatorija i kopnenog prostora, uz ocjenu ovih karakteristika:

- korištenje postojećeg lučkog potencijala,
- dubina mora pogodna za uspostavu luke,
- korištenje kopna za "suhi vez".

#### **Prometna dostupnost**

Za odabir odredišta nautičarima je potrebno omogućiti brz i udoban pristup za što se vrednuje:

- blizina emitivnim područjima,
- blizina lokacije suvremenim prometnicama i terminalima.

## **Infrastrukturna opremljenost**

Opremljenost infrastrukturom ocjenjuje se ovim minimalnim sadržajima:

- sanitarne prostorije,
- priključak na pitku vodu,
- uređaji za prihvat i evakuaciju krutog i tekućeg otpada,
- priključak na električne instalacije,
- sustav telekomunikacija.

## **Opskrba i usluge**

Udovoljavanje osnovnim zahtjevima ocjenjuje se mogućnostima i kvalitetom ponude:

- trgovine hrane, pića i opreme,
- popravci plovila i opreme,
- restorani, kafići,
- usluge skipera,
- informacije za nautičare,
- turističke informacije i usluge,
- zdravstvene usluge,
- bankarske usluge.

## **Rekreacija i zabava**

Poželjna dodatna ponuda nautičarima ocjenjuje se mogućnošću korištenja:

- yacht kluba,
- terena za sport i rekreaciju,
- opreme za sport i rekreaciju,
- zabavnog programa.

## **Ljudski potencijal**

Najvažniji čimbenici koji ostavljaju trajan dojam o destinaciji su gostoljubivost i ljubaznost lokalnog stanovništva i službi te stručna osposobljenost svih koji pružaju usluge. Neophodno je poznavanje stranih jezika.

## **Prepoznatljivost lokacije**

Hrvatski jadranski prostor pruža veliku prirodnu, povijesnu i etnološku raznolikost koju je poželjno s njezinim posebnostima naglasiti i ponuditi kao prepoznatljivo obilježje pojedine lokacije.



### 7.3. Polazišta za odabir prioritetnih lokacija

Neupitno se nameće potreba uspostave organiziranog sustava luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Za taj se sustav na objektivan način valoriziraju prirodne, materijalne i kadrovske mogućnosti i s njima usuglašena ponuda kapaciteta nautičkog turizma. U takvoj valorizaciji potencijala ne smije se određivati kapacitet luka nautičkog turizma prema prirodnim mogućnostima akvatorija, već prema mogućnosti pružanja kvalitetnih usluga.

U uspostavljanju sustava luka nautičkog turizma najracionalniji je pristup onaj koji se temelji na nadograđivanju kapaciteta na postojećim lokacijama. To nadograđivanje prvenstveno je obogaćivanje postojećih luka sadržajima koji će rezultirati pružanjem šire i kvalitetnije ponude čiji će rezultat biti veće zadovoljstvo nautičara, povoljniji gospodarski učinci, unapređenje postojeće infrastrukture i kvalitetniji život domaćeg stanovništva.

Treba omogućiti ostvarivanje sustava u postupnim promišljenim etapama.

Prednost u uspostavljanju sustava luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj zaslužuju lokacije koje najbolje ispunjavaju ove parametre:

- **manjak kapaciteta u širem prostoru (klasteru),**
- **mogućnost ostvarenja više kvalitete usluge i gospodarskog učinka s manjim ulaganjima i manjim zadiranjem u ambijent,**
- **dostupnost suvremenog prometa** (autocesta, zračna luka i željeznička postaja)
- **lokacije s mogućim cjelogodišnjim korištenjem,**
- **opremljenost uređajima za prihvata otpada.**

Zadane parametre najlakše će ispuniti lokacije u gradovima i izgrađenim cjelinama u kojima se za luke nautičkog turizma može ostvariti zajedničko korištenje i dogradnja postojeće infrastrukture, opskrbe i usluga te postići učinkovita zaštita nautičara i plovila.

Veće luke nautičkog turizma koje moraju biti sposobne nautičarima ponuditi sve potrebne usluge pogodno je smjestiti uz veće gradove i njihovim sadržajima produžiti sezonu korištenja plovila i lučkih sadržaja. Lokacije velikih marina opravdane su uz gradove Pulu, Rijeku (otok Krk), Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik.

Uz manja naselja primjereno je smjestiti manje luke nautičkog turizma s osnovnim uslugama i sadržajima.

Kapacitet luka nautičkog turizma i akvatorija treba podrediti prihvatnim mogućnostima infrastrukturne opremljenosti (prvenstveno uređaja za prihvat otpada) i opremljenosti za pružanje kvalitetnih usluga, a ne podrediti prihvatnim mogućnostima prirodnih datosti.

Prioritet zaslužuju lokacije luka nautičkog turizma u zaštićenim dijelovima prirode (nacionalni parkovi) za koje se utvrđuje poseban režim posjećivanja i korištenja.

U prioritetne lokacije uvrštavaju se i prirodne zaštićene uvale, prvenstveno zbog obveze da se sačuva njihova privlačnost i unaprijedi održavanje čistoće mora i obale, uz minimalne i privremene intervencije u prostoru kako bi bez narušavanja mogle prihvaćati nautičare koji ih u prolazu posjećuju.

#### **7.4. Osvrt na postojeće dijelove sustava luka nautičkog turizma**

Postojeći razmještaj, kapaciteti i kvalitet usluga luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj nije u potpunosti primjeren mogućnostima. Često nije postignuto uklapanje u ambijent i nedostaje učinkovita zaštita prirodnih vrijednosti, razmještaj kapaciteta je neusklađen sa stvarnim mogućnostima prostora, a kvaliteta i razina opremljenosti i usluga znatno se razlikuju i općenito su nedostatni.

U postojećoj raspodjeli po kapacitetu najviše je vezova na prostoru srednjeg Jadrana. Planovima županija najveći kapacitet luka nautičkog turizma predviđen je u Istarskoj županiji, što je potaknuto blizinom emitivnim područjima, a osobito Italije, Austrije i Slovenije.

Ocjenjuje se da je planovima predviđen kapacitet luka nautičkog turizma u Dubrovačkoj županiji ispod mogućnosti tog prostora i zanimanja nautičara. Prostor uz luku Ploče ima brojne preduvjete za smještaj velike luke nautičkog turizma.

Nastojanja da se hrvatski turizam, pa tako i nautički turizam usmjeri na višu kvalitativnu razinu i zbog svoje atraktivnosti na pozitivnije gospodarske učinke, zahtijeva raznovrsniju i vredniju ponudu.

Najveći broj naših luka nautičkog turizma koristi se kao “parkiralište” za plovila, a luke i akvatoriji se pojačano koriste samo u ljetnoj sezoni. Postojeće luke i lučice koje nemaju status luka nautičkog turizma ekstenzivno se koriste i njihov akvatorij najčešće je zauzet malim plovilima, bez mogućeg gospodarskog učinka za lokalnu zajednicu.

Propisi povezani s uređenjem i zaštitom zaštićenog obalnog područja mora određuju u lukama nautičkog turizma kapacitet do najviše 400 vezova za prosječnu veličinu plovila od 12 m duljine. Ocjenjuje se da je za velike marine uz gradove potrebno dozvoliti mogućnost i većih kapaciteta uz ispunjavanje preduvjeta da se njima ne remeti ambijent.

Luke nautičkog turizma moraju biti unutar građevinskog područja naselja ili zona ugostiteljsko-turističke namjene, što upućuje na podobnost njihovog smještaja uz manja naselja.

Propis koji obvezuje smještaj privezišta unutar građevinskog područja može potaknuti neželjenu gradnju uz obalu i zahtijeva doradu u smislu sprečavanja oštećivanja prirodnih ambijenata.

I kategoriju sidrišta kao akvatorija posebno obilježenog i odgovarajuće opremljenog za sigurno sidrenje treba doraditi u smislu sprečavanja oštećivanja podmorja.

## 7.5. Funkcionalno-organizacijski ciljevi

Postavljeni ciljevi razvoja sustava nautičkog turizma i njihovo ostvarenje stvaraju pretpostavke za optimalni i učinkoviti rad sustava, koji se ostvaruje postizanjem maksimalno mogućih pozitivnih gospodarskih i društvenih učinaka uz minimalnu devastaciju okoliša - temeljnog razvojnog opredjeljenja. Postizanje postavljenih ciljeva ostvarit će se:

1. uređenjem sustava nautičkog turizma na način da su u upravljanju zastupljeni interesi svih njegovih dijelova, da to upravljanje bude efikasno i razumljivo svim elementima sustava, da uvažava opće interese društva, a da se zadrži potreban stupanj autonomnosti donošenja poslovnih odluka na razini poslovnih subjekata;
2. donošenjem potrebnih akata o pravima i obvezama sudionika u sustavu, njihovom nadopunom ili izmjenom - pojednostavljenje procedura u sustavu, izbjegavanje preklapanja nadležnosti i jasno definiranje pravnog i gospodarskog statusa pojedinih subjekata;
3. uređenjem odnosa sustava prema okruženju – izbjegavanje konflikata s drugim gospodarskim subjektima i pojedincima, unapređenje svih aktera sustava odnosa s državom lokalnom/regionalnom upravom/zajednicom;
4. privatiziranjem poslovnih subjekata sustava gdje je to moguće i opravdano radi postizanja što veće učinkovitosti poslovanja, razvoja proizvoda i unapređenja kvalitete;
5. definiranjem baze podataka potrebne za upravljanje sustavom, odnosno za donošenje utemeljenih razvojnih odluka, organizanjem prikupljanja, obrade i diseminacije podataka, definiranjem parametara za praćenje učinkovitosti sustava (monitoring);
6. osiguranjem odgovarajuće edukacije zaposlenih u sustavu kontinuiranim obrazovanjem (uvođenje ISO standarda - Quality management);
7. usklađivanjem zakona s važećim zakonskim određenjima EU i stvaranjem uvjeta za njihovu provedbu;
8. smanjivanjem administrativnih prepreka prvenstveno pojednostavljivanjem postupaka prilikom dolaska i boravka nautičara;
9. odgovarajućim promoviranjem sustava ukupno i na razini poslovnih subjekata;
10. zakonskim stvaranjem tržišno prihvatljivih uvjeta poslovanja radi povećanja ulaganja u kvalitetu i konkurentnost subjekata nautičkog turizma.

## 7.6. Planirani sociološko-gospodarski učinci

U povećanju ukupnih gospodarskih učinaka nautičkog turizma posebnu važnost imaju učinci na poboljšanje socijalno-gospodarskih uvjeta života lokalnog stanovništva na obali i otocima.

Stvaranjem jasnog plana razvoja nautičkog turizma koji će biti temeljen na načelima održivog razvoja stvorit će se preduvjeti za ostvarenje ovih ciljeva:

### a. Zapošljavanje lokalnog stanovništva kao kontinuirani proces

Širenjem kapaciteta nautičkog turizma moguće je očekivati nastavak pozitivnog procesa daljnjeg zapošljavanja lokalnog stanovništva s predvidivim gospodarskim i socijalnim posljedicama:

- porast broja osoba koje će se *direktno zapošljavati* u ovoj djelatnosti (marine, privezišta, lučice)
- porast broja osoba koje će *indirektnije* – potaknute razvojem NT – također biti u mogućnosti naći zaposlenje u nekim aktivnostima i djelatnostima koje su direktnije ili indirektnije vezane uz nautički turizam
- *promjena motivacijskih aspekata zapošljavanja* – stalnog ili privremenog – i na druge članove obitelji koji će naći više motivacije i razloga da se i sami zaposle u različitim djelatnostima koje su *indirektnije ili direktnije vezane uz nautički turizam*: pružanje usluga nautičarima u marinama – pranje rublja, prodaja suvenira, turistički obilasci otoka i mjesta, uključivanje nautičara u komponente tipičnih aktivnosti u obalnom pojasu i na otocima – poljoprivreda, vinogradarstvo i maslinarstvo /berba grožđa, možda i maslina/, organizacija biciklističkih tura, ribarenje i učenje o preradi riba i morskih plodova itd.)
- porast zapošljavanja lokalnog stanovništva mogao bi pozitivno utjecati na *smanjivanje intenziteta odseljavanja* s otoka pa bi mnogi naši otočani imali mnogo više razloga ostati a ne otići s otoka
- porast opće razine komfora života u priobalju i posebno na otocima
- povećanje stupnja opće obrazovanosti stanovništva u priobalju i na otocima
- povećanje opće razine opremljenosti komunalnih i drugih instalacija u priobalju i na otocima

#### b. Poticanje razvoja drugih djelatnosti

Održivi razvoj nautičkog turizma u nas sigurno će potaknuti i *razvoj nekih drugih djelatnosti* koje su tipične za obalni i otočki pojas. S obzirom na to, sasvim je jasno da se utjecaj daljnjeg razvoja nautičkog turizma u nas može promatrati kao *kontinuirani proces gospodarskog i socijalnog jačanja* u do sada često izoliranim i periferiziranim destinacijama. Među najvažnije gospodarske djelatnosti koje će vjerojatno doživjeti specifičnu revitalizaciju i jačanje ubrajaju se:

- brodogradnja
- remontna brodogradilišta
- servisi plovila i motora, jedara, opreme i pribora
- *oživljavanje zamrlih zanata i vještina* (tkanje, izrada odjeće, maslinarstvo, medarstvo, sušenje ribe i voća, kiseljenje povrća itd.), što može biti ne samo izvor dodatne zarade kroz prodaju turistima-nautičarima, nego može biti kao «povratna sprega» i korisno oživljavanje gospodarskih djelatnosti koje bi za sobom mogle «povući» i mnoge druge djelatnosti i aktivnosti
- djelatnosti koje (još) nisu tipične za postojeći razvoj turizma u nas a koje bi mogle biti potaknute daljnjim razvojem nautičkog turizma:
  - «alternativni turizam»
  - avanturistički turizam
  - specifični oblici ugostiteljstva
  - izrada i prodaja suvenira tipičnih za pojedini kraj

Vidljivo je da se razvoj nautičkog turizma može sagledati i kao *proces socijalne promjene* ne samo uvjeta života u nautičkim destinacijama, nego i kao poticajni proces koji može utjecati na izmjenu socijalne i gospodarske strukture djelatnosti i aktivnosti na otocima i priobalju.

c. Smanjivanje (zaustavljanje) odseljavanja pa čak i stimuliranje naseljavanja otoka i obalnog pojasa

Proces dugogodišnje depopulacije, starenje i izumiranje hrvatskih otoka razvija se već godinama. Država je donijela posebne propise i programe razvoja otoka koji potiču početne pozitivne rezultate. Jedan od segmenata ukupnog gospodarstva koji može utjecati na izmjenu uobičajene otočke slike je i selektivan i promišljen razvoj nautičkog turizma kao specifičnog «motora» razvoja. Najvažnija socijalna promjena koja se može očekivati i zbog razvoja nautičkog turizma je stvaranje *mnogo povoljnije optimističnije socijalne klime i slike* o životu na otocima i u priobalju osobito zbog nekoliko procesa koje valja registrirati:

- upravo zbog *povećanih šansi* zapošljavanja
- *stvaranja osnove* za egzistenciju lokalnom stanovništvu.

U širem kontekstu može se pretpostaviti da će zapošljavanje osoba s obalnog pojasa i s otoka pozitivno djelovati ne samo na one koji će postati stalno (ili privremeno) zaposleni u djelatnostima vezanim uz nautički turizam, nego i na *porast opće motivacije ostalih* da ostanu na otocima i uz obalu i pokušaju naći zaposlenje u uslužnom sektoru koji je direktnije ili indirektnije vezan uz nautički turizam.

d. Poticanje lokalne proizvodnje, ugostiteljske i hotelske/motelske djelatnosti

Jedan od prisutnih dugogodišnjih procesa u obalnom i otočnom pojasu u nas je *zapuštanje autohtonih dimenzija i elemenata života*. Navedeno zapuštanje osobito je utjecalo na zaboravljanje starih zanata, tehnika i svakodnevnih praksa uobičajenog života. Ovisno o *aktivitetu lokalnih zajednica*, zbog pozitivnog utjecaja nautičkog turizma, može se pretpostaviti razvoj djelatnosti koje su direktnije ili indirektnije vezane uz obnovu tradicionalnih zanata, običaja i kultura.

Zaključno se može konstatirati da nautički turizam uz njegovo obzirno i održivo programiranje i razrađenu strategiju razvoja, svakako *predstavlja izuzetno veliki potencijal* za poticaj promjena u socijalnoj i gospodarskoj sferi u mnogim djelatnostima i aktivnostima u Hrvatskoj, a posebno u obalnom i otočnom pojasu. Pretpostavka iskorištavanja takvih potencijala upravo je stvaranje plana i strategije razvoja nautičkog turizma. Važno je istaknuti da on kao potencijal nije selektivan (da se odnosi primjerice samo na neke dijelove obale ili otoka), nego je *generalizirani poticaj* i njegovi stimulansi se mogu osjećati na teritoriji cijele zemlje, u gotovo svim važnijim gospodarskim djelatnostima uz pozitivne socijalne posljedice posebno u obalnom pojasu i na otocima.

Na kraju treba naglasiti da je u gospodarskom djelokrugu nužno posebno povesti računa o maloj brodogradnji i turističkim brodarima. Ta dva segmenta sastavnice su budućeg razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, ali njihov trenutni tretman na nacionalnoj razini nije zadovoljavajući. Hrvatska udruga privatnih brodara je u razradi strateških odrednica do danas istakla sve ono što predstavlja garanciju njihovog opstanka. S druge strane, malu brodogradnju treba poticati i olakšati tržišnu promociju njihovih proizvoda. Posebno je važno osigurati prostor opstanka i maloj brodogradnji i privatnim brodarima dokumentima koji reguliraju pristup Republike Hrvatske Europskoj uniji. Ako se o tome danas ne bude vodilo računa, postoji rizik

gašenja tih aktivnosti koje su svojim bitkom definirale današnji, prepoznatljivi dio ponude nautičkog turizma Republike Hrvatske.

## **7.7. Zakonska regulativa**

### **7.7.1. Analiza stanja**

*(de lege ferenda)*

#### **Pravni pojam morske luke**

*Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N. N. 158/03)*

#### **Zakon u općim odredbama definira luku:**

“Luka označava morsku luku, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima...”

Zakon izrijekom propisuje da su morski i kopneni prostor morske luke neposredno povezani.

#### **Zakon definira lučko područje:**

*"Područje morske luke obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazeni) koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti..."*

## **PRAVNI POJAM I RAZVRSTAJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA**

*Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03)*

*Sukladno Zakonu “luka nautičkog turizma“ je luka posebne namjene.*

#### **Zakon u općim odredbama u članku 2. definira luku posebne namjene:**

*"Luka posebne namjene jest morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka)."*

**Zakon u članku 42., s obzirom na djelatnosti koje se obavljaju u lukama posebne namjene, izrijekom razvrstava luke i uključuje “luka nautičkog turizma“ u pravni režim “luka posebne namjene“.**

**Prema značaju za Republiku Hrvatsku Zakon luke posebne namjene dijeli na:**

1. luke od značaja za Republiku Hrvatsku,
2. luke od županijskog značaja.

**U prijelaznim i završnim odredbama Zakona, članak 119. 2.b), Vlada Republike Hrvatske je ovlaštena donijeti propis o razvrstaju luka posebne namjene. Sukladno zakonskom ovlaštenju Vlada Republike Hrvatske je donijela:**

*Uredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (N.N. 110/04).*

**Uredba prema djelatnostima razvrstava luke, te isto kao i Zakon uključuje luke nautičkog turizma u pravni režim luka posebne namjene.**

**Uredba u članku 10. alineji 2. definira luku nautičkog turizma:**

*"Luka nautičkog turizma je luka koja služi za prihvatanje i smještaj plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Vrste luka nautičkog turizma prema vrsti objekata i usluga određene su posebnim propisima kojima se uređuje kategorizacija luka nautičkog turizma."*

**Sukladno Uredbi u čl. 11. i čl. 12. prema značaju luke posebne namjene - luke nautičkog turizma su razvrstane:**

1. Luke nautičkog turizma od značaja za Republiku Hrvatsku su luke koje imaju kapacitet 200 vezova u moru ili veći.
2. Luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru smatraju se lukama županijskog značaja.

Napomena:

**Na osnovi Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, razvrstaj "luka nautičkog turizma" prepušten je posebnim propisima, a istovremeno je sama Uredba o razvrstaju luka posebne namjene donesena zajedno s lukama otvorenim za javni promet te je u cjelini neprecizna i nedorečena, posebno u dijelu "luka nautičkog turizma."**

*Zakon o turističkoj djelatnosti (N.N. 8/96, 19/96, i 76/98)*

**Zakon je Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske donio na sjednici 18. siječnja 1996. godine.**

**U članku 55. stavak 4. Zakon određuje:**

*“Ministar turizma propisat će vrste i kategorije luka i plovnih objekata nautičkog turizma, minimalne uvjete koje moraju ispunjavati, kao i način kategorizacije luka nautičkog turizma.”*

Napomena:

**Zakon o morskim lukama (108/95) stupio je na snagu 5. siječnja 1996. te je među ostalim definirao pravni pojam morske luke, te uredio pitanje razvrstavanja luka. Odredba članka 54. stavka 4. Zakona o turističkoj djelatnosti bila je u koliziji s tada važećim Zakonom o morskim lukama. Posljedica je neprihvatljivo stvaranje paralelnog sustava luka nautičkog turizma, koji nema uporište i u danas važećem Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama.**

**Na temelju članka 55. stavka 4. Zakona o turističkoj djelatnosti ministar turizma donio je:**

*Pravilnik o lukama nautičkog turizma (N.N. 109/96, 42/98 i 110/99)*

**Sukladno Pravilniku, luke nautičkog turizma bile su razvrstane:**

- *sidrište,*
- *privezište,*
- *turistička luka,*
- *suha marina,*
- *marina.*

Napomena:

**Evidentno je da razvrstaj luka nautičkog turizma sukladno Pravilniku o lukama nautičkog turizma nije imao uporište u tada važećem Zakonu o morskim lukama koji je definirao pravni pojam morske luke.**

**Danom stupanja na snagu *Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma 30.12. 1999.* prestao je važiti *Pravilnik o lukama nautičkog turizma (N.N. 109/96, 42/98 i 110/99).***

*Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (N.N. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04).*

**Sukladno članku 4. *Pravilnika o kategorizaciji luka nautičkog turizma,* luke nautičkog turizma razvrstane su:**

- *sidrište,*
- *privezište,*
- *suha marina,*
- *marina.*



**Na osnovi članka 9. Pravilnika luke nautičkog turizma marine su kategorizirane:**

- *prva kategorija označava marinu najvišeg standarda,*
- *druga kategorija označava marinu srednjeg standarda,*
- *treća kategorija označava marinu najnižeg standarda.*

**7.7.2. Kontradiktorne odredbe Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene i Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma**

Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (N.N. 110/04) donesena je na temelju ovlaštenja iz Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03), a Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (N.N. 142/99) donesen je na temelju ovlaštenja iz Zakona o turističkoj djelatnosti (N.N. 8/96 i 76/98).

*Privezište*

**Na osnovi Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, članak 2., "privezište" ima sljedeće značenje:**

*"Privezište je dio obale izgrađen za privremeni privez plovnih objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova."*

**Sukladno Uredbi evidentno je da *privezište* nije luka. *Privezište* je isključeno iz lučkog sustava morskih luka odnosno nije luka nautičkog turizma, s obzirom na to da je izgrađeno izvan lučkog područja. Svaka morska luka sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama mora imati odnosno ima svoje lučko područje.**

**Na osnovi Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, članak 4., *privezište* je izrijekom navedeno kao luka nautičkog turizma.**

**Pravilnik definira *privezište* kao dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom.**

Napomena:

**S obzirom na iznimno veliki broj *privezišta* na jadranskoj obali koja jesu ili mogu biti u funkciji nautičkog turizma, ovakve kontradiktorne odredbe propisa dovode u pitanje osnovnu pravnu sigurnost ovlaštenika koncesija i korisnika njihovih usluga, prije svega nautičara.**

## *Sidrište i suha marina*

*Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene definira sidrište kao posebno obilježen morski akvatorij koji omogućuje sigurno sidrenje plovnih objekata i koji može biti opremljen opremom za sidrenje plovnih objekata, a čiji smještaj je objavljen u službenim pomorskim publikacijama. Uredba sidrišta i suhu marinu ne uključuje u pravni režim luka nautičkog turizma.*

*Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma izrijekom u članku 4. uključuje odnosno razvrstava "sidrište i suhu marinu u luke nautičkog turizma". Ovakvo rješenje Pravilnika nema uporišta u Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama s obzirom na odredbu članka 2. točke 1. koji morsku luku označava i definira kao "morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s...".*

*Ističemo da i Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje (N.N. 102/00) u članku 9. određuje da luke nautičkog turizma moraju imati "područje na kopnu i vodeni prostor gdje se mogu sigurno privezati plovila".*

### **7.7.3. Luke nautičkog turizma - prijedlog rješenja**

*"de lege ferenda"*

**Evidentno je da razvrstaj i kategorizacija luka nautičkog turizma sukladno Zakonu o turističkoj djelatnosti i Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma nemaju uporišta u bivšem Zakonu o morskim lukama (N.N. 108/95), ni u važećem Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03).**

**Sidrišta i suhe marine kao luke nautičkog turizma, sukladno članku 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, mogu biti uključeni u pravni režim lučkog područja, ali samo pod uvjetom da je ispunjena osnovna pretpostavka iz članka 2. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.**

**Ističemo da morska luka predstavlja :**

*"morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor".*

*Nema sumnje da sidrišta i suhe marine jesu i trebaju biti u funkciji nautičkog turizma, ali ne postoji zakonsko uporište da generalno imaju pravni status morske luke odnosno luke nautičkog turizma.*

#### **Zaključak:**

**Na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti mogu se kategorizirati luke nautičkog turizma s obzirom na pružanje i zadovoljavanje turističkog standarda. Međutim, ne postoji zakonsko uporište za donošenje propisa od strane sektora turizma kojim se definira pravni pojam luke nautičkog turizma i razvrstavanju luke nautičkog turizma. Posebno je štetna takva praksa ako su propisi sektora turizma u koliziji s propisima sektora pomorstva.**

Upravo je **Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama** *lex specialis* u odnosu na Pomorski zakonik koji na koncu identično definirao pravni pojam morske luke.

U suprotnom se generira pravna zbrka i nesigurnost u segmentu gospodarskog korištenja i upravljanja lukama nautičkog turizma.

#### **Prijedlog mjera:**

*Treba izvršiti izmjene i dopune Zakona o turističkoj djelatnosti i Pravilnika o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, te posebnom Uredbom precizno razvrstati luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene, a na osnovi ovlaštenja propisanih Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama.*

*Osim klasičnih marina i turističkih luka kao luka posebne namjene predlažemo da se sagleda mogućnost uvođenja u lučki sustav Republike Hrvatske "komunalnih luka", koje bi među ostalim u jednom dijelu trebale biti u funkciji nautičkog turizma.*

#### **KOMUNALNE LUKE**

*Komunalnu luku možemo definirati kao polivalentnu morsku luku, odnosno luku posebne namjene koja je istovremeno u funkciji javnog općeg interesa i posebnog interesa i potreba lokalne samouprave.*

*Komunalne luke bi trebalo prije svega uključiti u turističku ponudu kao sačuvanu izvornost lučkog prostora naših već postojećih lučica, koje su suprotnost stereotipu današnjih marina.*

#### **UPRAVLJANJE**

**Komunalnim lukama bi upravljale općine i gradovi kao lukama posebne namjene, te bi u tom smislu imale izvornu nadležnost u postupku davanja koncesija. U komunalnim lukama jedinice lokalne samouprave istovremeno bi zadovoljavale potrebe:**

- *domicilnog stanovništva*
- *ribara*
- *nautičara*
- *turističkog prometa.*

**U komunalnim lukama mora se istovremeno osigurati prostor za potrebe i uspostavu "javnog linijskog prometa".**

**Smatramo da većinu komunalnih luka ne bi trebalo graditi nego bi se sukladno prostornim planovima određenom broju manjih lokalnih lučica povećao kapacitet, uvažavajući maksimalnu zaštitu okoliša i respektirajući prvenstveno postojeći mediteranski ambijent i postojeću tradicionalnu arhitekturu.**

## ZAŠTITA JAVNOG I OPĆEG INTERESA

*Komunalne luke bi trebale predstavljati dio turističke ponude kao komplementarni sustav javnim lukama i klasičnim marinama kao lukama posebne namjene. U svakom slučaju, u komunalnim lukama mora biti zaštićen javni opći interes, posebno kada se radi o linijskom obalnom prometu.*

*Komunalna luka nije namijenjena za stalni turistički vez brodica i jahti i ne smije biti i/ili postati supstitut klasičnih turističkih luka i marina.*

**Kapaciteti postojećih javnih luka su veoma ograničeni, a sustav marina pruža tradicionalno drugačiju ponudu, koja je prvenstveno u funkciji sigurnog veza i servisa za plovila.**

## UPRAVNI I INSPEKCIJSKI NADZOR

**Upravni i inspekcijski nadzor nad komunalnim lukama treba provoditi resorno Ministarstvo mora.**

## TRADICIONALNE VRIJEDNOSTI

**Komunalne luke bi nautičarima i turističkim brodovima osiguravale, osim sigurnog veza, specifičan ugođaj boravka u tradicionalnom autentičnom podneblju slikovitih malih mjesta jadranske obale, koji marine jednostavno ne mogu pružiti.**

*U tom smislu neobično je važno da se u komunalnim lukama sačuvaju tradicionalne vrijednosti arhitekture, a novi zahvati u prostoru morali bi maksimalno respektirati postojeće stanje.*

## KONCEPT KORIŠTENJA

**Komunalne luke i njihov polivalentni koncept korištenja bi bio uvjetovan posebnim potrebama i specifičnostima pojedinog lokaliteta, te posebnim potrebama lokalne zajednice.**

**Sredstva ostvarena gospodarenjem komunalne luke moraju biti strogo namjenska, prvenstveno u funkciji održavanja, sanacije i razvoja lučke infrastrukture.**

## INTEGRALNI PRISTUP UPRAVLJANJU LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

**Lučki sustav kao pomorsko dobro u kojem posebno mjesto imaju luke nautičkog turizma suviše je složen da bi se njime moglo učinkovito upravljati putem partikularnih sektorskih politika.**

**Jedino integralno upravljanje lučkim sustavom odnosno lukama nautičkog turizma, u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima, predstavlja temelj održivog razvoja mora i morske obale.**

*Takav zaključak prvenstveno se nameće u postupku donošenja propisa o pomorskom dobru i morskim lukama.*

*Ulogu koordinacije u sustavu integralnog upravljanja i međusektorske aktivnosti mora imati Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka.*

## IMOVINSKOPRAVNA PITANJA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

*Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N.158/03)*

**Zakon je konzervirao neriješena imovinskopravna pitanja na pomorskom dobru.**

**Posebno se to odnosi na rješavanje postojećih upisanih stvarnih prava, uknjižbe pomorskog dobra i pitanje stečenih prava na pomorskom dobru odnosno lučkom području.**

**S obzirom na to da je luka nautičkog turizma kao luka posebne namjene u pravnom režimu pomorskog dobra, svi imovinskopravni problemi pomorskog dobra posebno se apostrofiraju i reflektiraju na lučko područje luka nautičkog turizma.**

**U cjelini Zakon ima za posljedicu generiranje pravne nesigurnosti na prostoru luka nautičkog turizma. Problem je aktualan kako za postojeće već izgrađene luke nautičkog turizma tako i za nove luke nautičkog turizma.**

**Zakon među ostalim određuje:**

- 1. Granica lučkog područja je granica pomorskog dobra.*
- 2. Na pomorskom dobru ne može se stjecati pravo vlasništva. ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi.*
- 3. Koncesija na pomorskom dobru može se dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena i u zemljišnim knjigama.*
- 4. Sve koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra daju se na temelju provedenog javnog prikupljanja ponuda.*

## GRANICE POMORSKOG DOBRA I GRANICE LUČKOG PODRUČJA

*Zakon određuje da je granica lučkog područja istovremeno i granica pomorskog dobra.*

**Zakonska odredba kojom je granica lučkog područja postala istovremeno i granica pomorskog dobra neprovediva je i neprihvatljiva, kako s teoretskog tako i s praktičnog gledišta. Granice lučkog područja uvjetovane su isključivo kriterijem kopnenog i morskog prostora koji se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti.**

*de lege ferenda*

**Granica lučkog područja luka nautičkog turizma je područje luke gdje se obavljaju lučke djelatnosti i ne smije se miješati s granicom pomorskog dobra koja utvrđuje prostor na kopnu i moru u pravnom režimu općeg dobra. Na kopnu će se te granice često podudarati, ali ne uvijek. Na moru se granice**

**pomorskog dobra i granice lučkog područja nikada neće niti se mogu podudarati.**

**Granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske je ujedno granica pomorskog dobra na moru. Unutar te granice može se samo raditi o granicama lučkog područja ili granicama koncesijskog zahvata u teritorijalnom moru.**

*Otvorena pitanja:*

*Postavlja se pitanje, posebno kada se radi o lukama nautičkog turizma, može li se u okviru jedinstvenog lučkog područja omogućiti egzistiranje dvaju pravnih režima:*

- *jedan kao opće pomorsko dobro, a koji bi uključivao prostor luke gdje se pomorsko dobro koristi neposredno (operativne obale, lukobrani, lučki akvatori);*
- *drugi kao javno dobro u općoj uporabi ili državno vlasništvo, a koji bi uključivao prostor luke izvan granica pomorskog dobra, u okviru lučkog područja.*

*de lege ferenda*

***Ne vidimo razloga kada se radi o lukama posebne namjene, posebno lukama nautičkog turizma, da granica pomorskog dobra luke treba obuhvatiti cjelokupno lučko područje.***

***Predlažemo da se granica pomorskog dobra treba ograničiti na prostor morske obale koja je u funkciji neposrednog korištenja mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.***

## PRAVO GRAĐENJA I LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

**Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama na lučkom području luka nautičkog turizma kao pomorskog dobra učvrstio je načelo “*superficies solo cedit*”.**

**To znači da novi Zakon nije preuzeo rješenja Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (N.N. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 114/01).**

**Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama izrijekom propisuje da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi te određuje:**

***“Građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra”.***

## GRADNJA NA TEMELJU KONCESIJE

**Čvrsto načelo “*superficies solo cedit*” pomorskom dobru u cjelini a time i lukama nautičkog turizma daje samo formalnopravnu zaštitu.**

**Međutim, složena problematika imovinskopravnih odnosa koja je danas prisutna posebno na prostorima luka nautičkog turizma jednostavno je zanemarena.**

Stupanjem na snagu *Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima* u teoriji i praksi postojao je načelni konsenzus o preuzimanju pravnih rješenja Zakona koja bi omogućila koncesionaru stjecanje prava vlasništva zgrada i drugih građevina na pomorskom dobru ali samo *“dok koncesija traje“*.

*Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima* je u članku 3. propisao:

*"Pravno nisu dijelovi općega dobra one zgrade i druge građevine koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije, pa one tvore zasebnu nekretninu dok koncesija traje".*

Smatramo da bi koncept temeljen na koncesiji putem *“prava građenja“* predstavljao optimalno rješenje u interesu izgradnje luka nautičkog turizma, pod uvjetom da se istovremeno razriješe i ostala pitanja stvarnopravnog i obveznopravnog značaja na pomorskom dobru.

U praksi se uočava se da na lučkom području luka nautičkog turizma (marina) kao pomorskog dobra egzistiraju na mnogim lokalitetima zatečena stanja koja možemo kvalificirati kao zakonito ulaganje kapitala, prije svega na temelju pravnih poslova, sporazuma, uz valjanu građevnu dokumentaciju i dr.

U praksi takvo stanje rezultira konfliktnim situacijama zakonitih korisnika i posjednika s koncesionarima luka posebne namjene.

Zakon ništa ne govori o ovim problemima niti ih razrješava.

## PRIJEDLOG RJEŠENJA

*de lege ferenda*

Predlažemo uvođenje u naše zakonodavstvo o pomorskom dobru i morskim lukama institut *“pravo građenja“*, a sukladno Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima.

U tom smislu potrebno je, kada se radi o općem pomorskom dobru i pravu građenja, da rješenja propisana Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima budu preuzeta u Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.

U suprotnom *lex specialis derogat legi generali*. Ponavljamo da se je Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama izrijekom priklonio načelu *superficies solo cedit*.

Ističemo da sukladno Zakonu *de lege ferenda* pravno ne bi bili dijelovi općeg pomorskog dobra na lučkom području luka nautičkog turizma one zgrade i druge građevine koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije. Te građevine tvorile bi zasebne nekretnine dok koncesija traje. Međutim, samo lučko područje ostalo bi u režimu općeg pomorskog dobra.

*Nakon isteka koncesije izgrađeni objekti i građevine na pomorskom dobru ponovo bi postali pripadnost pomorskog dobra.*

Institut prava građenja kao ograničeno stvarno pravo ima svoje opravdanje, prije svega radi osnivanja založnog prava (hipoteke) na lučkom području, a u cilju osiguranja vjerovnika i poticanja investicija u luke nautičkog turizma.

## KONCESIJE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

**Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ovlašćuje Vladu Republike Hrvatske da donese propis:**

**1. U članku 119. 1b)**

*“o postupku za davanje koncesije, te kriterijima za određivanje visine i promjene koncesijske naknade.”*

**2. U članku 119. 2c)**

*“o postupku dodjele koncesije za luke posebne namjene“.*

**Na osnovi navedenih ovlaštenja Vlada Republike Hrvatske je donijela:**

*“Uredbu o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (N.N.23/04 i 101/04)“*

**Uredba je među ostalim propisala kriterije za određivanje visine koncesijske naknade za luke nautičkog turizma.**

*Međutim, nije donesen poseban propis o postupku dodjele koncesija za luke posebne namjene odnosno za luke nautičkog turizma.*

*de lege ferenda*

*Potrebno je donijeti poseban propis o postupku dodjele koncesija za luke posebne namjene odnosno za luke nautičkog turizma sukladno članku 119. 2c Zakona.*

*Isto tako je potrebno propisati i razriješiti pitanje ulaganja i pravnih učinaka takvih ulaganja u toku trajanja koncesije, kako za postojeće tako i za nove luke nautičkog turizma.*

## KONCESIJSKI MODEL JAVNOG PRIKUPLJANJA PONUDA I GRANICA POMORSKOG DOBRA

**Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama određuje da se koncesije na pomorskom dobru mogu dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama.**

**Istovremeno Zakon propisuje da se koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, što uključuje i luke nautičkog turizma, mogu dati isključivo na temelju provedenog javnog prikupljanja ponuda.**

*Isključivi koncesijski model za gospodarsko korištenje pomorskog dobra a time i luka nautičkog turizma putem javnog prikupljanja ponuda, u kombinaciji sa zakonskom odredbom da se koncesija na pomorskom dobru može dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama dovodi u pitanje cjeloviti sustav legalnog postupka donošenja i produženja koncesija u lukama nautičkog turizma.*

*Razlog su nerazriješeni slojeviti imovinskopravni odnosi na pomorskom dobru, prije svega postojeći upisi u zemljišnim knjigama i na zakonu stečena prava iz ulaganja.*

**Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ne odgovara niti ne otvara mogućnost razrješavanja tih izrazito složenih pitanja na pomorskom dobru odnosno na lučkom području luka nautičkog turizma. Smatramo da ta pitanja i**



neriješeno stanje upisa pomorskog dobra u zemljišne knjige predstavlja *condicio sine qua non* u cjelovitom sustavu upravljanja i gospodarskog korištenja luka nautičkog turizma.

Za postojeće luke nautičkog turizma to znači da se ne može donijeti ili produžiti koncesija, odnosno ne može se provesti javno prikupljanje ponuda.

*de lege ferenda*

*Prije svega Zakon treba razriješiti složena postojeća imovinskopravna pitanja na pomorskom dobru, posljedice postojećih upisa i stečenih prava na pomorskom dobru, što je posebno važno prethodno pitanje u postupku donošenja koncesija za luke nautičkog turizma.*

## POSTOJEĆE LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

*Prijedlog prijelaznog rješenja "de lege ferenda"*

**Mišljenja smo da se nakon određivanja granice lučkog područja koncesija može dati za obavljanje djelatnosti luke nautičkog turizma. Upis u zemljišne knjige pomorskog dobra ne mora predstavljati uvjet donošenju koncesija, s obzirom na to da se za luke nautičkog turizma koristi gospodarski resurs "more" koji je neprijeporno pomorsko dobro.**

**Koncesija bi se davala na zahtjev pod jasnim i transparentnim uvjetima propisanim u posebnom propisu o "postupku dodjele koncesija za luke posebne namjene".**

**Takvo koncesijsko rješenje za postojeće luke posebne namjene i prilikom produženja koncesija može biti privremeno i uvjetovano rokom do razrješavanja imovinskopravnih odnosa na pomorskom dobru, odnosno lučkom području i upisom pomorskog dobra u zemljišne knjige.**

*U suprotnom možemo koncesijski sustav u lukama nautičkog turizma u velikom dijelu imati u režimu koncesijske blokade ili u koncesijskom režimu koji nema uporište u Zakonu.*

**Kada se radi o produženju koncesijskih prava luka nautičkog turizma, prvenstveno marina, mislimo da je potrebno produženje odobriti pod jedinstvenim uvjetima vodeći računa da samo dugoročna koncesija može osigurati pravnu sigurnost, investicijska ulaganja i proširenje te obogaćivanje sadržaja.**

**Pravo građenja u koncesijskom modelu za luke nautičkog turizma je optimalno rješenje, kako u interesu koncedenta tako i u interesu koncesionara, te ga u tom smislu podržavamo.**

## NOVE LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

**U postupku donošenja koncesija za nove luke posebne namjene, odnosno luke nautičkog turizma, rješavanje imovinskopravnih odnosa i upis pomorskog dobra u zemljišne knjige kao i javno prikupljanje ponuda je koncesijski model koji nema alternative.**

## 8. PRIJEDLOG PROVEDBENIH MJERA

Uz prirodna obilježja obale i otoka kao temeljne osnove razvoja nautičkog turizma i za njegove potrebe već izgrađene infrastrukture najvažnija pretpostavka njegova dosadašnjeg i budućeg razvoja jesu sami turisti-nautičari. Naime, razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj potaknuli su upravo inozemni nautičari koji su vlastitim plovilima dolazili na Jadran, plovili i pri tom koristili postojeće luke i lučice bez odgovarajuće tehničke opremljenosti i bez profesionalnog osoblja koje bi im bilo na usluzi. Budući da u tim počecima nisu postojali svi potrebni zakonski propisi koji bi regulirali područje nautičkog turizma, ovaj se oblik turizma razvijao spontano i stihijski i pod stalnim utjecajem stalno rastuće potražnje. Tek početkom osamdesetih godina kada su se liberalizirali propisi za uplovljavanje stranih plovila u hrvatske vode, nautički turizam počinje dobivati sve veću važnost kao posebno važan i istaknuti dio naše cjelokupne turističke ponude. Međutim, cjelokupni dosadašnji razvoj neprijeporno je pokazao da za željeni razvoj nautičkog turizma kao osmišljene, cjelovite i gospodarski učinkovite turističke ponude nisu dostatne tek iznimne prirodne vrijednosti cjelokupnog obalnog i otočnog prostora, nego i izgrađena odgovarajuća infrastruktura, dobra organizacija raznorodnih aktivnosti za zadovoljavanje potreba turista-nautičara i konačno, dobra i gospodarski utemeljena zakonska uređenost. Koliko se u tome uspjelo do sada najbolje govore podaci, stavovi i ocjene samih nautičara kao subjekata kojima je cjelokupna nautička ponuda i namijenjena. Osnova je to i svakog drugog zaključivanja o stanju i učincima nautičkog turizma ali i potrebnih poboljšanja i promjena u svim njegovim sastavnicama, zakonskim i drugim određenjima.

Cjelokupno provedena analiza čini osnovu ne samo tržišne strategije, nego strategije ukupnog razvoja nautičkog turizma Hrvatske kao osmišljenog, organiziranog, konkurentnog i upravljanog sustava. Uz sve nedostatke i slabosti daljnji razvoj nautičkog turizma treba primarno usmjeriti prema ostvarenju dva temeljna cilja: zadovoljenju njegovih direktnih korisnika turista-nautičara i maksimalno mogućeg očuvanja njegove jedinstvene resursne i razvojne osnove, odnosno ostvarenju svih elemenata njegova dugoročno održivog razvoja.

Međutim, kada se razmišlja o razvoju neke gospodarske djelatnosti, treba biti svjestan da svaki razvoj pretpostavlja neke promjene i učinke koji često znače i određene „žrtve“ i „društvene troškove“. Da bi se oni što je moguće više smanjili ili ublažili, potrebno je, prije svega, dobro poznavati cjelokupni dosadašnji razvoj i njegove učinke, a zatim dugoročne razvojne potrebe, ciljeve i ograničenja. Dobro usmjereni i kontrolirani razvoj mora rezultirati najširim društvenim i gospodarskim dobitima. Kada je riječ o nautičkom turizmu i njegovom dugoročnom razvoju, onda navedeno prvenstveno znači dobit obalnih i otočnih područja i njihovih stanovnika kao područja od posebne državne važnosti i vrijednosti.

Unutar navedenih ciljeva temeljna je zadaća provedene analize bila ocjena stanja razvijenosti nautičkog turizma kao posebno ekspaniranog dijela naše ukupne nautičke ponude, njegove organiziranosti, zakonske uređenosti i gospodarske učinkovitosti, zatim kvalitete, sigurnosti i međunarodne tržišne konkurentnosti. U takvim je ocjenama posebnu važnost dobilo određenje prihvatljivih granica rasta i razvoja nautičkog turizma u realno sagledivom desetogodišnjem razdoblju a zatim i prijedlog stvarnih mjera njegove bolje organiziranosti, funkcionalnosti, učinkovitosti i

konkurentnosti uz maksimalnu moguću zaštitu i očuvanje, pa i unapređenje cjelokupne resursne osnove na kojoj se i dosadašnji razvoj temeljio.

1. Polazeći od temeljnog smisla nautičkog turizma kao gospodarske aktivnosti, a to je privlačenje turista-nautičara i njihova zadovoljenja kao potrošača, a zatim i svih drugih određenja nautičkog turizma kao sustava, potrebno je:

- **pristupiti otklanjanju svih nedostataka uredenosti sustava i njegova funkcioniranja**, prvenstveno prema njegovim korisnicima - nautičarima, a zatim i prema svim ostalim subjektima.

Za **nautičare** se to prije svega odnosi na **potrebu smanjenja vrsta i broja raznih pristojbi i naknada kao i mjesta i načina njihova plaćanja i jedinstvenog sustava prijavljivanja plovila i posada**. Minimum koji treba osigurati je jasnoća i ujednačenost svega onoga što je i koliko nautičar dužan platiti, ali bi najbolja praksa bila kada bi se najveći broj naknada i drugih plaćanja izvršio jednokratno, prilikom ulaska ili početka plovidbe u unutarnjim morskim vodama (sva plaćanja državi, državnim poduzećima i javnim ustanovama).

Za neke **druge subjekte** nautičkog turizma (npr. marine) to bi značilo pojednostavljivanje svakodnevnih poslova, za koncesionare luka, privezišta i sidrišta mogućnost usklađivanja i jedinstvene objave visine naknada njihova korištenja i izbjegavanja teškoća njihove naplate, a za, npr. javnu ustanovu NP“Kornati“ izmjenu sada krajnje neracionalnog i neučinkovitog naplaćivanja posjeta i boravka nautičara unutar granica Parka (potpuno je neprihvatljivo da broj turista-posjetitelja iz godine u godinu raste a da se istovremeno broj prodanih ulaznica smanjuje i da se gotovo 90 % na toj osnovi prikupljenih sredstava troši samo za službu naplate i kontrole).

2. Polazeći od istaknutih kriterija dugoročnog održivog razvoja, potrebno je:

- **pristupiti izradi strateške procjene utjecaja na okoliš nautičkog turizma posebno s obzirom na sve njegove prihvatne kapacitete** kao osnove zahtjeva i potreba izmjena i dopuna županijskih prostornih planova i utvrđeni broj luka nautičkog turizma, njihove kapacitete, prostorni razmještaj i strukturu, posebno na definiranje područja izgradnje velikih marina za prihvata 2000 do 2500 plovila (ne nužno i isključivo na jednom mjestu) u blizini velikih obalnih i otočnih zračnih luka (Pula, Krk, Zadar, Split, Dubrovnik), a zatim i na izgradnju i proširenja marina unutar lučkih područja većih gradova i naselja (naselja veća od 30 000 stanovnika) uz stvaranje uvjeta i za prihvata mega jahti.

3. Polazeći od potrebe proširenja, obogaćenja i kvalitativnog usklađenja prihvatnih kapaciteta nautičkog turizma, potrebno je :

- **izraditi novi sustav razvrstavanja i kategorizacije objekata nautičkog turizma**, uključujući i **komunalne luke** kao njegov sadržajno i zakonski novi dio.

Uz načelno prihvaćeno opredjeljenje proširenja postojeće infrastrukturne ponude nautičkog turizma, prvenstveno proširenjem i osposobljavanjem postojećih luka i lučica i njihovih izdvojenih dijelova, otvara se pitanje utemeljenosti uredbe koja svako moguće proširenje postojećeg kapaciteta ograničava na maksimalno 400 vezova. Prvi se razlog odnosi na činjenicu mogućeg uvjetnog prostornog određenja potreba jednog veza a drugi na činjenicu da u nekim prostorima i manji broj vezova može predstavljati veće prostorno opterećenje nego njihov višestruko veći broj u nekom drugom prostornom okruženju. Posebno se to odnosi na moguću izgradnju potpuno novih marina za koje jedno od najvažnijih određenja veličine potrebnih ulaganja koja mogu zahtijevati i mnogo drugih parametara koja jednim formalnim ograničenjem jednostavno nije moguće predvidjeti. To je osnovni razlog da se težište promišljanja o budućem razvoju nautičkog turizma, odnosno dogradnji i izgradnji njegovih prihvatnih kapaciteta s područja ograničenja i restrikcija stavi na područje jasnih određenja prostornih i svih drugih uvjeta izgradnje i korištenja i odgovarajućih mjera zaštite okoliša. Za razliku od vremena izgradnje prvih marina danas raspolažemo nizom instrumenata, postupaka i procedura uz koje je i bez neutemeljenih ograničenja moguće osigurati kvalitetan dugoročni razvoj i na najosjetljivijim područjima obale i otoka.

4. Polazeći od izuzetne razvedenosti obale i otoka, njihova doživljajnog bogatstva i atraktivnosti, brojnih zaljeva i uvala, s jedne strane, i potrebe njihova očuvanja od nekontroliranog i gospodarski neracionalnog korištenja, potrebno je:

- **odrediti područja organiziranih dnevnih sidrišta** uz zabranu njihova noćnog korištenja, odnosno boravka koje će biti dopušteno isključivo na posebno organiziranim, osposobljenim i sigurnim sidrištima, privezištima, komunalnim i drugim lukama izgrađenim ili prilagođenim za prihvat plovila nautičkog turizma.

Navedena potreba i predložena mjera zahtijeva izuzetno dobru i sveobuhvatnu normativnu, organizacijsku, tehničku, provedbenu, informacijsku, tržišnu i svaku drugu pripremljenost, što praktično znači potrebu i njenog jasnog vremenskog određenja početka primjene.

5. Potražnja i potreba prihvata mega jahti zahtijeva:

- **izmjenu postojećih propisa, odnosno donošenje novih, u cijelosti prilagođenih posebnostima plovidbe i boravka mega jahti u našim unutarnjim vodama**

Iako taj segment nautičke potražnje sada nije odviše velik, niti se očekuje da će u sljedećem desetogodišnjem razdoblju narasti do njenog posebno velikog udjela, činjenica je da našu današnju, prije svega normativnu nespremnost, dijelom koriste naši morski susjedi koji obavljaju sve poslove prihvata i poslovanja, a plovidba se obavlja kod nas uz upitne ili sporadične gospodarske učinke. Posebnost toga segmenta nautičke potražnje zahtijeva odgovarajuću normativnu uređenost različitu od

uređenosti i kriterija preostale nautičke potražnje. U tom smislu se kao osnovu jednog od mogućih rješenja predlaže uvođenje jednokratne godišnje naknade u svoti od 1.000 EUR po dužnom metru jahte uz obvezu da se njom neće obavljati linijski i izletnički prijevoz.

Stvarne i dugoročne gospodarske koristi od toga segmenta nautičke potražnje moguće je i realno očekivati tek stvaranjem i drugih potrebnih pretpostavki njenog zadovoljenja među kojima posebnu važnost imaju mjesta, s jedne strane, njihova turističkog priveza a, s druge strane, mjesta njihova mogućeg cjelogodišnjeg priveza, čuvanja i održavanja. U tom su smislu u Studiji samo navedene potencijalne luke otvorene za javni promet u kojima bi se organizirao prihvat i smještaj mega jahti, a detaljnija se ocjena svake od njih može i treba donijeti na temelju stvarnih prostornih, ambijentalnih, turističkih, gospodarskih i drugih kriterija i obilježja.

6. Polazeći od sve veće gospodarske važnosti i vrijednosti nautičkog turizma, njegove složenosti i različite pojavnosti, potrebno je:

- **uspostaviti središnju banku podataka nautičkog turizma** koja bi sadržavala statističke podatke o svim vrstama i obilježjima nautičkog turizma, podatke i parametre za integralno upravljanje obalnim područjima i ostalu dokumentacijsku osnovu potrebnu za učinkovito praćenje i upravljanje cijelim sustavom i postizanje željenih gospodarskih učinaka (uz sustavno statističko praćenje potrebno je provoditi i ciljane tržišne, sociološke, prometne i druga istraživanja). Prvi korak u provedbi je **izrada projekta potrebne baze podataka, načina njihova prikupljanja, čuvanja i raspolaganja**.

Postojeći statistički obuhvat nautičkog turizma je necjelovit i manjkav i takav gotovo neupotrebljiv. Štoviše, taj dio statističkog praćenja je bitno slabiji od inače, u cjelini, izrazito manjkave turističke statistike u kojoj se čak i dva osnovna podatka – broj turista i ostvarenih noćenja – pokazuju upitnim. Na takvoj osnovi upitnim postaju i svi ostali podaci o najvažnijim obilježjima domaćeg i stranog turizma, a potpuno nepoznati ili tek na razini vrlo grubih procjena ostaju podaci o njihovim gospodarskim učincima. U istraživanju navedenog stanja i pristupa nautički turizam, statistički gledano, ostaje na razini zanemarivih veličina, učinaka i važnosti iako je upravo on najmarkantniji znak i izraz cjelokupnog hrvatskog turizma.

7. Sastavni ali i poseban dio navedene baze podataka nautičkog turizma čini i :

- **pomorski katastar**, i to posebno dio koji se odnosi na **katastar luka nautičkog turizma** sa svim prostorno-ambijentalnim, građevinskim, prometnim, infrastrukturnim, kvalitativnim, funkcionalnim, sigurnosnim i drugim bitnim obilježjima.

Iako nautičari na raspolaganju imaju brojne vodiče sa vrlo detaljnim planovima luka i plovnih putova i svim drugim korisnim informacijama, činjenica je da još uvijek na razini države, županija, općina i gradova ne postoje sistematizirani podaci o lukama i drugim prihvatnim kapacitetima nautičkog turizma, njihovoj iskoristivoj morskoj i kopnenoj površini i prihvatnom kapacitetu, opremljenosti i kvaliteti, iskorištenosti,

moogućnostima proširenja i izvođenja drugih potrebnih zahvata. Navedeni i stalno obnavljani katastar dao bi vrlo jasan odgovor o stvarno raspoloživim prihvatnim mogućnostima plovila nautičkog turizma ali isto tako i ocjenu mogućnosti njihova povećanja kao temeljnom razvojnom opredjeljenju.

8. Zbog povećanih zahtjeva ukupne sigurnosti i učinkovite kontrole cijeloga sustava nautičkog turizma i stvaranja osnova njegova kvalitetnog funkcioniranja na svim razinama, potrebno je:

- **provesti informatičku integriranost sustava i uspostaviti osnovu njegove komunikacijske učinkovitosti**, posebno u odnosu na nautičare kao korisnike sustava a zatim i sve njegove ostale subjekte.

Uspostavom informatičke integriranosti cjelokupnog nautičkog sustava, što praktično znači moguću direktnu povezanost svih njegovih subjekata i sudionika na svim razinama stvaraju se uvjeti za kvalitetno upravljanje, brzo i učinkovito donošenje i, što je posebno važno, provođenje odluka i aktivnosti na povećanju sigurnosti i učinkovite komunikacije s tržištima i svim potencijalnim korisnicima raspoložive nautičke ponude. Uspostavom dobre komunikacije između svih dijelova sustava, posebno s njegovim korisnicima - nautičarima stvaraju se dodatne osnove podizanja njegove kvalitete, konkurentnosti i gospodarske učinkovitosti.

9. Za poboljšanje i unapređenje funkcioniranja nautičkog turizma kao sustava, a posebno za povećanje njegove gospodarske učinkovitosti, potrebno je:

- **izvršiti sve navedene potrebne izmjene i dopune zakonske uredenosti sustava nautičkog turizma, i to posebno pitanja *pravnog pojma luka nautičkog turizma, njihova razvrstavanja i kategorizacije, određenja pojma komunalne luke kao luke nautičkog turizma, pitanja upravljanja lukama nautičkog turizma, određenja granica pomorskog dobra i granica lučkog područja, načinima i gospodarskim osnovama sustava koncesioniranja, odnosno koncesijskog korištenja i pitanja imovinskopravnog statusa luka nautičkog turizma i odnosa prema primjeni instituta prava građenja na luke nautičkog turizma.***

Iako navedena područja i pitanja predstavljaju vrlo zahtjevnu i provedbeno složenu cjelinu, činjenica je da bez nekih njenih dijelova nije moguća provedba nekih od prije navedenih mjera. To praktično znači potrebu jasnog određenja provedbenih koraka nadležnog nositelja navedenih promjena.

10. Polazeći od činjenice da je nautički turizam posebno prepoznatljiv i konkurentan hrvatski turistički proizvod, koji unatoč zaista važnim razvojnim dostignućima još uvijek nije dostigao željenu razinu kvalitete u cijelosti sukladnoj kvaliteti raspoložive resursne osnove, s jedne strane, i svijesti da njegov svaki daljnji neosmišljeni nekontrolirani rast može postati ozbiljnom prijetnjom dugoročnom očuvanju njene kvalitete, atraktivnosti, ali i željene i moguće cjelovite gospodarske valorizacije, s

druge strane, potrebno je odmah na temelju provedenih istraživanja i ocjena sadašnjeg stanja naše nautičke ponude, njene kvalitete i konkurentnosti, kao i zakonskih, organizacijskih i svih njenih drugih osnova, potrebno je:

- **pristupiti izradi strategije razvoja nautičkog turizma** kao provedbenoj osnovi njegova dugoročnog održivog razvoja kao kvalitetnog, konkurentnog, sigurnog, upravljivog i gospodarski učinkovitog sustava.

Iako je cjelokupna provedena analiza svih bitnih obilježja nautičkog turizma utemeljena na svim dostupnim i raspoloživim službeno objavljenim i na drugi način prikupljenim podacima i činjenicama njegova dosadašnjeg razvoja i stanja, činjenica je da neke od iznesenih ocjena, a posebno prijedloga dopuna i izmjena njegove cjelokupne normativne uređenosti i razvojne usmjerenosti predstavljaju autorski stav izrađivača Studije koji za nositelja izrade navedene razvojne strategije na nikakav način ne predstavljaju obvezu nego samo moguće usmjerenje i rješenje koji će konačni sadržajni i formalni oblik dobiti tek izradom Strategije razvoja nautičkog turizma i njenim usvajanjem kao obvezujućeg razvojnog dokumenta.