

Charter turizam u Republici Hrvatskoj

Kačan, Antonela

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:634673>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-22**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

ANTONELA KAČAN

CHARTER TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**CHARTER TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ
CHARTER TOURISM IN THE REPUBLIC OF CROATIA
DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Ekonomija za menadžere

Mentor: prof. dr. sc. Ana Perić Hadžić

Student: Antonela Kačan

JMBAG: 0034058495

Rijeka, rujan 2023.

Studentica: Antonela Kačan

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0034058495

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom


Charter turizam u Republici Hrvatskoj

izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Ana Perić Hadžić.

U radu sam primijenila metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti kojese sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica

(potpis)



Ime i prezime studentice
Antonela Kačan

Studentica: Antonela Kačan

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0034058495

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica - autor

(potpis)



SAŽETAK

Nautički turizam se počeo razvijati zahvaljujući prirodnim uvjetima razvoja, tržištu, ekonomskim i institucionalnim uvjetima, te zaštiti prirodnih resursa. Ljudi plove radi zabave i turizma. Hrvatska kao turistička zemlja svoje imidž gradi na prirodnim uvjetima, čisto more, zaštićena priroda, Mediteranska klima, gradovi i mjesta s bogatom poviješću, veliki broj uvala, raspored luka samo su jedan od razloga zašto turisti dolaze na ljetovanje. Svrha rada je donošenje zaključka o utjecaju charter djelatnosti na turizam, analizirajući zakonsku osnovu, samu djelatnost i održivost. Cilj ovog istraživanja je pružiti teoretski doprinos razumijevanju charter turizma te izvući relevantne zaključke koji će podržati održivi razvoj charter turizma u Republici Hrvatskoj. Svrha istraživanja je precizno ocijeniti održivost charter turizma i prepoznati regulatorne izazove vezane uz instalaciju crnih i sivih tankova na brodovima za charter. U radu se istražuje važnost održivog nautičkog turizma u Hrvatskoj i njegov utjecaj na okoliš. Hrvatska ima povoljne prirodne uvjete za nautički turizam, a raznolikost obale, broj otoka i povoljni uvjeti za plovidbu čine je atraktivnom destinacijom. Tekst razmatra razvoj prometne infrastrukture i povezanost s turizmom te istražuje različite oblike nautičkog turizma, uključujući chartering i kruzning. Naglašava se sezonska priroda charter turizma i utjecaj pandemije COVID-19 na ovaj sektor. Istraživanje TOMAS o nautičkim turistima u Hrvatskoj kontinuirano prati profile i zadovoljstvo nautičara, pri čemu se Hrvatska ističe kao vodeća destinacija. Rad također istražuje ekološke izazove nautičkog turizma, uključujući ispuštanje otpadnih materijala u more i na obalu, te propisane ekološke standarde i oznaku CE za plovila.

Rad ukazuje na izazove i nelogičnosti u Pravilniku koji regulira nautičku industriju, posebno u vezi s ugradnjom spremnika za sanitarni otpad na starijim plovilima. Nadalje, ističe se primjer Marine Punat kao pozitivan primjer odgovornog i ekološki osviještenog pristupa u nautičkom turizmu. Zaključuje se da je održiv razvoj ključan za nautički turizam u Hrvatskoj, kako bi se osiguralo da turizam doprinosi očuvanju okoliša i budućoj održivosti plovidbe.

Ključne riječi: charter turizam, nautički turizam, ispuštanje otpadnih materijala, održivi turizam, THOMAS istraživanje.

SUMMARY

Nautical tourism began to develop thanks to the natural conditions of development, the market, economic and institutional conditions, and the protection of natural resources. People sail for fun and tourism. Croatia as a tourist country builds its image on natural conditions, clean sea, protected nature, Mediterranean climate, cities and towns with a rich history, a large number of bays, layout of harbors are only one of the reasons why tourists come on vacation. The purpose of the work is to reach a conclusion about the impact of charter activities on tourism, analyzing the legal basis, the activity itself and sustainability. The goal of this research is to provide a theoretical contribution to the understanding of charter tourism and draw relevant conclusions that will support the sustainable development of charter tourism in the Republic of Croatia. The purpose of the research is to accurately evaluate the sustainability of charter tourism and to recognize regulatory challenges related to the installation of black and gray tanks on charter ships. The paper examines the importance of sustainable nautical tourism in Croatia and its impact on the environment. Croatia has favorable natural conditions for nautical tourism, and the diversity of the coast, the number of islands and favorable conditions for sailing make it an attractive destination. The text considers the development of transport infrastructure and the connection with tourism and explores different forms of nautical tourism, including chartering and cruising. The seasonal nature of charter tourism and the impact of the COVID-19 pandemic on this sector are emphasized. The TOMAS survey on nautical tourists in Croatia continuously monitors the profiles and satisfaction of boaters, whereby Croatia stands out as a leading destination. The paper also explores the environmental challenges of nautical tourism, including the discharge of waste materials into the sea and onshore, and the prescribed environmental standards and CE marking for vessels.

The work points to challenges and illogicalities in the Ordinance that regulates the nautical industry, especially in connection with the installation of containers for sanitary waste on older vessels. Furthermore, the example of Marina Punat stands out as a positive example of a responsible and environmentally conscious approach in nautical tourism. It is concluded that sustainable development is crucial for nautical tourism in Croatia, in order to ensure that tourism contributes to the preservation of the environment and the future sustainability of navigation.

Key words: charter tourism, nautical tourism, discharge of waste materials, sustainable tourism, THOMAS research.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	II
SADRŽAJ	III
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	1
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
2. OPĆENITO O NAUTIČKOM TURIZMU	4
2.1. DEFINICIJA NAUTIČKOG TURIZMA.....	5
2.2. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	7
2.3. PRIRODNI UVJETI ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA.....	8
2.4. UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA.....	10
2.5. ZAKONSKA REGULATIVA NAUTIČKOG TURIZMA.....	13
2.6. PODJELA I OBLICI NAUTIČKOG TURIZMA	14
3. CHARTER DJELATNOST U REPUBLICI HRVATSKOJ	17
3.1. ZAKONSKE OSNOVE – NAČIN I UVJETI OBAVLJANJA CHARTER DJELATNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ	18
3.2. OBILJEŽJA TRŽIŠTA I TURISTIČKE NAVIKE CHARTER TURISTA U REPUBLICI HRVATSKOJ	20
3.2.1. <i>Usporedba Hrvatske s konkurentskim Mediteranskim destinacijama</i>	<i>25</i>
3.2.2. <i>Sezonalnost charter turizma u Republici Hrvatskoj</i>	<i>26</i>
3.2.3. <i>Struktura charter gostiju u Republici Hrvatskoj</i>	<i>28</i>
3.2.4. <i>Utjecaj pandemije COVID-19.....</i>	<i>30</i>
3.3. VAŽNOST CHARTER TURIZMA ZA REPUBLIKU HRVATSKU	32
4. PROCEDURA IZNAJMLJIVANJA PLOVNIH OBJEKATA	34
4.1. POTREBNA OVLAŠENJA ZA IZNAJMLJIVANJE BRODA.....	34
4.1.1. <i>Skiper</i>	<i>35</i>
4.2. ODABIR PLOVILA	37

4.2.1. Procedura od rezervacije plovila do ostvarivanja najma.....	38
4.2.2. Naplata boravišne pristojbe	41
5. ODRŽIVOST CHARTER TURIZMA	42
8.1. STRATEGIJA RAZVOJA ODRŽIVOG TURIZMA	45
8.2. TEHNIČKI ZAHJEVI ZA SPRJEČAVANJE ONEČIŠĆENJA POMORSKOG OKOLIŠA ULJEM, ŠETNIM TVARIMA, OTPADNIM VODAMA I OTPADOM.....	46
8.2.1. Sivi tank	46
8.2.2. Crni tank	47
8.2.3. CE oznaka	48
8.2.4. Propisi iz pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama	50
8.2.5. Nelogičnosti Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama	52
8.2.6. Primjer Marine Punat	55
6. ZAKLJUČAK	57
LITERATURA	60
POPIS SLIKA	64
POPIS GRAFIKONA	64
POPIS TABLICA.....	64

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja ovog rada odnosi se na analizu općenitog nautičkog turizma i specifično na charter poduzeća i charter turizam.

Predmet istraživanja rada je regulativa instalacije crnih i sivih tankova u charter djelatnosti, te kako su propisi međusobno proturječni i potrebno ih je nadograditi i uskladiti sa stvarnim stanjem.

Kao objekt istraživanja uzet je charter turizam i njegova održivost. Kod izrade rada korišteni su izvori podataka dobiveni iz stručne literature, članaka i interneta.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Temeljem problema ovog rada analize nautičkog turizma, charter poduzeća i charter turizma, te predmeta rada koji se fokusira na instalaciju crnih i sivih tankova u charter djelatnosti, definirala se hipoteza istraživanja: Charter turizam, kao dio nautičkog turizma, zahtijeva promišljanje o održivosti s gledišta ekonomske, ekološke i društvene perspektive. Charter djelatnost je osjetljiva na fluktuacije u potražnji na tržištu, stoga bi razvoj charter turizma trebao biti usmjeren prema održivosti. Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama trenutno nije dovoljno precizan i zahtijeva dodatne izmjene i nadopune kako bi odgovarao potrebama industrije.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Na temelju predmeta istraživanja nautičkog turizma i charter turizma, određeni su svrha i cilj ovog rada. Cilj rada je dati teorijski doprinos razumijevanju charter turizma, te doći do relevantnih zaključaka koji će doprinijeti održivosti razvoja charter turizma. Svrha rada je jasno utvrditi održivost charter turizma i identificirati problem propisa instalacije crnih i sivih tankova na charter brodovima.

Da bi se primjereno mogao riješiti postavljeni problem, ostvariti predmet istraživanja i dokazati postavljena hipoteza potrebno je dati odgovore na brojna pitanja od kojih su najvažnija sljedeća:

1. Koja je definicija charter djelatnosti?
2. Zašto nastaje sezonalnost charter turizma?
3. Koje su načini i uvjeti obavljanja charter djelatnosti?
4. Koja je struktura charter gostiju u Republici Hrvatskoj?
5. Koliko je pandemija COVID-19 imala utjecaja na charter djelatnost?
6. Koja je strategija razvoja održivog turizma?
7. Koji su tehnički zahtjevi za sprečavanje onečišćenja pomorskog okoliša uljem, štetnim tvarima, otpadnim vodama i otpadom?
8. Koje su nelogičnosti Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Znanstvene metode korištene u ovom radu su kombinacija metoda deskripcije, induktivna metoda, metoda analize, i sinteze.

1.5. STRUKTURA RADA

Ovaj rad sastavljen je od šest međusobno povezanih poglavlja.

Prvo poglavlje **UVOD** sadrži problem, predmet, cilj, svrhu, metodu istraživanja i osnovnu hipotezu rada.

Drugo poglavlje s naslovom **OPĆENITO O NAUTIČKOM TURIZMU** odnosi se na uvod u nautički turizam, njegovo značenje i ulogu nautičkog turizma, što obuhvaća, definiciju nautičkog turizma i razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj. Nabrojani su prirodni uvjeti za razvoj nautičkog turizma, utjecaj prometne infrastrukture i zakonska regulativa. Objašnjena je podjela i oblici nautičkog turizma.

Treće poglavlje obrađuje **CHARTER DJELATNOST U REPUBLICI HRVATSKOJ** koje obuhvaća definiranje zakonskih osnova charter djelatnosti, obilježja tržišta i turističke navike. Također je navedena usporedba Hrvatske s konkurentskim Mediteranskim destinacijama, sezonalnost charter turizma, struktura gostiju i utjecaj pandemije COVID-19. Nabrojani su razlozi zašto je charter turizma važan za Republiku Hrvatsku.

Četvrto poglavlje, s naslovom **PROCEDURA IZNAJMLJIVANJA PLOVNIH OBJEKATA** konkretno objašnjava koja su potrebna ovlaštenja za iznajmljivanje broda, kakve su dužnosti skipera, kako se odabire i rezervira brod, te naplaćuje turistička taksa.

Peto poglavlje, **ODRŽIVOST CHARTER TURIZMA ZA HRVATSKU** objašnjava što je održivost i važnost ravnoteže između razvoja i očuvanja okoliša. Također obuhvaća strategiju razvoja održivog turizma. Obrađena je tema tehničkih zahtjeva za sprječavanje onečišćenja pomorskog okoliša uljem, štetnim tvarima, otpadnim vodama i otpadom. Objasnjeni su termini crnog i sivog tanka, te CE oznaka na proizvodima proizvedenim u Europskoj Uniji. Navedeni su propisi iz Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama, te objašnjene nelogičnosti i problemi, također je dan i primjer Marine Punat.

Šesto poglavlje **ZAKLJUČAK** obuhvaća sažetke svakog pojedinog dijela ovog rada.

2. OPĆENITO O NAUTIČKOM TURIZMU

Značajna distinkcija između nautičkog turizma i ostalih oblika turizma proizlazi iz same aktivnosti plovidbe, što implicira visoku pokretljivost nautičkih turista, često s čestim promjenama mjesta boravka. U Hrvatskoj, nautički turizam je izrazito brzo rastući i obećavajući sektor turističke industrije, potaknut obiljem prirodnih resursa, raznolikom obalom i izuzetno čistim morem.

Također, ovaj oblik turizma često privlači imućnije pojedince i spada u elitni turizam. Razvoj takve vrste turizma zahtijeva infrastrukturne investicije, uključujući izgradnju marina, privezišta, vezova i drugih posebnih objekata.

Osim što nudi jedinstveno iskustvo, nautički turizam doprinosi smanjenju ekonomske razlike između manje razvijenih država i razvijenih ekonomija.

Također, specifične potrebe nautičkih turista i njihova potrošnja pozitivno utječu na nautičku industriju, uključujući proizvodnju plovila za rekreacijski turizam, izradu opreme, održavanje i nadogradnju postojećih plovila, te izgradnju novih marina i luka.

Ljudska želja za dobrim, zabavnim i aktivnim ispunjenju slobodnog vremena u prirodi, na putovanju, upoznavajući druge zemlje i njihovu kulturu, uživanjem u ponuđenim aktivnostima, baveći se sportom ili rekreacijom stvorila je fenomen turizma. Turizam postoji radi ispunjena čovjekovih želja. Turizmom se podiže kvaliteta življenja.

Turizmom se rješava stres brzog kapitalističkog društva. Predstavlja odmor od stvarnosti, vrstu bijega od problema i obveza koje nas čekaju kod kuće. Putovanje u nepoznate prostore, upoznaju se novi ljudi i njihove kulture, običaji, okusi, mirisi i horizonti. Sva ta iskustva ispunjavaju turistu, usrećuje i čine bogatijim za iskustvo i doživljaj više.

Turizam donosi ekonomsku korist turističkim zemljama. Turizam je gospodarska djelatnost koja zadovoljava određene potrebe turista, te se te potrebe lako materijaliziraju npr. usluge smještaja, prehrane, transfera i aktivnosti. Turističku ponudu je potrebno oblikovati u izravnoj vezi s potrebama i željama gostiju, vodeći pri tome računa da se ne naruše opći interesi i društvene vrijednosti zemlje ili mjesta. Turizam je najjača industrija uslužnih djelatnosti.

More je oduvijek privlačilo ljude i fasciniralo svojom snagom, ljepotom i veličinom. Osnovna karakteristika nautičkog turizma je želja za putovanjem. Polazna točka razvoja nautičkog turizma su prirodne ljepote Hrvatske, razvedenost jadranske obale, čistoća mora i

krajolika. Turizam također nosi sa sobom negativne posljedice. Glavni izazov leži u tome što se nautički turizam u Hrvatskoj razvijao spontano i bez adekvatnog nadzora, što može narušiti ekološku ravnotežu tog prostora.

Nautičari izvršavaju najveći pritisak na obalu Jadranskog mora i njegovo morsko područje, što Hrvatsku svrstava među vodeće svjetske destinacije u nautičkom turizmu. Hrvatska se ponosi činjenicom da posjeduje najveću flotu charter jedrilica na svijetu, koja broji više od 5000 plovila. Sve to je popraćeno nekontroliranim razvojem luka i infrastrukture koji narušava prostore na jadranskoj obali, a javlja se i problem prilagođavanja lokalnog stanovništva na strance.

Nautički turizam je posebna vrsta turizma koja obuhvaća plovidbu u vlastitoj organizaciji pod to spada krstarenje vlastitim ili unajmljenim plovilom, te boravak ili noćenje turista na njima obuhvaća i kružna putovanja koja organiziraju vlasnici plovila i putničkih agencija, te plovidbu turista radi drugih oblika odmora i relaksacije poput ronjenja i ribarenja.¹

Plovni objekti u nautičkom turizmu uključuju brodove namijenjene kružnim putovanjima, krstarenjima i druge plovne objekte opremljene za višednevni boravak na moru. Ključna karakteristika nautičkog turizma je visoka pokretljivost omogućena plovnim objektima.² Ova iznimna mobilnost predstavlja temeljnu razliku između nautičkog turizma i drugih oblika turizma. Nautički turisti imaju mogućnost posjetiti više različitih mjesta u jednom danu, što je često teže ostvarivo u drugim vrstama turizma gdje su često ograničeni na jedno odredište tijekom cijelog boravaka.

2.1. DEFINICIJA NAUTIČKOG TURIZMA

Mnogo autora je pokušalo definirati nautički turizam kao integralni dio turizma, no iako se tako ne čini on je veoma složen turistički pojam zbog povezanosti s morem i plovidbom.

Osnovna obilježja nautičkog turizma obuhvaćaju dinamičnost, prostraniji opseg kretanja, masovnost, sezonsku prisutnost, povećanu turističku potrošnju i relativnu autonomiju turista.

¹ Dominis, Ž.: **Primjena pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt , te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila u poreznom nadzoru**, Naše more, Vol. 58, 2011., p.48.

² Pravilnik o vrstama plovnih objekata nautičkog turizma, članak 3.

S obzirom na njegovu kompleksnost i različite mogućnosti pristupa prema nautičkom turizmu za sada još ne postoji jedinstvena definicija nautičkog turizma. Nautički turizam definira se kao specijalizirani oblik masovnog turizma koji obuhvaća raznolike društvene, gospodarske i prostorne aspekte koji nastaju povodom zadovoljenja rekreacijskih potreba, odnosno „nautičke dokolice“.³

Nautički turizam se ostvaruje na morima, rijekama i jezerima i njihovim obalnim prostorima, na vlastitim ili tuđim plovilima za rekreaciju, razonodu i šport, stacionarno ili u plovidbi. Čovjek se po vodi može kretati i na njoj boraviti samo uz pomoć nekog plovila. Upravo ta činjenica predstavlja onu specifičnost po kojoj se nautički turizam izdvaja iz „općeg“ turizma u poseban oblik ili vrstu.⁴

Definicija koja se često citira je definicija L. Kosa i L. Dončevića kojom se nautički turizam smatra „ukupnost svih usluga i odnosa koji nastaju kretanjem ljudi plovnim objektima po moru u turističke svrhe“.

Hrvatskim Zakonom o turističkoj djelatnosti definicija nautičkog turizma definirana je člankom 52. te nautičkim turizmom smatra plovidbu i boravak turista – nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.⁵ Ovom definicijom na nautički turizam definira kao gospodarska djelatnost. Pojašnjenje i grupiranje djelatnosti nautičkog turizma definirano je člankom 53. kao:

1. iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (u daljnjem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima,
2. iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.),
3. usluge skipera,
4. prihvat, čuvanje i odražavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhome vezu,
5. usluge opskrbe nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.)
6. uređenje i pripremanje plovnih objekata,
7. davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.)
8. škole jedrenja, obuke za skipere i voditelje brodice,

³ Dulčić, A.: **Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma**, Ekokon d.o.o., Split, 2002., p.9

⁴ Ibidem.

⁵ Zakon o turističkoj djelatnosti, NN 8/1996, članak 52.

9. druge usluge za potrebe nautičkog turizma.⁶

2.2. RAZVOJ NAUČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Razvoj turističkog turizma povezan je s napretkom rekreacijske i sportske nautike. Društveni događaj s kojim je počeo razvoj nautičkog turizma u svijetu polovicom 19. stoljeća su prva organizirana kolektivna putovanja koja organizira Tomas Cook u organizaciji njegove agencije. Nautički turizam je stekao popularnost tijekom 20. stoljeća i proširio se na različite oblike poput kružnih krstarenja, oceanskih putovanja, krstarenja u zatvorenim morima, chartera i raznih oblika krizinga. Izraz „marina“ počeo se koristiti 1928. godine kao temeljni objekt za prihvata turističkih plovila, te je postao međunarodno prepoznat i upotrebljavan.⁷

U Hrvatskoj prva turistička putovanja počinju početkom 19. stoljeća kada su hrvatsku obalu počele posjećivati jahte aristokrata i drugih bogatih ljudi. Njemački car Vilim II. je doplovio jahtom Hohezollern 1908. u Pulu, austrijski prestolonasljednik Franjo Ferdinand je s suprugom Sofijom brodom Lacroma stigao 1912. godine u Rovinj, Engleski kralj Eduard VII. je s prijateljicom Wallis Simposn 1936. krstario Jadranom, te posjetio Dubrovnik, Rab i druga mjesta. Snažan uzlet razvoju nautičkog turizma Hrvatske daje strani kapital, te započinje izgradnja prve marine Punit koji označava početak razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.⁸

Snažni razvoj nautičkog turizma počinje početkom 1970-ih osnutkom kompanije Adriatic Yacht Club današnjeg ACI poduzeća i sve većom komercijalizacijom charter turizma.⁹ Oni primjenjuju koncept održivog razvoja koji uključuje obnovu postojećih luka i lučica, kao i izgradnju novih nautičkih kapaciteta unutar već uspostavljenih luka i naselja. Time se formira povezana mreža uređenih marina duž cijele obale i standardizira nautička ponuda.

Kao vodeće poduzeće nautičkog turizma ACI postaje glavni promotor lanca hrvatskih marina. Kako bi se stvorio prepoznatljivi hrvatski nautički proizvod 1991. godine utemeljena je Udruga marina. Želi se unaprijediti kvaliteta usluge i poslovanja, te bolje koristiti dostupni kapaciteti sve s ciljem da nautički turizam postane prioritet na državnoj razini.

Nautički turizam se u prošlosti razvijao bez adekvatnih organizacijskih struktura, planiranja i kontrole, što je rezultiralo ozbiljnim prostorno-ekološkim izazovima. Građevinski projekti su se provodili bez ozbiljnih održivih razvojnih planova i selekcije lokacija, uglavnom

⁶ Zakon o turističkoj djelatnosti, NN 8/1996, članak 53.

⁷ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, p. 197.

⁸ Žlic, D.: **Razvoj turizma na otoku Krku**, Krčki kalendar, Glosa, Rijeka, 1993., p.127.

⁹ Povijest: <https://corporate.aci-marinas.com/povijest/> (19.09.2023.)

pod utjecajem društvenih zahtjeva. S porastom broja marina i vezova, nepregledana izgradnja negativno utječe na transformaciju okoliša.

Sadašnji smjer u nautičkom turizmu usmjeren je na podizanje svijesti o nužnosti zaštite prirode i promicanju održivih i planskih pristupa. Cilj je očuvati prirodna bogatstva i oblikovati prepoznatljiv identitet Hrvatske kao destinacije za održivi nautički turizam.

2.3. PRIRODNI UVJETI ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

Netaknuta priroda i prekrasni krajolici postali su ključni elementi visokokvalitetnog turizma. Sve više putovanja usmjerava se prema ekološkim ciljevima, a budućnost pripada destinacijama gdje je priroda netaknuta, a okoliš čist. Turizam u velikoj mjeri prodaje prirodne ljepote, što znači da se komercijaliziraju prirodna dobra kao što su krajolici, voda, temperatura i zrak. Turistički razvoj ima i neposredne posljedice na prirodu i krajolik koje se očituju prije svega u zagađenju jer turizam još uvijek znači trošenje krajolika.

Hrvatska posjeduje prirodne uvjete za razvitak nautičkog turizma. Prirodni uvjeti čine osnovu postojanja i pogoduju razvoju nautičkog turizma. Pod prirodne uvjete podrazumijevaju se prirodne karakteristike Jadranskog mora i obalnog prostora, zemljopisni položaj, podneblje, Mediteranska klima, meteorološke prilike, boja i prozirnost mora, vidljivost na moru i ostale prirodno dane resurse koje je priroda sama dala.

Bogatstvo uvala i otoka važan je prirodni faktor razvoja nautičkog turizma. Koeficijent razvedenosti Hrvatske obale je veoma visok te iznosi 11,0. Najrazvedeniju obalu u Europi i na Mediteranu ima Hrvatska.¹⁰ Brojnost otoka, uvala, hridi i plaža pješčanih i kamenitih čini plovidbu zahtjevnom, ali i zanimljivijom, te omogućuje dobra prirodna zakloništa.

Hrvatski dio Jadranske obale je dio mediteranskog bazena gdje se događa preko polovine svjetskog turizma. Razvedenost obale Jadranskog mora jedinstvena je u svijetu, te predstavlja ugodan maritimni prostor za nautičke aktivnosti.

Površina Jadranskog mora iznosi 138 595 km², ima duljinu oko 700 km, te prosječnu širinu od 380 km. Obalna linija proteže se na ukupno 7911 km, pri čemu najveći dio, 5835km ili otprilike 74% ukupne obale Jadrana, pripada Hrvatskoj. Jadransko more, s obzirom na svoje

¹⁰Zemljopis Hrvatske: https://hr.wikipedia.org/wiki/Zemljopis_Hrvatske (19.09.2023.)

dubine i druge karakteristike, može podijeliti na tri geografske cjeline sjeverni, srednji i južni dio.¹¹

Morske promjene u Jadranu su rezultat periodičkog gibanja vode pod utjecajem gravitacije Mjeseca. U južnom dijelu Jadrana, te promjene su obično manje izražene, rijetko prelazeći 40 cm, dok je na sjevernom dijelu ovaj učinak veći. Primjerice, u Istri se razlika u razini mora može kretati i do jednog metra. Morske struje su slabo izražene, i prosječno iznose oko 7,2 km na sat, te ne predstavljaju problem za navigaciju jer nisu drastično izražene.

Na Jadranu valovi nemaju veliki utjecaj, te samim time ne predstavljaju smetnju nautičarima u turističkoj sezoni, osim ponekih ljetnih nevera. Jadran je relativno mirno more. Jedino je tijekom zime utjecaj bure na sjevernom Jadranu i juga na južnom Jadranu veoma izražen. Jadransko more se nalazi u umjerenom klimatskom pojasu, te na rubu tropskog pojasa pa je njegova karakteristika stalno gibanje zračnih masa. Iz tog razloga vjetrovi na Jadranu su česti i pušu iz svih pravaca. Grafički prikaz smjera i brzine vjetra obično se predstavlja pomoću ruže vjetrova, koja je često zvjezdasti dijagram koji obuhvaća osam do dvanaest smjerova vjetra. Vjetrovi su bura, lebić, jugo, levanat, maestral, oštro, pulenat i tramontana.¹²

Plovidba Jadranom je moguća tijekom cijele godine. Najzastupljeniji vjetar na Jadranu je bura. Karakteristika bure je da puše s kopna prema moru, na refule i dolazi iznenada. Najčešće puše zimi, te posebice jako na sjevernom Jadranu. Puše više dana i jača je noću. Opasna je za male brodove koji se nađu u kanalu jer se pojavljuje iznenada i može zapuhati orkanskom snagom. Jugo je topao i vlažan vjetar koji uglavnom puše ravnomjernom brzinom i ne nastupa naglo. Najčešće donosi naoblaku, kišu i vlažno vrijeme s visokim valovima.

Karakteristika juga je da puše s mora prema kopunu. Puše po nekoliko dana, te je češći u zimskom djelu godine. Od ostalih vjetrova česti su maestral, tramuntana i lebić. Maestral je stalni vlažni ljetni vjetar koji umjereno puše. Prati ga lijepo vrijeme, te ublažuje ljeti sparinu. Najjači je oko 14h, a prestaje pri zalazu Sunca. Lebić često nastaje nakon Juga te je vlažan i topao jugozapadni vjetar. Puše okomito prema obali, te stvara velike valove. Tramontana je hladan i suh vjetar.

Jadransko more ističe se kao jedno od najčišćih i najatraktivnijih mora na globalnoj razini. Njegova jedinstvena kvaliteta i karakteristike čine ga izuzetno privlačnom destinacijom

¹¹ Šafarek, G: Jadransko more: <https://prirodahrvatske.com/jadran/> (19.09.2023.)

¹² Vjetrovi u Hrvatskoj: https://hr.wikipedia.org/wiki/Vjetrovi_u_Hrvatskoj (10.09.2022.)

za ljubitelje mora i prirode. Ovo umjereno toplo more obiluje fascinantnim osobinama. U svojim najdubljim dijelovima, temperatura vode nikada ne pada ispod 10-20°C, što stvara povoljno okruženje za raznolikost morskog života.

Tijekom ljeta, površinska temperatura mora često ne prelazi 25°C, pružajući idealne uvjete za kupanje, ronjenje i razne vodene aktivnosti. Zimi, Jadransko more postaje hladnije, s temperaturama koje se spuštaju čak i do 7° C, ali i tada zadržavaju svoju posebnu privlačnost.¹³ Osim svojih termalnih svojstva, Jadran se ponosi i čistim, prozirnim vodama koji omogućuju izvanredan pogled pod površinu. Ovaj ekosustav domaćin je raznovrsnom morskom životu, uključujući ribe, školjke, koralje i druge morske organizme.

Vidljivost na Jadranu je veoma dobra te je između 20 do 30 km većinom godine. Magla je rijetka pojava i javlja se uglavnom zimi. Klima je veoma bitan prirodni uvjet za nautički turizam jer o njoj ovise uvjeti plovidbe. Odlike mediteranske klime su blage i umjerene zime, te topla i suha ljeta. Hrvatska ima preko 2.500 sunčanih sati godišnje, a otok Hvar je najsunčanije mjesto prema broju sunčanih sati. Temperature mora i zraka ovise o godišnjem dobu, ali nisu ekstremno izražene.

U konačnici, Jadransko more predstavlja dragocjeni dio prirodnog nasljeđa Europe i svijeta, pružajući nevjerojatne prilike za rekreaciju, istraživanje i očuvanje prirode.

2.4. UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

Načini prijevoza i izbor ruta igraju ključnu ulogu u procesu odabira destinacije za putovanje, a razvoj prometne infrastrukture i turizma često su međusobno povezani i ovise jedan o drugome. Razvoj prometne infrastrukture doprinosi funkcionalnosti turizma, omogućavajući bolji pristup destinacijama.

Svaki od tih podsustava obuhvaća mrežu prometnica, terminale za prijevoz putnika ili tereta i različite vrste vozila koja se koriste za prijevoz.¹⁴ Pored toga, osiguravanje potrebne energije za pogon motornih vozila i organizacija prometa ključni su elementi učinkovitog

¹³ Osobine Jadranskog mora: <http://lipovscak.com/meteo/more.html> (19.09.2023.)

¹⁴ Gočin, M.: Izuzeća za vozače i vozila – posebice u odnosu na prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti od 50 kilometara, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 6. No.1,2018.

transportnog sustava. Povezanost između prometa i turizma ključna je za razvoj destinacija i omogućuje putnicima bolji pristup različitim atrakcijama i lokacijama koje žele posjetiti.

Promet predstavlja ključni element turizma i osnovnu pretpostavku za njegovu egzistenciju i razvoj. Prema tome, prevladavanje geografske udaljenosti, odnosno putovanje koje omogućuje turistima pristup turističkim uslugama na odredištu, moguće je samo zahvaljujući funkcionalnom prometnom sustavu.

Osim što omogućuje prijevoz turista s emitivnog tržišta do njihove odabrane destinacije, promet igra ključnu ulogu u mobilnosti unutar samih destinacija. Kombiniran s jednostavnim turističkim uslugama, promet postaje integralni proizvod koji značajno povećava atraktivnost same destinacije.

Pored cestovne mreže, nužno je razvijati i komplementarnu cestovnu infrastrukturu koja obuhvaća benzinske postaje, parkirališta, trgovine, dobro opremljena odmorista s sanitarnim sadržajima, servisne stanice, mjenjačnice, smještajne objekte poput hotela, kampova, restorane, raznoliku turističku ponudu, te adekvatnu prometnu cestovnu signalizaciju.

Hrvatska se često percipira kao auto destinacija. Visok udio cestovnog prometa u zemlji rezultat je izgradnje novih autocesta prema obalnim destinacijama u proteklom razdoblju. Također i blizina važnih tržišta igra bitnu ulogu. Ovaj trend posebno je došao do izražaja tijekom COVID-19 krize 2020. godine, kada su avionski prijevozi često bili obustavljeni ili otkazani.

Prema istraživanju TOMAS nautika za 2022. godinu, čak 62% nautičkih gostiju dolazi vlastitim automobilom, dok 29% koristi zrakoplovni prijevoz. Također, charter gosti češće preferiraju dolazak zrakoplovom u usporedbi s drugim segmentima gostiju.¹⁵ Interesantno je napomenuti da od gostiju koji dolaze avionom, čak 42% ih koristi usluge niskotarifnih zračnih prijevoznika kao što su Ryanair, Vueling, Wizz ir i EasyJet.

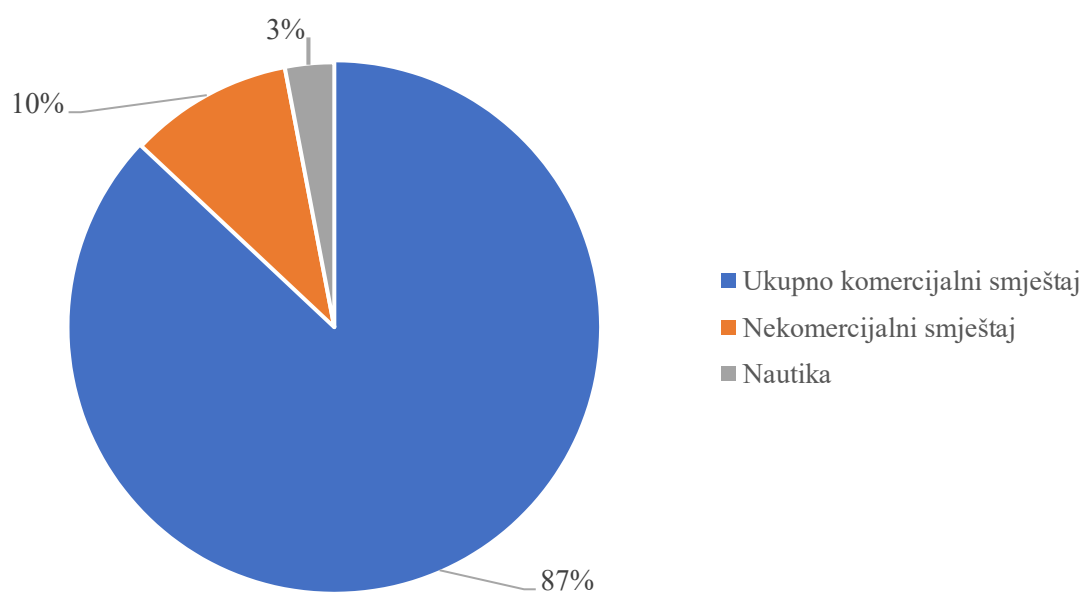
Većina gostiju iz Njemačke, Austrije, Italije, Slovenije, Poljske, Mađarske i Češke preferira putovanje vlastitim automobilom. Zahvaljujući promociji Hrvatske kao atraktivne turističke destinacije, primjećuje se povećani dolazak gostiju iz udaljenih zemalja poput Velike Britanije, SAD-a, nordijskih zemalja, i drugih regija gdje alternativa zračnom prijevozu nije

¹⁵TOMAS Nautika 2022.: Završni izvještaj: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvjestaj.pdf> (18.09.2023.)

uvijek dostupna. To je rezultiralo porastom udjela zračnog prometa u ukupnom prometu turističke industrije Hrvatske.

Razvoj tržišta zračnog prijevoza u hrvatskom turizmu dodatno je potaknut početkom niskotarifnih letova koji su povezivali Hrvatsku s novim tržištima i otvorili nove mogućnosti za turiste.

Rast pomorskog prometa, iako umjeren, proizlazi iz napretka nautičkog turizma i kružnih putovanja, uz određeno povećanje prometa prema otocima. Prema statističkim pokazateljima tijekom razdoblja siječanj-srpanj za 2023. godinu udjel prometa u nautičkom charteru je bio samo 3%.



Grafikon 1. Promet prema segmentima smještaja udjel u noćenjima – siječanj – srpanj 2023. godine

Izvor: Izradio student prema: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/Informacija%20o%20statisticim%20pokazateljima%20-%20srpanj%202023.pdf>

S obzirom na turističku ponudu Hrvatske, koja je usmjerena na prirodne ljepote i resurse, te strategiju razvoja turističkih proizvoda, trenutačna raspodjela između različitih sektora prometa možda nije održiva u dugoročnom smislu. Međutim, trenutačna struktura prometnog sustava i turističke ponude održava trenutačne mogućnosti i odgovara potrebama emitivnih tržišta.

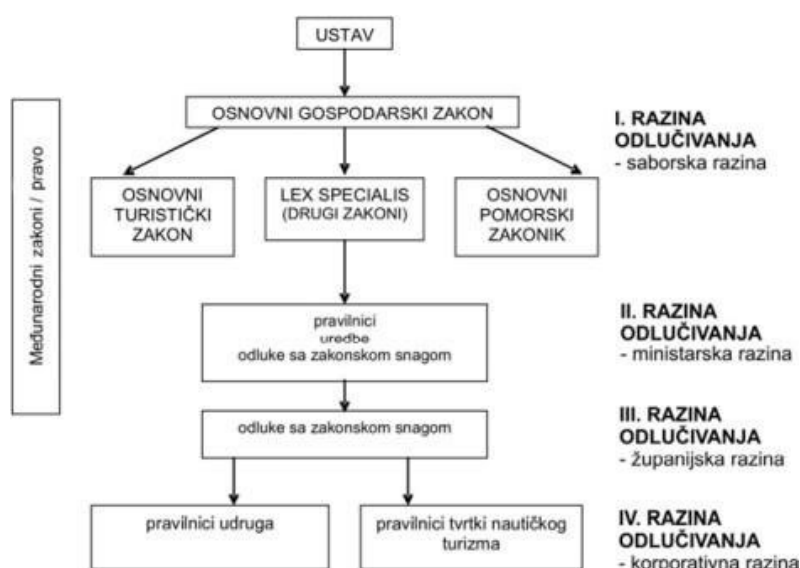
Vidljive su naznake novih trendova u strukturi emitivnog tržišta koje bi trebale pozitivno utjecati na preraspodjelu između različitih sektora prometa u hrvatskom turističkom sektoru. Očekuje se da će ti trendovi promicati ravnotežu i održivost u turizmu, čime će se osigurati dugoročna konkurentnost destinacija u Hrvatskoj.

Promet i turizam, kao dvije ključne ekonomske industrije u Republici Hrvatskoj, karakteriziraju se kao kompleksni, dinamični i međusobno povezani sustavi. Oba sustava se međusobno prožimaju kroz pojam mobilnosti, što označava i opisuje potrebu modernog čovjeka za kretanjem. Mobilnost se ostvaruje putem promjene lokacije boravka, bilo na kraći ili dulji vremenski period, pri čemu putovanje igra ključnu ulogu u svakoj turističkoj aktivnosti.

S vremenom, pozitivni i negativni utjecaji prometa na razvoj turizma postaju sve više izraženi, stoga je nužno usklađivanje ovih aspekata temeljno na principima održivog razvoja s ciljem očuvanja okoliša i dobrobiti čovječanstva.

2.5. ZAKONSKA REGULATIVA NAUTIČKOG TURIZMA

Turizam je u Hrvatskoj glavna gospodarska grana, te je samim time i nautički turizam djelatnost važnog strateškog interesa. Hrvatska je izgradila zakonodavni sustav koji se odnosi na nautički turizam, te se trudi zakonskom regulativom definirati i zaštititi svoje interese.



Shema 1. Model globalnog legislativnog sustava nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj u 2006. godini

Izvor: Luković, T.: Nautički turizam – definicije i dileme, Ekonomski pregled, 2007., p.24.

Nautički turizam se temelji na regulativama dvaju ključnih zakona koji oblikuju njegovu dinamiku i operativnost, a ti zakoni su:

- Zakon o turističkoj djelatnosti iz 1996. godine (NN,8/96),za
- Pomorski zakonik iz 2004. godine (NN, 191/2004.)

Ostali relevantni zakoni koji se tiču na nautičkog turizma obuhvaćaju:

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, 158/2003.),
- Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN, 19/1998.),
- Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN, 19/1998.),
- Zakon o hrvatskom registru brodova (NN, 81/96.)
- Zakon o koncesijama (NN, 89/92.),
- Zakon o Plovoputu (NN, 73/97.)

Ovi navedeni zakoni čine temelj legislativnog okvira nautičkog turizma i pružaju osnovu za daljnji razvoj putem različitih pravilnika, odluka, naredbi i uredbi. Među najvažnijim pravilnicima ističu se:

- Pravilnik o brodicama i jahtama (NN, 27/2005.),
- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, 11/1997.),
- Pravilnik o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (NN, 41/2005.)
- Pravilnik o turističkim uslugama u nautičkom turizmu koje može pružiti građanin (NN, 109/96.)¹⁶

Također, važno je napomenuti da nautički turizam može biti obuhvaćen i drugim zakonima i podzakonskim aktima koji reguliraju različite ekonomske sektore, kao što su prometne norme, regulacije komunikacijskih sustava, građevinski propisi i mnogi drugi. Nautički turizam je kompleksna djelatnost koja zahtjeva usklađenost s različitim pravnim regulativama kako bi se osigurala sigurnost, zaštita okoliš i kvaliteta usluge za turiste.

2.6. PODJELA I OBLICI NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički turizam može se promatrati iz različitih perspektiva, što omogućava raznoliku klasifikaciju. Prema organizaciji plovidbe, može se podijeliti na individualni i grupni/masovni

¹⁶ Luković, T.,2007. **Nautički turizam – definicije i dileme**, Naše more 54(1-2)/2007, online: <https://hrcak.srce.hr/file/20164> (19.09.2023.)

nautički turizam. U individualni nautički turizam spadaju pojedinci, njihove obitelji i prijatelji koji posjeduju vlastite plovne objekte i koriste ih za osobno zadovoljstvo. Ovakvi nautički turisti često planiraju vlastite rute i putovanja prema vlastitim preferencijama.

S druge strane, grupni/masovni nautički turizam obuhvaća organizirane ture, krstarenja ili chartere koje vode profesionalci ili turističke agencije. Ovdje se više ljudi može uključiti u isto putovanje, često s unaprijed definiranom rutom puta i uslugama. Ovaj oblik nautičkog turizma omogućava veću društvenu interakciju i organizirane aktivnosti na moru.

U charter djelatnosti pojedinci ne moraju biti vlasnici plovila da bi plovili na njima. Najveći dio uzima turizam na velikim brodovima za krstarenje, kruzerima unutar kojeg putuje po više tisuća putnika. Kruzeri su putnički brodovi građeni da mogu korisnicima omogućiti cijeli mali svijet za sebe, sa svim potrebnim od hrane, spavanja, zabave, trgovina, salona, kockarnica i sl. tako da putnici ne moraju ni napuštati brod.

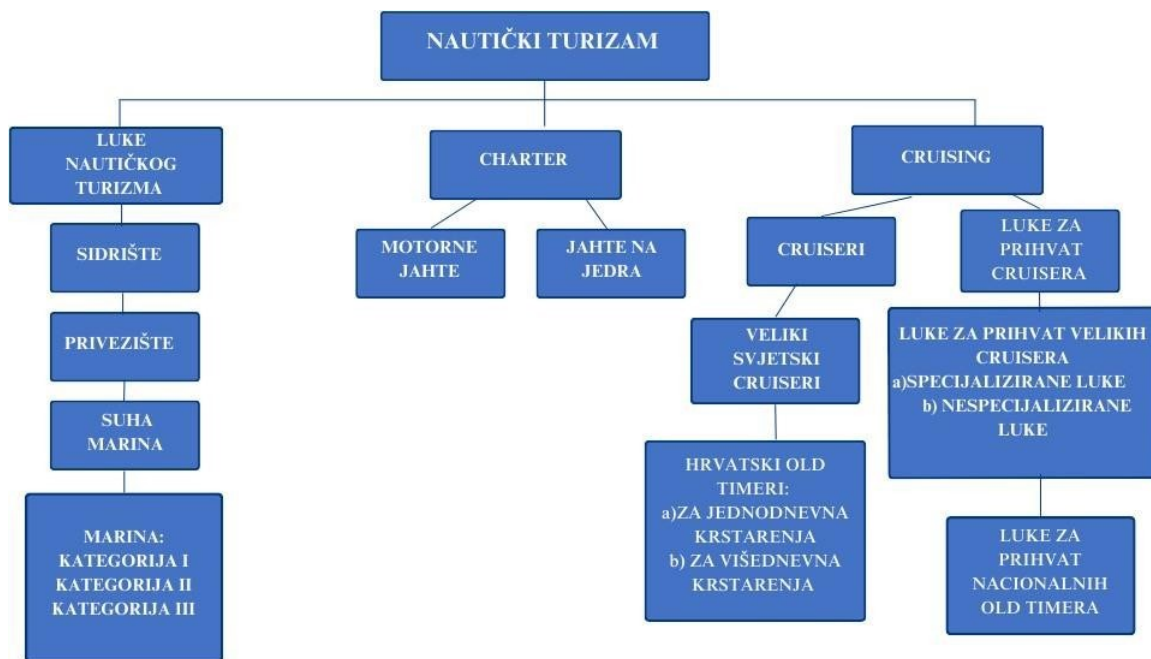
Sveukupno, nautički turizam nudi raznolike mogućnosti za turiste, bilo da preferiraju individualno iskustvo ili sudjelovanje u grupnim putovanjima.

U praktičnom smislu nautički turizam se odvija kroz niz gospodarskih djelatnosti, a u teoretskom i pojmovnom smislu nautički turizam ima svoja tri osnovna pojavna oblika:

- luke nautičkog turizma (poslovanje podrazumijeva skupinu poslova vezanih za smještaj plovila i nautičara i pružanje niza usluga plovilima i nautičarima),
- charter/chartering (poslovanje vezano uz iznajmljivanje plovila nautičarima), te
- kruzing (organizirano poslovanje kao kružno putovanje plovilom kruzing kompanije ili nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom).¹⁷

Nautičkim turistima se pružaju razne usluge u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima. Model nautičkog turizma prikazuje sljedeća shema.

¹⁷ Luković, T.: **Nautički turizam – definiranje i razvrstavanje**, Ekonomski pregled, 2007., p.704.



Slika 1. Model nautičkog turizma u Hrvatskoj

Izvor: Izradio student prema: Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58 No.11, Prosinac 2007, str. 704

3. CHARTER DJELATNOST U REPUBLICI HRVATSKOJ

Charter djelatnost u Hrvatskoj započela je kasnih 80-ih godina 20. stoljeća i od tada je bilježila kontinuirani rast izuzmemo li 2020. godinu zbog COVID-19 krize. Ova djelatnost regulirana je nizom zakona i propisa koji se primjenjuju na charter djelatnost, a definirani su:

- Pomorskim zakonom (NN, br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19),
- Zakonom o općem upravnom postupku (NN, br. 47/09),
- Zakonom o boravišnoj pristojbi (NN, br. 152/08, 59/09, 97/13, 158/13 i 30/14),
- Pravilnikom o naknadi za sigurnost plovidbe (NN, br. 116/16),
- Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu (NN, br. 42/17),
- Uredbom o tarifi upravnih pristojbi (NN, br. 08/17, 37/17, 129/17, 18/19 i 97/19).

Pravilnikom o uvjetima za pružanje usluga iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja smještaja gostiju na plovilo, u članku 2. navedena je definicija charter djelatnosti, koja glasi: „Charter djelatnost je iznajmljivanje plovila ili pružanje usluge smještaja na plovilu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske sukladno posebnom propisu kojim je regulirano pružanje usluga u nautičkom turizmu.“¹⁸

U istoj odredbi je definirano da je plovilo plovni objekt koji je Pomorskim zakonikom definiran kao brodica ili jahta, te se koristi za charter djelatnost. Također definirani su i termini iznajmljivanje plovila, pružanje usluge smještaja, charter kompanija i jahta s profesionalnom posadom. Iznajmljivanje plovila „podrazumijeva davanje na korištenje plovila krajnjem korisniku u svrhu razonode, sa ili bez posade, bez usluge smještaja gostiju, uz odgovarajuću naknadu koja je unaprijed utvrđena te je javno dostupna.“¹⁹

Pružanje usluge smještaja „podrazumijeva davanje na korištenje plovila krajnjem korisniku, sa ili bez posade, na vremenski period sa ili bez posade, na vremenski period tijekom kojeg putnici noće na plovilu, uz odgovarajuću naknadu koja je unaprijed utvrđena te je javno dostupna.“²⁰

Pomorski zakon charter djelatnost regulira kao komercijalnu uslugu iznajmljivanja plovila za potrebe odmora i rekreacije putnika na moru. Charter djelatnost može se obavljati isključivo uz pridržavanje zakona i propisa o pomorstvu i turizmu. Brodovi namijenjeni za

¹⁸ Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, članak 2.

¹⁹ Ibidem

²⁰ Ibidem

charter moraju biti registrirani i ispunjavati sigurnosne i ekološke standarde propisane zakonom. Skiper mora imati valjane kvalifikacije i odgovarajuću dozvolu za upravljanje brodom. Charter agencije dužne su pružiti putnicima sve relevantne informacije o uslugama, cijenama, uvjetima putovanja i pravilima sigurnosti. Brodovi namijenjeni za charter moraju biti opremljeni odgovarajućom sigurnosnom opremom, uključujući čamce i prsluke za spašavanje. Zakon također sadrži odredbe o vožnji, upravljanju i vezivanju charter brodova u marinama i lukama.

Pravilnikom o naknadi za sigurnost plovidbe regulira financijske obveze i uvjete plaćanja vezane uz osiguranje sigurnosti plovidbe na moru. Pravilnik utvrđuje obvezu vlasnika plovila koji koriste usluge za sigurnost plovidbe na moru da plaćaju naknadu za te usluge i infrastrukturu. Naknada se određuje na temelju različitih kriterija, kao što su duljina plovila, vrsta plovila, namjena plovidbe i sl.

Pravilnik također propisuje načine obračuna, izračuna i plaćanja naknade za sigurnost plovidbe. Sredstva prikupljena putem ove naknade obično se koriste za financiranje aktivnosti i infrastrukture koje doprinose sigurnosti plovidbe, kao što su održavanje svjetionika, spašavanje na moru ili nadzor plovidbe. Cilj mu je osigurati održavanje i poboljšanje sigurnosti na moru, te pravičnu raspodjelu financijskih tereta među vlasnicima plovila koji koriste morske resurse.

3.1. ZAKONSKE OSNOVE – NAČIN I UVJETI OBAVLJANJA CHARTER DJELATNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ

Charter kompanija je „fizička ili pravna osoba vlasnik ili korisnik plovila ili je od vlasnika ili korisnika temeljem pisanog ugovora preuzela odgovornost za upravljanje plovilom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti propisane ovim Pravilnikom i pozitivnim propisima Republike Hrvatske koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja.“²¹

Plovni objekt nautičkog turizma (brod) putem kojega obveznik (charter kompanija) pruža uslugu iznajmljivanja ili pružanja usluga smještaja na plovnom objektu (charter djelatnost) može biti: 1. plovni objekt hrvatske državne pripadnosti (hrvatska zastava) 2. plovni objekt države članica Europske unije (zastava država članice Europske unije) 3. plovni objekt

²¹ Ibidem

država trećih zemalja koje imaju odobrenje za prijevoz putnika na području Republike Hrvatske (zastava ostalih država).

Vrste charter agencija:

1. Organizator putovanja – charter agencija koja posjeduje vlastitu flotu plovila, te se prezentira na tržištu sa svojim programom odnosno prodaje kapaciteta svoje flote.
2. Posrednik – charter agencija koja prodaje, odnosno nudi na tržištu tu flotu plovila (ili plovila više brodara), te ovisno o prodaji kapaciteta ostvaruje proviziju.

Charter djelatnost može obavljati svaki vlasnik ili korisnik plovila registriranog za gospodarsku namjenu, uz uvjet osnivanja tvrtke ili obrta za tu djelatnost (charter kompanija) sa sjedištem u RH ili sklapanjem odgovarajućeg ugovora vlasnika ili korisnika plovila s charter kompanijom registriranom u RH temeljem kojeg charter kompanija preuzima ovlasti i odgovornosti za upravljanje plovilom propisane Pravilnikom.²²

Postoji mogućnost obavljanja charter djelatnosti i za strane charter kompanije koje imaju sjedište izvan RH. Takve strane charter kompanije moraju ishoditi OIB i PDV ID broj izdan od strane poreznih vlasti Republike Hrvatske²³, te su obvezne dostaviti i podatke o poreznom zastupniku.

Razlika se javlja kada gost odluči hoće li prenoćiti na plovilu ili ga iznajmiti samo za dnevnu upotrebu. U slučaju kada gost ne planira prenoćiti, odredbe stavka 1. točka 1., 2 i 6 članka 12. Pravilnika 1. koji se odnose na prijavu popisa posade i putnika u bazu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, kao i naknade za boravišnu pristojbu i potrebnu opremu za prijavu, ne primjenjuje se na charter kompanije. Naknada za boravišnu pristojbu naplaćuje se prema obračunu Hrvatske turističke zajednice.

Poslovni prostor charter agencije mora udovoljavati minimalnim tehničkim uvjetima utvrđenim pravilnikom Ministarstva turizma NN 62/96. Agencija se upisuje u Upisnih putničkih agencija koje se vodi pri nadležnom uredu za turizam gdje svaka agencija dobiva svoj identifikacijski kod i rješenje za obavljanje djelatnosti.

Prije nego što charter kompanija stavi plovilo na raspolaganje za najam, obavezna je podnijeti Ministarstvu pisani zahtjev za eCrew. ECrew predstavlja centralnu bazu podataka,

²² Uputa za postupanje charter kompanijama koje namjeravaju obavljati charter djelatnost stranim jahtama i brodicama, Zagreb, lipanj 2014.:

https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/UPUTA%20Charter%20sa%20stranim%20plovilima%206-2014%2010-6_1.pdf (20.09.2023.)

²³ Ibidem, članak 3.

online sustav, koji omogućuje registraciju posade i putnika. Nakon što se podnese pisani zahtjev, dodjeljuje se korisničko ime i lozinka za pristup ovom sustavu. Zahtjevu je potrebno priložiti kopiju važećeg upisnog lista ili dozvole za plovidbu, kao i kopiju ugovora o poslovnoj suradnji ili zakupu plovila. Važno je napomenuti da charter kompanija, ako je već upisana kao vlasnik, nije obavezna dostaviti ovu dokumentaciju.

Plovilo koje se nudi za najam mora biti registrirano za gospodarsku namjenu²⁴ i mora zadovoljavati tehničke standarde, što se provjerava putem tehničkog pregleda. Također, mora imati važeću policu osiguranja i odgovarajući broj članova posade s potrebnim stručnim kvalifikacijama. Također je bitno osigurati prostor za goste i imenovati odgovornu osobu koja će pratiti tehničku ispravnost plovila, koja će se brinuti o primopredaji plovila, te pružati podršku gostima tijekom najma.

3.2. OBILJEŽJA TRŽIŠTA I TURISTIČKE NAVIKE CHARTER TURISTA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Institut za turizam kontinuirano provodi istraživanje stavova i potrošnje nautičara u Hrvatskoj pod nazivom TOMAS od 1987. godine. Najnovije istraživanje, šesto po redu, provedeno je 2022. godine. TOMAS nautika 2022. je istraživanje koje prikuplja informacije direktno od gostiju na terenu. Provodi se općim metodama istraživanja. Podaci se prikupljaju prema unaprijed oblikovanom upitniku. Provode se individualni intervjui s gostima nautičarima u marinama i lukama otvorenima za javni promet.

Istraživanje omogućuje uvid u dobivanje aktualnih i pouzdanih informacija, te turističke trendove potražnje u Hrvatskoj. Istraživanje se radi prema istoj metodologiji koja se postepeno nadopunjuje ovisno o promjenama trendova tijekom godina. Također istraživanjem se prati održivost nautičkog turizma, te se služi za prepoznavanje promjena u obilježjima nautičke potražnje u Hrvatskoj jer omogućava usporedbu s prethodnim istraživanjima i identificiraju se novi tržišni segmenti.

Sadržaj istraživanja obuhvaća obilježja nautičke potražnje, a to su sociodemografski profil nautičara, obilježja plovila, posade, učestalost dolazaka, vrste prijevoznih sredstava za dolazak i odlazak, aktivnosti nautičara, posade i putovanja, izdaci na putovanje/plovidbu i stavovi o nautičkoj i turističkoj ponudi Hrvatske. Kako bi se uspješno mogli prikupiti podaci

²⁴ Pijaca, M.: *Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu - prikaz Hrvatske i komparativne poslovne prakse*: <https://hrcak.srce.hr/file/288065> (19.09.2023.)

od nautičara, potrebna je suradnja svih marina i turističkih zajednica u kojima se provodi istraživanje. Oni su unaprijed obaviještene kako bi osoblje pružilo podršku i pomoć pri izboru anketara. Svrha je bolje upoznavanje i razumijevanje profila korisnika charter usluge, te prilagodba nautičke ponude.²⁵

Istraživanje je provođeno u razdoblju od lipnja do listopada 2022. godine. Anketirani su nautičari koji su ispunjavali uvjet da budu stariji od 18 godina i da su proveli barem jednu noć na plovilu. Ankete su provođene pri završetku njihove nautičke avanture kako bi prikupljene informacije o njihovom putovanju bili što pouzdanije.

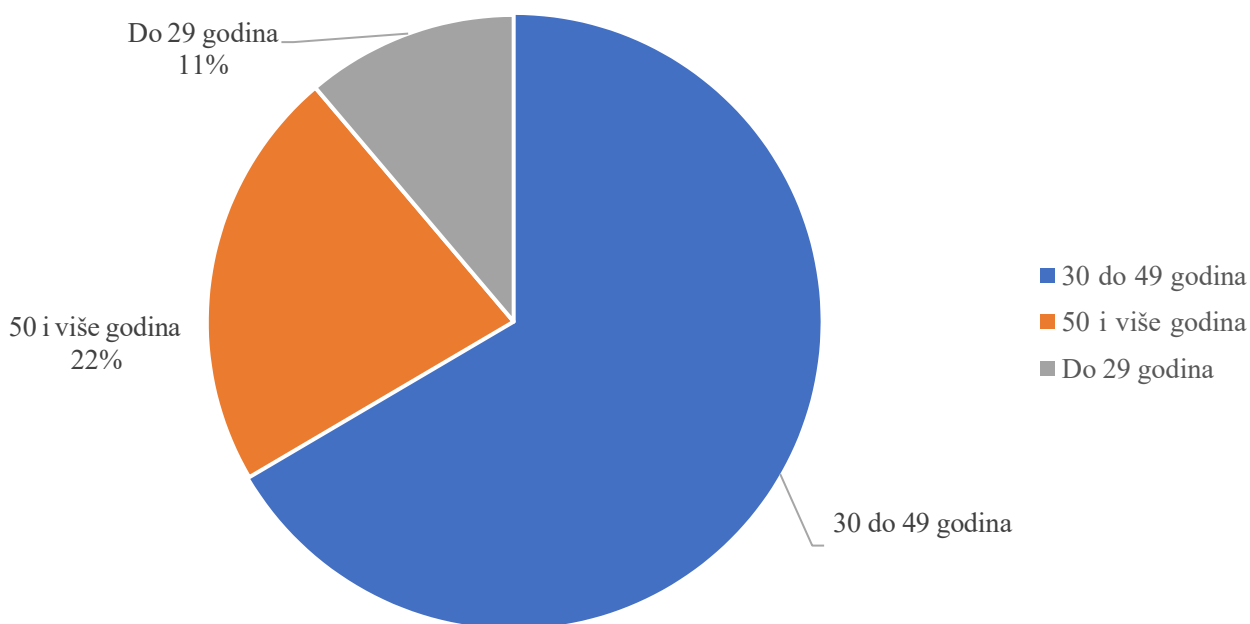
U okviru istraživanja razlikujemo dvije različite skupine nautičkih turista prema vlasništvu plovila. Jedna skupina, tzv. charteraši, dolazi u Hrvatsku i koristi unajmljena plovila, dok druga skupina plovi na vlastitim plovilima. Istraživanje je obuhvatilo ukupno 32 marine.

S obzirom na vrstu plovila koje su koristili, 44% nautičara se kretalo motornim brodovima, dok je 56% koristilo jedrilice. Charteraši su činili značajnih 60% ukupne populacije nautičara u istraživanju.

Prosječna dnevna potrošnja nautičara je u intervalu od 175,42 do 188,50 eura. Prosječna dob charteraša iznosi 42 godine. Naglašena je kontinuirana dominacija srednje dobne skupine između 30 i 49 godina nakon koje slijedi dobna skupina starijih od 50 godina. Gdje je vidljiva najveća promjena s 58% u 2017. na 67% u 2022..

Prikaz zastupljenosti dobne skupine je vidljiv na grafikonu 2.

²⁵ TOMAS Nautika 2022.: **Završni izvještaj**: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvjestaj.pdf> (18.09.2023.)



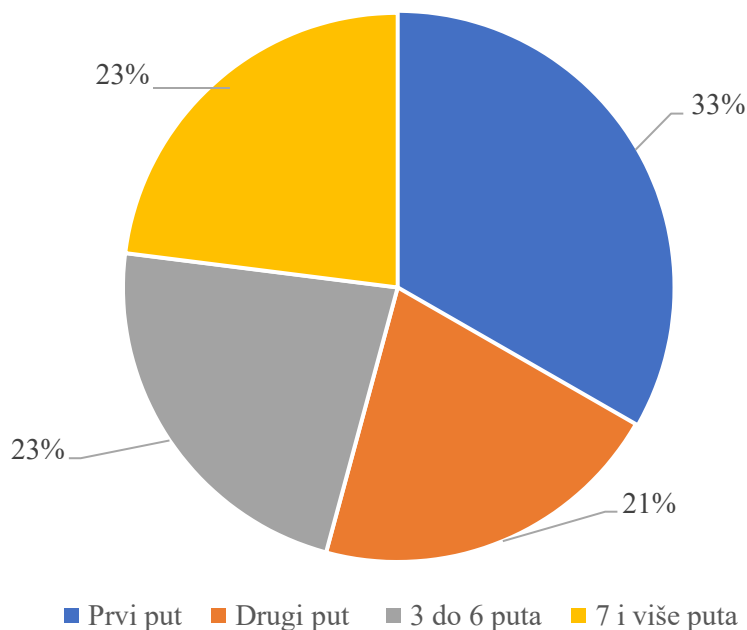
Grafikon 2. Dobne skupine nautičara u hrvatskom charteru

Izvor: Izradio student prema podacima: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Zavrzni%20izvjestaj.pdf>, 15str.

Gotovo svaki drugi nautičar koji se odlučuje za charter plovila ima visoku razinu obrazovanja. Ispitivanje je pokazalo da čak 48% nautičara ima završen fakultet ili višu razinu obrazovanja. Također, primijetili smo značajan porast udjela nautičara s visokim mjesečnim prihodima u svojim kućanstvima. Impresivnih 77% charter nautičara dolazi iz kućanstava s mjesečnim prihodima većim od 3500 eura ili više, što predstavlja značajan rast u odnosu na prethodne godine.

Analizom učestalosti dolazaka charteraša uočava se da je njih 33% prvi put posjetilo Hrvatsku, što predstavlja smanjene udjela novih posjetitelja za 7% u usporedbi s 2017. godinom. Zanimljivo je napomenuti da se kontinuitet dolazaka charteraša očituje u činjenici da se udio onih koji su Hrvatsku posjetili između tri i sedam puta ili više nije znatno promijenio. U odnosu na 2017. godinu, kada je 21,8% charteraša posjetilo Hrvatsku treći ili peti put, u 2022. godini taj postotak porastao je na 22,8%, dok je 23% charteraša posjetilo Hrvatsku sedam ili više puta, što predstavlja povećanje za 5% u odnosu na 2017. godinu. Ovi podaci sugeriraju da

su charteraši iznimno lojalni destinaciji i redovito se vraćaju u Hrvatsku za svoje nautičke odmore.²⁶



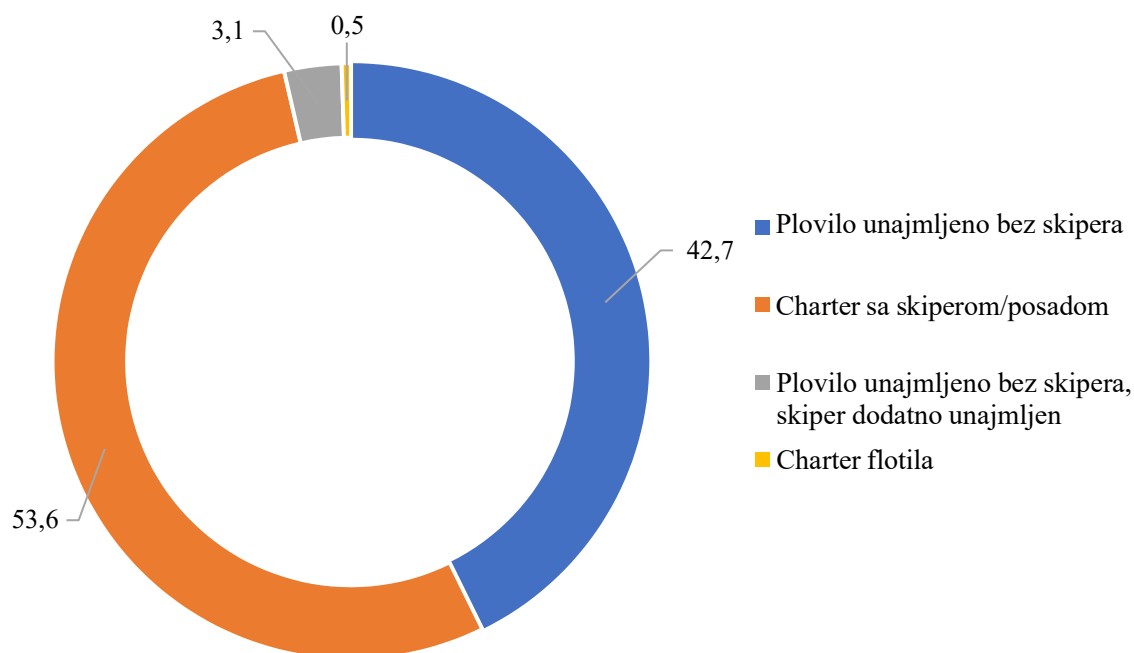
Grafikon 3. Učestalost plovidbe u Hrvatskoj

Izvor: Izradio student prema podacima iz: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvjestaj.pdf>, 17str.

Vjerni charter gosti su Nijemci, Slovenci, Talijani, Austrijanci, Česi i Slovaci, dok najviše novih charter gostiju dolazi iz Nordijskih zemlja, Francuske, Švedske i Rusije. Nastavlja se trend dominantnog dolaska u Hrvatsku vlastitim automobilom (62%) uz porast dolazaka zrakoplovom 29%. Zrakoplovom češće dolaze nautičari u charteru (40%), a (42%) ih koristi niskotarifne letove.

Posebno je zanimljiv podatak među charterašima da se 35% njih prvi puta upustilo u plovidbu unajmljenim plovilom, dok je 65% već imalo iskustava s najmom plovila. Kada je u pitanju način rezervacije plovila, većina charteraša preferira online booking (66%), često izravno preko charter kompanija ili agencija (43%), dok se 18% odlučuje za rezervaciju putem online booking platformi.

²⁶ TOMAS Nautika 2022.: **Završni izvještaj**: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvjestaj.pdf> (18.09.2023.)



Grafikon 4. Vrste najma plovila u charteru

Izvor: Izradio student prema podacima: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Zavrzni%20izvjestaj.pdf>, 22 str.

Graf prikazuje četiri različite kategorije najma plovila, a to su: charter sa skiperom/posadom, unajmljivanje plovila bez skipera uz dodatno unajmljenog skipera, unajmljivane plovila bez skipera, te charter flotila. Najčešće se opredjeljuje za opciju unajmljivanja plovila bez skipera, što čini 53,6% svih izbora, dok charter sa skiperom/posadom zauzima drugo mjesto sa 42,7%. uočava se kontinuirani trend rasta unajmljivanja plovila sa skiperom/posadom u odnosu na 2017. godinu.

Istraživanje bilježi rast dužine plovila pa samim time i broj putnika na njemu. Podaci pokazuju da je u odnosu na prethodno istraživanje broj članova posade u charteru povećan za jednu osobu, te sad prosječno plovilo ima 6 članova. Čak (68%) svih charter plovila je duljine između 11,1 i 16m. Najzastupljenija je dužina plovila od 11,1 do 13m sa (35%), te od 13 do 16m (33%).

Nautičari najčešće provod svoje plovidbe u društvu članova obitelji (47%) ili u paru sa svojim partnerom (33%). Charteraši u prosjeku provode 7 noći na plovilima. Primjećuje se kontinuirani trend smanjena prosječnog trajanja boravka na charter plovilima, s prethodnih 8

dana na trenutnih 7,3 dana. Ovaj trend može se pripisati činjenici da nautičari biraju kraće odmore, ali ih češće ponavljaju tijekom godine.

Tijekom svojih plovidbi, nautičari obično posjete tri marine. Što se tiče prehrambene organizacije tijekom boravka, većina nautičara preferira isključivo doručak na brodu (63%), dok se na brodu uglavnom (51,7%) odlučuju i za ručak. Večeru (55,9%) većinom konzumiraju u restoranima.

Najizraženija aktivnost među nautičarima u Hrvatskoj je posjet restoranima, a nakon toga slijede kupovina, odlazak u slastičarne i kafiće, šetnje u prirodi, sudjelovanje u lokalnim zabavama, razgledavanje kulturnih znamenitosti, ronjenje, ribolov, ples, istraživanje vinskih cesta, izleti u nacionalne parkove i parkove prirode, te niz drugih zabavnih, rekreativnih, sportskih i kulturnih aktivnosti.²⁷

Kada je riječ o glavnim motivima odabira Hrvatske kao destinacije za plovidbu, pet ključnih faktora je, a to su prirodne karakteristike akvatorija, osjećaj sigurnosti unutar zemlje, sigurnost tijekom plovidbe, kvaliteta charter plovila i ekološka očuvanost destinacije.

Nautičari izvorima informacija najčešće navode prethodno iskustvo (48,5%), preporuke rodbine ili prijatelja (37,6%), te informacije koje su dobili putem društvenih mreža (24,2%).

Osim toga, istraživanje je razmotrilo i iskustva nautičara s raznim smetnjama tijekom njihove plovidbe. Najveća smetnja koju su nautičari doživjeli bila je gužva u lukama i mjestima (15%), praćena neodgovornim ponašanjem drugih charter gostiju (11,5%) i gužvom na moru (9%).

Što se tiče zadovoljstva ponudom, većina nautičara izrazila je zadovoljstvo koje je bilo ili u skladu s njihovim očekivanjima (58,3%) ili čak iznad njih (41,4%). Ovo zadovoljstvo potvrđuje reputaciju Hrvatske kao vrhunske nautičke destinacije, što se kontinuirano održava u skladu s prethodnim izvještajima.

3.2.1. Usporedba Hrvatske s konkurentskim Mediteranskim destinacijama

Istraživanjem Tomas Nautika 2022. ispitali su se turisti nautičari o zadovoljstvu ponude u odnosu na konkurentske zemlje. Nautičari su ocjenjivali 9 elemenata atmosferu, ugođaj, osjećaj sigurnosti u zemlji, gostoljubivost, očuvanost okoliša, čistoću mora, vrijednost za novac nautičke ponude, opremljenost marina, ponudu vezova, i ugostiteljsku ponudu. Na temelju

²⁷ TOMAS Nautika 2022.: **Završni izvještaj**: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvještaj.pdf> (18.09.2023.)

analize provedene u okviru istraživanja TOMAS, sada ćemo prikazati usporedbu Hrvatske s drugim mediteranskim zemljama konkurentima.

Uspoređujući Hrvatsku s konkurentskim nautičkim destinacijama poput Italije, Grčke, Slovenije i Španjolske, nautičari su istaknuli da je Hrvatska bolja u većini aspekata. Od ukupno devet elemenata koje su nautičari ocjenjivali, Hrvatska se istaknula iznad konkurencije u svim segmentima osim opremljenosti marina, gdje je Španjolska ocijenjena kao bolja alternativa.

U usporedbi s drugim zemljama, Hrvatska se posebno istaknula u sljedećim aspektima:

1. Čistoća mora: Nautičari su ocijenili da je more u Hrvatskoj iznimno čisto.
2. Očuvanost okoliša: Hrvatska je dobila pohvale zbog očuvanosti prirodnog okoliša nautičkih destinacija.
3. Atmosfera/Ugođaj: Nautičari su istaknuli pozitivnu atmosferu i ugođaj u Hrvatskoj.
4. Socijalni elementi: Hrvatska se istaknula po osjećaju sigurnosti u zemlji i gostoljubivosti prema nautičarima.

Osim toga, Hrvatska je također bolje ocijenjena u sljedećim aspektima:

1. Vrijednost za novac: Nautičari su zaključili da je nautička ponuda u Hrvatskoj pružila odličnu vrijednost za uloženi novac.
2. Ponuda vezova: Hrvatska je ponudila raznovrsne i kvalitetne opcije za vezove.
3. Opremljenost marina: Unatoč ocjeni da je Španjolska bolja u ovom segmentu, Hrvatska je i dalje dobila pozitivne ocjene za opremljenost svojih marina.
4. Ugostiteljska ponuda: Hrvatska je prepoznata po raznolikosti i kvaliteti ugostiteljske ponude za nautičare.

Sveukupno, nautičari su ocijenili Hrvatsku kao iznimno atraktivnu nautičku destinaciju, s nizom prednosti koje je čine konkurentnom na svjetskom tržištu nautičkog turizma.

3.2.2. Sezonalnost charter turizma u Republici Hrvatskoj

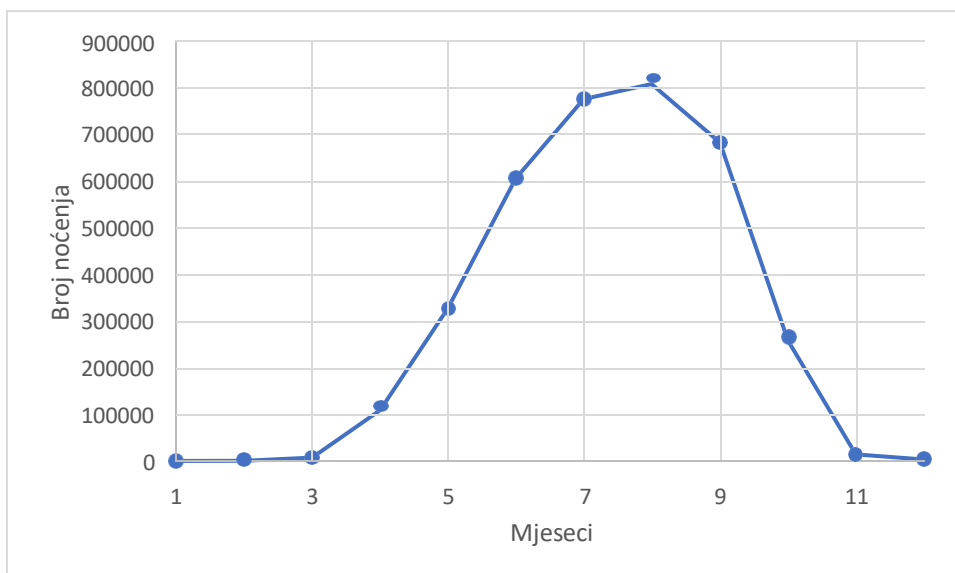
Sezonalnost je, slično kao i u drugim segmentima turističke industrije, istaknuta karakteristika charter turizma. Glavna koncentracija aktivnosti odvija se tijekom ljetne sezone, koja obično započinje sredinom ožujka i traje sve do listopada. Vrhunac nautičke charter sezone obično se bilježi u srpnju i kolovozu.

Predsezona i posezona u nautičkom charteru se svake godine produžuju. S druge strane, strane razdoblja od siječnja do ožujka i od listopada do prosinca karakterizira gotovo potpuno odsustvo prometa. Ovo stanje uglavnom proizlazi iz loših vremenskih uvjeta, s jakim vjetrovima poput bure i juga, te hladnoćom koja otežava nautičke aktivnosti.

Također važno je napomenuti da većina restorana i trgovina u malim mjestima i na otocima radi sezonski i nakon završetka sezone često zatvara svoja vrata. Ovo predstavlja izazov za goste, budući da im nedostaje mogućnost kupovine osnovnih potrepština i obroka nakon zatvaranja ovih objekata.

Izvan ljetnih mjeseci, uočava se opadanje potražnje za charterom, što ima direktni utjecaj na smanjenje popunjenosti plovila i prihoda charter kompanija. U tom razdoblju, cijene najma plovila često padaju, što čini poslovanje charter kompanijama manje profitabilnim. Zbog toga, mnoge charter kompanije zatvaraju svoja plovila za najam i prelaze u pripreme za uzimljanje brodova.

Krajem listopada, charter kompanije obavljaju važne pripreme kako bi brodovi bili spremni za zimsko razdoblje. Budući da brodovi često rade i više od 25 tjedana godišnje, materijali i oprema na brodovima podložni su znatnom trošenju. Stoga je potrebno provesti generalni servis, popravke i pripreme kako bi se brodovi očuvali, te bi se osiguralo njihovo ispravno funkcioniranje tijekom zimskog razdoblja mirovanja.



Grafikon 4. Sezonalna distribucija prometa po mjesecima

Izvor: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202022.pdf>

3.2.3. Struktura charter gostiju u Republici Hrvatskoj

Struktura gostiju u hrvatskom charter turizmu može varirati iz godine u godinu, ali nekoliko zemalja redovito pridonosi velikom broju charter turista u Hrvatskoj, a to su gosti iz Njemačke, Italije, Austrije, Slovenije, Poljske, Francuske i Ujedinjenog Kraljevstva.

Nautika predstavlja jedan od neprepoznatljivijih i najuspješnijih turističkih proizvoda u Hrvatskoj. Razlozi za to su višestruki: atraktivna i raznolika obala s više od tisuću otoka, povoljni uvjeti za jedrenje tijekom većeg dijela godine, izvrsna turistička infrastruktura i dugogodišnja tradicija nautičkog turizma.²⁸ Navedeni elementi su ubrzali rast nautičkog turizma u Hrvatskoj, što je rezultiralo time da se Hrvatska pozicionirala kao jedna od vodećih destinacija za nautičke entuzijaste u Europi i svijetu.

Snažan rast nautičkog turističkog segmenta bio je sve do 2019. godine kada je nautički charter doživio snažan uzlet. Međutim, nakon pojave pandemije COVID-19, došlo je do značajnog smanjenja potražnje u nautičkom sektoru, što je rezultat općeg smanjenja globalnog turističkog prometa.

U segmentu nautičkog chartera tijekom posljednje godine prije pandemije, dominirali su gosti iz Njemačke, Austrije i Ujedinjenog Kraljevstva. Kada analiziramo daleka tržišta, primjećujemo da je najveći broj nautičkih turista dolazio iz Sjedinjenih Američkih Država, s malo prednošću u odnosu na Australce, koji su se nalazili na drugom mjestu (važno je napomenuti da su Australci ostvarili najveći udio u nautičkom prometu u ukupnom prometu tržišta, čineći više od 22%). Domaće tržište zauzimalo je peto mjesto po broju noćenja nautičkih turista.

²⁸ TOMAS Nautika 2022.: **Završni izvještaj**: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvještaj.pdf> (18.09.2023.)

Tablica 1. Udio zastupljenih tržišta 2019. godine

2019. godina			
Tržište	Udio tržišta u uk. tur. prometu	Udio tržišta u nautičkom prometu	Od noćenja tržišta % u nautici
Njemačka	19,5	17,0	2,9
Austrija	7,1	11,9	5,5
UK	4,3	7,0	5,4
Češka	4,9	6,7	4,5
Hrvatska	12,7	6,2	1,6
Poljska	5,7	5,3	3,1
SAD	1,7	4,7	9,3
Australija	0,7	4,6	22,1
Slovenija	10,1	4,4	1,4
Italija	5,0	3,4	2,2
Francuska	2,2	2,9	4,3
Slovačka	2,8	2,7	3,2
Mađarska	3,0	2,4	2,6

Izvor: Izradio student prema: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/Informacija%20o%20statistickim%20pokazateljima%20-%20srpanj%202023.pdf>

Pandemija koja je zahvatila 2020. godinu značajno je promijenila hijerarhiju vodećih tržišta u nautičkom charteru. Međutim situacija se tijekom 2021. godine djelomično stabilizirala, a potražnja s nekih tržišta, nakon jednogodišnjeg opadanja, ponovo je počela rasti, kao što je slučaj s tržištem SAD-a.

Tablica 2. Udio zastupljenih tržišta 2020. godine

2020. godina			
Tržište	Udio tržišta u uk. tur. prometu	Udio tržišta u nautičkom prometu	Od noćenja tržišta % u nautici
Njemačka	23,3	20,4	2,6
Češka	6,5	11,9	5,6
Austrija	4,7	11,6	7,5
Hrvatska	20,8	9,5	1,4
Poljska	8,4	9,2	3,3
Slovenija	15,2	6,0	1,2
Italija	2,7	5,2	5,8
UK	1,3	3,3	8,1
Slovačka	2,0	3,1	4,7
Francuska	1,1	2,8	7,7
Mađarska	2,4	2,7	3,4
Švicarska	1,1	2,3	6,5
Nizozemska	1,2	2,2	5,7

Izvor: Izradio student prema: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/Informacija%20o%20statistikim%20pokazateljima%20-%20srpanj%202023.pdf>

3.2.4. Utjecaj pandemije COVID-19

SARS-CoV-2, poznat kao korona virus, prvi puta je identificiran krajem prosinca 2019. godine u gradu Wuhanu u Kini. Brza ekspanzija virusa u početku 2020. godine rezultirala je globalnom pandemijom, što je prouzročilo ozbiljne izazove za svijet. Pandemija je izazvala ozbiljne ekonomske, zdravstvene i društvene posljedice te značajno promijenila način života i putovanja ljudi širom svijeta.

Mnoge države diljem svijeta suočile su se s ozbiljnom prijetnjom nacionalnoj sigurnosti zbog širenja zaraze. Prvobitno, kao odgovor na tu prijetnju, mnoge države zatvorile su svoje granice stranim državljanima, dopuštajući samo povratak svojim građanima iz inozemstva, te poduzele niz mjera kako bi suzbile širenje virusa, uključujući ograničenje putovanja i uvođenje

epidemioloških protokola kako bi se zaštitilo stanovništvo. U Hrvatskoj je prvi slučaj potvrđene zaražene osobe bio 25. veljače 2020. godine.²⁹

U cijelom svijetu pa tako i u Republici Hrvatskoj ograničenja putovanja, zatvaranje granica i epidemiološke mjere značajno su negativno utjecali na sve sektore turizma tijekom 2020. godine. COVID-19 je bolest koja se širi zrakom, kapljicama i aerosolima, a njezina brza globalna širenja prerasla je u pandemiju, što je dovelo do ozbiljnih kriza u mnogim zemljama.³⁰

U ožujku 2020. godine, Stožer civilne zaštite, uzimajući u obzir primjere drugih zemalja diljem svijeta, donosi niz odluka kojima su privremeno zabranjeni prelasci granica Republike Hrvatske, ograničena su društvena okupljanja, obustavlja se rad uslužnih djelatnosti, kulturnih i sportskih događanja, te rada trgovina. Tijekom tog razdoblja, rad je bio dozvoljen samo trgovinama koje su prodavale prehrambene i higijenske potrepštine, tržnicama, benzinskim postajama, ljekarnama, pekarnicama i sličnim prodavaonicama koje su pružale nužne proizvode i usluge. S druge strane, bilo je obustavljeno poslovanje ugostiteljskih objekata svih kategorija, uslužnih djelatnosti koje su uključivale bliski fizički kontakt s klijentima, te kulturnih ustanova.

Iako su poduzete mjere, kriza nije popuštala, pa su dodatno donesene preporuke za rad od kuće za sve poslodavce i online održavanje škola za sve učenike, gdje je to bilo moguće. Takve odluke su, očekivano, imale negativne posljedice na gospodarstvo, što je rezultiralo velikim brojem ljudi koji su izgubili svoja radna mjesta. S obzirom na to da hrvatsko gospodarstvo, posebno bruto domaći proizvod (BDP), znatno ovisi o turizmu, te je pad turizma povukao za sobom i sve ostale ekonomske grane jedini izlaz iz situacije bio je da se otvore granice i koliko može spasi turistička sezona.

Niz mjera je usvojila Vlada Republike Hrvatske s ciljem ublažavanja gubitka ugroženih sektora, među kojim se ističe turizam, koji je jedan od najvažnijih ekonomskih segmenata. Nautički turizam, zbog svoje specifičnosti i izoliranog karaktera, bio je posebno naglašen, zajedno s komercijalnim smještajem, kampovima i malim obiteljski hotelima. Prioritet je bio usmjeren na ove vrste smještaja, a ulagalo se veće napore u njihovu promociju i implementaciju mjera za zaštitu od koronavirusa.

²⁹ Priopćenje prvog slučaja: <https://www.hzjz.hr/priopcenja-mediji/covid-19-priopcenje-prvog-slucaja/> (19.09.2023.)

³⁰ Pandemija COVID – 19: https://hr.wikipedia.org/wiki/Pandemija_COVID-19 (19.09.2023.)

Hrvatska turistička zajednica je provodila kampanju pod nazivom "Full of islands to discover" kako bi promovirala turistički proizvod i potaknula nautičare da posjete zemlju. Kampanja je također isticala Hrvatsku kao sigurnu destinaciju za putovanje.³¹

Bitni elementi odabira chartera za svoj odmor su bili da je Hrvatska auto destinacija i glavna tržišta su blizu, fleksibilnost, sigurnost putovanja, provođenje odmora uz minimalan kontakt i visoke higijenske mjere.

S obzirom kako je situacija bila izrazito stresna i nesigurna turistička sezona je visjela u zraku. Rezervacije su se svakodnevno otkazivale i prebacivale na druge termine i godinu.

Cijela sezona je konstanto bila u opasnosti od otkazivanja, većina gostiju jednostavno nije željela putovati u tako nesigurna vremena. Kako bi se mjere pooštravale tako bi se rezervacije otkazivale, kako bi se popuštale tako bi rezervacije dolazile. Hrvatska u početku bila izrazito sigurna zemlja da bi kasnije prešle u status rizične, te se tako skratila turistička sezona.

Tijekom pandemije COVID-19, hrvatska Vlada je poduzela niz mjera kako bi podržala gospodarstvo, uključujući i sektor turizma koji je bio teško pogođen. Jedna od značajnih mjera bila je potpora za očuvanje radnih mjesta u sektorima koji su najviše stradali. Projekt je provodio Hrvatski zavod za zapošljavanje, a vrijednost projekta iznosila je 836.000.000,00 kuna, pri čemu je 85% tog iznosa financirano iz EU fondova.³²

Visina subvencije po radniku iznosila je do 3.250,00 kuna za ožujak, a za travanj i svibanj do 4.000.00 kuna. Uvjet za dobivanje potpore je bio dokaz o padu prihoda od 60%.

Ograničenje putovanja, zatvaranje granica i epidemiološke mjere 2020. godini su znatno negativno utjecali na sve grane turizma.

3.3. VAŽNOST CHARTER TURIZMA ZA REPUBLIKU HRVATSKU

Charter turizam je ključna komponenta turističke industrije Hrvatske, koja ima pozitivan utjecaj na gospodarstvo, kulturu, okoliš i društvo. Stoga se kontinuirano ulaže u razvoj i

³¹ Blogeri novinari i youtuberi promoviraju nautiku Croatia full of islands to discover: <https://mint.gov.hr/vijesti/blogeri-novinari-i-youtuberi-promoviraju-nautiku-croatia-full-of-islands-to-discover/19428> (19.09.2023.)

³² Program konvergencije Republike Hrvatske za 2020. i 2021. godinu: <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/2016/Sjednice/2020/Travanj/227%20sjednica%20VRH/Novi%20direktorij/227%20-%201.pdf> (19.09.2023.)

promociju ovog sektora kako bi se osiguralo održivo i prosperitetno turističko iskustvo za posjetitelje i lokalno stanovništvo. Ključni razlozi su:

1. Ekonomska važnost: charter turizam pridonosi značajnom ekonomskom rastu u Hrvatskoj. To je izvor znatnih prihoda kroz najam plovila, marine, ugostiteljske usluge, opskrbu plovila i brojne druge usluge povezane s nautičkim sektorom. Ovaj sektor generira radna mjesta i potiče lokalno poduzetništvo, posebno u obalnim i otočnim područjima.³³
2. Turistička diversifikacija: charter turizam doprinosi diverzifikaciji turističke ponude Hrvatske. Osim klasičnog sunčanja i kupanja, privlači turiste koji traže jedinstveno iskustvo plovidbe i istraživanje brojnih otoka i obalnih destinacija.
3. Promocija Hrvatske: charter turizam promovira Hrvatsku kao nautičku destinaciju širom svijeta. Ovo pomaže jačanju ugleda zemlje na međunarodnoj razini i privlači turiste iz različitih dijelova svijeta.
4. Očuvanje okoliša: održivost je ključna u charter turizmu, što znači da se promiče odgovorno ponašanje prema okolišu. To uključuje brigu o čistom moru, ekološki prihvatljivim praksama i očuvanju prirodnih ljepota obale i otoka.
5. Doprinos kulturnoj baštini: nautički turisti često posjećuju kulturne i povijesne znamenitosti duž obale Hrvatske, što pridonosi očuvanju i promociji bogate kulturne baštine zemlje.
6. Lokalna ekonomija: mnoge lokalne zajednice uz obalu ovise o charter turizmu za svoj prihod. Ovaj sektor omogućuje stvaranje radnih mjesta i potiče razvoj malih i srednjih poduzeća u tim regijama.
7. Povezivanje s drugim industrijama: charter turizam ima utjecaj na različite sektore kao što su brodogradnja, ugostiteljstvo, transport, tehnologija i drugi. Povezuje različite industrije i potiče inovacije.

³³ Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine, članak 2.

4. PROCEDURA IZNAJMLJIVANJA PLOVNIH OBJEKATA

Turist-nautičar, kao mogući sudionik nautičkog turizma, može se pojaviti u nekoliko različitih oblika ili odnosa, uključujući:

1. Samostalno upravljanje vlastitim plovilom i korištenje vlastite navigacije.
2. Samostalno upravljanje vlastitim plovilom, ali s angažiranjem stručne posade za navigaciju.
3. Najam plovila uz korištenje vlastite navigacije.
4. Najam plovila uz angažiranje stručne posade za navigaciju.

U prvom i drugom slučaju nautičar djeluje kao kupac broda za vlastite potrebe. S druge strane, iznajmljivanje plovila uz korištenje vlastite navigacije ili s posadom smatra se charterom. Iznajmljivanje brodova obuhvaća davanje broda krajnjem korisniku u svrhu opuštanja, s ili bez posade, bez usluge smještaja gostiju, uz unaprijed utvrđenu naknadu koja je javno dostupna.

S druge strane, pružanje usluge smještaja podrazumijeva davanje broda krajnjem korisniku, s ili bez posade, tijekom vremenskog perioda tijekom kojeg putnici prenoće na brodu, uz unaprijed utvrđenu i javno dostupnu naknadu.

4.1. POTREBNA OVLAŠENJA ZA IZNAJMLJIVANJE BRODA

Prema hrvatskom pomorskom zakonu za iznajmiti plovilo u Hrvatskoj osoba mora imati odgovarajuću dozvolu za voditelja brodice izdanu od nadležnog državnog tijela. Popis priznatih ovlaštenja za voditelja brodice i zapovjednika jahte od strane hrvatskog nadležnog tijela moguće je provjeriti putem web stranice Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. U slučaju da brodica ili jahta imaju ugrađenu radio-telefonsku VHF postaju ili GMDSS-VHF uz dozvolu za voditelja brodice (skiperske dozvole) uvjet je još i posjedovanje odgovarajućeg domaćeg ili stranog uvjerenja za obavljanje poslova radijske službe.³⁴

Za VHF/radio dozvolu jedini uvjet je da je jedna osoba na brodu skiper ili član posade broda mora posjedovati. Skiper je osoba odgovorna za plovilo i posadu cijelo vrijeme tijekom boravka na plovilu. Ako osoba ima dozvolu za voditelja brodice posjeduje sve preduvjete za najam broda u Hrvatskoj. U slučaju da osoba koja želi iznajmiti brod ne posjeduje potrebnu

³⁴ Sigurnost plovidbe: <https://mmpi.gov.hr/more-86/sigurnost-plovidbe-104/104> (19.09.2023.)

dozvolu, u Hrvatskoj može polagati ispit za voditelja brodice, ili unajmiti skipera tijekom najma plovila.

4.1.1. Skiper

Skiper je osoba profesionalac, te posjeduje sve potrebne dozvole i iskustvo za upravljanje plovilom. Posao skipera je odgovoran uglavnom sezonski posao koji zahtjeva potpunu posvećenost posadi i brodu.³⁵ Ovaj zanimljiv i dobro plaćen posao privlači mnoge skipere koji ga vide kao dodatni izvor prihoda ili rade kao zaposlenici u charter kompanijama.

Mirna i sigurna plovidba je moguća samo uz educirane i osposobljene skipere koji uglavnom govori dva strana jezika najčešće engleski, njemački i talijanski. Posao skipera ne može obavljati svatko. Oni moraju biti komunikativni, prilagodljivi i dobro se snalazi s različitim karakterima ljudi. Udobljavati prohtjevima gostiju, biti veoma strpljivi i spretni da ulijevaju povjerenje i sigurnost posadi, te osiguraju gostima najbolji mogući odmor na moru. Skiper obavlja sve poslove na brodskoj palubi, prilikom uplovljavanja, isplovljavanja, sidrenja, vezivanja, navigacije i jedrenja.

Skiper je gostima dostupan 24h na dan i mora osiguravati da je plovilo u svakom trenutku u sigurnom i plovidbenom stanju, te brinuti o sigurnosti i dobrobiti klijenata i posade. Ovisno o vremenskim uvjetima i stanju na moru skiper određuje rutu puta. U slučaju problema na brodu poput zapetljanog sidra ili ako sidro zapne od morsko dno mora biti sposoban dovoljno duboko zaroniti i otpetljati ili otpustiti sidro.

Skiper koji se profesionalno bavi prijevozom turista i upravljanjem jahtama, regulirani su dijelom „Pomorskog zakonika“, te detaljno „Pravilnikom o brodicama i jahtama“ (Narodne novine, broj 27/2005).³⁶ Ovim pravilnikom se obuhvaća širok spektar aspekata povezanih s plovilima i plovidbom.

Program osposobljavanja skipera provodi se u skladu sa zahtjevima članka 53. Pravilnika o brodicama i jahtama. Sadržaj tečaja je:

- Navigacija
- Motoristika i zaštitne mjere
- Pomorstvo, meteorologija, propisi i pružanje prve pomoći
- Manevriranje brodicom i izbjegavanje sudara na moru

³⁵ Skiper/skiperica: <https://e-usmjeravanje.hzz.hr/skiper> (19.09.2023.)

³⁶ Luković, T.,: **Nautički turizam – definicije i dileme**, Naše more 54(1-2)/2007, online: <https://hrcak.srce.hr/file/20164> (19.09.2023.)

- Pomorska radio telefonska služba
- Sigurnost na moru
- Praktična plovidba na brodicama (barem 6 sati)³⁷

Za prijavu polaganja ispita potrebno je priložiti dvije slike, važeću osobnu iskaznicu i liječničko uvjerenje.

Za postizanje statusa skipera potrebno je prvo položiti ispit za voditelja brodice kategorije C. Ovaj ispit je obvezan dio obuke koji prethodi samom polaganju. Nakon što se uspješno položi ispit, stječe se certifikat za voditelja brodice kategorije C. Ovaj certifikat omogućuje osobama da upravljaju brodicama i jahtama do 30 bruto tona, kako u osobne tako i u gospodarske svrhe. Certifikat se izdaje na period od 5 godina i može se obnoviti uz važeću svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti izdanu od strane ovlaštenog liječnika.

Program obuke za voditelja brodice kategorije C pažljivo prati smjernice Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i ima ukupno trajanje od 31 sat. Osoba koja želi polagati ispit i dobiti dozvolu za voditelja brodice kategorije C mora ispunjavati nekoliko uvjeta, uključujući dob od najmanje 18 godina, položen liječnički pregled, uspješno završen tečaj za voditelja brodice C kategorije i položen ispit prema propisanom programu.

Na temelju sklopljenih Memoranduma o razumijevanju, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture priznaje isprave izdane od strane nadležnih tijela stranih država za upravljanje brodicama i jahtama koje nose hrvatsku zastavu.³⁸ Ovo priznavanje isprava znači da se dokumenti izdani od stranih vlasti, kao što su dozvole za upravljanje brodicama i jahtama, smatraju valjanim i prihvatljivim za korištenje u kontekstu upravljanja i plovidbe brodicama i jahtama pod hrvatskom zastavom. Ovo olakšava međunarodnu plovidbu i omogućava vlasnicima i operaterima brodica i jahti iz drugih zemalja da legalno upravljaju svojim plovilima pod hrvatskom zastavom, uz poštovanje uvjeta i pravila navedenih u Memorandumu o razumijevanju. Popis priznatih ovlaštenja redovno se ažurira i može se pronaći na stranici Ministarstva.

³⁷ Obuka skipera: <https://diversoimpex.hr/obuka-skipera/> (07.09.2023.)

³⁸ Popis priznatih ovlaštenja temeljem članka 4: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/TABLICA%20MoU-HR%207-10_15.pdf (19.09.2023.)

4.2. ODABIR PLOVILA

Pri odabiru tipa plovila i lokacije cijena je uobičajeno odlučujući faktor. Koliko ljudi će biti na brodu, koji termin, koliko dugo te koliki im je budžet. Prednost Hrvatske je da je popularna auto i avio destinacija. Dobra prometna povezanost i lokacija su ključne za dolazak gostiju na Jadran. Velika razgranata mreža vezova i luka, te dobra infrastruktura su glavne odlike nautičkog turizma.

Na Jadranu je moguće iznajmiti razne vrste brodova najčešće su to motorni brodovi, motorne jahte, jedrilice, katamarani, luksuzne jahte i jedrilice, gumenjaci i manja plovila. Najčešće se svrstavaju u tri kategorije jedrilice, motorni brodovi i katamarani. Moguće je iznajmiti brod bez posade ili brod sa posadom. Brod sa posadom plovi s jednim ili više unajmljenih članova posade: kapetan, kuhar i domaćica.

Izbor plovila ovisi o željama klijenta. Osobine motornih brodova, kao i njihove prednosti u usporedbi s drugim tipovima plovila, uključuju visoku brzinu i udobnost. Iako su kompaktniji u odnosu na mega jahte, određeni modeli pružaju dovoljno prostranosti kako bi osigurali udobnost i prostranost, eliminirajući potencijalni osjećaj skučenosti koji se može doživjeti na moru. Za razliku od jedrilica, motorni brodovi imaju plići gaz, što im omogućuje lakši pristup obali i uvalama. Također, upravljanje motornim brodovima je jednostavnije i ne zahtijeva znatno iskustvo u navigaciji. Jedna od ključnih prednosti im je brzina, te omogućavaju brzo i jednostavno putovanje. Nedostatak im je veća potrošnja goriva te su cijenom skuplji od jedrilica. Manji motorni brodovi, poput glisera i gumenjaka obično nisu jednako udobni kao veći brodovi. Takvi brodovi privlačni su manje iskusnim jedriličarima, a i onima koji žele brzo stići do određene destinacije.

Katamarani su specifična vrsta plovila sastavljena od dva spojena trupa, što ih čini izrazito stabilnima i prostranima u usporedbi s klasičnim jedrilicama. Pružaju luksuz i prostranost tijekom boravka na moru sa obiljem unutarnjeg i vanjskog prostora na palubi i u kopitu. Katamarani su stabilni, niski, te pregledni i dobro osvijetljeni.

Broj katamarana manji je od jedrilica, ali trend povećanja interesa za tu vrstu plovila je jasno vidljiv u svijetu. Broj katamarana i u Hrvatskoj polako raste svake godine, a plovila su većinom nova i luksuzno opremljena dodatnom opremom poput generatora, desalinzatora, klime i solara koji im pružaju mogućnost samodostatnosti. Brodovi s generatorom ne moraju boraviti po napućenim marinama i sidrištima jer imaju vlastiti izvor električne energije. Karakterizira ih obilje prostora i stabilnost. Primaju do 12 gostiju. Lakši su za manevriranje, te

imaju plići gaz od jedrilica. Većinom su izbor za obitelji i veće grupe. Razlikuju se dvije vrste motorni katamarani koji su pokretani samo motorima i katamarani s jedrima.³⁹

Jedrilice su najpristupačnije, te su i najzastupljenija plovila u ponudi hrvatskog chartera. Raspon ponude je širok i kvalitetan. Od manjih i financijski povoljnijih do većih i modernih jedrilica. Opremljene su svim potrebnim za ugodan boravak na moru kuhinjom sa posuđem, sanitarnim čvorom, blagovaonicom i kabinama. Postoje mnogi modeli, a cijena im uglavnom ovisi o godini starosti. Stariji brodovi su jeftiniji od novih, tako je i sa ostalim brodovima. Jedrilice su idealne za sve ljubitelje jedrenja, a pogodnost im je što imaju slabije motore, te samim time imaju manju potrošnju goriva. Jeftinije su za najam od katamarana i motornih brodova, ali ne nude puno prostora ili privatnosti. Jedrenje je ekološki prihvatljivije jer se oslanja na prirodnu snagu vjetra, a ne na motore koji troše gorivo. Zadnjih par godina katamarani su postali veoma popularni i traženi za najam.

Mega jahte predstavljaju vrhunac luksuza i udobnosti u svijetu nautičkog turizma. Ovi brodovi su obično dulji od 23 metra, potpuno luksuzno uređeni i opremljeni, te se iznajmljuju isključivo sa stručnom posadom. O brodu i potrebama gostiju se brinu kapetan, mornari, hostesa i kuhar. Putnici se mogu u potpunosti opustiti i uživati dok posada brine za sve aspekte plovidbe. Luksuzne jahte spadaju u posebnu kategoriju plovila, pružajući iskustvo koje više podsjeća na boravak u luksuznom stanu ili vili nego na klasično brodsko iskustvo. Opremljene su sa svime što je potrebno za vrhunsku udobnost i ugodan boravak gostiju. Poseban dio mega jahti osiguran je za posadu, kako bi se osigurala potpuna privatnost gostiju.

4.2.1. Procedura od rezervacije plovila do ostvarivanja najma

Kada se klijent odluči kakav brod želi iznajmiti, te na kojoj lokaciji, broj putnika, broj kabina, područje plovidbe i treba li skipera i nekakvu dodatnu opremu počinje potragu za brodom. Uz pomoć web tražilica traži i pronalazi plovilo koji želi iznajmiti. Javlja se upitom direktno charter tvrtki ili agenciji koja nudi razna plovila, te dobiva ponudu sa uvjetima najma. Nakon što prihvati ponudu, potpisuje ugovor i dobiva podatke za uplatu predujma. Predujmi uglavnom iznose od 20 do 50% cijene najma. Iznos depozita i dinamika uplata utvrđuje se unaprijed ugovorom.

³⁹ Najam katamarana u Hrvatskoj: <https://www.yachtholiday.com/hr/katalog-jahti/katamaran> (20.09.2023.)

Uplatom predujma klijent potvrđuje rezervaciju plovila. Preporuča se što ranije u godini rezervirati željeno plovilo, jer što se duže čeka veća je šansa da će plovilo za željene datume postati nedostupan. Termini u post sezoni i predsezoni su jeftiniji, nego termini na vrhu sezone 7 i 8 mjesec. Ostatak iznosa klijent plaća najkasnije četiri tjedna prije početka chartera.

Charter tvrtka ili agencija mu izdaju vaučer ili ukrcajnu propusnicu (boarding pass) koja sadrži sve bitne podatke za primopredaju plovila. Ime klijenta, tip i ime rezerviranog plovila, mjesto gdje se brod nalazi, od kada do kada traje najam, koje dodatne troškove ima za platiti u bazi, koliki je iznos depozita i turističke takse, te koje dokumente mora imati. Također se šalju i dodatne informacije tko je kontakt osoba, radno vrijeme, i općenite informacije poput gdje je supermarket, parking za automobile i cijene transfera. Brodovi se u pravilu iznajmljuju od subote do subote, ali u ponudi su i najmovi na par dana. Na dan početka najma klijent dolazi izravno na recepciju charter kompanije kako bi preuzeo brod.

Boarding pass

Broj rezervacije: 897272088

Sezona 2023
Marina Tankerkomerc, Zadar

Mr. Michael

Ukrcaj	Bavaria Cruiser 34 - Neo - 2020.	Iskrcaj
07.10.2023 - 17:00 sati Marina Tankerkomerc, Zadar		14.10.2023 - 09:00 sati Marina Tankerkomerc, Zadar

Obvezan povratak u bazu večer prije do 18h!

Plovilo se može preuzeti samo uz predočenje ovog dokumenta.

ZA PLATITI U BAZI

Naziv	Količina	Jedinična cijena (EUR)	Uk. cijena (EUR)	Plaćeno (EUR)
Transit log - Usluge baze uključuje: dozvola, završno čišćenje, posteljina + mali ručnik (50x100cm), 2 x plinske boce, paket dobrodošlice, osnovni paket za kuhinju i WC, WIFI 10 GB, vanbrodski motor 2,5 KS - Honda, 5l goriva za vanbrodski motor, jedan set za ronjenje na dah, usluge prijave i odjave, inspekcija ronioca	1	260,00	260,00	<input type="checkbox"/>
UKUPAN IZNOS ZA PLATITI U BAZI				260,00

Depozit: 2.000,00

Sva plaćanja u bazi plaćaju se u lokalnoj valuti!

Boravišna pristojba: Boravišna pristojba 1,33 EUR/osobi/danu (obavezno - plaćanje u gotovini)

Potrebni dokumenti:

- putovnica
- boarding pass
- potvrda o rezervaciji
- skiperska dozvola
- VHF dozvola (bar jedna osoba na plovilu)
- polica osiguranja depozita ili dokaz o plaćanju depozita ili osiguranje od skiperske odgovornosti - ako je moguće (važeće za naknadu u slučaju štete)

NAPOMENA:

Depozit nije potreban samo ukoliko je napravljena polica osiguranja depozita u Bruneko uredu.

Važno Molimo iskoristite donji link kako biste popunili listu putnika:
<https://crew.nausys.com/897272088/8ea97c10d5cc02e5d78f79714de30976/>

Gubitak osobnih predmeta: Čarter firma nije odgovorna za izgubljene ili zaboravljene osobne predmete nakon plovidbe.

Slika 2. Primjer boarding pass charter kompanije BRUNEK-O d.o.o.

Klijent u charter kompaniji obavlja dio papirologije koja je ostala. Provjerava se ima li sva potrebna ovlaštena za iznajmljivanje iznajmljenog plovila, potvrđuje popis posade, izvršava uplatu za usluge čišćenja, dodatne usluge, turističku taksu, te ostavlja depozit za brod. Klijent vrši pregled broda, te mu djelatnik charter kompanije radi primopredaju plovila. Objašnjavaju se svi instrumenti na plovilu, oprema i karakteristike.

Kada primopredaja plovila završi potpisuju zapisnik da je sve u redu, radi se kopija i klijentu donosi knjiga sa brodskim dokumentima. Klijent je završio sve potrebnu papirologiju i primopredaju, te može isploviti iz marine i uživati na svom odmoru. Nakon povratka u

dogovoreno vrijeme djelatnik chartera pregledava plovilo i opremu, te ako je sve u redu vraća ostavljeni depozit.

4.2.2. Naplata boravišne pristojbe

Za charter tvrtke, naplata boravišne pristojbe provodi se putem sustava eCrew, koji je povezan s eVisitor sustavom. Boravišna pristojba za obveznike, u ovom slučaju charter kompanije, obračunava se na temelju broja ostvarenih noćenja, u skladu s važećom zakonskom regulativom.

Na izračun ukupne visine zaduženja boravišne pristojbe utječu podaci:

1. Visina boravišne pristojbe u iznosu od 1,33€
2. Podatak o dolasku/ukrcaju turista
3. Podatak o odlasku/iskrcaju turista
4. Datum rođenja

Tijekom unosa turista u sustav eCrew potrebno je izabrati ispravnu kategoriju prijavljene osobe rema kojoj sustav eVisitor automatski primjenjuje koeficijent i izračunava zaduženje za boravišnu pristojbu. Sustav eVisitor razvrstava više kategorija boravišne pristojbe, ovisno o njezinoj visini. Također, postoje određene osobe koje su oslobođene obveze plaćanja boravišne pristojbe.⁴⁰

Kategorije su:

1. Turisti (putnici na plovnom objektu nautičkog turizma) s navršениh 18 godina starosti plaćaju puni iznos boravišne pristojbe
2. Invalidi (osobe s tjelesnim invaliditetom od 70% i većim i jedan pratitelj ne plaćaju boravišnu pristojbu
3. Djeca do 12 godine starosti su oslobođena plaćanja boravišne pristojbe
4. Djeca od 12 do 18 godina starosti plaćaju iznos boravišne pristojbe umanjen za 50% te on iznosi 0,665 €.
5. Zapovjednik amater (plovnog objekta nautičkog turizma) plaća boravišnu pristojbu
6. Zapovjednik profesionalac (plovnog objekta nautičkog turizma): ne plaća boravišnu pristojbu

⁴⁰ Upute za charter kompanije za korištenje sustava eVisitor: https://www.evisitor.hr/info/hr-HR/documents/Upute_za_charter_kompanije_za_koristenje_sustava_eVisitor-10.08.2017.pdf (19.09.2023.)

7. Članovi posade amateri (plovnog objekta nautičkog turizma): plaća boravišnu pristojbu
8. Članovi posade profesionalci (plovnog objekta nautičkog turizma): ne plaća boravišnu pristojbu

Charter kompanija je sukladno zakonskim propisima Ministarstva turizma dužna izvršiti prijave i odjave svih turista (putnika na plovnom objektu nautičkog turizma) koji sudjeluju u turističkom prometu na plovnom objektu putem sustava eCrew. Osim toga, charter kompanija je odgovorna za ispunjenje obveze vezane uz plaćanje boravišne pristojbe. Također je charter kompanija obavezna podmiriti dugovanje za boravišnu pristojbu.

5. ODRŽIVOST CHARTER TURIZMA

Pojam održivog razvoja posto je sve važniji u svjetlu rastuće zabrinutosti za ekološke i društvene probleme. Jadransko more predstavlja jedinstven morski ekosustav. Karakteristično je zbog čistoće, prozirnosti, krajolika i velike bioraznolikosti. Prednosti Hrvatske kao destinacije su sigurnost destinacije, blizina glavnih turističkih tržišta, visoko kvalitetna prometna usluga, veliki broj zračnih luka na obali i veliki broj morskih luka no zbog nerazumnog iskorištavanja prijete opasnost.

U kontekstu turizma, odnos turizma i održivosti izražava se kroz tri ključna aspekta:

1. Interakcija: ovaj aspekt uključuje odnose između posjetitelja, okoline i lokalne zajednice. Turizam donosi brojna iskustva i interakcije između tih aktera, pri čemu je važno osigurati da ti odnosi budu pozitivni i koriste svim stranama.
2. Svijest: turizam kao industrija može pomoći turistima i lokalnom stanovništvu da razviju veću svijest o ekološkim i društvenim pitanjima. Putovanja mogu poticati svijest o očuvanju okoliša i potrebi za održivim praksama.
3. Ovisnost: turizam sve više ovisi o činjenici da su turisti zainteresirani za očuvane i čiste okolišne destinacije, te atraktivna prirodna područja. Očuvanje tih resursa postaje ključno za privlačenje turista.

Ovaj odnos naglašava važnost ravnoteže između razvoja i očuvanja okoliša i kulture na odredištima, kako bi se osiguralo da turizam doprinosi društvenoj i ekološkoj održivosti.

Masovni turizam dovodi do velike količine ljudi na ograničenom prostoru. Turizam glavni pokretač gospodarskih djelatnosti u turističkoj sezoni obalna područja i otoci izloženi su enormnom pritisku turista tijekom turističke sezone.

Razvoj nautičkog turizma donosi dodatne prihode lokalnom stanovništvu, porast standarda, veću mogućnost zaposlenja i razvoj različitih djelatnosti. Shodno pozitivnim gospodarskim učincima, razvoj nautičkog turizma donosi i mnoge negativne posljedice za lokalno stanovništvo, morski okoliš i obalni prostor.

Nekontroliranom i prekomjernom izgradnjom popratne infrastrukture, luka, marina, vezova, sanitarnih čvorova narušava se kvaliteta okoliša, i dolazi do onečišćenje mora i obale. Između turizma i okoliša mora postojati snažna međusobna povezanost. Glavni cilj mora biti promicanje održivog razvoja Jadranskim morem i očuvanju morskih ekosustava.

Održivi razvoj općenito znači izbor načina života i gospodarenja, na kojoj svi stanovnici Zemlje mogu imati pravo, a da ne unište globalni ekosustav, koji i budućim generacijama osigurava mogućnost raspolaganja nedirnutim osnovama za život.⁴¹

Načela održivog turizma, zasnovana na četiri glavna načela održivog razvoja, čine temelj za ravnotežu između ekonomske koristi i očuvanja prirode i kulture na turističkim destinacijama:

1. Ekološka održivost: ovo načelo se odnosi na osiguravanje da razvoj turizma bude kompatibilan s očuvanjem ekosustava, biološke raznolikosti i prirodnih resursa. Nove turističke destinacije moraju uložiti napor u zaštitu prirode od potencijalno neodgovornih turista, koristeći znanje i pravilno planiranje kako bi iskoristili ekonomske koristi turizma bez oštećenja okoline.
2. Sociokulturna održivost: ova dimenzija odnosi se na očuvanje kulture, identiteta i vrijednosti lokalnih zajednica koje su izložene turističkim aktivnostima. Dugoročna održivost zahtijeva da zajednica prihvati turiste, ali i da turizam ne izaziva društvene konflikte ili gubitak identiteta zajednice. Planiranje i upravljanje turizmom trebaju uzeti u obzir sociokulturne aspekte.
3. Ekonomska održivost: ovaj aspekt zahtijeva da turizam doprinosi ekonomskome blagostanju zajednice i nudi korist lokalnom stanovništvu. Ekonomski održiv razvoj turizma trebao bi pokriti troškove zaštite i ublažavanje negativnih utjecaja turizma na lokalnu zajednicu. Istovremeno, trebao bi osigurati dovoljan dohodak za lokalno stanovništvo.

⁴¹ H. Muller: **Turizam i ekologija**, MASHMEDIA d.o.o., Zagreb, 2004, str. 42.

4. Tehnološka održivost: ova dimenzija podrazumijeva razvoj i primjenu tehnologije koja, osim što donosi ekonomske koristi, također štiti okoliš. To uključuje upotrebu tehnologije koja zamjenjuje ili štedi prirodne resurse, kao i tehnologiju koja se primjenjuje za pročišćavanje otpadnih voda, recikliranje i smanjenje negativnih utjecaja na okoliš.

Održivi turizam stremi postizanju ravnoteže između ekonomske dobiti, očuvanja prirode, kulture i društvenog blagostanja. Ova načela čine osnovu za planiranje, upravljanje i razvoj turizma kako bi se osiguralo da turizam bude održiv i koristan za sadašnje i buduće generacije.

8.1. STRATEGIJA RAZVOJA ODRŽIVOG TURIZMA

Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine predstavlja strateški dokument koji usklađuje planiranje hrvatskog turizma s Nacionalnom razvojnom strategijom Republike Hrvatske do 2030. godine, te temeljnim dokumentima i politikama Europske unije i Republike Hrvatske. Ova strategija također održava Tranzicijski put za turizam, koji je ključan za budući Europski plan turizma do 2030. godine (Agenda 2030), Paktom za vještine u turističkom ekosustavu, te ciljeve održivog razvoja UN Agende 2030. Njezina izrada je bila uključena u Nacionalni plan opravka i otpornosti.⁴²

Ova strategija je rezultat suradnje s ključnim dionicima hrvatskog turizma, relevantnim ministarstvima i drugim institucijama. Brojni građani i lokalne zajednice također su sudjelovali u njezinoj izradi putem tematskih radionica, sastanaka i anketa.

Strategija definira viziju Republike Hrvatske za 2030. godinu, u kojoj se Hrvatska vidi kao konkurenta, inovativna i sigurna zemlja s prepoznatljivim identitetom, kulturom te očuvanim resursima i jednakim prilikama za sve.

Glavni cilj razvoja održivog turizma u Hrvatskoj jest poboljšanje kvalitete života i rada lokalnog stanovništva, promicanje općeg društvenog i ekonomskog napretka. Hrvatska se ističe svojom autentičnošću kao turističkom destinacijom, što se očituje kroz gostoljubive stanovnike, raznolikost regija i bogato prirodno i kulturno naslijeđe.

Strategija identificira deset ključnih izazova s kojima se turizam u Hrvatskoj suočava, uključujući prostornu neujednačenost, utjecaj na okoliš, klimatske promjene, tehnološke promjene, kvalitetu života lokalnog stanovništva, nedostatak ljudskih resursa, smještajne kapacitete, poslovno okruženje, zakonodavni okvir i utjecaj kriza na turizam.

U skladu s analizom stanja turizma, strategija identificira četiri ključna strateška cilja:

1. Razvoj cjelogodišnjeg i regionalno uravnoteženog turizma
2. Očuvanje okoliša, prostora i klime uz održivi turizam
3. Konkurentan i inovativan turizam
4. Otporan turizam.

Financijski okviri za provedbu ove strategije osigurani su iz različitih izvora, uključujući Državni proračun Republike Hrvatske, Nacionalni plan oporavka i otpornosti za razdoblje od

⁴² Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine, članak 4.2.

2021. do 2026. godine, kao i druge izvore financiranja. Ova strategija predstavlja temelj za izradu Nacionalnog plana razvoja održivog turizma, koji će detaljnije definirati provedbene mjere i srednjoročne ciljeve.

U procesu izrade Strategije razvoja održivog turizma do 2030. godine, Ministarstvo turizma i sporta provelo je značajne procjene i ocjene sukladno zakonodavstvu o zaštiti okoliša i prirode. Cilj je osigurati da strategija bude usklađena s ekološkim aspektima.

Prvo, provedena je strateška procjena utjecaja na okoliš kako bi se analizirali potencijalni utjecaji strategije na okoliš. Ovaj proces je usmjeren na identifikaciju i razumijevanje mogućih pozitivnih i negativnih utjecaja na okoliš koji bi mogli proizići iz primjene strategije.

Također, provedena je glavna ocjena prihvatljivosti strategije za ekološku mrežu, što uključuje procjenu kako strategija može utjecati na očuvanje prirode i biološke raznolikosti u ekološkoj mreži. Kroz proces javnog savjetovanja, dobivena su mišljenja i povratne informacije od strane različitih dionika i zainteresirane javnosti. Sve te aktivnosti usmjerene su na postizanje ravnoteže između razvoja turizma i očuvanja prirode i okoliša.

8.2. TEHNIČKI ZAHJEVI ZA SPRJEČAVANJE ONEČIŠĆENJA POMORSKOG OKOLIŠA ULJEM, ŠTETNIM TVARIMA, OTPADNIM VODAMA I OTPADOM

Ispuštanje krutih i tekućih otpadnih materijala, fekalija, zauljenih voda i drugih onečišćujućih tvari u more i na obalu ima ozbiljan negativan utjecaj na okoliš i predstavlja prijetnju ljudskom zdravlju. Iako postoje zakoni i propisi koji reguliraju upravljanje takvim otpadom njihova primjena u stvarnom svijetu je izazovna. Jedan od ključnih problema je nedostatak infrastrukture za prikupljanje, obradu i odlaganje otpada na odgovarajući način što rezultira ilegalnim odlaganjem otpada u more ili na obalu.

8.2.1. Sivi tank

Sivi tank na brodu je spremnik ili rezervoar koji služi za sakupljanje i skladištenje otpadnih voda koje nisu fekalne prirode. Ove vode uključuju one koje dolaze iz sudopera, tuševa, umivaonika i drugih uređaja za osobnu higijenu na brodu, kao i vode korištene za pranje posuđa i opreme.

Sivi tank omogućava brodu da prikuplja ove otpadne vode kako bi se spriječilo onečišćenje okoliša, posebno mora ili voda na kojima brod plovi. Ovaj tank obično sadrži sanitarni sustav broda i osigurava sigurno skladištenje i zbrinjavanje sivih voda.

8.2.2. Crni tank

Crni tank na brodu je spremnik ili rezervoar koji služi za sakupljanje i skladištenje otpadnih voda, uključujući fekalne tvari s WC-a. Ovaj tank obično sadrži sanitarni sustav broda i osigurava sigurno skladištenje i zbrinjavanje fekalnih tvari kako bi se spriječilo onečišćenje okoliša, posebno mora ili voda na kojima brod plovi.

Crni tank može biti izrađen od različitih materijala, uključujući plastiku ili čelik, i obično je opremljen sustavima za nadzor razine sadržaja, pumpama za pražnjenje te priključcima za ispuštanje otpadnih voda kad je to dopušteno i sigurno.



Slika 3. Spremnik crnih voda

Izvor: <https://www.osculati.com/hr/11222-m-035873/spremnik-crnih-voda-sa-vodoravnom-pumpom-mljeva%C4%8Dem-i-ulaznim-priklju%C4%8Dcima-za-cijev> (20.09.2023.)

8.2.3. CE oznaka

CE oznaka je simbol razvijen za zemlje Europske unije, ali je sada priznat i prihvaćen širom svijeta. Ona služi kao potvrda da proizvodi koji je nose udovoljavaju smjernicama Europske unije i prolaze kroz potrebne postupke ocjenjivanja usklađenosti.

Primjena CE oznake je osmišljena unutar okvira politike "Novi pristup" koju je Europska unija usvojila 1985. godine, a odnosi se na proizvode koji su obuhvaćeni direktivama tog pristupa.

Oznaka CE sastoji se od inicijala "CE", što potiče od engleskog izraza "Conformité Européenne", što znači "usklađenost s europskim standardima". Njezina svrha je signalizirati da proizvodi koji je nose ne predstavljaju prijetnju ljudskom zdravlju, sigurnosti, imovine, okolišu, te biljnom i životinjskom svijetu, pod uvjetom da se koriste prema uputama. Ukratko, CE oznaka označava sigurnost proizvoda.⁴³

Smjernice donesene u sklopu politike "Novi pristup", koju je Europska unija usvojila 1985. godine, detaljno opisuju različite vrste proizvoda, minimalne sigurnosne zahtjeve, potencijalne rizike i postupke ocjenjivanja usklađenosti.

Oznaka CE označava da proizvod zadovoljava minimalne sigurnosne standarde, što pruža jamstvo kvalitete proizvoda. Istodobno, ona ima i važnu komercijalnu svrhu, olakšavajući trgovinu proizvodima između različitih zemalja. Prema smjernicama "Novog pristupa", proizvodi koji su obuhvaćeni tim smjernicama i namijenjeni tržištu Europske unije moraju nositi CE oznaku.⁴⁴

Hrvatska je potpisala Sporazum o carinskoj uniji s Europskom unijom 1996. godine, što omogućava slobodno kretanje robe, osim poljoprivrednih proizvoda. To znači da naša zemlja ima poseban status u odnosu na treće zemlje u svojim trgovinskim odnosima s Europskom unijom. Ovaj status omogućava potpunu konkurenciju u izvozu u zemlje Europske unije, pod uvjetom da se poštuju standardi koje je postavila Europska unija. U tom kontekstu, postupak označavanja proizvoda CE oznakom postao je neizostavan dio procesa proizvodnje.

Ova situacija također promiče kvalitetu proizvoda proizvedenih u našoj zemlji. Budući da je primjena CE oznake ograničena ne samo na zemlje Europske unije, već i na proizvode koji

⁴³ Uredba (EU) 2016/679: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0765> (19.09.2023.)

⁴⁴ Certifikat o sukladnosti CE: <https://www.belgelendirme.com/hr/belgelendirme/urun-belgelendirme/ce-isareti-avrupa-uygunluk-belgesi> (19.09.2023.)

se nude na našem tržištu, proizvodi koji pripadaju kategorijama proizvoda gdje je CE oznaka obvezna za zemlje Europske unije ne mogu biti izvezeni bez oznake CE i ne mogu biti ponuđeni na domaćem tržištu.

Prema zakonodavnim odredbama, proizvodi se mogu označiti drugim oznakama osim CE oznake samo ako:

1. Ta oznaka ima drugačije značenje od CE oznake.
2. Ta oznaka ne stvara konfuziju s CE oznakom.
3. Ta oznaka ne ometa čitanje ili prepoznavanje CE oznake.

Danas postoji 23 različite kategorije proizvoda koje moraju nositi CE oznaku prema smjernicama "Novog pristupa", te uključuju i rekreacijska plovila.

Znak CE odražava usklađenost s zakonodavstvom Europske unije, ukazuje na to da proizvodi koji su obilježeni ovim znakom ispunjavaju zahtjeve za zdravlje, sigurnost, zaštitu okoliša i interese potrošača, kako su ih utvrdile direktive Europske unije.

Republika Hrvatska je postala članica Europske unije 1. srpnja 2013. godine. S obzirom na to da je CE oznaka europska oznaka sukladnosti koja se primjenjuje na proizvode koji su namijenjeni tržištu Europske unije, Hrvatska je počela primjenjivati oznaku CE na proizvodima od tog datuma, kada je postala članica EU i pridružila se zajedničkom europskom tržištu. Prije pristupanja EU, Hrvatska je morala uskladiti svoje zakonodavstvo i pravila s pravilima i standardima Europske unije, uključujući i primjenu CE oznake na relevantnim proizvodima.

Oznaka CE podliježe općim načelima koja su propisana u članku 30. Uredbe (EZ) br. 765/2008. Prema toj uredbi:

1. Oznaka CE mora biti prisutna na sljedećim proizvodima:
 - a) Plovila,
 - b) Sastavni dijelovi,
 - c) Porivni strojevi.
2. Oznaka CE mora biti postavljena na proizvode navedene u prethodnom stavku na način da bude vidljiva, čitljiva i trajna. U slučaju sastavnih dijelova, kada je zbog veličine ili prirode proizvoda nemoguće ili neopravdano postaviti oznaku na sam proizvod, tada se oznaka postavlja na ambalažu ili priložene dokumente. Za plovila, oznaka CE se postavlja na pločicu

graditelja plovila koja je odvojena od identifikacijskog broja plovila. Za porivne strojeve, oznaka CE se postavlja na motor.⁴⁵

Ove odredbe osiguravaju da proizvodi koji se puštaju na tržište Europske unije i koji su obuhvaćeni navedenim kategorijama moraju biti označeni oznakom CE kako bi se potvrdila njihova usklađenost s relevantnim europskim standardima i smjernicama.

8.2.4. Propisi iz pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama

Pravilnikom o brodicama, čamcima i jahtama propisani su strogi ekološki standardi kojih se vlasnici plovila moraju pridržavati. Ispuštanje ulja ili tekućina koje sadrže ulje u more nije dopušteno. Ove tekućine moraju ostati zadržane unutar plovila. Sve plovne jedinice koje su opremljene porivnim uređajem moraju imati spremnike ili prenosive posude za prikupljanje ulja ili tekućina koje sadrže ulje. Također, sve plovne jedinice s ugrađenim porivnim uređajem moraju biti opremljene sredstvima za upijanje i razdvajanje zauljenih ostataka, bez obzira na područje plovidbe ili svrhu upotrebe.

Zahtjevi za sprečavanje onečišćenja uljem za sve jahte su:

1. Ispuštanje ulja i uljnih mješavina:

Strogo je zabranjeno ispuštanje ulja ili mješavina koje sadrže ulje u more. Ove tekućine moraju ostati na brodu, a njima se mora upravljati prema smjernicama navedenim u sljedećem dijelu.

2. Pohrana i rukovanje uljem i uljnim mješavinama:

a) Na brodu mora postojati sustav koji omogućuje prijenos ulja i uljnih mješavina iz strojarnice u posebne spremnike ili kontejnere, koristeći ugrađenu pumpu (ručno ili mehanički pokretanu) namijenjenu za tu svrhu. Taj sustav mora biti izdvojen od sustava za odvodnju i drugih sustava koji bi mogli dovesti do ispuštanja u more;

b) Spremnici moraju biti pravilno ugrađeni i opremljeni cjevovodom koji završava odgovarajućim priključnicom za prijenos na kopno;

c) Za sve jahte s trupom duljine do 24 metra i jahte s primarnim pogonom na jedra, bez obzira na područje plovidbe, dozvoljena je uporaba prenosivih spremnika kapaciteta do 25 litara.⁴⁶

⁴⁵ Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama, članak 26.

⁴⁶ Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama, članak 3.4.

Također ispuštanje sanitarnih otpadnih voda u more strogo je zabranjeno. Ove tekućine moraju ostati na plovilu.

Plovila izgrađena od 1. siječnja 2006. godine nadalje moraju udovoljavati standardima propisanim u hrvatskoj normi HRN EN ISO 8099:2004 - "Mala plovila - Sustav za prikupljanje sanitarnog otpada" ili jednakovrijednim tehničkim specifikacijama.

Što se tiče postojećih plovila izgrađenih prije 1. siječnja 2006. godine koja imaju WC s direktnim ispuštanjem u more, obavezno je instalirati spremnik za prikupljanje sanitarnih otpadnih voda, te pružiti priključak ili drugu mogućnost za odvoz otpada na kopno do 31. prosinca 2021. godine.

U slučaju da se na ovim plovilima nalazi dva ili više sanitarnih čvorova, obavezno je osigurati sabirni spremnik za prikupljanje otpada, pri čemu se mora jamčiti najmanje jedan sanitarni čvor koji je jedini dozvoljen za uporabu kada se plovilo nalazi u području gdje je zabranjeno ispuštanje otpada u more. Tankovi se više ne smiju prazniti niti na otvorenom moru. Na ostalim sanitarnim čvorovima mora biti jasno istaknut natpis „Zabranjena uporaba na vezu ili sidrištu“. U slučaju korištenja dezinfekcijskih sredstava u sustavima za obradu fekalija, takva sredstva ne smiju predstavljati opasnost za morske organizme.

Bacanje otpada u more strogo je zabranjeno. Pojam otpada obuhvaća sve vrste nepotrebnih ili neupotrebljivih materijala povezanih s prehranom, životom i radom, uključujući plastiku, ostatke tereta, ulje za kuhanje, ribarsku opremu i leševe životinja (osim svježe ribe i njenih ostataka). Ovi materijali nastaju tijekom uobičajene uporabe plovila i moraju se redovito ili povremeno uklanjati.

Svaka vrsta plovila, bez obzira na njegovu svrhu i područje plovidbe, mora biti opremljena spremnikom za prikupljanje otpada.

Pod člankom 4.1.19. navedeno je pravilo o premazu za zaštitu od obrastanja. Na svim plovilima strogo je zabranjeno primjenjivati premaze za zaštitu od obrastanja na donjem dijelu trupa koji sadrže organske spojeve kositra (tributilkositar- TBT).

Većina ovih pravila je već propisana Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine samo što su Pravilnikom o brodicama, čamcima i jahtama proširene

te obveze na već postojeće brodice i određeno je prijelazno razdoblje za ugradnju tankova do 31. prosinca 2021. godine.⁴⁷

8.2.5. Nelogičnosti Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama

Jedan od ciljeva izmjene Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama bila je sprečavanje ili barem smanjenje onečišćenja mora. Međutim, u nekim dijelovima Pravilnika postoje nejasnoće i nelogičnosti. Uobičajena praksa je da novi tehnički zahtjevi ne obuhvaćaju već postojeća plovila, pa čak ni ona koja su trenutačno u izgradnji. Sve države članice EU su se obvezale da neće ometati upotrebu proizvoda označenih s CE znakom, uključujući i plovila. Od početka primjene sva plovila koja su namijenjena europskom tržištu moraju imati CE oznaku o usklađenosti, dok obveza ugradnje crnih tankova nije uvedena sve do 2006. godine Direktivom Europskog parlamenta.⁴⁸

Člankom 15.14. propisano je sljedeće u vezi uređaja za sakupljanje i uklanjanje otpadne vode na putničkim brodovima: „Putnički brodovi su obvezni biti opremljeni spremnicima za sakupljanje otpadne vode ili odgovarajućim sustavima za pročišćavanje otpadnih voda. Spremnici za sakupljanje otpadne vode moraju biti prikladnog kapaciteta i opremljeni uređajem za pokazivanje razine sadržaja u spremnicima.“⁴⁹

Na brodu moraju biti dostupne pumpe i cijevi za pražnjenje spremnika, omogućavajući ispušt otpadne vode s oba boka broda. Također, mora postojati mogućnost prihvata otpadnih voda s drugih brodova. Cijevi za pražnjenje trebaju biti opremljene izljevnom priključkom koji se usklađuje s europskim standardom EN 1306:1996.“⁵⁰

To stvara kontradikciju jer plovila izgrađena prije uvođenja ove obveze ne mogu biti zabranjena za upotrebu, iako se od njih može zahtijevati dodatnu instalaciju crnih tankova. Također je apsurdno da ista takva plovila koja imaju WC s direktnim ispuštanjem u more, ali su pod stranom zastavom, mogu biti legalno registrirana i koristiti se na Jadranu.

⁴⁷ Ćosić, K: Crni tankovi: Zakonska regulativa vs. praksa: <https://www.xn--arter-gya.hr/trendovi/crni-tankovi> (20.09.2023.)

⁴⁸ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe i stavljanju izvan snage Direktive: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0087&from=RO>

⁴⁹ Ibidem

⁵⁰ Ibidem

Nadalje, nije sasvim jasno je li potrebno instalirati samo crni tank za fekalne vode ili i spremnik za druge sanitarni otpad poput voda iz sudopera, tuševa i umivaonika, poznat kao sivi tank. Kombinacija ovih voda u jedan spremnik može biti nepraktična i otežati održavanje. Također, ugradnja dodatnih tankova na postojeća plovila može zahtijevati značajne promjene interijera, što može uključivati i strukturalne izmjene na plovilima koja su već dobila certifikate, posebno na manjim brodicama.

Dodatnu konfuziju uvodi Dodatak 9 "Tehnički zahtjevi za statutarnu certifikaciju jahti", gdje se navodi da "postojeće jahte duljine trupa do 24 metra moraju biti opremljene sabirnim spremnikom za zadržavanje sanitarnih otpadnih voda te priključnicom ili drugim mogućnostima za prihvat otpada na kopnu."⁵¹ Međutim, u istom dokumentu se također kaže da ako na tim jahtama postoje dva ili više sanitarna čvora, spremnik za prikupljanje i ispuštanje otpada mora biti dostupan samo u jednom od tih čvorova dok je jahta u području gdje je zabranjeno ispuštanje otpada u more. Na ostalim čvorovima mora biti natpis "ZABRANJENA UPORABA NA VEZI ILI SIDRIŠTU."⁵² Ovo ukazuje na to da svi ostali sanitarni čvorovi koji imaju WC s direktnim ispuštanjem u more mogu biti korišteni kada je jahta privezana ili usidrena, što nije obvezno za jahte bez obzira na godinu njihove izgradnje.

Kapacitet ugrađenih tankova za otpadne vode na plovilima nije propisan i varira u praksi, najčešće se kreće između 75 i 100 litara. Mnogi vlasnici plovila preferiraju plastične spremnike zbog lakšeg održavanja, ali takvi spremnici obično imaju unaprijed definiranu formu koja se ne može lako prilagoditi raspoloživom prostoru na plovilu. To može predstavljati izazov, posebno na manjim brodicama gdje je svaki centimetar prostora važan. U takvim slučajevima, vlasnici plovila moraju razmotriti opcije kao što su skraćivanje kabine ili smanjenje prostora u toaletnoj kabini, pa čak i rekonstrukcija cijelog interijera. Ovo može zahtijevati pregrađivanje i prilagodbu prostora kako bi se ugradili spremnici.

Na većim brodovima, obično se izbacuje ormarić iz kupaonice kako bi se ugradio crni tank u slobodan prostor. Pri planiranju instalacije, ključno je uzeti u obzir da se tank može jednostavno od spojiti i izvaditi bez potrebe za rastavljanjem namještaja. Također je važno obratiti pažnju na odljevne otvore i filtre kako bi se izbjegla mogućnost začepljenja, što može uzrokovati visok pritisak unutar tankova i potencijalno pucanje plastike. Zamjena takvih spremnika trebala bi biti jednostavna i praktična, kako bi se održavanje i popravci mogli obaviti bez većih poteškoća.

⁵¹ Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama, dodatak 9.

⁵² Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama, članak 3.4.2.

Sve navedene poteškoće i kompromisi ukazuju na izazove s kojima se vlasnici plovila susreću pri prilagodbi svojih brodova novim tehničkim zahtjevima, posebno kada se radi o već postojećim plovilima koja su izgrađena prije donošenja ovih zahtjeva. Održavanje crnih tankova (koji sadrže fekalne vode) uobičajeno je jednostavnije za održavanje od sivih tankova u kojima se skuplja voda iz raznih odvoda, sudopera, tuševa i umivaonika.⁵³ Sivi tankovi često sadrže veće količine različitih nečistoća koje mogu biti teže za čišćenje i koji mogu stvarati neugodne mirise. Zbog toga je važno pažljivo planirati i održavati takve sustave.

Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine propisano je da lučka uprava i koncesionari luka specijalne namjene imaju obvezu osigurati opremanje luke odgovarajućom opremom i uređajima za rukovanje i prihvrat krutog i tekućeg otpada, ostatke tereta s plovnih objekata, zauljenih voda i fekalija, u skladu s odredbama MARPOL konvencije 73/78. Također, moraju izraditi i primijeniti Plan za prihvat i rukovanje otpadom i ostacima tereta, te osigurati prihvat i sakupljanje otpada s polovnih objekata. Plan treba biti razvijen uz sudjelovanje predstavnika korisnika luka i drugih zainteresiranih strana i tijela.⁵⁴

Iako je krajnji rok za instalaciju spremnika bio 31. prosinca 2021., do tog datuma je trebalo izgraditi ili prilagoditi odgovarajuću kopnenu infrastrukturu kako bi se omogućilo pravilno prikupljanje i obrada otpadnih voda iz plovila. To uključuje izgradnju više stanica za prikupljanje otpadnih voda na različitim lokacijama gdje plovila pristaju, pumpnih stanica, lučica, privezišta i nautičkih centara. Održavanje i redovno pražnjenje tankova plovila trebalo bi biti dostupno i praktično za vlasnike plovila kako bi se osiguralo sukladnost s regulacijama.

Sve ove izazove i nelogičnosti trebalo bi pažljivo razmotriti i razgovarati s relevantnim regulatornim tijelima kako bi se pronašla balansirana i praktična rješenja koja će istovremeno zadovoljiti zahtjeve zaštite okoliša i olakšati vlasnicima plovila pridržavanje regulacija.

⁵³ Crni tankovi: <https://gorgonija.com/2020/11/23/crni-tankovi/> (19.09.2023.)

⁵⁴ Pomorski zakonik, članak 56 a

8.2.6. Primjer Marine Punat

Marina Punat, smještena na otoku Krku, predstavlja najveću marinu na sjevernom Jadranu. Marina nudi priveze za plovila duljine do 40 metara na 14 gatova. Ovi privezi opremljeni su s kompletnom infrastrukturom, uključujući priključke za vodu, struju, bežični internet te sustav za unaprijed plaćanje. Tu je i dostupna pomoć mornara za pristajanje i pražnjenje crnih i sivih tankova.⁵⁵

U sklopu Marine Punat nalazi se više od 700 parkirališnih mjesta, šest sanitarnih objekata, uključujući dva prilagođena osobama s posebnim potrebama. Također, tu se nalazi i Hotel Kanajt, dva restorana "a la carte", nautička trgovina, servis za brodove, dječje igralište, park za pse, sunčalište s solarnim tuševima i brojni drugi sadržaji.

Ova marina je višestruko nagrađivana i nositeljica prestižnih priznanja, uključujući Plavu zastavom, ekološki standard ISO 14001 te međunarodne certifikate THYA i ADAC. Također, Marina Punat je partner u okviru inicijative Eko otok Krk.

Na cijelom prostoru marine nalazi se ukupno deset spremnika za selektivno prikupljanje otpada, što uključuje četiri spremnika za specifični opasan otpad. Unutar kategorije opasnog otpada spadaju materijali kao što su motorno ulje i svi povezani proizvodi (kao što su otpadno ulje iz motora, ambalaža koja je bila u kontaktu s uljem, korišteni uljni filteri, uprljane krpe i apsorbirajuće spužve), kao i starije baterije, električna i elektronička oprema. Svi ovi materijali moraju se ispravno odlagati u odgovarajuće spremnike kako bi se sačuvali okoliš i morski ekosustav. Marina također koristi obnovljive izvore energije kako bi smanjila svoj ekološki otisak.

Marina Punat također pruža uslugu besplatnog pražnjenja crnih tankova na plovilima, što je dostupno kako stalnim gostima tako i plovilima u tranzitu uz prethodnu najavu. Ova usluga se provodi na plovilima koja se nalaze u moru, unutar posebne servisne zone kako bi se izbjegla bilo kakva smetnja drugim korisnicima marine. Također, Marina Punat je opremljena odgovarajućim sredstvima i opremom za prevenciju onečišćenja mora te za uklanjanje posljedica onečišćenja mora. Tvrtka Marina Punat d.o.o., koja posjeduje koncesiju za luku

⁵⁵ Marina Punat: <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/7> (20.09.2023.)

posebne namjene, također se može pohvaliti certifikatima za sustave kvalitete (ISO 9001) i upravljanje zaštitom okoliša (ISO 14001) koje je odobrio BUREAU VERITAS.⁵⁶

Marina Punat ističe se kao izvanredan primjer rada za sve ostale marine u zemlji i regiji. Njezina predanost očuvanju okoliša i ekološkoj održivosti vidljiva je kroz niz inicijativa, uključujući efikasno upravljanje otpadom, recikliranje, korištenje obnovljivih izvora energije i promociju ekološki prihvatljivih praksi među posjetiteljima i stanovnicima. Osim toga, Marina Punat je pionir u primjeni tehnologija za smanjenje onečišćenja mora i zraka, te pruža inspiraciju i smjernice drugim marinama kako bi i one slijedile sličan održivi put.

⁵⁶ Marina Punat: <https://www.marina-punat.hr/novosti/rezervirajte-besplatan-termin-za-praznjenje-crnog-tanka/5340> (20.09.2023.)

6. ZAKLJUČAK

Osnova nautičkog turizma je korištenje pomorskih resursa, a ti resursi nisu neiscrpni. Zato ih je potrebno štititi, pametno i razborito u njih ulagati, a pri promjenama u prostoru paziti na zaštitu okoliša jer je glavni razlog izbora nautičkih gostiju nedirnuti priroda. Otoci, razvijena obala, pješčane i šljunčane plaže, ribolov, autohtoni specijaliteti. Održivost charter turizma odnosi se na promicanje dugoročno održivog i odgovornog razvoja u sektoru charter nautičkog turizma.

Nautički turizam u Hrvatskoj raste zbog prirodnih ljepota obale i čistog mora, privlačeći imućnije pojedince kao elitni oblik turizma. Zahtijeva infrastrukturne investicije i doprinosi ekonomskoj koristi i razvoju nautičke industrije, uz visoku pokretljivost turista. Turizam donosi kvalitetu života, ali može negativno utjecati na okoliš ako se ne nadzire pravilno. Nautički turizam je kompleksan koncept povezan s morem i plovidbom, često bez jedinstvene definicije. Osnovna obilježja uključuju dinamičnost, veći opseg kretanja, masovnost, sezonsku prisutnost, povećanu potrošnju i relativnu autonomiju turista.

Snažan razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj počeo je 1970-ih s osnivanjem ACI poduzeća i komercijalizacijom charter turizma, te izgradnjom marina i lučica. Sadašnji fokus je na održivom nautičkom turizmu i zaštiti okoliša. Netaknuta priroda postaje ključna u visokokvalitetnom ekoturizmu, ali turizam može imati negativan utjecaj na okoliš. Hrvatska ima povoljne prirodne uvjete za nautički turizam s obzirom na svoju obalu, otoke i klimu. Raznolikost obale i broj otoka čini plovidbu zanimljivom, a Jadransko more ima povoljne vjetrove i relativno mirno more.

Razvoj prometne infrastrukture i turizma su povezani, omogućavajući bolji pristup destinacijama. Promet igra ključnu ulogu u mobilnosti unutar destinacija i čini ih privlačnijima. Hrvatska, posebno popularna za turiste automobilom, vidi rast zračnog prometa, posebno niskobudžetnih zračnih prijevoznika, i razvoj nautičkog turizma.

Institut za turizam provodi istraživanje TOMAS o nautičkim turistima u Hrvatskoj od 1987. godine, prikupljajući informacije o profilima, ponašanju i stavovima nautičara. Istraživanje je kontinuirano nadopunjeno kako bi pratilo promjene trendova, identificiralo nove tržišne segmente i podržalo održivost nautičkog turizma u Hrvatskoj. Kontinuitet dolazaka pokazuje da su charteraši iznimno lojalni destinaciji i redovito se vraćaju u Hrvatsku za svoje nautičke odmore. Istraživanje TOMAS Nautika 2022. usporedilo je zadovoljstvo nautičara s ponudom u konkurentskim zemljama. Hrvatska se istaknula kao bolja u većini aspekata, osim

opremljenosti marina, gdje je Španjolska bolja alternativa. Nautičari su posebno pohvalili čistoću mora, očuvanost okoliša, atmosferu, socijalne elemente, vrijednost za novac, ponudu vezova, opremljenost marina i ugostiteljsku ponudu u Hrvatskoj.

Charter turizam je izrazito sezonska djelatnost, s najvećom aktivnošću od ožujka do listopada, s vrhuncem u srpnju i kolovozu. Izvan tih mjeseci, potražnja opada, cijene padaju, a mnoge kompanije zatvaraju plovila za pripremu za zimski period. Tijekom zimskog razdoblja, brodovi zahtijevaju intenzivno održavanje i pripreme kako bi ostali ispravni. U hrvatskom charter turizmu dominiraju gosti iz Njemačke, Italije, Austrije, Slovenije, Poljske, Francuske i Ujedinjenog Kraljevstva. Hrvatska se ističe kao vodeća destinacija za nautičare zahvaljujući atraktivnoj obali, povoljnim uvjetima za jedrenje, turističkoj infrastrukturi i dugoj tradiciji nautičkog turizma.

Unatoč snažnom rastu do 2019. godine, pandemija COVID-19 značajno je smanjila potražnju u nautičkom sektoru. Usprkos naporima vlade da se spasi turistička sezona, sezona je skraćena zbog nesigurnosti i promjenjivih mjera. Covid-19 kriza pokazala je koliko Hrvatska ovisi o turizmu i kako je to krhka grana.

Održivi razvoj, ključan u svjetlu ekoloških i društvenih izazova, postaje sve važniji u turizmu, posebno uzimajući u obzir jedinstvenost Jadranskog mora kao morskog ekosustava; održiv turizam naglašava ravnotežu između ekonomske dobiti, očuvanja prirode i kulture, društvenog blagostanja, te se temelji na načelima ekološke, ekonomske, tehnološke i sociokulturne održivosti kako bi se osiguralo da turizam doprinosi održivom razvoju destinacija. Ispuštanje otpadnih materijala u more i na obalu negativno utječe na okoliš i ljudsko zdravlje, s nedostatkom infrastrukture za pravilno zbrinjavanje.

Sivi tankovi na brodu služe za prikupljanje ne-fekalnih otpadnih voda, dok crni tankovi služe za fekalne tvari kako bi se spriječilo onečišćenje okoliša, uz opremljenost sustavima za pražnjenje. Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama propisuje detaljne ekološke standarde za plovila, uključujući obvezu ugradnje spremnika za prikupljanje sanitarnih otpadnih voda. Postoje i nelogičnosti u Pravilniku koje stvaraju izazove za vlasnike plovila, posebno onih koji imaju starija plovila koja nisu izvorno projektirana s takvim spremnicima zbog toga je potrebno izmijeniti i prilagoditi Pravilnik.

Primjer Marine Punat na otoku Krku pokazuje izvanredan primjer odgovornog i ekološki osviještenog pristupa. Marina Punat nudi visoku razinu usluga, uključujući besplatno

pražnjenje crnih tankova plovila te ima visoke ekološke standarde, uključujući efikasno upravljanje otpadom, recikliranje i korištenje obnovljivih izvora energije.

U svakom slučaju, ekološki osviješteni pristup u marinama i na plovilima ključan je za očuvanje mora i okoliša te za buduću održivost plovidbe.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Dulčić, A.: *Nautički turizam: i upravljanje lukama nautičkog turizma*, Ekokon, Split, 2002.
2. Gračan, D., Alkier Radnić, R., Uran, M., *Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji*, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, 2011.
3. Luković, T., Šamanović, J.: *Menadžment i ekonomika nautičkog turizma*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
4. Muller, H.: *Turizam i ekologija*, Mashmedia d.o.o., Zagreb, 2004.

ČLANCI U ČASOPISIMA:

5. Luković, T.: *Nautički turizam – definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 2007., p.24.
6. Dominis,Ž.: *Primjena pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila u poreznom nadzoru*, Naše more, Vol.58, 2011., p.704.
7. Gočin, M.: *Izuzeća za vozače i vozila – posebice u odnosu na prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti od 50 kilometara*, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 6. No.1,2018.
8. Žlic,D.: *Razvoj turizma na otoku Krku*, Krčki kalendar, Glosa, Rijeka, 1993.,p.127.
9. Pijaca. M.: *Pravni odnos između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz Hrvatske i komparativne poslovne prakse*, Poredbeno pomorsko pravo, Vol.57 No. 172. 2018.: <https://hrcak.srce.hr/file/288065>
10. Luković, T.: *Nautički turizam – Definicije i dileme*, Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 54, 2007.,No.1-2, p. 22-31.
11. Institut za turizam, *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*, TOMAS NAUTIKA Jahting2020, Zagreb
12. Institut za turizam, *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*, TOMAS Nautika 2022: Zagreb
13. Žabica, T.: *Hrvatski jadranski prostor kao prirodno-geografska turistička agencija*, Ekonomska misao i praksa, Vol. 2. No. 2.1993.:<https://hrcak.srce.hr/file/323980>

INTERNETSKI IZVORI:

14. Uputa za postupanje charter kompanijama koje namjeravaju obavljati charter djelatnost stranim jahtama i brodicama:

https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/UPUTA%20Charter%20sa%20stranim%20plovi%20lima%206-2014%2010-6_1.pdf (07.09.2023.)

15. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.:

<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf> (07.09.2023.)

16. Strategija razvoja održivog turizma do 2030 godine: <https://mint.gov.hr/strategija-razvoja-odrzivog-turizma-do-2030-godine/11411> (07.09.2023.)

17. Sigurnost plovidbe: <https://mmpi.gov.hr/more-86/sigurnost-plovidbe-104/104> (07.09.2023.)

18. Šafarek, G: Jadransko more: <https://prirodahrvatske.com/jadran/> (19.09.2023.)

19. Vjetrovi u Hrvatskoj: https://hr.wikipedia.org/wiki/Vjetrovi_u_Hrvatskoj (10.09.2022.)

20. Osobine Jadranskog mora: <http://lipovscak.com/meteo/more.html> (19.09.2023.)

21. Obuka skipera <https://diversoimpex.hr/obuka-skipera/> (07.09.2023.)

22. Ruža vjetrova: https://hr.wikipedia.org/wiki/Ru%C5%BEE_vjetrova (07.09.2023.)

23. Učinci pandemije bolsti COVID 19 na društveno-ekonomske pokazatelje:

<https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/turizam-agencije.html> (07.09.2023.)

24. Priopćenje prvog slučaja: <https://www.hzjz.hr/priopcenja-mediji/covid-19-priopcenje-prvog-slucaja/> (19.09.2023.)

25. Pandemija COVID – 19: https://hr.wikipedia.org/wiki/Pandemija_COVID-19 (19.09.2023.)

26. Povijest ACI marine: <https://corporate.aci-marinas.com/povijest/> (19.09.2023.)

27. Zemljopis Hrvatske: https://hr.wikipedia.org/wiki/Zemljopis_Hrvatske (19.09.2023.)

28. Blogeri novinari i youtuberi promoviraju nautiku Croatia full of islands to discover: <https://mint.gov.hr/vijesti/blogeri-novinari-i-youtuberi-promoviraju-nautiku-croatia-full-of-islands-to-discover/19428> (19.09.2023.)
29. Program konvergencije Republike Hrvatske za 2020. i 2021. godinu: <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/2016/Sjednice/2020/Travanj/227%20sjednica%20VRH/Novi%20direktorij/227%20-%201.pdf> (19.09.2023.)
30. Upute za charter kompanije za korištenje sustava eVisitor: https://www.evisitor.hr/info/hr-HR/documents/Upute_za_charter_kompanije_za_koristenje_sustava_eVisitor-10.08.2017.pdf (19.09.2023.)
31. Skiper/skiperica: <https://e-usmjeravanje.hzz.hr/skiper> (19.09.2023.)
32. Popis priznatih ovlaštenja temeljem članka 4: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/TABLICA%20MoU-HR%207-10_15.pdf (19.09.2023.)
33. Uredba (EU) 2016/679: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0765> (19.09.2023.)
34. Certifikat o sukladnosti CE: <https://www.belgelendirme.com/hr/belgelendirme/urun-belgelendirme/ce-isareti-avrupa-uygunluk-belgesi> (19.09.2023.)
35. Ćosić, K: Crni tankovi: Zakonska regulativa vs. praksa: <https://www.xn--artergya.hr/trendovi/crni-tankovi> (20.09.2023.)
36. Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe i stavljanju izvan snage Direktive: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0087&from=RO> (19.09.2023.)
37. Crni tankovi: <https://gorgonija.com/2020/11/23/crni-tankovi/> (19.09.2023.)
38. Marina Puntat: <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/7> (20.09.2023.)
39. Najam katamarana u Hrvatskoj: <https://www.yachtholiday.com/hr/katalog-jahti/katamaran> (20.09.2023.)

OSTALI IZVORI:

40. Zakon o turističkoj djelatnosti (NN 8/1996)
41. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu (NN 42/2017)
42. Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17, 25/19, 98/19, 42/20, 70/21)
43. Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata (NN 120/2019)
44. Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (NN 2/2023)
45. Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15,17/19)

POPIS SLIKA

Slika 1.....	16
Slika 2.....	40

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1.....	12
Grafikon 2.....	22
Grafikon 3.....	23
Grafikon 4.....	27

POPIS TABLICA

Tablica 1.....	29
Tablica 2.....	30