

# UTJECAJ RAZVOJA POVEĆANJA PLOVILA U NAUTIČKOM TURIZMU NA TRAGANJE I SPAŠAVANJE NA MORU

---

Radina, Željana

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

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

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:506092>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-02-26**

*Repository / Repozitorij:*

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU**  
**EKONOMSKI FAKULTET**

**Završni rad**

**UTJECAJ RAZVOJA POVEĆANJA PLOVILA U  
NAUTIČKOM TURIZMU NA TRAGANJE I  
SPAŠAVANJE NA MORU**

**Mentor:** izv.prof.dr.sc.Favro Srećko

**Student:** Željana Radina

**Split, rujan 2019.**

# SADRŽAJ

1. UVOD .....	1
1.1. Definiranje problema i istraživanja .....	1
1.2. Ciljevi rada .....	1
1.3. Metode istraživanja .....	2
2. TURIZAM .....	3
2.1. Osnovni pojmovi i definicija turizma.....	3
2.2. Uloga turizma u gospodarstvu države .....	5
2.3. Selektivni turizam .....	6
2.3.1. Obilježja selektivnog turizma.....	7
2.3.2. Kriterij razvrstavanja selektivnog turizma .....	9
3. NAUTIČKI TURIZAM .....	11
3.1. Definiranje nautičkog turizma.....	11
3.2. Razvoj nautičkog turizma.....	12
3.3. Uvjeti za razvoj nautičkog turizma .....	13
3.4. Zakon o nautičkom turizmu .....	16
3.5. Vrste i obilježja nautičkog turizma .....	17
3.5.1. Charter – usluge i porast broja.....	18
4. SIGURNOST NA MORU .....	20
4.1. Pomorsko prometovanje.....	20
4.2. Sigurnost plovidbe na moru .....	22
4.3. Kontrola plovidbe.....	23
4.4. Spašavanje i traganje na moru.....	25
4.5. Spašavanje i traganje na području Splita.....	28
4.5.1. Statistički pregled za 2014. Godinu.....	29
4.5.2. Statistički pregled za 2015. Godinu.....	31

4.5.3.	Statistički pregled za 2016. Godinu.....	34
4.5.4.	Statistički pregled za 2017. Godinu.....	36
4.5.5.	Statistički pregled za 2018. Godinu.....	39
5.	ZAKLJUČAK .....	437
	LITERATURA.....	448

# 1. UVOD

## 1.1. Definiranje problema i istraživanja

Predmet istraživanja ovog rada je nautički turizam, odnosno utjecaj povećanja plovila nautičkog turizma na traganje i spašavanje na moru. Nadalje u radu će se koristiti literaturni izvori kao i statistički podaci dobiveni od Lučke kapetanije Split. Istražit će se nekoliko važnih čimbenika i pojmova kao što su turizam općenito i njegove sastavnice, također definirat će se nautički i problematika unesrećenih ljudi i plovila na području Splita. Nautički turizam posljednjih godina ima sve veću ulogu u ukupnom postotku hrvatskog turizma, iz godine u godinu niže sve veće rezultate kada se govori o ljetnoj sezoni u Republici Hrvatskoj. Povećanjem broja plovila kao posljedice porasta nautičkog turizma dolazi do veće koncentracije nesreća na moru o čemu će se pisati u ovom radu.

## 1.2. Ciljevi rada

Cilj ovoga rada je istražiti i definirati nautički turizam kroz problematiku spašavanja i traganja na moru, ponajprije unesrećenih ljudi. Nadalje cilj je pojmovno definirati nautički turizam, sigurnost plovidbe te druge čimbenike važne za ovu temu.

Nautički turizam u Republici Hrvatskoj je u porastu te je sve važniji čimbenik u turizmu. Cilj je također definirati nautički turizam kao selektivni oblik turizma. Nautički turizam je dio selektivnog turizma koji zadnjih godina sve više dobiva na važnosti. Danas u svijetu i na tržištu rada je teško opstati s velikom konkurencijom, pa se zato poduzetnici i ljudi okreću specijaliziranim vrstama turizma. Kako bi privukli veliki broj turista u svoj destinaciju ljudi su počeli kreirati nove vidove turizma, koji se u literaturi nazivaju selektivni.

### **1.3. Metode istraživanja**

Kako bi smo dali što bolji uvid u problematiku ovog rada, koristit će se razne metode pomoću kojih će se dokazivati određene stvari. U ovom radu koristit će se sljedeće metode:

- metoda analize,
- metoda sinteze,
- metoda kompilacije,
- metoda komparacije,
- metoda deskripcije,
- metoda dokumentacije.

## 2. TURIZAM

U ovom poglavlju definirat će se osnovni pojmovi vezani za turizam, kao i on sam. Pojmovno i teoretski će se pristupiti teoremu turizam te definirati njegove sastavnice koje ga čine. Turizam je danas vrlo važan izvor sredstava za određene zemlje, pa tako i za Hrvatsku.

### 2.1. Osnovni pojmovi i definicija turizma

Turizam se kroz povijest počeo razvijati vrlo sporo, odnosno tek je sredinom 20. Stoljeća on dobio današnje obrise. Turizam je sam po sebi danas postao jedna od najunosnijih gospodarskih grana, što se može vidjeti i u Republici Hrvatskoj gdje iznosi skoro petinu hrvatskog gospodarstva.

Turizam je skup odnosa i pojava koje proizilaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako sa takvim boravkom nije povezana nikakva njihova privredna djelatnost.<sup>1</sup>

Turizam se također laički može nazvati kao procesom gdje ljudi odlaze na putovanje iz zabava, odmora ili upoznavanja drugih kultura. Znači može se konstatirati da je turizam potraga za psihičkim i fizičkim odmorom kod ljudi.

U turistička putovanja mogu se ubrojati i ona koja su motivirana željom da se udovolje kulturne potrebe u smislu psihičke rekreacije. Znači, pri odredbi pojma turista treba imati u vidu sljedeća dva uvjeta:<sup>2</sup>

- putovanje koje omogućava privremeni boravak u mjestima van mjesta stalnog boravka,
- da je ta promjena mjesta boravka uvjetovana željom za odmorom i zabavom u fizičkom i psihičkom smislu.

Turizam je tijekom svog razvoja doživljavao razne promjene, što je dovelo do njegovog mijenjanja, pa se iz takvog okruženja počeo razvijati selektivni turizam. Selektivni turizam je

---

<sup>1</sup>Marković, S., Osnove turizma“, Školska knjiga, Zagreb, 1970., str. 17.

<sup>2</sup>Čavlek N., Bartoluci M., Prebežac D., Kesar O., (2010.) - Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, str. 55.

vrsta turizma gdje je odlazak u turističku destinaciju određen nečim posebnim, odnosno može se kazati da je to specijalizirani turizam za određenu vrstu zabave ili odmora.

Turist, kao potrošač turističkih usluga, može se teorijski definirati kao privremeni posjetitelj koji se nalazi u mjestu izvan svoga mjesta stalnog boravka najmanje 24 sata, s tim što je promjena mjesta njegovog boravka motivirana ovim razlozima:<sup>3</sup>

- željom za fizičkim i psihičkim odmorom,
- željom za opuštanjem i zabavom,
- željom za stjecanjem znanja putem upoznavanja kulturnog i povijesnog naslijeđa određenih zemalja ili mjesta (ovdje nisu uključeni studenti i učenici u stranim zemljama ili mjestima, kao ni osobe na specijalizaciji u inozemstvu) i upoznavanjem prirodnih ljepota,
- zdravstvenim razlozima (preventivna zdravstvena zaštita) koji su uvjetovani korištenjem klimatskih lječilišta ili odmarališta.

Turizam je danas određen svjetskim načinom života među globaliziranim sredinama i modernim trendovima življenja, suvremenih iziskivanja u poslovanju te mjerom odmora u vidu turizma i turističkih putovanja diljem svijeta.

---

<sup>3</sup> Čavlek N. , Bartoluci M. , Prebežac D. , Kesar O. , ( 2010. ) - Turizam , Ekonomske osnove i organizacijski sustav, str. 56.



## 2.2. Uloga turizma u gospodarstvu države

Turizam se posljednjih dvadesetak godina specijalizirao u pravu gospodarsku djelatnost u kojoj ljudi pronalaze sebe i svoj posao, kroz koji će zaraditi svoju plaću. Posebno je došlo do izražaja stvaranje selektivnih vrsta turizma, što je čest primjer na našoj obali.

Turizam se sastoji od većeg broja privrednih i neprivrednih djelatnosti, koje sve zajedno sudjeluju u podmirivanju potreba domaćih i stranih turista. Prema tome, u analizi karaktera rada ove djelatnosti, sa stajališta njezine proizvodnosti, može se u osnovi početi od analize karaktera rada, najvažnijih privrednih djelatnosti, koje direktno sudjeluju u podmirbi potreba turista (ugostiteljstvo, promet, trgovina, turističke organizacije - putničke i turističke agencije i sl. razne vrste komunalnih djelatnosti i obrti te poduzeća).<sup>4</sup>

Za odvijanje turizma zadužene su organizacije. Turističke zajednice mjesta, gradova i županija konstantno rade na razvoju plana i programa određenog mjesta što ima pozitivan učinak za to određeno mjesto, također kao sudionike u toj djelatnosti možemo još nadodati i turističke agencije koje svojim radom kreiraju ponudu i aranžmane za određene destinacije.

Značaj turizma za ekonomiju se ogledava kroz potrošnju novca u određenoj destinaciji. Turisti koji dolaze na odmor sa sobom nose novac zarađen u svojoj sredini te ga troše u turističkoj destinaciji. Na taj način dolazi do stvaranja ekonomskih učinaka na samo gospodarstvo određene sredine.

Turizam ima izravne i neizravne učinke na turističke destinacije, odnosno na gospodarstvo i ekonomiju. Republika Hrvatska ima velike i značajne prihode od turističke djelatnosti što se može vidjeti kroz BDP. Turizam kao grana ima važnu ekonomsku ulogu za svako mjesto, a ponajprije male sredine.

Od direktnih utjecaja koje turizam vrši na privredu, najvažniji su:<sup>5</sup>

- utjecaj na društveni proizvod i nacionalni dohodak;
- utjecaj na razvoj privrednih djelatnosti koje sačinjavaju turističku privredu;
- utjecaj na platnu bilancu zemlje;
- utjecaj na zaposlenost stanovništva i razinu životnog standarda;

---

<sup>4</sup>Petrić L., ( 2011. ) - Upravljanje turističkom destinacijom, str. 34.

<sup>5</sup>Petrić L., ( 2011. ) - Upravljanje turističkom destinacijom, str. 34.

- utjecaj na investicijsku aktivnost i strukturu investicija;
- utjecaj na brži razvoj nedovoljno razvijenih zemalja.

Osim što ima izravni utjecaj na ekonomiju, turizam ima i neizravni utjecaj što se može izraziti kroz druge načine zarade profita. Samom turističkom djelatnosti dolazi do generiranja drugih oblika poslova i stvaranja poslovne klime.

Za razvoj turizma je jako važno osigurati kvalitetu određene turističke usluge ili proizvoda, kako bi strani ili domaći turisti bili zadovoljni. Jedan od najprimarnijih ciljeva turizma jest prepoznati želje i potrebe gostiju te ih u potpunosti zadovoljiti. Za uzvrat doći će do ekonomskih učinaka na gospodarstvo. Kvalitetna usluga će privući veći broj turista što će također imati pozitivne financijske učinke.<sup>6</sup>

Definiranjem turizma kao djelatnosti došlo je do stvaranja novih vidova u gospodarstvu, danas postoje mnoge obitelji koje se bave samo turističkom djelatnosti od koje cijela obitelj ima koristi u krajnjoj liniji. Na takav način dobivaju se nova radna mjesta, pogotovo u mjestima gdje je to nužno kao što su otoci i periferna mjesta u našem zaleđu.

### **2.3. Selektivni turizam**

Selektivni turizam, kao pojam, javlja se u stručnoj hrvatskoj literaturi početkom devedesetih godina od strane nekolicine hrvatskih turističkih znanstvenika. Tom pojmu prethodili su neki slični pojmovi, a osnovni cilj je bio razvrstavanje turističkih vrsta kao suprotnost masovnom turizmu.<sup>7</sup>

Kao pojam, selektivni se turizam ustalio početkom devedesetih godina, do sredine dvije tisućite godine, da bi se zadnjih godina rijetko upotrebljavao. Njegova prisutnost u tom razdoblju očitovale se ne samo u znanstvenoj literaturi, nego i u specijalističkom kolegiju selektivnog turizma na nekim sveučilištima. Ipak, bilo je to razdoblje vrlo žustrih rasprava i sukobljavanja uvažениh turističkih znanstvenika oko ispravnosti njegove upotrebe. Stoga, kao prilog razjašnjenju pojma selektivnog turizma kao predmet ovog rada postavljena je analiza i

<sup>6</sup>Petrić L., ( 2011. ) - Upravljanje turističkom destinacijom, str. 34.

<sup>7</sup> Jadrešić, V. „Selektivni turizam kao pouzdano sredstvo za revitalizaciju prostorno-ekološke i kulturne baštine Hrvatske“, Turizam: međunarodni znanstveno-stručni časopis, br.2, 1991.

rasprava kako bi se odgovorilo na pitanje da li je to bio trenutni hir ili potreba za dubljim znanstvenim istraživanjem turizma. Selektivni turizam, predstavlja svojevrsni odgovor na probleme u suvremenom turizmu uzrokovan masovnim „hard“ turizmom i njegovom infrastrukturom. Suvremeni teoretičari turizma nalaze odgovor upravo u razvoju alternativnih (selektivnih) oblika „soft“ turizma, odnosno putovanja koja nisu masovna, shematska i bezlična.<sup>8</sup>

U stručnoj literaturi često je zastupljeno i mišljenje kako je selektivni turizam generički pojam deriviran iz klasičnog masovnog turizma, odnosno njegovih pojedinih dijelova i oblika kao što su kamping, nudizam ili pak izletništvo.

Alternativni (selektivni) turizam može se razumijevati kao generički pojam kojim se obuhvaćaju svi oblici turizma što se u novije vrijeme sve više razvijaju te sve jasnije pokazuju pobilježja po kojima se razlikuju od masovnog turizma.

U tom smislu selektivni turizam se definira kao organizaciju različitih oblika turizma usklađenih sa s prirodnim i društvenim vrijednostima lokalne zajednice koji omogućavaju gostima i gostoprimateljima uživanje u pozitivnim i vrijednim interakcijama uzajamnog iskustva.<sup>9</sup>

### **2.3.1. Obilježja selektivnog turizma**

Selektivne turističke vrste javljaju se kao dio sustavnog makro strateškog razvojnog zaokreta u turizmu. Kao protuteza pojmu masovni turizam javio se i selektivni turizam kao pojam, za kojega je već rečeno da je leksički nespretan, ali, u tom slučaju, isto je i s pojmom masovnog turizma. Radi se o dva suprotna turistička razvojna koncepta. Ako je masovni turizam koncept razvoja turizma u kojemu turist kao pojedinac nije prepoznat, u tzv. selektivnom turizmu on to jest, pa i više od toga.<sup>10</sup>

Najvažnija karakteristika selektivnog turizma je postavljanje turista u fokus istraživanja i oblikovanja ponude i turističkih proizvoda. U takvo profiliranom turizmu, turist postaje osnovni subjekt prepoznat po imenu i prezimenu. Selektivni turizam, ako se shvati kao

---

<sup>8</sup>Geić S., Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Stručni studij Split, Split, 2011., str. 222.

<sup>9</sup>Pančić Kombol, T., Zdravstveni turizam - strateško restrukturiranje i perspektive, 2000., str. 80.

<sup>10</sup>Geić, S., Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, 2011., str. 223.

suprotnost masovnom turizmu, može se zamijeniti selektivnim turističkim vrstama, što je s jezikoslovnog aspekta ispravnije. Važno obilježje selektivnih turističkih vrsta je disperzija, odnosno diversifikacija ponude i turističkih proizvoda. Veliki broj proizvoda turističke ponude prilagođen je manjim skupinama turista tj. potrošača. Njihov životni vijek je relativno kratak i ta karakteristika je ciljno postavljena.

U tom procesu realizira se:<sup>11</sup>

- zadovoljenje potreba turista,
- poticanje razvoja novih potreba i
- rađanje novih proizvoda.

Strateški razvoj proizvoda u ponudi selektivnih turističkih vrsta, odvija se veoma dinamički i primjer je korištenja strategije diversifikacije kao dominantne razvojne strategije. Turistički proizvodi relativno su kratkog vijeka, a strateška orijentacija menadžmenta turističkih proizvoda fokusira se na oblikovanju novih proizvoda, a ne regeneraciji i oživljavanju starih. U toj strategiji razvoja ponude i strateškom menadžmentu proizvoda, očituje se dominacija marketinške koncepcije razvoja. Nekad, relativno neelastično tržište ponude, postaje sve elastičnije koje s tržištem potražnje ostvaruje nove partnerske oblike temeljene na zadovoljenju potražnje svakog turista pojedinačno.<sup>12</sup>

Selektivne turističke vrste potiču regionalni koncept razvoja turizma, koji zamjenjuje prethodni koncept planskog makro upravljanja. U tom konceptu ponuda subjekata neke selektivne turističke vrste, svoje turističke proizvode razvija koristeći komparativne prednosti resursa receptivne destinacije. Sustav upravljanja na nižim razinama oblikuje se i jača oblikujući kompetentne subjekte procesa strateškog menadžmenta destinacije, lokalne i regionalne.

Vrlo važna karakteristika selektivnih turističkih vrsta očituje se u poticanju gospodarskog razvoja destinacije, posebice malog gospodarstva. Ova karakteristika traži više pažnje od strane državne administracije Hrvatske i svih zemalja u tranziciji obzirom da se veći dio nacionalne ekonomije temelji na malom i srednjem poduzetništvu.

---

<sup>11</sup>Geić, S., Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, 2011., str. 224.

<sup>12</sup>Geić, S., Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, 2011., str. 224.

### 2.3.2. Kriterij razvrstavanja selektivnog turizma

Selektivni turizam je posljednjih godina napredovao te se razvija u sve više smjerova, gdje se i oko kojih se stvaraju nove specifične turističke destinacije. Kako bismo definirali i odredili kriterije razvrstavanja mora ih se definirati i navesti.

U uvjetima tržišne orijentacije razvoja turizma i turističkih vrsta, statistika je važan činitelj i dopunski kriterij, ali ne i cjelovit. Da bi se obuhvatila cjelina problematike razvrstavanja, potrebno je definirati četiri osnovna kriterija razvrstavanja selektivnih turističkih vrsta, a to su:<sup>13</sup>

- dodatna potražnja inicira dodatnu ponudu,
- kao selektivna turistička vrsta je tržišno globalno prepoznatljiva,
- u strukturi troška turista je troškovno dominantna i
- dovoljno masovna da bi bila statistici važna.

Poznato je da u turizmu, u pravilu, potražnja pokreće ponudu. Za pojavu nove selektivne vrste, potrebna je pojava neke dodatne potražnje, koju treba razlikovati od već postojeće, što znači da je po obliku i motivu nova. Takva nova ili uvjetno nova potražnja, još je uvijek nepoznata ili uvjetno nepoznata tržištu potražnje, i ona inicira razvoj dodatne ponude, koja oblikuje nove turističke proizvode na turističkom tržištu. Tu je bitno da se radi o sub-turističkom fenomenu ili vrsti s novim pojavnim karakteristikama.

Uvjet tržišne globalne prepoznatljivosti, kao drugog kriterija selektivnosti, odnosi se na transparentno objavljivanje i pojavljivanje na tržištu, u smislu zadovoljenja nekog novog ljudskog motiva i potrebe. Oblikovana potreba tržišno se prikazuje sa svim svojim karakteristikama koristeći informacijske medije, poput: Interneta, televizije, oglašavanja putem agencija i sl. Na oglasnim stranicama, takva pojava ima svoj specifičan oblik kojim zadovoljava određeni tržišni segment.<sup>14</sup>

Treći kriterij, dominantnost u strukturi troškova, odnosi se na osobnu, dnevnu, turističku potrošnju, koja treba potvrditi selektivnost. Struktura takve potrošnje, potaknuta različitim motivima potrošnje tijekom boravka turista u nekoj destinaciji, treba biti na strani selektivne

---

<sup>13</sup>Geić, S., Menažđment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, 2011., str. 225.

<sup>14</sup>Luković, T., Selektivni turizam, znanstveni rad, Sveučilište u Dubrovniku, str.5.

vrste koju želimo selektirati. Taj kriterij sukladan je statističkom definiranju turizma posredstvom definiranja turista, kao subjekta turizma. Na sličan način ovaj kriterij analizira strukturu potrošnje turista i selektira turistu kao subjekta selektivne turističke vrste, definirajući na taj način selektivnu vrstu.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup>Luković, T., *Selektivni turizam*, znanstveni rad, Sveučilište u Dubrovniku, str.5.

### 3. NAUTIČKI TURIZAM

U ovom poglavlju definirat će se važnost i značaj turizma općenito, ali i nautičkog turizma kao selektivnog oblika turizma. Nadalje u radu će se definirati nautički turizam kao selektivni oblik turizma.

#### 3.1. Definiranje nautičkog turizma

Prirodni ili atraktivni uvjeti čine osnovnu i polaznu pretpostavku postojanja i razvoja maritimnog i nautičkog turizma određene regije i zemlje.

Pod prirodnim uvjetima podrazumijevamo sve ono što nam je priroda sama dala za razvoj nautičkog turizma, uključujući obale, vodeni prostor, konfiguraciju zemljišta, zemljopisni položaj, ljepote pejzaža, podneblja, temperaturu zraka, meteorološke prilike, vidljivost na moru, rijekama i jezerima, prozirnost i boju mora, kao i niz drugih prirodom danih činioca na moru, rijekama i jezerima.

Drugim riječima, to su skup atraktivnih činioca u koje ulaze:<sup>16</sup>

1. hidrografski elementi, flora, fauna, prirodne odlike mora
2. klimatske prilike (podneblje)
3. reljef-zemljopisne karakteristike područja.

Ovdje govorimo o prirodnim uvjetima koji se odnose na:<sup>17</sup>

- more,
- kopno,
- zrak.

Prirodne odlike mora su prvi takav uvjet. Tu posebno ističemo: valove, morske struje, dubinu akvatorija, prostranost akvatorija, morsko dno, plima i oseka, temperatura mora, boja mora, prozirnost mora, pogodnost plovidbe.

---

<sup>16</sup>Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 29.

<sup>17</sup>Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 29.

Prirodne uvjete, pogodnost kopna i obale naročito promatramo sa stanovišta:<sup>18</sup>

- obale, razvedenosti, otoka, uvala, plaža, rijeka, jezera, prirodnih znamenitosti, povijesnih, kulturnih i drugih elemenata.

Prirodne pojave i odlike zraka zovemo jednim imenom meteorološke prilike( vjetrovi, vidljivost, vlažnost, temperatura, oblačnost).

More postaje značajan klimatski činitelj, jer sunce zagrijava morsku površinu, topla morska voda je teža, te strujanjima more utječe na stvaranje toplije klime, koja se naziva Marinskom klimom.

### **3.2. Razvoj nautičkog turizma**

Već u 16. stoljeću nizozemskim kanalima održavale su se regatne plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta, a u suvremenoj ponudi, nautički turizam počeo se razvijati u 19. stoljeću. Izgradnja specijaliziranih luka za prijevoz brodica i jahti, kao i boravak posada nautičara počela je u 20. Stoljeću.<sup>19</sup>

Nautički turizam se u svijetu od tada razvijao vrlo brzo, dok je ubrzani razvoj u Hrvatskoj počeo gotovo jedno stoljeće kasnije. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj tekao je vrlo sporo sve do početka 80-ih godina 20. st. kada se osniva većina današnjih marina i udruga nautičara što povećava njegovu popularnost. Značajniji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj može se pratiti u zadnjih 15 godina, ali njegov se intenzivniji razvoj tek očekuje.

Razvoj nautičkog turizma na Jadranu dijeli u tri faze:<sup>20</sup>

1. Prva faza obuhvaća razdoblje do 1984. godine. U toj fazi su na malom broju lokacija postojale pojedinačne razvojne inicijative no nije postojala mogućnost stvaranja odgovarajućeg sustava nautičko turističke ponude.
2. Druga faza počinje nakon 1984. godine i označava početak planskog razvoja i formiranja sustava nautičke turističke ponude na obalnom prostoru Hrvatske. Tome je

---

<sup>18</sup>Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 29.

<sup>19</sup>Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split., str.44.

<sup>20</sup>Dulčić, A.:Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma", Ekokon, 2002., str. 65.



ponajviše doprinijela izgradnja lanaca ACI marina (Adriatic Croatia International Club) i ostalih turističkih luka te stvaranje prvog modernog, organizacijski i funkcionalno povezanog nautičko turističkog poduzeća na hrvatskoj obali. Najveći broj današnjih marina i udruga nautičara razvio se upravo u drugoj fazi 80-ih godina prošlog stoljeća. Hrvatska je do 90-ih godina imala ukupno 39 marina s više od 10 000 vezova.

3. Treća faza počinje privatizacijom marina nakon 1993. godine, kada se javljaju razvojni interesi novih vlasnika. Razvija se organizirani sustav marina kako bi se efikasno pružale brojne usluge nautičkim turistima duž cijele hrvatske obale. Obzirom da nautički turizam karakterizira stalno kretanje, nije dovoljna savršena opremljenost jedne marine, već je potreban dugi obalni sustav koji će zadovoljiti nautičku turističku potražnju. Nakon Domovinskog rata se obnovio i iznimno razvio yacht čarter koji je danas kapitalno jači od luka nautičkog turizma.

### **3.3. Uvjeti za razvoj nautičkog turizma**

Postojeća materijalna osnova (baza), resursi i tekuća materijalna (investicijska) izgradnja, drugi je, uz postojeće prirodne uvjete, važan činilac u razvoju i unapređenju nautičkog turizma.

Pod materijalnom izgradnjom u nautičkom turizmu podrazumijeva se izgradnja novih objekata-kapaciteta, proširenje i dogradnja postojećih kapaciteta, zatim adaptacija, modernizacija postojećih kapaciteta, nabava opreme i inventara za postojeće kapacitete tj. investicije, sve zbog:<sup>21</sup>

- izgradnje novih kapaciteta,
- rekonstrukcija,
- proširenja,
- modernizacije.

Jedan od osnovnih zadataka materijalne izgradnje je podizanje odgovarajućih turističkih luka i izgradnja turističke male flote.

---

<sup>21</sup>Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 29.

Materijalna osnova-resursi ili receptivni kapaciteti u nautičkom turizmu obuhvaćaju:<sup>22</sup>

- turističke luke različitog tipa, namjene i veličine,
- nautičko-turističku flotu,
- nautičko-turistička sela,
- sidrišta,
- vezove uz obalu,
- zimovališta, skladišta i radionice za plovnu flotu,
- brodogradilišta,
- parkirališta,
- trgovinsko-opskrbe i turističko-ugostiteljske objekte,
- razne proizvodne i proizvodno-uslužne kapacitete ,
- objekte za dokolicu,
- prometne kapacitete na kopnu i obali, a u vezi s nautičkim turizmom,
- stanice za opskrbu,
- uređaje i opremu,
- osnovna i tzv. viša infrastruktura.

Nautički turizam je jedan od najekspanzivnijih oblika turizma, međutim, njegov promet se ne iskazuje posebno u međunarodnim statistikama, pa je teško pratiti egzaktni razvoj. Podaci se dobivaju iz specijaliziranih časopisa koji prate sajmove plovila i opreme, te raznih jedriličarskih natjecanja, nacionalnih statističkih praćenja kretanja, registracije i proizvodnje plovila, te poslovanja postojećih, i izgradnje novih nautičkih luka.

Razvijenost nautičkog turizma se mjeri odnosom broja stanovnika po jednom plovilu. Godišnja stopa rasta broja plovila nautičkog turizma iznosi oko 10%.

U odnosu na veličinu plovila, kupovnu cijenu, i troškove održavanja, kod analize turističke potražnje razlikuju se slijedeće kategorije plovila:

- mala – do 5 metara - "mali" brodovi – plovila koja se koriste za kraći boravak na vodi u lokalnim okvirima. Troškovi održavanja su mali, i zahtijevaju jednostavnu infrastrukturu.
- plovila od 5 - 15 metara - "veliki" brodovi – predstavljaju interes luka nautičkog

---

<sup>22</sup>Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 31.

turizma. Mogu biti na jedra i/ili motor.

- plovila preko 15 metara – tzv. mega jahte obuhvaćaju luksuzne brodove na jedra ili motor, koje imaju najmanje jednog stalnog kapetana.(navedene mjere u zadnjih par godina imaju tendenciju povećanja.)

**Slika 1. Prikaz karte s marinama u Jadranskom moru**



Izvor: <http://tehnika.lzmk.hr/nauticki-turizam/>

**Tablica 1. Prikaz broja plovila u nautičkim lukama za 2018.**

<b>BRJ PLOVILA NA STALNOM VEZU U LUKAMA NAUČIKOG TURIZMA, STANJE 31. PROSINCA 2018.</b> <i>NUMBER OF PERMANENTLY MOORED VESSELS IN NAUTICAL PORTS, SITUATION AS ON 31 DECEMBER 2018</i>						
	Plovila na stalnom vezu <i>Vessels, permanently moored</i>				ukupno indeksi <i>Total indices</i> I. – XII. 2018. I. – XII. 2017.	
	ukupno <i>Total</i>	motorne jahte <i>Motor yachts</i>	jahte na jedra <i>Sailboats</i>	ostalo <i>Other</i>		
Ukupno	13 617	6 853	6 238	526	101,4	<i>Total</i>
Plovila za koja je upotrijebljen vez u moru	11 742	5 416	5 884	442	100,9	<i>Vessels that used sea moorings</i>
Prema zastavi plovila						<i>By flag</i>
Austrija	1 851	1 063	765	23	96,6	<i>Austria</i>
Belgija	68	39	28	1	82,9	<i>Belgium</i>
Češka	172	93	74	5	117,8	<i>Czech Republic</i>
Finska	12	2	10	-	109,1	<i>Finland</i>
Francuska	164	14	126	24	118,8	<i>France</i>
Grčka	1	-	1	-	50,0	<i>Greece</i>
Hrvatska	5 172	1 934	2 928	310	104,6	<i>Croatia</i>
Italija	496	326	161	9	91,0	<i>Italy</i>
Izrael	1	-	1	-	100,0	<i>Israel</i>
Mađarska	130	79	51	-	116,1	<i>Hungary</i>
Nizozemska	180	96	82	2	104,0	<i>Netherlands</i>
Norveška	28	5	23	-	112,0	<i>Norway</i>
Njemačka	1 781	910	846	25	95,9	<i>Germany</i>
Poljska	159	85	60	14	133,6	<i>Poland</i>
Rusija	4	1	3	-	66,7	<i>Russian Federation</i>
SAD	95	55	35	5	81,2	<i>USA</i>
Slovačka	206	144	57	5	134,6	<i>Slovakia</i>
Slovenija	599	259	338	2	103,6	<i>Slovenia</i>
Švedska	38	6	31	1	88,4	<i>Sweden</i>
Švicarska	73	26	46	1	94,8	<i>Switzerland</i>
Ujedinjena Kraljevina	261	108	148	5	85,9	<i>United Kingdom</i>
Ostale europske zemlje	149	105	41	3	97,4	<i>Other European countries</i>
Ostale izvaneuropske zemlje	102	66	29	7	74,5	<i>Other non-European countries</i>

Izvor: [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-04\\_01\\_2018.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-04_01_2018.htm)

### 3.4. Zakon o nautičkom turizmu

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama uređeno je da pomorsko dobro obuhvaća vodenu komponentu pomorskog dobra, podmorje kao dio pomorskog dobra i kopneni dio obale. Granice pomorskog dobra uređuju Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra (NN 29/05) i Uredba o postupku utvrđivanja granica pomorskog dobra (NN 8/04, 82/05).

Uz navedene zakonske odredbe u Republici Hrvatskoj propisano je i niz zakona, pravilnika, uredbi i naredbi koji određuju:

- koncesije za upotrebu pomorskog dobra i naknade,
- jahte i brodice,
- nautički turizam.

Tako Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07) definira nautički turizam kao plovidbu i boravak turista-nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i slično) kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

Uz sve navedene zakonske regulative još je mnogo otvorenih pravih pitanja koje se odnose na luke nautičkog turizma (pravni pojam luka nautičkog turizma, kategorizacija luke nautičkog turizma, imovinsko-pravna pitanja luka nautičkog turizma, koncesije u lukama nautičkog turizma, pravo gradnje u lukama nautičkog turizma).<sup>23</sup>

### **3.5. Vrste i obilježja nautičkog turizma**

Nautički turizam javlja se kroz više gospodarskih djelatnosti, dok ga se teoretski i pojmovno može podijeliti na:<sup>24</sup>

- luke nautičkog turizma, čije poslovanje obuhvaća poslove vezane za smještaj plovila i nautičara, kao i pružanje usluga istima,
- čarter/čartering (engl. charter), čije poslovanje obuhvaća iznajmljivanje plovila nautičarima,
- kruzing (engl. cruising), koji obuhvaća organizirano poslovanje kao kružno putovanje plovilom neke kompanije, ili nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom.

Djelatnost nautičkog turizma je složena i nedovoljno obrađena, dok se u literaturi charter i cruising rijetko spominju. Ove djelatnosti povezane su s lukama nautičkog turizma ili marinama, a kako se u budućnosti planira izmjena profila hrvatskih luka potrebno ih je posebno definirati i shvatiti kao složene.

---

<sup>23</sup>Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more, str. 71.

<sup>24</sup>Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split., str.44.

Pozitivna obilježja mogu se očitati kroz raznovrsniju i kvalitetniju turističku ponudu, ostvarenje dodatnih prihoda za lokalno stanovništvo, mogućnost zapošljavanja, porast standarda, povećanje djelatnosti iznajmljivanja plovnih prijevoznih sredstava, gradnju i popravak plovila, djelatnosti ugostiteljstva, prijevoznike djelatnosti i drugo.

Negativna obilježja nautičkog turizma očituju se u njegovoj sezonalnosti, uzurpaciji obale i mora, onečišćenju mora i okoliša, bakteriološkom kontaminacijom, devastacijom biološkog bogatstva mora, rijeka i jezera, onečišćenju mora naftom i njezinim derivatima, uništavanjem flore i faune, bavljenjem sportom i privrednim ribolovom nedopuštenim sredstvima u zabranjenim zonama i u nedopušteno vrijeme, ugrožavanje sigurnosti ljudi na moru i u moru, kao i na drugim vodenim površinama, podmorskim istraživanjima i neovlaštenim prisvajanjem biološkog i arheološkog blaga iz mora, rijeka i jezera, privatizacijom obale i drugih javnih dobara, devastiranjem krajolika i slično.<sup>25</sup>

Okoliš je važan čimbenik kod odlučivanja turista o odabiru destinacije, odnosno mjesta za odmor. Turisti najčešće primijete stanje okoline uspoređujući zatečeno stanje s drugim mjestima koja su posjetili. Potrebno je stoga, zbog zadovoljenja potreba turista (nautičara), voditi računa o stanju mora, urednosti i udobnosti plaža, uvala, luka i ostalih prirodnih sadržaja koji im se nude.

### **3.5.1. Charter – usluge i porast broja**

Nautički turistički charter je djelatnost iznajmljivanja plovila. Ponuda se odnosi na iznajmljivanje plovila sa ili bez skipera i iznajmljivanje grupe plovila koja kruži od luke do luke pod zapovjedništvom profesionalnog kapetana.

Autori su definirali su charter ili chartering kao poslovanje plovilima, odnosno brodovima, u smislu njihova iznajmljivanja nautičarima.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Gračan, D.; Alkier Radnić, R. (2004). „Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma“, Pomorski zbornik, br. 41 (1), str. 309-318.

<sup>26</sup> Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split., str.49.

Nudi se nekoliko tipova chartera:<sup>27</sup>

- dnevni – kao dopuna hotelskom smještaju,
- lokalni – plovila koja imaju svoju luku sa privezom na području njihova kružnog putovanja,
- tjedni – jedrilice ili motorni brodovi dužine 7 – 15 m – najzastupljeniji,
- međunarodni – uključuje luksuznija i novija plovila opremljena poput luksuznih hotela.

Kada je riječ o zemlji porijekla charter turista u Hrvatskoj, Njemačka i Austrija vode s dvije trećine i kontinuirano bilježe stope rasta, slijede ih Česi, Slovenci, Hrvati, Poljaci, Talijani, Englezi i drugi. Jedan od razloga što su nam Nijemci i Austrijanci najčešći gosti na plovilima je njihova kupovna moć, ali i geografski položaj. Najčešće prijevozno sredstvo turista nautičara je osobni automobil kojim za nekoliko sati mogu doći iz okolnih država na hrvatsku obalu.

U 2018. godini je u Hrvatskoj bilo 387 783 gostiju u charteru, 68 211 najмова charter plovila na kojima je ostvareno ukupno 2 472 334 noćenja. Godišnji broj gostiju u charteru, broj najмова kao i broj noćenja su kontinuirano u porastu, mada od 2012. godine bilježe toliko male stope rasta da bi se mogle tumačiti kao stagnacija.

Prema podacima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, broj plovila u charterima se u 2018. godini gotovo učtverostručio u odnosu na 2010. godinu. Ovaj jaz između povećanja broja turista nautičara i povećanja broja plovila u charterima dovodi charter kompanije u vrlo nepovoljnu situaciju obzirom da potražnja raste mnogo sporije od ponude. Mnogi charteri stoga pokušavaju stvoriti što kvalitetniju ponudu i pružiti što bolju uslugu no na posljeticu često zbog pritiska konkurencije moraju davati velike popuste na najam brodova kako ne bi ostali neiskorišteni u marinama. Iz svih fizičkih pokazatelja vidljiv je rast ponude i potražnje charter kompanija u Hrvatskoj, kao i njihova važna uloga u nautičkom turizmu. Nadalje, očekuje se konstantan rast ovakve vrste usluga što nažalost statistički povećava mogućnost za veći broj nesreća o čemu će se govoriti u daljnjem dijelu rada.

---

<sup>27</sup>Gračan, D.; Alkier Radnić, R. (2004). „Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma“, Pomorski zbornik, br. 41 (1), str. 309-318.

## 4. SIGURNOST NA MORU

U ovom poglavlju definirat će se problematika iz aspekta sigurnosti na moru, odnosno plovidbe. Nautički turizam je svakim danom u porastu kada je riječ o podacima dobivenim od turističke zajednice za Republiku Hrvatsku. Povećanjem takvog oblika selektivnog turizma povećava se i mogućnost događanja nesreća na moru. Na osnovu dobivenih podataka obradit će se problematika nesreća na moru te intervencija na osnovu podataka dobivenih od Lučke kapetanije Split.

### 4.1. Pomorsko prometovanje

Usluge pomorskog prijevoza pružaju se temeljem ugovora o prijevozu stvari morem, brodarskim ugovorom, potprijevoznim ugovorom ili pomorsko-vozaarskim ugovorom.<sup>28</sup>

Ugovorom o prijevozu stvari morem brodar se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu. Brodarskim ugovorom brodar se obvezuje da će prevesti stvari cijelim brodom ili određeneim brodskim prostorom. Potprijevozni ugovor je takav ugovor gdje naručitelj može raspolagati ugovorenim brodskim prostorom krcajući vlastitu robu ili robu trećih osoba. Pomorsko-vozaarskim ugovorom brodar se obvezuje da će prevesti pojedine stvari iz jedne luke u drugu, a naručitelj da će platiti vozarinu.

Osamdesete i devedesete godine 20.stoljeća bile su vrlo značajne za razvoj tržišta pomorskog prometa u EU. Naime, tijekom druge polovine osamdesetih i početka devedesetih godina, usvojen je niz mjera i uredbi koje predstavljaju temelje liberalizacije pružanja usluga pomorskog prometa. Zajednička europska politika na području pomorskog prometa stvorena je 1986. godine kad je Vijeće donijelo nekoliko relevantnih uredbi, među kojima je najznačajnija Uredba 4055/86 o načelu slobode pružanja usluga između država članica i između država članica i trećih zemalja.<sup>29</sup>

Značajan doprinos liberalizaciji tržišta pomorskog prometa dao je i Europski sud odlukama u predmetima *French Seamen*, *Common Transport Policy* i *Nouvelles Frontieres*. Njima je odlučeno da se Ugovor u cjelini primjenjuje i na promet, osim ako nekom od odredbi prometnog poglavlja Ugovora nije izričito isključena primjena određene opće odredbe. Upravo to je bio slučaj s odredbom o slobodi pružanja usluga (čl. 5 UFEU) koja je isključila primjenu općih odredbi o uslugama UFEU na tržište prijevoznih usluga, a time i na tržište

<sup>28</sup>Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konferencije, Književni krug, Split, 1995., str. 78.

<sup>29</sup>Pecotić Kaufman, J., Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007., str. 791.



pomorskog prijevoza, zahtijevajući da se liberalizacija prijevoza provede isključivo temeljem prometnog poglavlja UFEU.

Vijeće je sukladno tome donijelo 3 uredbe o primjeni načela slobodnog pružanja usluga u pomorskom sektoru EU. Te su uredbe sljedeće:<sup>30</sup>

- Uredba 4055/86 kojom se regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza između država članica EU i trećih država
- Uredba 4058/86 o koordiniranoj akciji EU radi zaštite slobodnog pristupa teretima u oceanskim trgovinskim razmjenama
- Uredba 3577/92 kojom se regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza unutar iste države članice EU (pomorsku kabotažu).

Međutim, valja napomenuti kako države članice mogu ograničiti slobodu pružanja usluga u ova tri slučaja:<sup>31</sup>

- mogu donijeti vlastite propise koji se odnose na posadu broda,
- mogu brodarima odrediti određene obveze javne usluge kako bi osigurale odgovarajuću uslugu prijevoza s otoka, do otoka i između otoka,
- mogu zatražiti od Komisije uvođenje zaštitnih mjera ako dođe do ozbiljnog poremećaja na unutarnjem tržištu.

U vrijeme donošenja prvih dviju odredbi države članice nisu se mogle usuglasiti o liberalizaciji pomorske kabotaže iz razloga što je tradicionalno tržište pomorske kabotaže u državama članicama EU bilo rezervirano za domaće brodare, prvenstveno u državama na jugu Europe (Francuska, Italija, Španjolska, Portugal, Grčka) koje su se najviše protivile liberalizaciji pomorske kabotaže. Iz tog je razloga Uredba 3577/92 kojom je liberalizirano tržište pomorske kabotaže u EU, donesena naknadno, 1992. godine.

---

<sup>30</sup>Pecotić Kaufman, J., Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007., str. 791.

<sup>31</sup>Pecotić Kaufman, J., Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007., str. 792.

## 4.2. Sigurnost plovidbe na moru

Razmatrajući pitanja sigurnosti pomorske plovidbe u okviru pripremanja europske politike o sigurnim morima, Komisija je došla do zaključka da temeljni problem, kad je riječ o zaštiti sigurnosti plovidbe, nije u nedostatku odgovarajućih međunarodnih pravila, nego u njihovoj primjeni te da bi EU mogla dati svoj doprinos osiguravajući učinkovitiju primjenu međunarodnih pravila u svojim državama članicama. Bilo je to prvi put da su se države članice EU suglasile da pravo EU može biti učinkovitije od međunarodne suradnje kad je riječ o unapređenju pomorske sigurnosti.

U okviru europske politike o sigurnim morima utvrđena su načela djelovanja EU na području zaštite sigurnosti pomorskog prometa i morskog okoliša te je već krajem 1994. godine i sredinom 1995. godine doneseno europsko zakonodavstvo na tom području:<sup>32</sup>

- Direktiva 94/57 koja propisuje pravila za djelovanje klasifikacijskih društava
- Direktiva 95/21 o nadzoru brodova od strane države luke
- Uredba 2978/94 kojom se potiče korištenje tankera s dvostrukom oplatom
- Direktiva 94/58 utemeljena na STCW konvenciji o standardima za priznavanje svjedodžbi o obučenosti pomoraca.

Kada se govori o pomorskom prometu, posebno se u segmentu sigurnosti na moru i zaštite ljudskih života, nužno je pozvati se na postojanje i djelovanje Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization – IMO), jedne od specijaliziranih ustanova UN-a po pitanju pomorstva. IMO je specijalizirana agencija međunarodne zajednice sa sjedištem u Londonu čija je funkcija poboljšanje sigurnosti međunarodne plovidbe i sprječavanje onečišćenja s brodova. Usto, bavi se pravnim pitanjima, prvenstveno odgovornošću i naknadom štete.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup>Luttenberger, A., Pomorsko upravno pravo, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005., str.15.

<sup>33</sup> Luttenberger, A., Pomorsko upravno pravo, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005., str.15.

### 4.3. Kontrola plovidbe

Izmjene postojeće Direktive 2002/59 o nadzoru pomorske plovidbe i informacijskoj mreži Direktivom 2009/17 imaju cilj povećati znanje o odvijanju pomorskog prometa, posebice o kretanju opasnih tereta, poboljšanjem sustava prikupljanja i razmjene podataka između nacionalnih pomorskih administracija država članica EU uvođenjem SafeSeaNet mreže za razmjenu podataka koje će operator biti EMSA. Kako je ribarstvo i dalje jedna od najopasnijih djelatnosti na moru, novom Direktivom predviđeno je uvođenje obveze opremanja svih ribarskih brodova duljine preko 15 metara sustavom automatske identifikacije (AIS). Jedan od ciljeva Direktive 2009/17 jest poboljšati proces donošenja odluka o pružanju mjesta zakloništa brodovima u potrebi određivanjem nadležnog tijela u državi članici za donošenje takve odluke te osiguravanjem da to tijelo raspolaže svim informacijama potrebnim za njezino donošenje.

Novom Direktivom 2009/16 o nadzoru države luke napravljeni su daljnji koraci u poboljšanju učinkovitosti inspeksijskog nadzora koji obavlja država luke u EU. Njome je predviđeno provođenje inspeksijskog nadzora nad svim brodovima koji se zaustavljaju u europskim lukama, dok je prema prije važećoj Direktivi država luke bila dužna provesti inspeksijski nadzor nad 25% brodova koji uplovljavaju u njezine luke. S druge strane, Direktivom 2009/16 predviđeno je da će učestalost inspeksijskog nadzora ovisiti o riziku koji brod predstavlja za sigurnost pomorske plovidbe: tako će visokorizični brodovi biti pregledavani svakih 6 mjeseci, prosječno rizični brodovi svakih 12 mjeseci, a brodovi niskog rizika svake 3 godine.<sup>34</sup>

Nadalje, novom Direktivom, pored objavljivanja crne liste zastava, predviđeno je objavljivanje i crne liste kompanija koje se koriste podstandardnim brodovima. Unaprijeđen je i sustav zabrane uplovljavanja podstandardnih brodova u vode EU tako što se sada zabrana uplovljavanja može odnositi na sve brodove određenog tipa, može se propisati minimalno razdoblje zabrane uplovljavanja te trajna zabrana uplovljavanja za brodove EU koji ponavljano krše propise o sigurnosti pomorske plovidbe.

Sigurnosna zaštita je sustav preventivnih mjera namijenjenih zaštiti brodova i luka od prijetnje namjernim nezakonitim činom. Pod nezakonitim djelom podrazumijeva se namjerno o djelovanje koje po svojoj prirodi ili okolnostima može štetiti plovnim objektima u međunarodnoj ili domaćoj plovidbi, putnicima, teretu ili luci. Cilj europske sigurnosne

---

<sup>34</sup>Direktiva Europskog Vijeća i Parlamenta br. 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave, str. 4.

politike na području pomorskog prometa jest zaštita građana i gospodarstva od posljedica namjernih nezakonitih akata usmjerenih protiv obavljanja pomorskog prijevoza i pružanja lučkih usluga.

Zakonodavstvo EU na tom području sastoji se od kombinacije preventivnih mjera sadržanih u:<sup>35</sup>

- Uredbi 725/2004 o unapređenju sigurnosne zaštite brodova i lučkih operativnih područja te
- Direktive 2005/65 i poslije
- Direktive 2009/20 o unapređenju sigurnosne zaštite luka.

Ta pravila čine pravni okvir za sigurnosnu zaštitu pomorskog dijela logističkog lanca. Ona nadilaze međunarodne standarde sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka, a cilj im je osigurati najvišu razinu sigurnosne zaštite pomorskog prometa uz istodobno omogućivanje normalnog odvijanja međunarodne trgovine. Parlament i Vijeće obvezali su Europsku komisiju da nadzire primjenu europskog pomorskog zakonodavstva o sigurnosnoj zaštiti od strane država članica EU te da provjerava učinkovitost i ocjenjuje nacionalne mjere sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka.

U ovom dijelu radu definirano je prometovanje morem, odnosno plovidba. Nadalje, kroz teoretski pristup definirani su svi važne elementi i čimbenici sigurnosti plovidbe, a kroz pravni pristup definirana je i problematika pravnog okvira sigurnosne plovidbe morem. U samom radu naglašena je važnost zakonsko-pravnih okvira koji su važni za sigurnu plovidbu.

Pomorski je promet izrazito međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodnopravnoj regulaciji. Dugo su se vremena pomorskopravna pitanja uređivala isključivo na međunarodnoj razini, u okviru međunarodnih organizacija specijaliziranih za pojedina područja, umjesto usvajanjem mjera vezanih uz regulaciju pomorskog prometa.

---

<sup>35</sup>Direktiva Europskog Vijeća i Parlamenta br. 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave, str. 4.

#### 4.4. Spašavanje i traganje na moru ( SAR)

Republika Hrvatska potpisnica je Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru, pa slijedom toga čini dio Svjetskog pomorskog sustava pogibelji i sigurnosti – GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Temeljem Međunarodne konvencije, Republika je Hrvatska u prosincu 1998. godine donijela Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru, kojim je ispunila obveze utvrđene Zakonom o potvrđivanju Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru. Ustroj službe traganja i spašavanja sastoji se od:<sup>36</sup>

- Stožera službe,
- Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (MRCC Rijeka – Maritime rescue coordination centre),
- podsredišnjica spašavanja (MRSC - Maritime rescue sub centres), što se odnosi na lučke kapetanije u Republici Hrvatskoj( Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik)
- obalnih promatračkih jedinica (Coast watching units), što obuhvaća sve lučke ispostave svih lučkih kapetanija i obalne radiopostaje i čuvane svjetionike,
- jedinica traganja i spašavanja (rescue units), a to su pomorske zrakoplovne i kopnene jedinice.

Besplatni telefonski broj Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u slučaju nesreće je 195, uz automatsku dostavu lokacije pozivatelja, što u bitnome smanjuje vrijeme potraga za unesrećenima. Osim toga postoji i besplatna mobilna aplikacija za pametne telefone „Nautički informacijski servis“ (niS) koja smanjuje vrijeme za reakciju sigurnosti plovidbe kod nezgoda i drugih izvanrednih događaja na moru, lakše se identificiraju počinitelji prekršaja, korisnici imaju točne podatke o uvjetima na moru, lukama, uslugama i slično.

Nacionalna središnjica traganja i spašavanja na moru - MRCC Rijeka, održava 24-satnu službu motrenja i njezino područje obuhvaća unutrašnje morske vode i teritorijalno more te područje međunarodnih voda utvrđeno ugovorom sa susjednim državama i prijavljeno Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO). Unutrašnje morske vode i teritorijalno more podijeljeni su u potpodručja, za koja su uz MRCC Rijeka odgovorne i podsredišnjice.

---

<sup>36</sup>Izvor: <https://mmpi.gov.hr/arhiva/infrastructure/>

U ovom poglavlju definirat će se problematika spašavanja i traganja na moru. Posljednjih godina nautički turizam i prometovanje morem je u porastu u Republici Hrvatskoj. Na osnovu toga se razvio nautički turizam koji privlači u destinacije sve više ljubitelja takve vrste turizma. Nažalost razvojem te vrste turizma dolazi i do povećanja nesreća na moru i traganja za unesrećenima.

Najbitnija odrednica kod spašavanja na moru jest pribranosť i dobra organiziranost posade. I najmanja pogreška u ovakvim situacijama može dovesti do velikog broja žrtvi i materijalne štete. Moral osoba u takvoj situaciji jedan je od osnovnih uvjeta uspješnosti preživljavanja na moru. Ljudi koji se spašavaju moraju biti podrobno upoznati sa rukovanjem opremom za spašavanje. Jedna osoba treba organizirati i usklađivati napore svih ljudi i prihvatiti odgovornost za provedene odluke i radnje. To je najčešće kapetan, njegov zamjenik ili, u odsustvu obojice, najiskusniji član posade.<sup>37</sup>

**Slika 2. Karta luka u Jadranu**

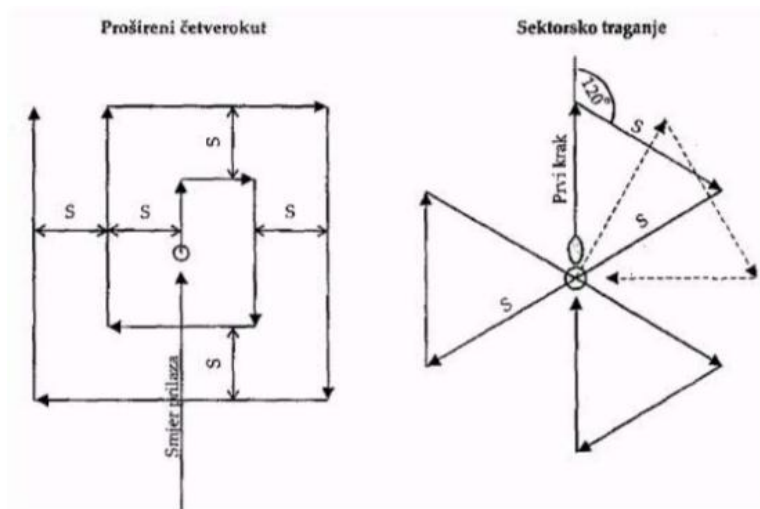


Izvor: <http://tehnika.lzmk.hr/?s=lu%C4%8Dka+uprava>

<sup>37</sup>IAMSAR priručnik (engl. The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) je priručnik za organizaciju i provedbu pomorskih i zrakoplovnih misija traganja i spašavanja.

Potruga počinje određivanjem najvjerojatnije pozicije cilja te markiranjem te pozicije. Obrazac za potragu bira se ovisno o vrsti i broju spasilačkih jedinica. Kod samo jedne spasilačke jedinice koristi se obrazac proširenog četverokuta ili potraga u sektorima.<sup>38</sup>

**Slika 3. Prikaz sheme spašavanja**



Izvor: IAMSAR priručnik (engl. The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) je priručnik za organizaciju i provedbu pomorskih i zrakoplovnih misija traganja i spašavanja.

Brod koji je u nevolji mora odaslati odgovarajući alarmni signal iza kojeg slijedi poziv i poruka o nesreći na jednoj od dviju međunarodnih frekvencija pogibelji: 500 kHz (radiotelegrafija) i 2.182 kHz (radiotelefonija). Poruka o nesreći treba sadržavati:<sup>39</sup>

- identifikaciju broda,
- poziciju broda,
- prirodu opasnosti (požar, prodor vode, nasukanje ili sudar),
- vrstu potrebne pomoći,
- svaku drugu obavijest koja može olakšati traganje, npr. kurs i brzinu broda ako plovi, podatke o broju osoba koje napuštaju brod ili o vrsti tereta ako je riječ o opasnom teretu.

<sup>38</sup> IAMSAR priručnik (engl. The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) je priručnik za organizaciju i provedbu pomorskih i zrakoplovnih misija traganja i spašavanja.

<sup>39</sup> Izvor: <https://hrcak.srce.hr/8121>

Nakon prijema obavijesti o nesreći, centar za koordinaciju traganja i spašavanja na kojega se području objekt nalazi, započinje traganje. Ono može započeti i ako nije primljena poruka o opasnosti kad postoje okolnosti u kojima je razumno pretpostaviti da su ljudi u opasnosti. U takve okolnosti ubrajaju se kašnjenja brodova što održavaju redovite linije ili brodova koje je zateklo nevrijeme. U tako nastalim okolnostima centar za koordinaciju utvrđuje stupanj opasnosti. Stupnjevi opasnosti mogu biti:<sup>40</sup>

- stupanj nesigurnosti,
- stupanj pripravnosti,
- stupanj pogibelji (nesreća).

Brodovi što kreću prema području nezgode, odmah nakon što prime poziv upomoć, trebaju na karti ucrtati stvarni ili procijenjeni položaj broda u nevolji, te će na temelju svojega kursa i brzine odrediti vrijeme dolaska. Brod koji polazi u pomoć treba pribaviti što detaljnije podatke o prilikama na mjestu nezgode, o stanju mora i o stanju ljudi u nevolji. Da bi traganje moglo započeti, potrebno je odrediti područje traganja. Cilj je traganju pretražiti cijelo područje u kojemu se mogu nalaziti osobe u opasnosti. To se područje naziva mogućim područjem traganja.

#### **4.5. Spašavanje i traganje na području Splita**

U ovom dijelu rada navest će se statistički pregled nesreća u splitskom akvatoriju. Na osnovu dobivenih podataka od strane Lučke kapetanije Split podatci su sumirani i prikazani pomoću grafikona i pie chartova.

---

<sup>40</sup>Capar, Traganje i spašavanje na moru, Pomorski fakultet, Rijeka, 1996, str. 28-30.



#### 4.5.1. Statistički pregled za 2014. godinu

**Tablica 2. Brodovi i plovila**

PLOVILO	GODINA 2014.
POTONUĆE	1
SUDAR	7
NAPLAVLJIVANJE	7
NASUKAVANJE	15
POŽAR	10
BEZ POGONA	10
SPAŠENO PLOVILA	9
GUBITAK PLOVILA	0

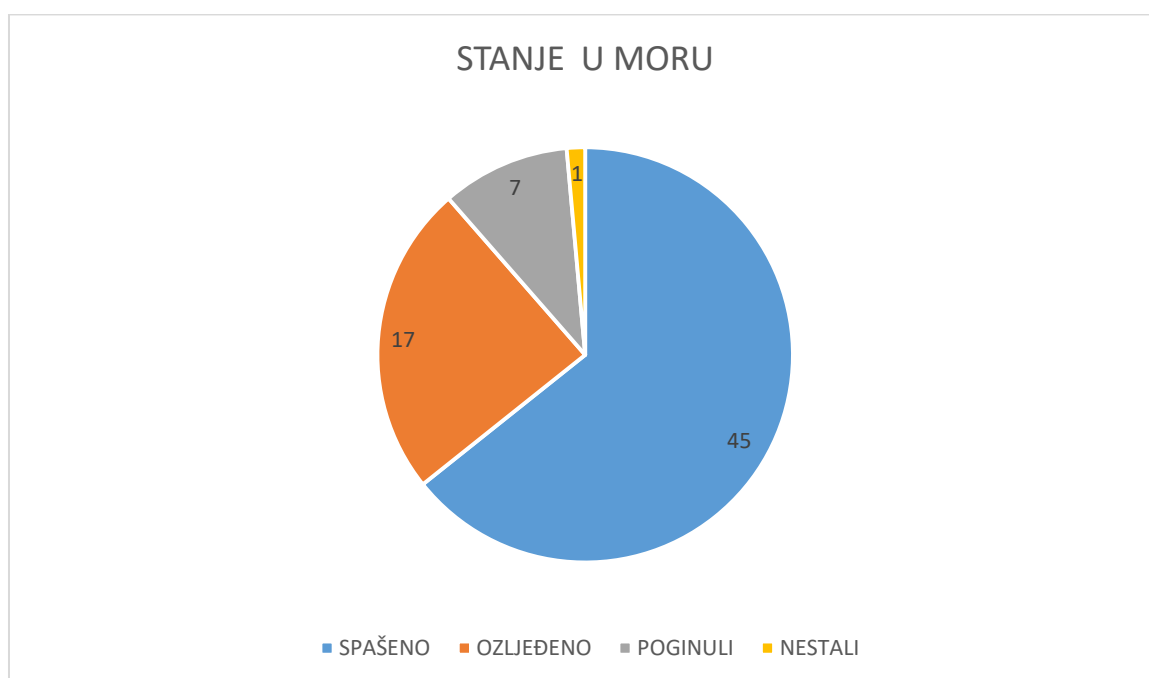
**Tablica 3. Unesrećene osobe**

ČOVJEK U MORU	GODINA 2014.
KUPAČI	1
DASKAŠI	4
RONIOCI	5
SPAŠENO OSOBA	45
STRADALE OSOBE	25
- OZLJEĐENI	17
- POGINULI	7
- NESTALO	1

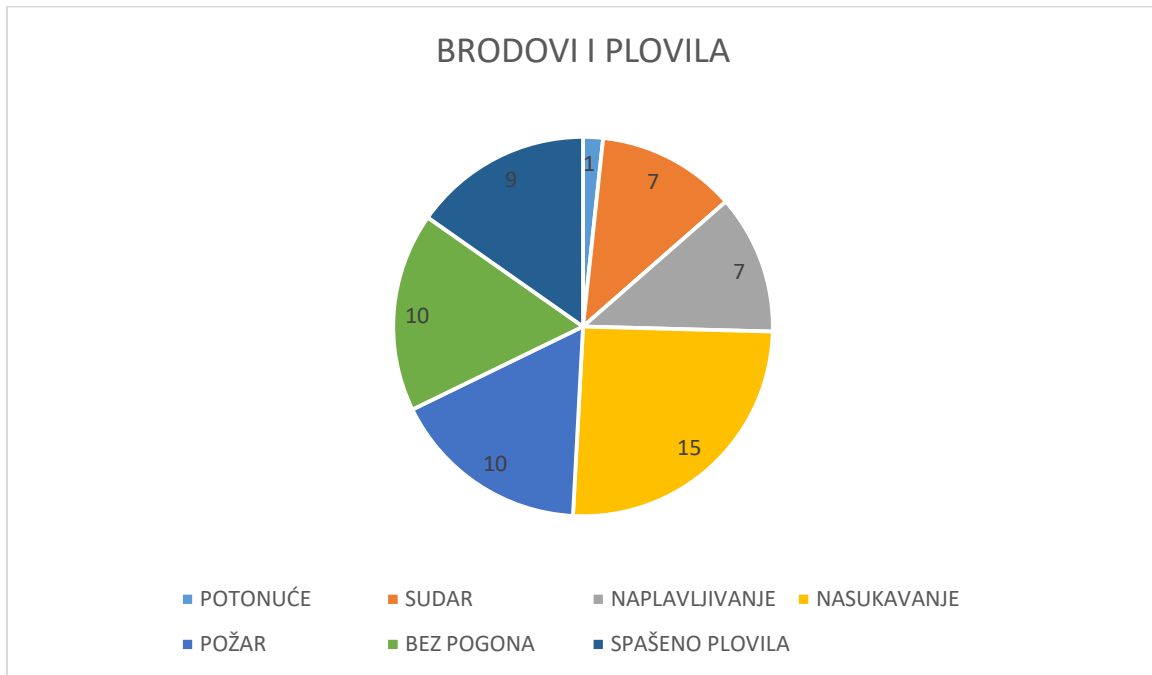
**Tablica 4. Prikaz rada Lučke kapetanije**

PROCES	GODINA 2014.
IZVRŠENO PROCESA	
- LUČKA KAPETANIJA	36
- LUČKA KAPETANIJA I OSTALI	51
- OSTALI	10
ONEČIŠĆENJA	13
TEGLJENJE	7
CRVENA RAKETA	5
PRIJEVOZ BOLESNIKA	3

**Grafikon 1. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2014.**



## Grafikon 2.Prikaz stanja sa plovilima



### 4.5.2. Statistički pregled za 2015. godinu

**Tablica 5. Brodovi i plovila**

PLOVILO	GODINA 2015.
POTONUĆE	2
SUDAR	8
NAPLAVLJIVANJE	5
NASUKAVANJE	17
POŽAR	12
BEZ POGONA	11
SPAŠENO PLOVILA	11
GUBITAK PLOVILA	1

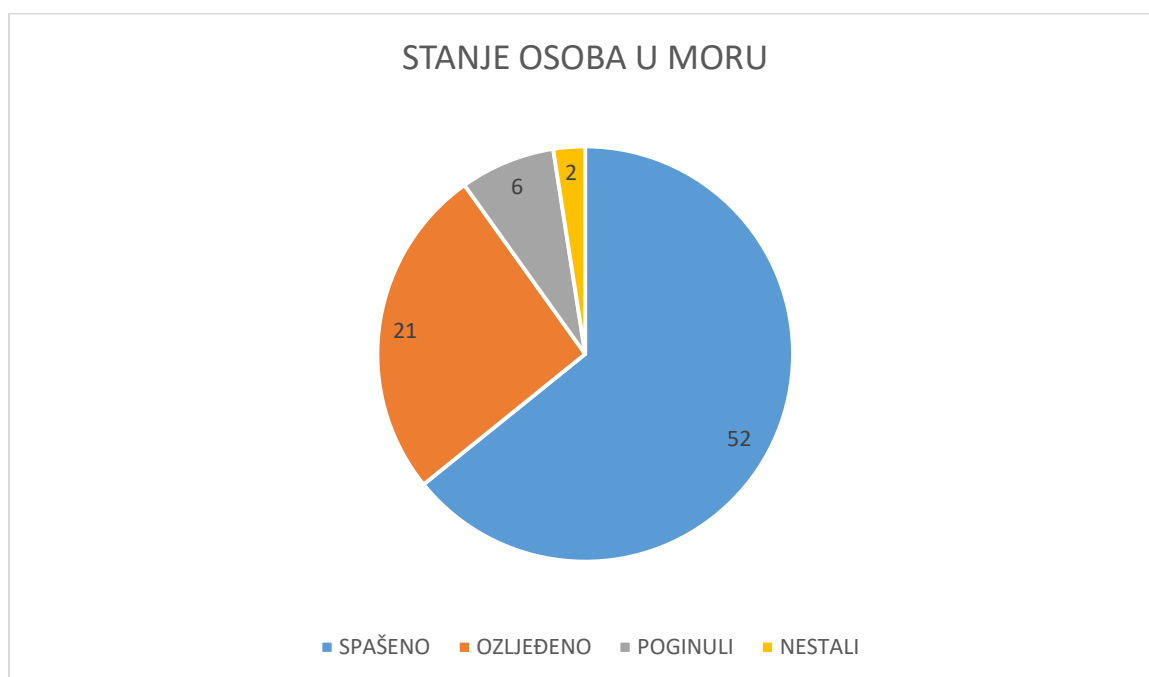
**Tablica 6. Unesrećene osobe**

ČOVJEK U MORU	GODINA 2015.
KUPAČI	3
DASKAŠI	2
RONIOCI	6
SPAŠENO OSOBA	52
STRADALE OSOBE	29
- OZLJEĐENI	21
- POGINULI	6
- NESTALO	2

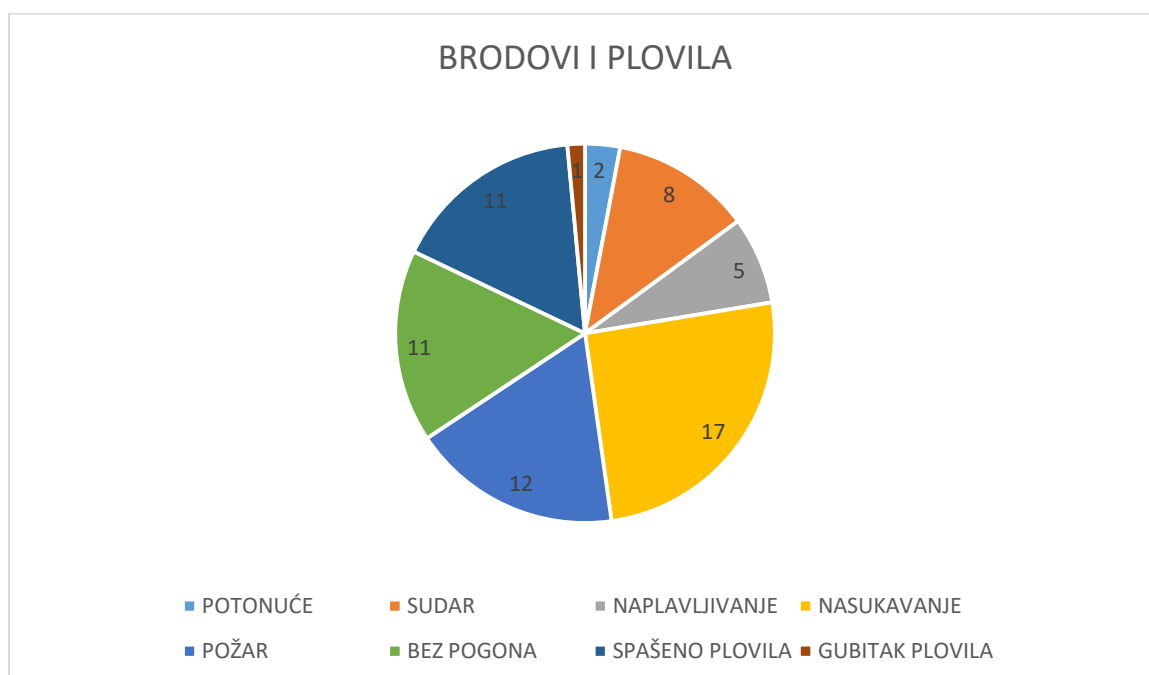
**Tablica 7. Prikaz rada Lučke kapetanije**

PROCES	GODINA 2015.
IZVRŠENO PROCESA	
- LUČKA KAPETANIJA	39
- LUČKA KAPETANIJA I OSTALI	54
- OSTALI	12
ONEČIŠĆENJA	13
TEGLJENJE	7
CRVENA RAKETA	7
PRIJEVOZ BOLESNIKA	5

**Grafikon 3. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2015.**



**Grafikon 4. Prikaz stanja sa plovilima 2015.**



### 4.5.3. Statistički pregled za 2016. godinu

**Tablica 8. Brodovi i plovila.**

PLOVILO	GODINA 2016.
POTONUĆE	3
SUDAR	9
NAPLAVLJIVANJE	4
NASUKAVANJE	19
POŽAR	13
BEZ POGONA	9
SPAŠENO PLOVILA	9
GUBITAK PLOVILA	2

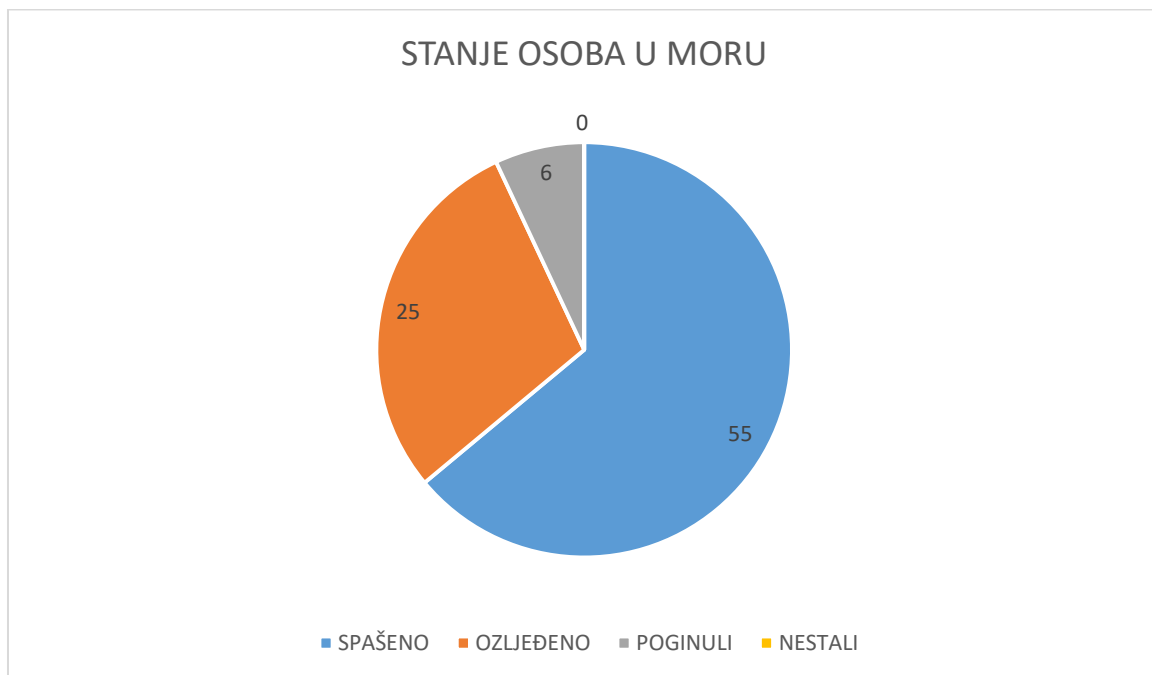
**Tablica 9. Unesrećene osobe**

ČOVJEK U MORU	GODINA 2016.
KUPAČI	9
DASKAŠI	1
RONIOCI	7
SPAŠENO OSOBA	55
STRADALE OSOBE	31
- OZLJEĐENI	25
- POGINULI	6
- NESTALO	0

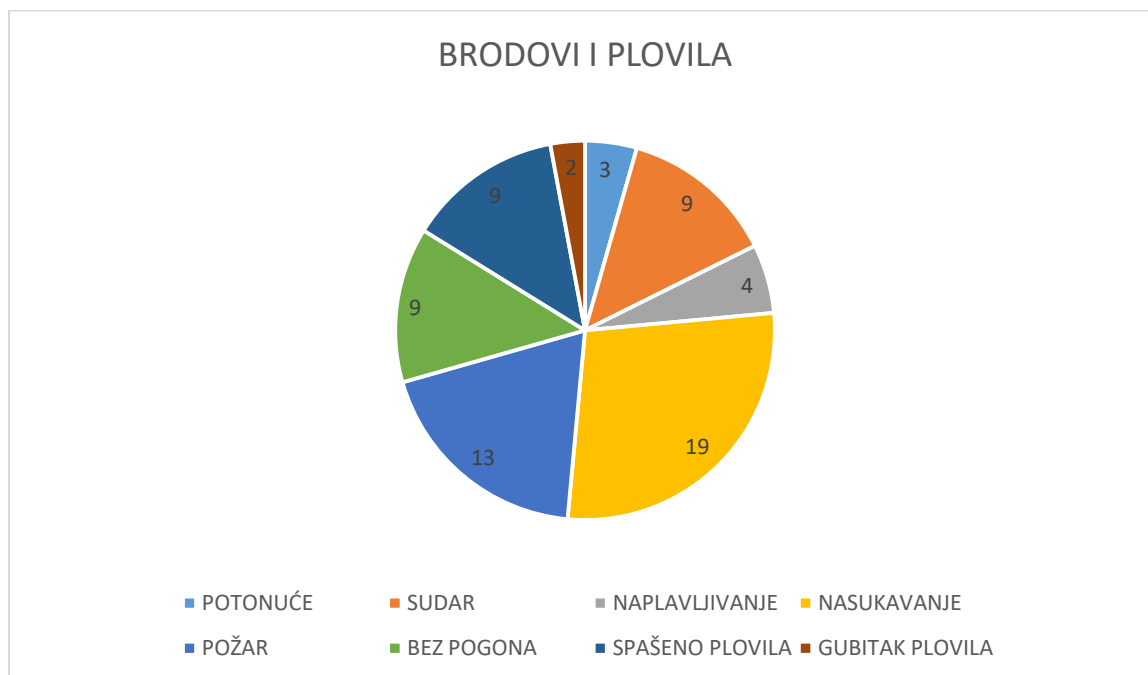
**Tablica 10. Prikaz rada Lučke kapetanije**

PROCES	GODINA 2016.
IZVRŠENO PROCESA	
- LUČKA KAPETANIJA	44
- LUČKA KAPETANIJA I OSTALI	55
- OSTALI	16
ONEČIŠĆENJA	11
TEGLJENJE	6
CRVENA RAKETA	8
PRIJEVOZ BOLESNIKA	3

**Grafikon 5. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2016.**



**Grafikon 6. Prikaz stanja sa plovilima 2016.**



#### 4.5.4. Statistički pregled za 2017. godinu

**Tablica 11. Brodovi i plovila.**

PLOVILO	GODINA 2017.
POTONUĆE	4
SUDAR	11
NAPLAVLJIVANJE	5
NASUKAVANJE	16
POŽAR	10
BEZ POGONA	13
SPAŠENO PLOVILA	14
GUBITAK PLOVILA	3



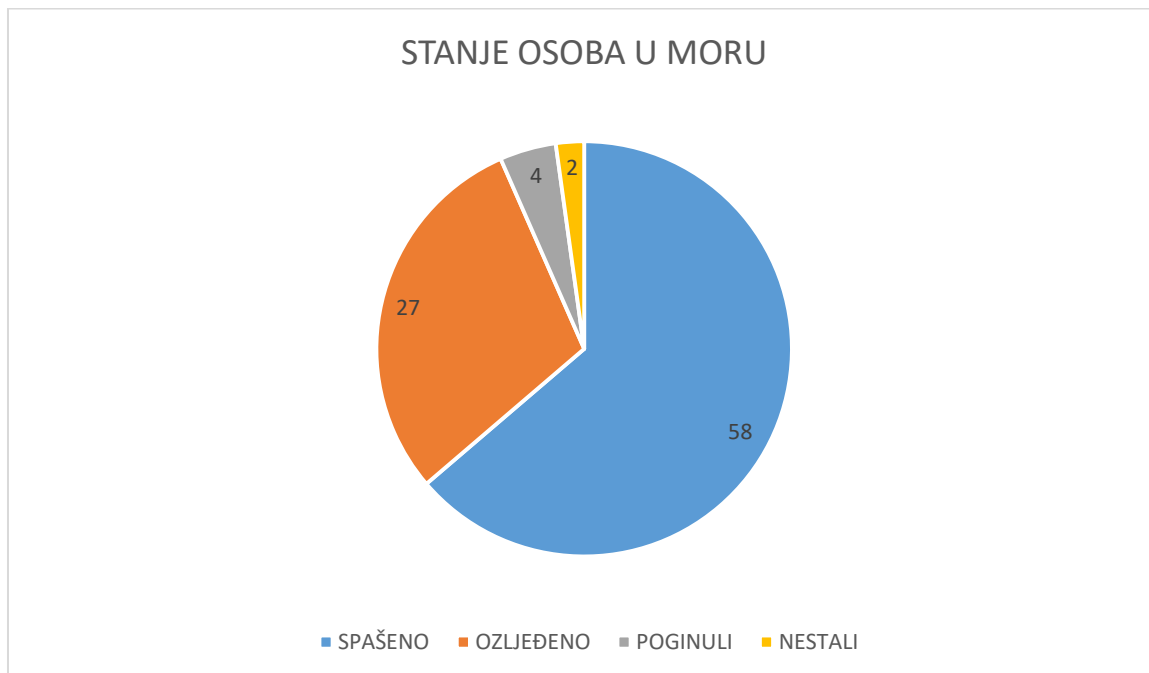
**Tablica 12. Unesrećene osobe**

ČOVJEK U MORU	GODINA 2017.
KUPAČI	11
DASKAŠI	2
RONIOCI	5
SPAŠENO OSOBA	58
STRADALE OSOBE	33
- OZLJEĐENI	27
- POGINULI	4
- NESTALO	2

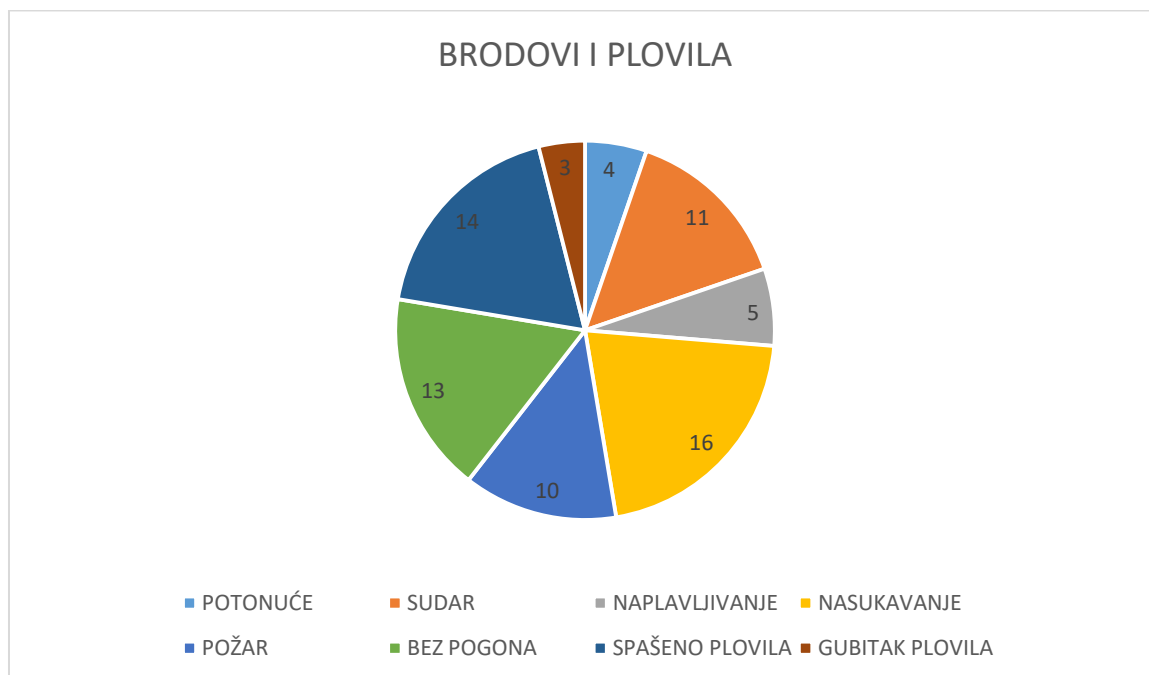
**Tablica 13. Prikaz rada Lučke kapetanije**

PROCES	GODINA 2017.
IZVRŠENO PROCESA	
- LUČKA KAPETANIJA	43
- LUČKA KAPETANIJA I OSTALI	58
- OSTALI	15
ONEČIŠĆENJA	11
TEGLJENJE	8
CRVENA RAKETA	9
PRIJEVOZ BOLESNIKA	6

**Grafikon 7. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2017.**



**Grafikon 8. Prikaz stanja sa plovilima**



#### 4.5.5. Statistički pregled za 2018. godinu

**Tablica 14. Brodovi i plovila**

PLOVILO	GODINA 2018.
POTONUĆE	3
SUDAR	14
NAPLAVLJIVANJE	6
NASUKAVANJE	18
POŽAR	12
BEZ POGONA	15
SPAŠENO PLOVILA	12
GUBITAK PLOVILA	5

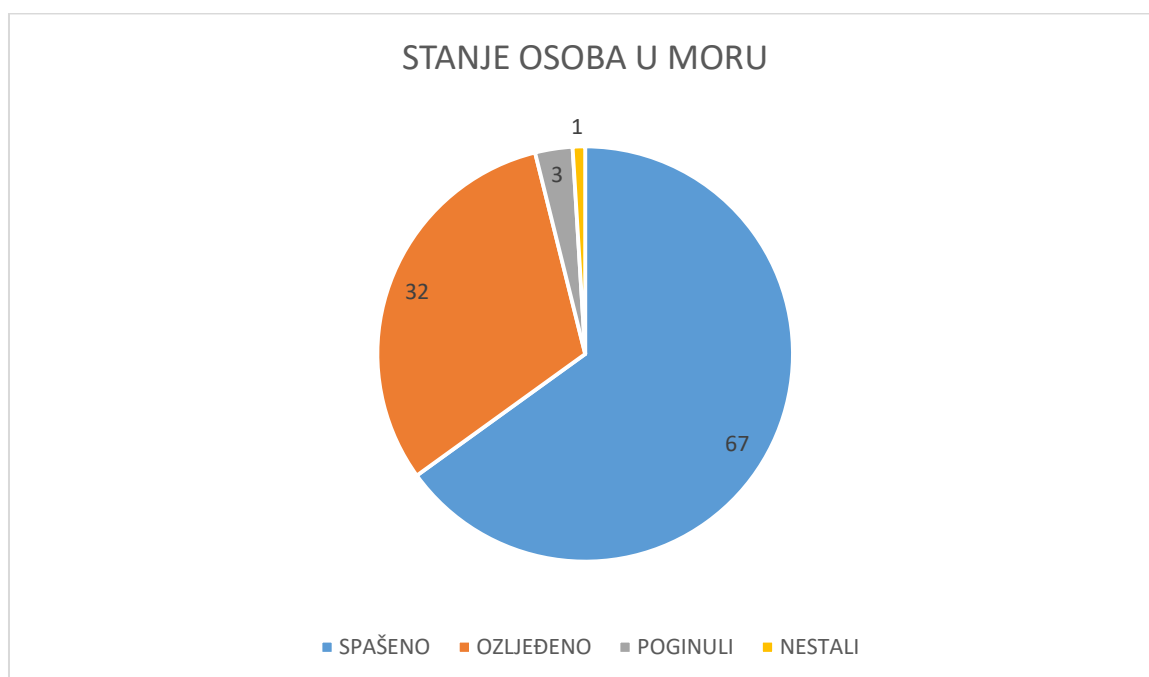
**Tablica 15. Unesrećene osobe**

ČOVJEK U MORU	GODINA 2018.
KUPAČI	13
DASKAŠI	4
RONIOCI	7
SPAŠENO OSOBA	61
STRADALE OSOBE	36
- OZLJEĐENI	32
- POGINULI	3
- NESTALO	1

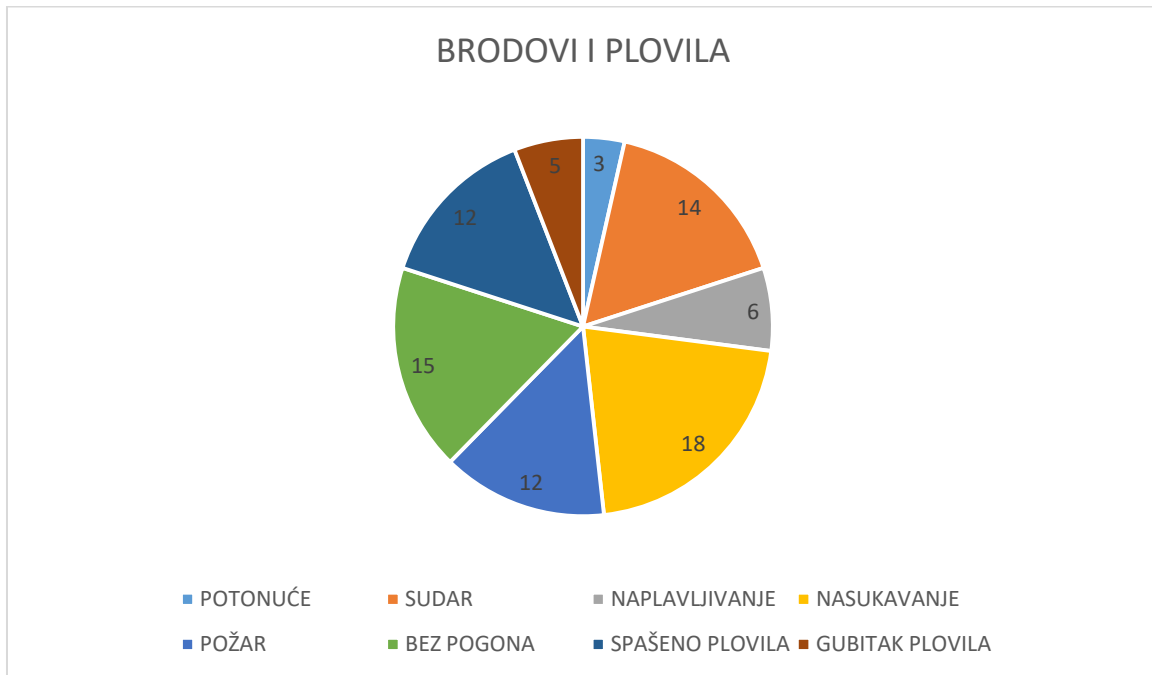
**Tablica 16. Prikaz rada Lučke kapetanije**

PROCES	GODINA 2018.
IZVRŠENO PROCESA	
- LUČKA KAPETANIJA	51
- LUČKA KAPETANIJA I OSTALI	62
- OSTALI	17
ONEČIŠĆENJA	16
TEGLJENJE	9
CRVENA RAKETA	11
PRIJEVOZ BOLESNIKA	6

**Grafikon 9. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2018.**

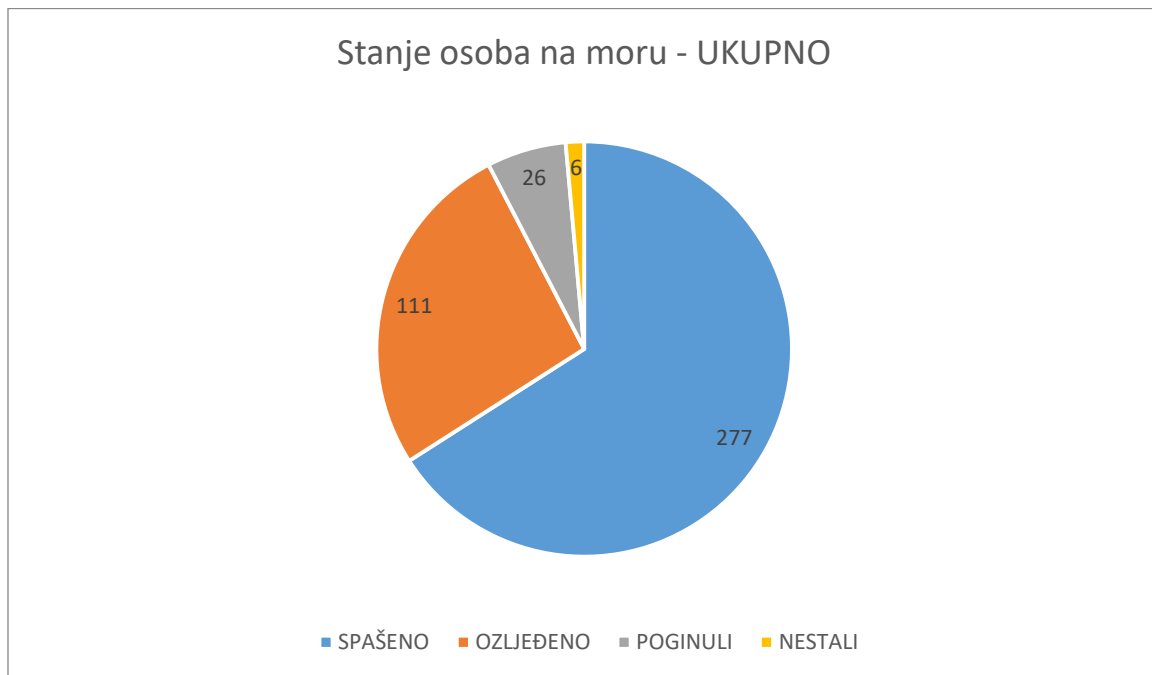


**Grafikon 10. Prikaz stanja sa plovilima**

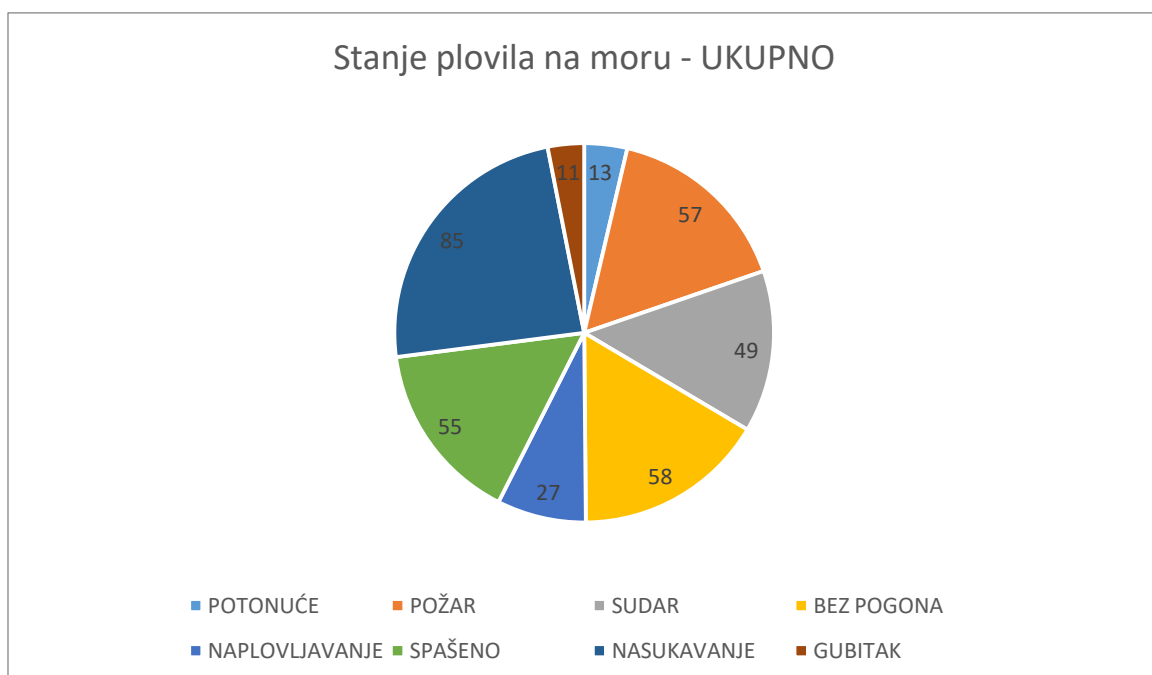


Na osnovu podataka dobivenih i predstavljenih tablično i grafikonima vidljiv je porast nesreća na moru, isto tako podaci iskazuju uspješnost Lučke kapetanije u borbi s nesrećama na moru. Nadalje s porastom broja plovila statistički se očekuje i porast nesreća što je usko vezano, naravno ne mora biti pravilo jer rad Lučke kapetanije je na zavidnoj razini kada je riječ o spašavanju i traganju na moru.

**Grafikon 11. Prikaz ukupnog stanja osoba u moru u razdoblju od 2014. do 2018.**



**Grafikon 12. Prikaz ukupnog stanja plovila na moru u razdoblju od 2014. do 2018.**



## 5. ZAKLJUČAK

Tijekom izrade ovog rada iznesen je i objašnjen problem nautičkog turizma, njegovih uzroka i posljedica. Definiran je i pojmovno opisan turizam općenito, selektivni oblici turizma, nautički turizam te čimbenici sigurne plovidbe na moru kao i problematika traganja i spašavanja na moru ( unesrećene osobe i plovila).

Kao suprotnost masovnom „hard“ turizmu, dolazi do pojave „soft“ turizma koji je okrenut pojedincu i njegovim željama i potrebama. Javlja se želja za nečim novim i posebnim. Iz soft turizma razvijaju se selektivni oblici turizma među kojima je ujedno i nautički turizam. Nautički turizam posljednjih godina bilježi konstantan rast što se tiče ukupnog zbroja pokazatelja na osnovu hrvatskog turističkog rezultata. Kako nautički turizam raste, raste i broj unesrećenih osoba i plovila, što se može vidjeti na primjeru rada Lučke kapetanije Split gdje su obuhvaćeni statistički podaci u razdoblju od 2014. do 2018. godine. Osim Lučke kapetanije Split, za sigurnost na moru brine se središnjica traganja i spašavanja na moru u Rijeci, kao i kapetanije u Puli, Zadru, Senju, Šibeniku, Pločama i Dubrovniku.

Ministarstvo prometa, veza i infrastruktura također svake godine objavljuje akcije traganja i spašavanja na moru koje su izvršene od strane svih lučkih kapetanija u Republici Hrvatskoj, međutim za ovaj rad posebno je zatražena statistika rada u Splitu. Iz statistike koja je prethodno u radu iznesena na temelju grafikona i pie chartova, posebno za plovila, posebno za unesrećene osobe, i na kraju za svaku godinu sumirana u tablice kao ukupnost akcija, može se vidjeti porast akcija spašavanja iz godine u godinu. Tako je u 2014. godini Lučka kapetanija Split izvela 36 akcija, u 2015. godini 39 akcija, u 2016. godini 44 akcije, u 2017. godini 43 akcije, dok je u 2018. godini bila čak 51 akcija izvedena na području splitskog akvatorija.

Nautički turizam se u Republici Hrvatskoj počeo razvijati posljednjih dvadesetak godina u ovakvom obliku kao što se danas javlja. U Splitsko-dalmatinskoj županiji posljednjih godina raste broj različitih vrsta plovila, ali isto tako raste sve veći broj nesreća koje završavaju tragično. Nautički turizam u svom krajnjem učinku ima rast i razvoj destinacija u kojoj se razvija, samim time inicira sve veću sigurnost i spremnost u spašavanju i traganju za unesrećenima. Porast nautičkog turizma vodi k tome da bi se trebalo stalno ulagati u ovu vrstu turizma kako infrastrukturno, tako i u smislu u zakona i reda prvenstveno u svezi sigurnosti

plovidbe. Iz primjera statističkih podataka rada splitske kapetanije može se zaključiti kako broj nesreća iz godine u godinu raste kao posljedica rasta nautičkog turizma, te da je za potrebe sigurnosti plovidbe potrebno osigurati adekvatne brodove i opremu za obavljanje istog. Uspješnost u akcijama traganja i spašavanja kapetanija vidljiva je na osnovu podataka, nažalost opremljenost i ulaganje u brodove i infrastrukturu za traganje i spašavanje na području Republike Hrvatske još nije vidljiva. Na spomenutom će trebati još poraditi



## LITERATURA

1. Capar, Traganje i spašavanje na moru, Pomorski fakultet, Rijeka, 1996,
2. Čavlek N., Bartoluci M., Prebežac D., Kesar O., ( 2010. ) - Turizam , Ekonomske osnove i organizacijski sustav,
3. Dulčić, A. "Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma", Ekokon, 2002.,
4. Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split.,
5. Geić, S., Menažment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, 2011.,
6. Gračan, D.; Alkier Radnić, R. (2004). „Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma“, Pomorski zbornik, br. 41 (1),
7. Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konferencije, Književni krug, Split, 1995.,
8. IAMSAR priručnik (engl. The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) je priručnik za organizaciju i provedbu pomorskih i zrakoplovnih misija traganja i spašavanja.
9. Luttenberger, A., Pomorsko upravno pravo, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005.,
10. Luković, T., Selektivni turizam, znanstveni rad, Sveučilište u Dubrovniku,
11. Marković, S., Osnove turizma“, Školska knjiga, Zagreb, 1970.,
12. Pančić Kombol, T., Zdravstveni turizam - strateško restrukturiranje i perspektive, 2000.,
13. Pecotić Kaufman, J., Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007.,
14. Petrić L., ( 2011. ) - Upravljanje turističkom destinacijom, Sveučilište u Splitu.
15. Način rada i popis lučkih kapetanija dostupne na: <https://mmpi.gov.hr>
16. Informacije o niS-u dostupne na: <http://www.poslovni.hr/>
17. Informacije o niS-u dostupne na: <http://www.adrialibar.com>
18. Ostvareni promet i broj plovila u nautičkom turizmu, dostupo na : <https://www.dzs.hr/>

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Prikaz broja plovila u nautičkim lukama za 2018. ....	16
Tablica 2. Brodovi i plovila.....	29
Tablica 3. Unesrećene osobe .....	29
Tablica 4. Prikaz rada Lučke kapetanije .....	30
Tablica 5. Brodovi i plovila.....	31
Tablica 6. Unesrećene osobe .....	32
Tablica 7. Prikaz rada Lučke kapetanije .....	32
Tablica 8. Brodovi i plovila.....	34
Tablica 9. Unesrećene osobe .....	34
Tablica 10. Prikaz rada Lučke kapetanije .....	35
Tablica 11. Brodovi i plovila.....	36
Tablica 12. Unesrećene osobe .....	37
Tablica 13. Prikaz rada Lučke kapetanije .....	37
Tablica 14. Brodovi i plovila.....	39
Tablica 15. Unesrećene osobe .....	39
Tablica 16. Prikaz rada Lučke kapetanije .....	40

## POPIS SLIKA

Slika 1. Prikaz karte s marinama u Jadranskom moru .....	15
Slika 2. Karta luka u Jadranu.....	26
Slika 3. Prikaz sheme spašavanja .....	27

## POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2014. ....	30
Grafikon 2. Prikaz stanja sa plovilima .....	31
Grafikon 3. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2015. ....	33
Grafikon 4. Prikaz stanja sa plovilima 2015. ....	33
Grafikon 5. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2016. ....	35
Grafikon 6. Prikaz stanja sa plovilima 2016. ....	36
Grafikon 7. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2017. ....	38
Grafikon 8. Prikaz stanja sa plovilima .....	38
Grafikon 9. Prikaz stanja sa osobama u moru za 2018. ....	40
Grafikon 10. Prikaz stanja sa plovilima .....	41
Grafikon 11. Prikaz ukupnog stanja osoba u moru u razdoblju od 2014. do 2018. ....	42
Grafikon 12. Prikaz ukupnog stanja plovila na moru u razdoblju od 2014. do 2018. ....	42

