

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

Ivana Erstić

**POMORSKO DOBRO U FUNKCIJI RAZVOJA NAUTIČKOG
TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2013.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**POMORSKO DOBRO U FUNKCIJI RAZVOJA NAUTIČKOG
TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorska i prometna politika

Mentor: dr.sc. Blanka Kesić

Komentor: dipl.oec. Borna Debelić

Student: Ivana Erstić

Matični broj: 0112034841

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, rujan 2013.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Predmet i cilj rada.....	1
1.2. Struktura rada	1
1.3. Znanstvene metode	2
2. POMORSKO DOBRO.....	3
2.1. Pravna priroda pomorskog dobra	3
2.1.1. Opća upotreba pomorskog dobra	3
2.1.2. Isključenje opće upotrebe pomorskog dobra	4
2.1.3. Posebna upotreba pomorskog dobra.....	4
2.2. Zaštita pomorskog dobra.....	5
2.3. Upravljanje pomorskim dobrom.....	6
2.3.1. Osnove upravljanja.....	6
2.3.2. Zakonske regulative	7
2.3.2.1. Redovno i izvanredno upravljanje pomorskim dobrom.....	7
2.3.2.2. Godišnji plan upravljanja pomorskim dobrom.....	8
2.4. Gospodarsko korištenje pomorskog dobra.....	9
2.4.1. Pojam koncesije	10
2.4.2. Koncesije na pomorskom dobru.....	10
2.4.2.1. Koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra	11
2.4.2.2. Koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra	13
2.4.2.3. Koncesijska odobrenja	15
2.5. Određivanje granica pomorskog dobra.....	16
2.5.1. Zakonske odredbe o granicama pomorskog dobra.....	17
2.5.2. Postupak određivanja granica pomorskog dobra	17
2.5.2.1. Zahtjev za određivanje granice pomorskog dobra.....	17
2.5.2.2. Postupak nadležnih tijela nakon zaprimanja zahtjeva.....	18
2.5.2.3. Kriteriji za određivanje granice pomorskog dobra	19
2.5.2.4. Donošenje rješenja o granici pomorskog dobra	20
2.5.3. Evidentiranje i obilježavanje pomorskog dobra.....	21
2.6. Morske luke	22
2.6.1. Upravljanje lukama	23

2.6.2. Luke otvorene za javni promet.....	23
2.6.3. Luke posebne namjene	24
2.6.4. Granica lučkog područja.....	26
3. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	28
3.1. Pojam turizma i nautičkog turizma.....	28
3.1.1. Sustavni pristup u poimanju nautičkog turizma.....	31
3.1.2. Nautički turizam kao multidisciplinarna djelatnost	32
3.2. Povijesni razvitak nautičkog turizma.....	34
3.3. Gospodarski aspekt nautičkog turizma	36
3.3.1. Istraživanje razvijenosti nautičke ponude – činitelj sustavnog razvoja	36
3.3.2. Dosegnuti stupanj razvijenosti nautičke ponude.....	37
3.3.3. Vrednovanje učinaka nautičkog turizma u gospodarstvu Hrvatske.....	41
3.3.3.1. Međuzavisnost nautičkog turizma i gospodarstva	41
3.3.3.2. Nautičko gospodarstvo – nautički turizam i komplementarne djelatnosti	42
3.4. Nautička infrastruktura, objekti i subjekti i njihova međuzavisnost	44
3.5. Podjela i kategorizacija luka nautičkog turizma.....	45
3.5.1. Podjela luka nautičkog turizma.....	46
3.5.2. Klasifikacija luka nautičkog turizma.....	50
3.6. Postojeće stanje, ponuda i potražnja	51
3.6.1. Prostorno-planske osnove	51
3.6.2. Ponuda prihvatnih kapaciteta.....	53
3.6.3. Potražnja prihvatnih kapaciteta.....	54
4. POMORSKO DOBRO U FUNKCIJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA	56
4.1. Privatizacijski procesi i učinci na pomorskom dobru.....	56
4.1.1. Problematika privatizacije	56
4.1.2. Prijedlog rješenja.....	58
4.2. Uvjeti poslovanja subjekata nautičkog turizma.....	58
4.2.1. Problematika koncesija.....	59
4.2.2. Prijedlog rješenja.....	62
4.3. Zakonska regulativa luka nautičkog turizma	62
4.3.1. Problematika zakonskih regulativa	62
4.3.2. Prijedlog rješenja.....	63
4.4. Granice pomorskog dobra i granice lučkog područja	64
4.4.1. Problematika određivanja granica.....	64

4.4.2. Prijedlog rješenja.....	65
5. MARINA PUNAT - PRIMJER GOSPODARENJA POMORSKIM DOBROM.....	66
6. ZAKLJUČAK.....	70
LITERATURA	73

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Temeljni predmet ovoga istraživanja je elaborirati i utvrditi sve relevantne značajke i čimbenike pomorskog dobra i nautičkog turizma, s posebnim osvrtom na aspekt pomorskog dobra u razvoju nautičkog turizma te ocijeniti njihovo postojeće stanje.

Hrvatska je sredozemna zemlja s razvedenom obalom i otocima po čemu je prepoznata u svijetu. Otočni arhipelag s više od tisuću otoka prepoznatljiv je tržišni znak hrvatskog turizma i komparativna prednost u razvoju. Upravo radi takvih prirodnih potencijala posebno vrijedan i uspješan dio hrvatskog turizma je nautički turizam.

Unatoč dosadašnjim razvojnim dostignućima, nautički turizam kvalitetom u mnogim elementima ponude nije dosegno razinu vrijednosti prirodnog i povijesnog naslijeđa, kao ni prostorne mogućnosti razvoja, odnosno hrvatski nautički turizam još nije iskoristio sve svoje razvojne potencijale.

U budućnosti, najveća prijetnja dugoročnom održivom razvoju nautičkog turizma može biti njegov daljnji nekontroliran, odnosno neograničen i neusmjeravan razvoj, posebno pod pritiskom izrazito veće potražnje od ponude za novim vezovima u Sredozemlju. Zadovoljiti svu rastuću potražnju značilo bi obezvrijediti prirodnu osnovu – pomorsko dobro, a time i sam nautički turizam.

Polazeći od navedenog i činjenice da je nautički turizam poseban oblik turizma koji se po svojim specifičnim obilježjima bitno razlikuje od ostalih oblika turizma, a posebno zbog modela gospodarenja pomorskim dobrom nautički turizam treba biti sagledan u cjelini svih svojih pojavnih oblika, sadržajnih elemenata i učinaka, posebno u odnosu na nautičara koji je njegov pokretač, smisao i svrha svih aktivnosti.

1.2. Struktura rada

Tematika ovog diplomskog rada prezentirana je u šest međusobno povezanih dijelova.

U **Uvodu** su navedeni predmet i cilj rada, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

Naslov drugog dijela rada je **Pomorsko dobro**. U tome dijelu rada analiziran je pojam pomorskog dobra, njegove karakteristike te oblik pomorskog dobra u sustavu morskih luka

Republike Hrvatske. Zbog boljeg razumijevanja problematike korištenja pomorskog dobra, ukratko je opisana pravna priroda pomorskog dobra, tj. pravna definicija pomorskog dobra te pojmovi opće i posebne upotrebe pomorskog dobra. Također je opisan pristup upravljanju i planiranju pomorskim dobrom te problematika određivanja granica pomorskog dobra te njegovog korištenja putem koncesija.

Nautički turizam u Republici Hrvatskoj naslov je trećeg dijela rada. U tom dijelu predloženi su rezultati istraživanja o nautičkom turizmu u Republici Hrvatskoj u tematskim jedinicama koje su obuhvatile općenito pojam nautičkog turizma i njegov povijesni razvitak, gospodarski aspekt nautičkog turizma, potrebnu nautičku infrastrukturu te postojeće stanje, ponudu i potražnju.

U četvrtom dijelu rada s naslovom **Pomorsko dobro u funkciji razvoja nautičkog turizma** elaborirane su problemi i predložena rješenja koja bi mogla razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.

Suvremeno poslovanje luka nautičkog turizma zahtijeva organizaciju koja predstavlja svjesnu, kontinuiranu i praktičnu aktivnost uprave na usklađivanju elemenata radnog procesa u cilju postizanja optimalnih poslovnih rezultata. U petom poglavlju opisana je marina Punat te korištenje pomorskog dobra na njenom području na temelju koncesija.

U posljednjem dijelu, **Zaključku**, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

1.3. Znanstvene metode

Pri istraživanju i formuliranju rezultata istraživanja u odgovarajućoj kombinaciji korištene su sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda deskripcije te grafička metoda.

2. POMORSKO DOBRO

Dužina morske obale Republike Hrvatske iznosi 6278 km te uključuje obalnu liniju kopna i otoka. Unutarnje morske vode i teritorijalno more se prostiru na površini od 31.479 km², te sa 1185 otoka, hridi i grebena predstavljaju neprocjenjivo nacionalno bogatstvo.

U rimskom pravu Justinijanove Institutionis navode da zrak (aer), tekuća voda (aqua profluens), more (mare), morska obala (litus maris) su stvari koje nisu mogle biti predmetom individualnog vlasništva, već su bile na upotrebu sviju "res communes omnium".

2.1. Pravna priroda pomorskog dobra

Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a koristi se pod uvjetima i na način propisan zakonom.

Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje.¹

Temeljna pravna karakteristika pomorskog dobra, kao općeg dobra, je da kao stvar "*res communes omnium*" pripada svim ljudima i u tom smislu pomorsko dobro je²:

- a) neotuđivo,
- b) ne može biti objekt stjecanja vlasništva ni drugih stvarnih prava i
- c) ne može biti u prometu.

Pomorsko dobro je također „res in publico usu” što omogućava svim građanima da se na jednak i ravnopravan način koriste njime. Zato je svakome dopušteno upotrebljavati i/ili koristiti se pomorskim dobrom prema njegovoj prirodi i namjeni.³

2.1.1. Opća upotreba pomorskog dobra

Opća upotreba kao glavna karakteristika pomorskog dobra za pravo predstavlja posebno ovlaštenje kojim se želi omogućiti i osigurati svim građanima jednaku upotrebu i korištenje na općem pomorskom dobru.

¹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03., čl. 3.

² <http://www.pomorskodobro.com/hr/pravna-priroda-pomorskog-dobra/karakteristike-pomorskog-dobra.html>, 15.8.2013.

³ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03., čl. 6.

Za opću upotrebu je karakteristično što se pod načelom jednakosti korištenja svatko može služiti pomorskim dobrom, u svrhe određene prirodom i namjenom pomorskog dobra, na jednak i ravnopravan način, a sukladno zakonskim propisima.

Kada je riječ o korištenju pomorskog dobra putem opće upotrebe, korisnici u pravilu ne plaćaju naknadu, već se na jednak i ravnopravan način koriste pomorskim dobrom.

2.1.2. Isključenje opće upotrebe pomorskog dobra

Isključenje opće upotrebe pomorskog dobra vremenski može biti trajno ili privremeno. Obzirom na opseg isključenja, pomorsko dobro može biti u režimu djelomičnog ili potpunog isključenja opće upotrebe.

Vremenski privremeno isključenje opće upotrebe putem koncesije, može opću upotrebu u potpunosti isključiti, dok se može u okviru vremenski trajnog isključenja opće upotreba samo djelomično isključiti opseg opće upotrebe pomorskog dobra.

Gospodarsko korištenja pomorskog dobra putem koncesije u svakom slučaju predstavlja vremenski privremeno isključenje opće uporabe, koje može ovisno o sadržaju ugovora o koncesiji biti djelomično ili potpuno isključenje.

Neprihvatljiv i danas zabrinjavajući način trajnog isključenja opće upotrebe koja dugoročno ugrožava nacionalne interese Republike Hrvatske su razni oblici devastacije pomorskog dobra. Neke od posljedica devastacija na pomorskom dobru je teško, a neke jednostavno nije moguće sanirati. Posebno se to manifestira kod bespravne gradnje, bespravnog ograđivanja i pristupa morskoj obali i moru, nezakonitog korištenja mineralnih sirovina, nezakonitog nasipavanja kao i odlaganja otpadnog materijala na pomorsko dobro.

Specifičan način trajnog isključenja opće upotrebe predstavljaju vlasničko-pravna ovlaštenja upisana u zemljišne knjige, kao i sporni posjedi na samoj morskoj obali. Na taj je način opća upotreba pomorskog dobra dovedena u pitanje jer vlasnici i posjednici često bespravno izgrađenih objekata na samom obalnom rubu ograničavaju, a ponekad u cijelosti isključuju mogućnost opće upotrebe pomorskog dobra.

2.1.3. Posebna upotreba pomorskog dobra

Posebna upotreba pomorskog dobra je svaka ona upotreba koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Posebna upotreba pomorskog dobra utvrđena je kao gradnja na pomorskom dobru građevina za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje

djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti, informiranja, športa, zdravstva, humanitarnih djelatnosti i drugih djelatnosti koja se ne obavlja radi stjecanja dobiti. Gradnja na pomorskom dobru građevina i drugih objekata infrastrukture, građevina i drugih objekata za potrebe obrane, unutarnjih poslova, regulaciju rijeka i drugih sličnih infrastrukturnih objekata smatra se također posebnom upotrebom.

Naknada za koncesije dane radi posebne upotrebe pomorskog dobra određuje se u simboličnom iznosu uz izuzetak gradnje vodovodne, kanalizacijske, energetske i telefonske infrastrukture za koju se utvrđuje naknada kao za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.

Koncesija na pomorskom dobru za posebnu upotrebu daje se na temelju pisanog zahtjeva, koji se podnosi nadležnom tijelu davatelja koncesije koje provodi postupak dodjele koncesije.

2.2. Zaštita pomorskog dobra

Činjenica je da je Jadransko more i morska obala ugrožena mnogobrojnim ljudskim aktivnostima koje nepovoljno utječu na ekološki sustav. Najveću štetu uzrokuju zahvati u užem obalnom pojasu na kopnu i u području litorala (pojas mora do 200 m dubine).⁴

Neprimjerena gradnja, nasipavanje uz odlaganje na obalu i more velikih količina zemlje i drugoga građevinskog materijala, uništavaju morsku obalu, a posebno morsko dno. Osim toga, osobito potok onečišćenih voda s kopna i intenzivni ribolov negativno utječu na očuvanje prirodnih bogatstava mora.

Devastacija pomorskog dobra u svakom slučaju ograničava, a ponekad i u cijelosti isključuje mogućnost opće uporabe pomorskog dobra.

Zakon o prostornom uređenju određuje da se prostornim uređenjem osiguravaju uvjeti za gospodarenje, zaštitu i upravljanje prostorom Republike Hrvatske kao osobito vrijednim i ograničenim nacionalnim dobrom. Posebna je važna odredba Zakona o prostornom uređenju na osnovu koje Vlada RH donosi propise za provođenje zakona o uređenju i zaštiti obalnog područja mora i voda, zaštićenih kulturno-povijesnih spomeničkih cjelina, područja uz državnu granicu, a koja su od posebnog interesa za državu.⁵

Vlada će donošenjem odgovarajućih propisa uveliko pridonijeti zaštiti pomorskog dobra od bespravne gradnje i ostalih oblika devastacija.

⁴ Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske. Hrvatska u 21. stoljeću – Pomorstvo. str 88.

⁵ Ibidem, str.89

2.3. Upravljanje pomorskim dobrom

Upravljanje pomorskim dobrom kao i njegova primjerena zaštita, održavanje i gospodarsko korištenje, može se osigurati jedino cjelovitom primjenom odredbi o pomorskom dobru i lukama, te primjenom posebnih propisa iz područja prostornog planiranja, urbanizma, graditeljstva, zaštite okoliša, rudarstva, turizma, morskog ribarstva, zaštite prirode i spomenika kulture te učinkovitim inspekcijским i upravnim nadzorom.

Planiranju i upravljanju obalnim prostorom treba pristupiti cjelovito, uz uvažavanje specifičnosti instituta pomorskog dobra kao općeg dobra. Pomorsko dobro kao stvar res communes omnium pripada svim ljudima te je od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku.

2.3.1. Osnove upravljanja

Pomorsko dobro kao pravni institut i suviše je složen da bi se njime moglo učinkovito upravljati putem partikularnih sektorskih politika pojedinih ministarstava. Također, postojeća zakonska regulativa ne uvažava i ne respektira interese svih razina vlasti koje bi trebale biti u funkciji gospodarskog razvoja i zaštite pomorskog dobra.

U tom smislu nedosljedno je riješeno pitanje održavanje i zaštite pomorskog dobra, kako od strane općina, gradova i županije, tako i od strane Vlade Republike Hrvatske. Posebno se to odnosi na sustav upravljanja pomorskim dobrom velikih gradova koji imaju ista zakonska ovlaštenja kao male općine.⁶

Danas u Republici Hrvatskoj dominira izrazito sektorski pristup upravljanja pomorskim dobrom, u kojem ključnu ulogu ima nadležno resorno Ministarstvo mora. Ne postoji nikakva potrebna koordinacija i međusektorske aktivnosti posebno u postupku donošenja i provedbe zakonskih propisa o pomorskom dobru, kako i u sustavu državne uprave te lokalne samouprave.

Upravljanje pomorskim dobrom kao i njegova primjerena zaštita i održavanje može se osigurati jedino cjelovitom primjenom odredbi o pomorskom dobru i lukama, te primjenom posebnih propisa iz područja prostornog planiranja, urbanizma, graditeljstva, zaštite okoliša, rudarstva, morskog ribarstva, zaštite prirode i spomenika kulture te učinkovitim inspekcijским i upravnim nadzorom. Zato jedino integralno upravljanje pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima predstavlja temelj za ostvarenje održivog razvoja mora i morske obale. Integralno upravljanje obalnim i morskim

⁶ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str.101

područjima je trajan i prilagodljiv proces upravljanja resursima u cilju postizanja održiva razvitka u obalnim i morskim područjima.⁷

Integralno upravljanje ne znači zamjenu za sektorsko upravljanje nego upravo suprotno jačanje sektorskog upravljanja kroz zakonodavstvo i obuku kadrovske strukture. Integralno upravljanje pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima jača među sektorske aktivnosti te vodi računa o vrijednostima, tradiciji, potrebama i prioritetima prilikom određivanja ciljeva razvoja i upravljanja obalnim područjima.⁸

2.3.2. Zakonske regulative

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama propisuje da pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara Republika Hrvatska neposredno ili putem jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno jedinica lokalne samouprave u skladu s odredbama Zakona.

Pod upravljanjem pomorskim dobrom podrazumijeva se:⁹

- a) održavanje i unapređenje pomorskog dobra u općoj upotrebi,
- b) briga o zaštiti pomorskog dobra u općoj upotrebi te
- c) posebna upotreba ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra na temelju koncesije ili koncesijskog odobrenja.

O pomorskom dobru u općoj upotrebi, koje se nalazi na području općine/grada, brigu o zaštiti i održavanju vodi jedinica lokalne samouprave.

Obzirom da pomorsko dobro u općoj upotrebi zauzima prostorno dominantnu i neizmjerljivo veću površinu nego pomorsko dobro u koncesijskom režimu, zakonodavac je primarnu ulogu i brigu o zaštiti i održavanju prepustio jedinicama lokalne samouprave.

2.3.2.1. Redovno i izvanredno upravljanje pomorskim dobrom

Zakon propisuje da upravljanje pomorskim dobrom može biti redovno i izvanredno. Redovno upravljanje obavlja se sukladno godišnjem planu. Redovno upravljanje pomorskim dobrom smatra se briga o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj upotrebi. Izvanredno

⁷ Kesić B., Jugović A. Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu. Pomorstvo (19), Pomorski fakultet u Rijeci, 2005., str. 125

⁸ Ibidem, str. 26

⁹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03., čl. 10.

upravljanje obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu uslijed izvanrednih događaja i izrada prijedloga granice pomorskog dobra i njezina provedba.¹⁰

O redovnom upravljanju pomorskim dobrom vode brigu jedinice lokalne samouprave, gradovi i općine, dok o izvanrednom upravljanju vode brigu jedinice regionalne samouprave odnosno županije.

Republika Hrvatska, koja ima izvornu vlast na pomorskom dobru i koja sukladno Zakonu daje osobitu zaštitu pomorskom dobru, ne sudjeluje u postupku redovnog i izvanrednog upravljanja pomorskim dobrom. Republika Hrvatska je jednostavno izvorno svoju obvezu u cijelosti prenijela na jedinice lokalne samouprave, dok je istovremeno zadržala pravo da se značajna sredstva ostvarena na pomorskom dobru uplaćuju u korist državnog proračuna.

Na osnovu članka 12. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, sredstva za upravljanje pomorskim dobrom čine:¹¹

1. sredstva od naknada za koncesiju i naknada za koncesijsko odobrenje,
2. sredstva od naknade koju za upotrebu pomorskog dobra plaćaju vlasnici brodica i jahti upisanih u očevidnik brodica, odnosno upisnik jahti,
3. naknade od šteta nastalih onečišćenjem pomorskog dobra,
4. sredstva koja se osiguravaju u proračunu županije i grada/općine, za pomorsko dobro na njihovom području.

Tako se sukladno članku 13. Zakona od ugovorenog iznosa svih koncesijskih naknada jedna trećina uplaćuje u državni proračun, kao i naknade od šteta nastalih onečišćenjem pomorskog dobra.

2.3.2.2. Godišnji plan upravljanja pomorskim dobrom

Redovno upravljanje pomorskim dobrom obavlja se sukladno godišnjem planu upravljanja, a prije svega uključuje održavanje pomorskog dobra i brigu o zaštiti pomorskog dobra.

Godišnji plan upravljanja pomorskim dobrom mora biti usklađen sa županijskim godišnjim planom upravljanja pomorskim dobrom, u pogledu plana koncesioniranja i davanja koncesijskih odobrenja, o čemu nadležno tijelo u županiji daje potvrdu.

¹⁰ Ibidem, čl. 11.

¹¹ Ibidem, čl. 12.

Vijeće, odnosno poglavarstvo, jedinice lokalne samouprave dužno je jednom godišnje, a najkasnije do 15. siječnja tekuće godine, nadležnom tijelu samouprave u županiji dostaviti pisano izvješće o izvršenju godišnjeg plana upravljanja pomorskim dobrom za prethodnu godinu, s izraženim podacima o broju izdanih odobrenje i uprihodenim sredstvima.¹²

Također, u okviru svoje prostorne nadležnosti, poglavarstvo jedinice lokalne samouprave utvrditi će i donijeti godišnji plan za svaku godinu najkasnije do 1. prosinca tekuće godine. U tom smislu godišnji plan upravljanja trebao bi sadržavati:¹³

- plan održavanja čistoće obalnog prostora pomorskog dobra u općoj upotrebi,
- redovno održavanje rukohvata, klupa, ograda i drugih objekata u općoj upotrebi,
- nadzor komunalnog redara na prostoru pomorskog dobra u općoj upotrebi,
- sredstva koja će biti osigurana za redovno održavanje pomorskog dobra,
- popis djelatnosti iz Jedinstvenog popisa djelatnosti na pomorskom dobru, koje se mogu obavljati na području jedinice lokalne samouprave,
- mikrolokacije za obavljanje pojedinih djelatnosti te
- plan koncesija za posebnu upotrebu pomorskog dobra za objekte lokalnog značaja.

2.4. Gospodarsko korištenje pomorskog dobra

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama kao posebni zakon razlikuje:¹⁴

- opću upotrebu pomorskog dobra - opća upotreba uključuje i podrazumijeva pravo svakog da se služi pomorskim dobrom sukladno njegovoj prirodi i namjeni,
- posebnu upotrebu - posebna upotreba pomorskog dobra je upotreba koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra; koncesija za posebnu upotrebu donosi se isključivo na zahtjev i
- gospodarsko korištenje - gospodarsko korištenje pomorskog dobra je korištenje za obavljanje gospodarskih djelatnosti, sa ili bez korištenja postojećih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru, te sa ili bez gradnje novih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru; koncesija za gospodarsko korištenje donosi se isključivo na temelju

¹² Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru, N.N. 36/04., čl. 5.

¹³ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 108

¹⁴ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 6, 7.

javnog prikupljanja ponuda a za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru daje se koncesijsko odobrenje.

2.4.1. Pojam koncesije

Pravno se koncesija definira kao dozvola za obavljanje neke djelatnosti, uvjetovana posebnim odobrenjem. Za koncesiju se kaže da predstavlja akt vlasti jedne države kojom se građanima te države, drugoj državi ili stranim državljanima dozvoljava na njenom području obavljanje onih djelatnosti za koje inače postoji zabrana. Prema nekim izborima, koncesija je ugovor kojim država ili gradska vlast ustupa privatniku ili drugoj državi pravo na eksploataciju prirodnog bogatstva ili pravo da vrši drugi privredni posao na njezinom teritoriju.¹⁵

U sadržajnom smislu koncesija tvori posebni pravni institut putem kojega javna vlast dopušta određenom subjektu, fizičkom ili pravnom, domaćem državljaninu ili strancu, upotrebljavati ili iskorištavati određena dobra, izvoditi određene radove ili obavljati kakvu djelatnost. Koncesiju javna vlast podjeljuje u pravilu posebnim aktom. To je upravni akt, jednostran i autoritativan po svojoj prirodi te koji mora biti utemeljen na propisu koji u važećem pravnom poretku definira mogućnost podjeljivanja koncesije.¹⁶

U Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama koncesija na pomorskom dobru definirana je kao pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta.¹⁷ Pomorsko dobro može se dati na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje u skladu sa propisima o zaštiti okoliša i prirode.

2.4.2. Koncesije na pomorskom dobru

Pomorsko dobro kao opće dobro prvenstveno je u funkciji opće upotrebe. Korištenje pomorskog dobra putem posebne upotrebe i gospodarskog korištenja provodi se isključivo na osnovu koncesije. Na pomorskom dobru ne može se stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. To znači da pomorsko dobro ne može biti u prometu te samim time je neotuđivo.

¹⁵ Borković, Ivo. Pomorsko dobro, društveni aspekti upotrebe i korištenje, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str.22.

¹⁶ Ibidem, str.23.

¹⁷ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 2.

Posebna upotreba i gospodarsko korištenje provodi se na temelju zakonskih odredbi uz uvažavanje utvrđenja prostorno-planske dokumentacije i godišnjih Planova upravljanja pomorskim dobrom.

2.4.2.1. Koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra

U propisanom postupku gospodarsko korištenje pomorskog dobra vrši se putem donošenja odluke o koncesiji. Međutim, obvezno pravni odnos što uključuje prava i obveze na temelju koncesije nastaje sklapanjem ugovora o koncesiji između davatelja koncesije (koncedenta) i ovlaštenika koncesije (koncesionara).

Za razliku od koncesija za posebnu upotrebu, koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra daju se na temelju provedenog javnog prikupljanja ponuda.¹⁸

Koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, te za korištenje ili gradnju građevina od važnosti za županiju daje županijsko poglavarstvo na rok najviše 20 godina, a kada se radi o gospodarskom korištenju i gradnji građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku koncesiju daje Vlada Republike Hrvatske na rok od 50 godina. Koncesije koje ubuhvaćaju gradnju novih građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku, koje zahtijevaju velika ulaganja, te se ukupni gospodarski učinci ne mogu ostvariti u roku od 50 godina, Vlada Republike Hrvatske daje na rok od preko 50 godina uz suglasnost Hrvatskog sabora. Kada se radi o koncesijama od važnosti za županiju, prethodni postupak provodi nadležno upravno tijelo u županiji (upravni odjel), a kada se radi o koncesijama koje daje Vlada Republike Hrvatske prethodni postupak provodi Ministarstvo.

Županijska skupština na prijedlog županijskog poglavarstva, a na zahtjev grada/općine može ovlaštenje za davanje koncesija na području grada/općine povjeriti gradu/općini. U tom slučaju odluku o davanju koncesije donosi gradsko, odnosno općinsko vijeće.¹⁹

Županijsko poglavarstvo može iznimno, na zahtjev ovlaštenika koncesije uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske, produžiti rok trajanja koncesije na ukupno 30 godina, a Vlada Republike Hrvatske može iznimno, na zahtjev ovlaštenika koncesije, produžiti rok trajanja na ukupno 60 godina te izmijeniti ostale uvjete iz odluke i ugovora o koncesiji u sljedećim slučajevima:²⁰

¹⁸ Ibidem, čl. 17.

¹⁹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 21.

²⁰ Ibidem, čl. 22.

- ako nove investicije to gospodarski opravdavaju,
- ako nastupi viša sila.

Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru prpisuje da inicijativu za pokretanje postupka davanja koncesije može dati svaka fizička ili pravna osoba. Pismo inicijative treba sadržavati podatke o području pomorskog dobra i namjeni koncesije. Pismo inicijative treba sadržavati podatke o području pomorskog dobra i namjeni koncesije.²¹ Ovisno o koncesijskoj nadležnosti inicijativa se podnosi Ministarstvu mora, turizma prometa i razvitka, odnosno upravnom tijelu u županiji. Kada nadležno tijelo za provođenje postupka koncesije zaprimi pismo inicijative, dužno je u roku od 30 dana provjeriti:

- da li je područje određeno i upisano kao pomorsko dobro;
- da li je inicijativa usklađena s dokumentima prostornog uređenja.

Nadležno tijelo za provođenje postupka koncesije dužno je u roku 8 dana izvijestiti podnositelja inicijative o nemogućnosti pokretanja postupka koncesije uz obrazloženje, ili izraditi prijedlog odluke o javnom prikupljanju ponuda i dostaviti je zajedno s natječajnom dokumentacijom davatelju koncesije.²² Davatelj koncesije odlučuje o pokretanju postupka davanja koncesije donošenjem odluke o javnom prikupljanju ponuda. Odluka o javnom prikupljanju ponuda sadrži:²³

1. vrstu i opseg gospodarskog korištenja pomorskog dobra za koje se daje koncesija,
2. podatke što treba sadržavati studija o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se daje u koncesiju,
3. početni iznos naknade za koncesiju,
4. rok na koji se daje koncesija,
5. rok trajanja javnog prikupljanja ponuda,
6. podatke o javnom otvaranju ponuda,
7. druge potrebne podatke kojima se dokazuje ispunjavanje uvjeta za dobivanje koncesije,
8. izvod iz Detaljnog plana uređenja prostora ili lokacijska dozvola.

Odluka o javnom prikupljanju ponuda osim ovih elemenata mora sadržavati i kriterije temeljem kojih će se izvršiti odabir najpovoljnije ponude: odabir najpovoljnije ponude

²¹ Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. N.N. 23/04, čl. 12.

²² Ibidem, čl. 13.

²³ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03., čl. 18.

propisuje da se ocjenjivanje ponuda za sve koncesije na pomorskom dobru, obavlja prema zadanim kriterijima.²⁴

- ponuđena visina stalnog dijela koncesijske naknade,
- ponuđena visina promjenljivog dijela koncesijske naknade,
- ponuđeni iznos ukupnog investicijskog ulaganja prema studiji gospodarske opravdanosti,
- broj planiranih radnih mjesta te
- iznos investicije u zaštitu okoliša.

Ponuda na javno prikupljanje ponuda obavezno mora sadržavati.²⁵

1. dokaze o sposobnosti ponuditelja propisani čl. 17 Zakona i čl. 18. Uredbe;
2. ponuđeni iznos stalnog i postotak promjenljivog dijela koncesijske naknade;
3. studiju gospodarske opravdanosti;
4. idejno rješenje prema lokacijskoj dozvoli, odnosno detaljnom planu i studiji gospodarske opravdanosti;
5. prijedlog o vrsti i opsegu namjere gospodarskog korištenja pomorskog dobra.

Osim obaveznog sadržaja ponude, ponuditelj je dužan ponudi priložiti i druge podatke, sukladno objavljenim uvjetima iz javnog prikupljanja ponuda.

2.4.2.2. Koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra

U propisanom postupku posebna upotreba pomorskog dobra vrši se putem donošenja odluke o koncesiji, dok prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji. Za razliku od koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, koncesija za posebnu upotrebu pomorskog dobra daje se na zahtjev.²⁶

Naknada za koncesiju radi posebne upotrebe pomorskog dobra određuje se u simboličnom iznosu. Koncesijski je model kao i postupak određivanja koncesijske naknade različit kada se radi o posebnoj upotrebi, u odnosu na koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, koje se mogu dati isključivo putem javnog prikupljanja ponuda.

Posebnom upotrebom pomorskog dobra smatra se:²⁷

1. gradnja na pomorskom dobru građevina za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti,

²⁴ Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. N.N. 23/04, čl. 21.

²⁵ Ibidem, čl. 18.

²⁶ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 17.

²⁷ Ibidem, čl. 19.

informiranja, športa, zdravstva, humanitarnih djelatnosti koja se ne obavlja radi stjecanja dobiti,

2. gradnja na pomorskom dobru građevina i drugih objekata infrastrukture (ceste, pruge, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža i sl.), građevine i drugi objekti za potrebe obrane, unutarnjih poslova, regulaciju rijeka i drugih sličnih infrastrukturnih objekata.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ne propisuje rokove trajanja koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra već Uredba o postupku davanja koncesija propisuje davatelje koncesija:²⁸

- davatelj koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra, na rok do 99 godina, za objekte državnog značaja, je Vlada Republike Hrvatske, a prethodni postupak provodi Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka,

- davatelj koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra za objekte županijskog značaja, na rok do 20 godina, je županijsko poglavarstvo, a prethodni postupak provodi nadležno upravno tijelo u županiji,

- davatelj koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra za objekte lokalnog značaja, na rok do 20 godina, je općinsko ili gradsko vijeće, a prethodni postupak provodi nadležno tijelo u općini/gradu.

Koncesija za posebnu upotrebu daje se na temelju pisanog zahtjeva koji se podnosi nadležnom tijelu za provođenje prethodnog postupka.²⁹ Zahtjev mora sadržavati:³⁰

- ime, prezime i prebivalište, odnosno naziv i sjedište podnositelja zahtjeva;
- idejno rješenje i/ili izjavu o namjeni upotrebe pomorskog dobra;
- očitovanje nadležnog tijela za prostorno uređenje o značaju objekta za koji se traži posebna upotreba i očitovanje o usklađenosti idejnog rješenja s prostorno-planskom dokumentacijom;

- dokaz o registraciji, ukoliko podnositelj zahtjeva nije fizička osoba.

Kada se koncesija za posebnu upotrebu daje u svrhu gradnje na pomorskom dobru, odluka o koncesiji mora sadržavati rok u kojem je ovlaštenik koncesije dužan ishoditi građevinsku dozvolu, ukoliko je ista potrebna po posebnim propisima. Ukoliko ovlaštenik koncesije u zadanom roku ne ishodi građevinsku dozvolu, odluka o koncesiji prestaje važiti.³¹

²⁸ Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. N.N. 23/04. čl. 24.

²⁹ Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. N.N. 23/04. čl. 25.

³⁰ Ibidem, čl. 26.

³¹ Ibidem, čl. 29.

2.4.2.3. *Koncesijska odobrenja*

Institut koncesijskih odobrenja uveden je u pozitivno pravo Republike Hrvatske Zakonom o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika te je u svim županijama na Jadranu, kako je već rečeno, prihvaćen kao optimalni model gospodarskog korištenja pomorskog dobra za obavljanje djelatnosti koje ne isključuju niti ograničuju opću upotrebu pomorskog dobra.³²

Koncesijsko odobrenje predstavlja komplementarni institut koncesijama za gospodarsko korištenje i posebnu upotrebu pomorskog dobra. Prije svega, koncesijom se dio pomorskog dobra, djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe na pomorskom dobru, dok se koncesijskim odobrenjem ne isključuje niti se ne ograničava opća upotreba pomorskog dobra.

Koncesijsko odobrenje daje se za obavljanje djelatnosti na:³³

1. morskoj obali,
2. unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama te Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru propisuju da se za svaki grad/općinu na čijem području postoji pomorsko dobro osniva "Vijeće za davanje koncesijskog odobrenja". Vijeće se sastoji od predsjednika i četiri člana, koji su predstavnici sljedećih tijela:³⁴

1. tri predstavnika grada/općine na čijem se području osniva Vijeće,
2. predstavnik županijskog upravnog tijela nadležnog za pomorstvo i
3. predstavnik lučke kapetanije.

Propisano je da se koncesijsko odobrenje daje na zahtjev na rok do najviše 5 godina, a tijelo grada ili općine pri kojem djeluju Vijeće dužno je voditi evidenciju Odobrenja.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama propisuje da su sve naknade od koncesijskih odobrenja prihod gradova i općina, što je u svakom slučaju primjereno rješenje ako se sredstva strogo namjenski koriste za redovno održavanje pomorskog dobra. Na osnovu Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, naknade za davanje koncesijskog odobrenja obračunavaju se sukladno Jedinstvenom popisu djelatnosti na pomorskom dobru, a izražene su u godišnjem iznosu i vezane za razvrstaj turističkog mjesta u razrede.³⁵

³² Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 165

³³ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 38.

³⁴ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 167

³⁵ Ibidem, str. 168

Novi Zakon o koncesijama iz prosinca 2012. godine ukida pojam koncesijskog odobrenja kao vrste koncesije te uvodi pojam potkoncesije koja je isključivo vezana uz pomorsko dobro. No, i dalje se kroz 2013. godinu dodjeljuju koncesijska odobrenja za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru jer ih Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama i dalje priznaje i prihvaća kao optimalni izbor za korištenje pomorskog dobra.

2.5. Određivanje granica pomorskog dobra

Pomorsko dobro uključuje dio državnog teritorija na kopnu, unutarnje morske vode, teritorijalno more, njihovo dno i morsko podzemlje te ima specifične geomorfološke i funkcionalne karakteristike koje treba utvrditi u postupku određivanja granica pomorskog dobra. Pomorsko dobro i određivanje njegovih granica predstavlja poseban interes Republike Hrvatske.³⁶

Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje.³⁷

Zakon propisuje da se dijelom kopna smatra: morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izljevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.³⁸

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama definira kopnenu komponentu pomorskog dobra, tako da je ona proširena na način da obuhvaća i sve ono što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Time se naglašava priroda pomorskog dobra kao općeg dobra, tj. kao stvari na kojoj se ne može stjecati pravo vlasništva, niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi.

Iz analize zakonske definicije vidimo da pomorsko dobro uključuje:³⁹

- a) vodenu komponentu pomorskog dobra,
- b) podmorsku komponentu pomorskog dobra,
- c) obalnu komponentu pomorskog dobra.

³⁶ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 183

³⁷ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 3.

³⁸ Ibidem

³⁹ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 184

2.5.1. Zakonske odredbe o granicama pomorskog dobra

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama uređuje pravni status pomorskog dobra te među ostalim propisuje utvrđivanje granica pomorskog dobra i lučkog područja. Sukladno Zakonu granicu pomorskog dobra utvrđuje Povjerenstvo za granice Ministarstva, na prijedlog županijskog povjerenstva za granice.⁴⁰

Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra propisuje kriterije i postupak utvrđivanja granica pomorskog dobra, lučkog područja luka posebne namjene i lučkog područja luka otvorenih za javni promet, način izrade prijedloga granice, plan raspodjele troškova utvrđivanja granice, te sastav županijskog povjerenstva za granice.⁴¹

Sukladno Zakonu i Uredbi, izrada prijedloga granice pomorskog dobra i njezina provedba spada u izvanredno upravljanje pomorskim dobrom o čemu brigu vode jedinice područne (regionalne) samouprave, odnosno županije.

2.5.2. Postupak određivanja granica pomorskog dobra

Granice pomorskog dobra utvrđuju se sukladno Godišnjem planu upravljanja pomorskim dobrom kojeg do 1. prosinca tekuće godine za iduću godinu donosi župan, a iznimno temeljem zahtijeva stranke ukoliko se radi o području koje ne obuhvaća godišnji plan upravljanja pomorskim dobrom.

Stranka koja podnosi zahtjev može biti Vlada Republike Hrvatske, tijela državne uprave, tijela jedinica lokalne samouprave, te isto tako fizičke ili pravne osobe.

2.5.2.1. Zahtjev za određivanje granice pomorskog dobra

Zahtjev za utvrđivanje granice pomorskog dobra podnosi se županijskom povjerenstvu za granice pomorskog dobra koje djeluje pri upravnom tijelu nadležnom za poslove pomorstva.

Prema odredbama Zakona i Uredbe zahtjevu za utvrđivanje granice pomorskog dobra prilaže se sljedeća obvezna dokumentacija:⁴²

1. kopija katastarskog plana i izvod iz posjedovnog lista,
2. izvod iz zemljišne knjige,

⁴⁰ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 14.

⁴¹ Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04. Čl. 1.

⁴² Ibidem, čl. 4.

3. geodetski snimak područja ili digitalni ortofoto plan s uklopljenom kopijom katastarskog plana - izrađuju ovlaštene geodetske tvrtke u skladu s propisima o topografskoj izmjeri i obvezno sadrži liniju SVVV i liniju udaljenu 6,0 m od SVVVV
4. izvod iz važećih dokumenata prostornog uređenja,
5. dokaz o uplaćenju naknadi za utvrđivanje granice pomorskog dobra u iznosu od 5.000 kuna koja se uplaćuje u korist županijskog proračuna.

2.5.2.2. Postupak nadležnih tijela nakon zaprimanja zahtjeva

Za svaku županiju na čijem području postoji pomorsko dobro osniva se županijsko povjerenstvo za granice pomorskog dobra (u daljnjem tekstu: Povjerenstvo). Povjerenstvo izrađuje prijedlog granice pomorskog dobra i dostavlja ga Povjerenstvu za granice Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka na donošenje (u daljnjem tekstu: Povjerenstvo Ministarstva).⁴³

Županijsko Povjerenstvo se sastoji od 7 članova, koji su stručni predstavnici slijedećih tijela:⁴⁴

- županijsko upravno tijelo nadležno za poslove pomorstva (2 člana),
- županijsko upravno tijelo nadležno za poslove prostornog planiranja i zaštite okoliša,
- državne geodetske uprave – Područni ured za katastar,
- lučke kapetanije,
- općinskog suda – mjesno nadležnog za vođenje evidencije o pomorskom dobru (promjenjivi član),
- lokalne samouprave na čijem se području utvrđuje granica pomorskog dobra (promjenjivi član).

Županijsko povjerenstvo dužno je u roku od osam dana provjeriti potpunost dokumentacije zahtjeva, te u slučaju nepotpunosti zahtjeva obavijestiti podnositelja i dati mu rok od 15 dana za dopunu zahtjeva, te ukoliko zahtjev ne dopuni u navedenom roku smatra se da je zahtjev povučen. Isto tako, Povjerenstvo je dužno o zahtjevu obavijestiti Županijsko državno odvjetništvo koje zastupa Republiku Hrvatsku i koje ima status stranke u postupku.⁴⁵

⁴³ Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04. čl. 2.

⁴⁴ <http://www.pomorskodobra.com/granice-pomorskog-dobra-i-luckog-podrucja/postupak-utvrdivanja.html>, 15.8.2013.

⁴⁵ Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04. čl. 5.

Povjerenstvo za granice pomorskog dobra dužno je u roku od devedeset dana dostaviti prijedlog granice pomorskog dobra Povjerenstvu Ministarstva.⁴⁶

Prijedlog granice pomorskog dobra koji se upućuje Povjerenstvu Ministarstva sastoji se od tekstualnog, odnosno opisnog dijela s obrazloženjem i priloga.

Tekstualni dio s obrazloženjem prijedloga granice pomorskog dobra mora sadržavati:⁴⁷

1. opis granice pomorskog dobra s popisom koordinata karakterističnih točaka u državnom koordinatnom sustavu,
2. podatke o eventualno utvrđenoj granici pomorskog dobra na osnovu prijašnjih zakonskih propisa,
3. podatke o nasipavanju i eroziji kopna,
4. podatke o konfiguraciji i postojećem stanju u prostoru,
5. razloge koji uvjetuju prijedlog granice pomorskog dobra,
6. podatke o usklađenosti postojećeg stanja u prostoru s dokumentima prostornog uređenja.

Osim detaljnog tekstualnog obrazloženja obvezni prilozi prijedloga granice pomorskog dobra jesu sljedeći:⁴⁸

1. kopija katastarskog plana i izvod iz posjedovnog lista,
2. geodetski snimak područja ili digitalni ortofoto plan s uklopljenom kopijom katastarskog plana, ucrtanim prijedlogom granice pomorskog dobra, legendom i ovjerom od strane županijskog Povjerenstva,
3. izvod iz dokumentacije prostornog uređenja,
4. izvod iz zemljišne knjige,
5. fotografije područja za koje se predlaže granica pomorskog dobra,
6. elektronski oblik zapisa predložene granice pomorskog dobra.

2.5.2.3. Kriteriji za određivanje granice pomorskog dobra

Uredbom je propisano da granica pomorskog dobra na morskoj obali obuhvaća pojas kopna širok najmanje 6 (šest) metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših

⁴⁶ Ibidem, čl. 6.

⁴⁷ Ibidem, čl. 7.

⁴⁸ Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04. čl. 7.

visokih voda - SVVV. Prosječnu vrijednost SVVV, odnosno geodetske nule – GN određuje Hrvatski hidrografski institut i ona za cijeli Jadran iznosi 46 cm.⁴⁹

Povjerenstvo pri izradi prijedloga granice ima propisane kriterije kojih se je dužno pridržavati a koji uključuju:⁵⁰

1. najmanje 6 metara od crte SVVV – kao zakonski minimum,
2. prostor koji po svojoj funkciji služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe vezane za korištenje mora – tzv. funkcionalni princip
3. "maritimo linija" iz katastarskih planova gledajući s kopnene strane u slučajevima da nije došlo do promjene konfiguracije morske obale,
4. dio kopna nastao nasipavanjem a služi korištenju mora, a nasip koji nije legalan u cijelosti se smatra pomorskim dobrom,
5. granica pomorskog dobra utvrđuje se do postojećih prirodnih i legalno sagrađenih umjetnih prepreka; prirodni pokosi, vegetacija i raslinje, šume, kopneni rub šetnice, morski rub razvrstane ceste, potporni zidovi, građevine za stanovanje i odmaranje, kulturne, vjerske, povijesne građevine, suhozidi, betonski zidovi i slično.

Ukoliko se predlaže granica pomorskog dobra uža od zakonskog minimuma (manje od 6,0 m od SVVV) Povjerenstvo je o istome dužno izvijestiti župana, a prijedlog župana za smanjenjem pojasa pomorskog dobra tada predstavlja sastavni dio priloga prijedloga granice pomorskog dobra koji se dostavlja Povjerenstvu Ministarstva.

2.5.2.4. Donošenje rješenja o granici pomorskog dobra

Prema Uredbi o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, granica pomorskog dobra utvrđuje se Rješenjem Povjerenstva Ministarstva u upravnom postupku. Rješenje o granici pomorskog dobra sadrži opis granice pomorskog dobra i popis katastarskih čestica koje u cijelosti ili u dijelu ulaze u pojas pomorskog dobra.⁵¹

Povjerenstvo Ministarstva mora koje donosi rješenje u upravnom postupku sastoji se od tri člana; predsjednika i dva člana koje imenuje ministar mora, prometa i infrastrukture, a jednog od navedenih članova predlaže ministar nadležan za poslove prostornog uređenja.

⁴⁹ <http://www.pomorskodobra.com/granice-pomorskog-dobra-i-luckog-podrucja/postupak-utvrdjivanja.html>, 15.8.2013.

⁵⁰ Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04. čl. 3.

⁵¹ Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04. čl. 9.

2.5.3. Evidentiranje i obilježavanje pomorskog dobra

Evidencija o pomorskom dobru vodi se u zemljišnim knjigama pri općinskim sudovima. Ministarstvo je dužno dostavljati Državnom odvjetništvu Republike Hrvatske rješenje o određivanju granice pomorskog dobra radi upisa u zemljišne knjige. U katastar se unose podaci o granici pomorskog dobra, česticama pomorskog dobra i objektima na njima.⁵²

15. veljače 2005. godine donešen je "Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra" kojim se propisuje način obilježavanja pomorskog dobra, izrada, pregled i potvrđivanje geodetskog elaborata za potrebe evidentiranja pomorskog dobra, te provedba tog elaborata u katastru i zemljišnim knjigama.⁵³

Pravilnik propisuje da se obilježavanje granice pomorskog dobra obavlja betonskim stupićem, plastičnom oznakom, željeznom bolcnom ili uklesavanjem križa u živu stijenu, po pravilima geodetske struke, a smatra se da je granica pomorskog dobra obilježena, ako ide stalnim, prirodnim ili izgrađenim objektima.⁵⁴

Donošenje Rješenja o granici pomorskog dobra i obilježavanje iste ne znači da je pomorsko dobro provedeno u katastru nekretnina i zemljišnoj knjizi. Naime, nakon donošenja Rješenja, podnositelj zahtjeva dužan je izraditi geodetski elaborat za potrebe evidentiranja pomorskog dobra u katastru i zemljišnoj knjizi radi konačnog upisa pomorskog dobra.

Nakon izrade parcelacijskog elaborata sukladno pravilima geodetske struke i u skladu s katastarskim propisima, slijedi nimalo jednostavan postupak provedbe u katastru nekretnina i zemljišnoj knjizi, a može se opisati na sljedeći način:⁵⁵

1. Ovlaštena geodetska tvrtka – izvođač geodetskog elaborata dostavlja zahtjev za ovjeru i geodetski elaborat županijskom Povjerenstvu za granice pomorskog dobra koje treba potvrditi da je geodetski elaborat izrađen u skladu s aktom o utvrđivanju granice pomorskog dobra (Rješenje/Uredba).

2. Potvrđeni geodetski elaborat županijsko Povjerenstvo za granice pomorskog dobra dostavlja, putem ovlaštene geodetske tvrtke – izvođača geodetskog elaborata, u Državnu geodetsku upravu, Područni ured za katastar, odnosno u njegove ispostave, na provedbu. U katastru se geodetski elaborat pregledava i potvrđuje sukladno katastarskim propisima o čemu katastarski ured po službenoj dužnosti obavještava županijsko

⁵² Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 15.

⁵³ Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra. N.N. 29/05. čl. 1.

⁵⁴ Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra. N.N. 29/05. čl. 3.

⁵⁵ <http://www.pomorskodobro.com/granice-pomorskog-dobra-i-luckog-podrucja/evdentiranje-i-obiljezavanje.html>, 10.8.2013.

povjerenstvo za granice pomorskog dobra, naručitelja geodetskog elaborata i nadležno državno odvjetništvo.

3. Po zaprimanju obavijesti da je geodetski elaborat potvrđen, nadležno državno odvjetništvo podnosi zahtjev katastarskom uredu za provedbu istoga u katastru zemljišta i katastru nekretnina.

4. Katastarski ured provodi geodetski elaborat o čemu donosi rješenje u upravnom postupku i dostavlja ga naručitelju, ostalim strankama u postupku, županijskom Povjerenstvu za granice, nadležnom državnom odvjetništvu i općinskom sudu – zemljišno-knjižnom odjelu.

5. Nadležni općinski sud, zemljišno-knjižni odjel provodi prijavni list konačnog rješenja katastra po službenoj dužnosti o čemu obavještava županijsko povjerenstvo za granice pomorskog dobra, naručitelja geodetskog elaborata, nadležno državno odvjetništvo i nadležni katastarski ured.

6. Zahtjev za otpisivanje katastarskih čestica koje ulaze u pojas pomorskog dobra iz postojećih zemljišnoknjižnih uložaka podnosi nadležno državno odvjetništvo, prema popisu katastarskih čestica koji je sastavni dio geodetskog elaborata.

2.6. Morske luke

Pravni pojam morske luke i osnovna načela o upotrebi i korištenju pomorskog dobra u morskim lukama uređuju pomorski propisi iz zakona koji čine pomorsko pravo Republike Hrvatske. To su Pomorski zakonik te Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama definira u općim odredbama morsku luku kao morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.⁵⁶

Sukladno Zakonu, morska luka je pomorsko dobro, a lučko područje morske luke obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora koji se koriste za obavljanje lučkih djelatnosti.⁵⁷

⁵⁶ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 2

⁵⁷ Ibidem, čl. 2

2.6.1. Upravljanje lukama

Radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet osniva se lučka uprava.⁵⁸

Upravno vijeće lučke uprave među ostalim poslovima odlučuje o davanju koncesija sukladno Zakonu, odnosno odlučuju o gospodarskom korištenju luke otvorene za javni promet. Osnivač lučke uprave za luke otvorene za javni promet od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku je Vlada Republike Hrvatske. Uredbom o osnivanju lučke uprave Vlada prenosi izvorna prava Republike Hrvatske da upravlja lukama otvorenim za javni promet na lučku upravu. Za upravljanje, gradnju i korištenje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja za područje svake županije može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači. Odluku o osnivanju županijske lučke uprave donosi županijsko poglavarstvo.⁵⁹

U lukama posebne namjene Republika Hrvatska putem Vlade Republike Hrvatske ili županijskog poglavarstva prenosi koncesijom svoja izvorna prava i ovlaštenje da upravlja pomorskim dobrom na ovlaštenika koncesije, odnosno koncesionara luke posebne namjene, koji istovremeno ima pravo da luku posebne namjene i koristi.

Na osnovu iznesenog vidimo da, za razliku od lučke uprave koja upravlja lukama otvorenim za javni promet te među ostalim odlučuje o javnom prikupljanju ponuda i davanju koncesija, koncesionar u lukama posebne namjene upravlja i gospodarski koristi luku u granicama prenesenih ovlaštenja i prava utvrđenih odlukom i ugovorom o koncesiji.

Bitna razlika u upravljačkim sustavima je u tome što lukama za posebne namjene upravlja država izravno, a u lukama otvorenim za javni promet lučka uprava kao njezina produžena ruka.

2.6.2. Luke otvorene za javni promet

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama definira luku otvorenu za javni promet kao morsku luku koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njejoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta.⁶⁰

⁵⁸ Ibidem, čl. 2

⁵⁹ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 170

⁶⁰ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N.158/03. čl. 2.

Luke javnog prometa mogu biti otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet. U Republici Hrvatskoj se luke otvorene za međunarodni promet određuju zakonskim propisom, a luke otvorene za domaći promet određuju skupštine županija na čijem se području te luke nalaze.⁶¹

U Zakonu se također navode vrste djelatnosti koje se mogu obavljati u lukama otvorenim za javni promet. To su:⁶²

1. privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodice i plutajućih objekata,
2. ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala,
3. ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila,
4. ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovim djelatnostima u neposrednoj gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, tegljenje, servisi lučke mehanizacije, lučko agencijski poslovi i poslovi zastupanja u carinskom postupku, poslovi kontrole kakvoće robe i dr.).

Djelatnosti koje se u Zakonu navode služe glavnoj funkciji trgovačke luke, odnosno luke javnog prometa, a to je njezina prometna funkcija. Luka javnog prometa služi trgovačkim brodovima, koji u pravilu, obavljaju prijevoz putnika i robe. Njima su primjerice potrebne usluge poput opskrbe brodova, pružanja usluga putnicima, itd. Među usluge koji su im potrebne također se ubrajaju i popravci brodova i usluge tehničkih servisa na brodskim uređajima, posebno navigacijskih uređaja i elektronike, bez kojih nema suvremene navigacije.

2.6.3. Luke posebne namjene

Prema zakonskoj definiciji jest morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba ili državnog tijela.⁶³ Prema djelatnosti koje se obavljaju u lukama posebne namjene luke mogu biti:⁶⁴

1. vojne luke,
2. luke nautičkog turizma,
3. industrijske luke,

⁶¹ Hlača, V. Pravni problemi upotrebe i korištenja pomorskog dobra u morskim lukama, referat iz zbornika Pomorsko dobro – drštveni aspekti upotrebe i korištenja, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996. str. 84

⁶² Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 65.

⁶³ Ibidem, čl. 2.

⁶⁴ Ibidem, čl. 42.

4. brodogradilišne luke,
5. sportske, ribarske i druge luke slične namjene.

Vojna luka je luka namijenjena za prihvat i smještaj vojnih plovnih objekata, opremljena odgovarajućim objektima i opremom, a određena posebnim propisom.⁶⁵ Za vojne luke, koje se otvaraju na prijedlog Ministarstva obrane, Vlada donosi odluku o otvaranju luke u kojoj su utvrđene granice luke na moru i kopnu. Zbog specifične namjene vojnih luka određeno je da tim lukama upravlja Ministarstvo obrane Republike Hrvatske.

Ostale luke posebne namjene se otvaraju i njihove granice na moru i kopnu određuju odlukom o dodjeli koncesije radi obavljanja djelatnosti za koju je utvrđena posebna namjena dotične posebne luke. Ova koncesija obuhvaća upotrebu, izgradnju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene. Iz Zakona se vidi da su to luke nautičkog turizma, industrijske, brodogradilišne, sportske, ribarske i luke slične namjene.⁶⁶

Za razliku od luka otvorenih za javni promet koje su dostupne svima pod jednakim uvjetima, luke posebne namjene dostupne su samo onima koji se njima služe sukladno uvjetima koje propisuje korisnik luke posebne namjene (npr. ribarske luke služe samo ribarskim brodovima).

Luke posebne namjene se također dijele i prema značaju za Republiku Hrvatsku.⁶⁷

1. luke od značaja za Republiku Hrvatsku,
2. luke od županijskog značaja.

Po svojim sadržajnim i pojmovnim elementima, većina djelatnosti koje se obavljaju u lukama posebne namjene, identična onim lučkim djelatnostima u lukama otvorenim za javni promet (uključivši i korištenje lučkih objekata podgradnje i nadgradnje radi posebnih potreba koncesionara). U pogledu koncesija, Zakon određuje samo tko daje koncesije i tko ih dobija.⁶⁸

Uporaba i korištenje luke posebne namjene zasniva se na koncesiji koja se u lukama od značenja za Republiku Hrvatsku određuje prema vremenskom kriteriju.⁶⁹

1. za luke od županijskog značaja županijsko poglavarstvo na rok do 20 godina,

⁶⁵ Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. N.N. 110/04. čl. 10.

⁶⁶ Hlača, V. Pravni problemi upotrebe i korištenja pomorskog dobra u morskim lukama, referat iz zbornika Pomorsko dobro – društveni aspekti upotrebe i korištenja, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996. str. 89

⁶⁷ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 42.

⁶⁸ Bolanča D. Koncesije na pomorskom dobru – novine u hrvatskom zakonodavstvu. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 1/2009., str. 71.-95.

⁶⁹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 80.

2. za luke od značaja za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske na rok do 50 godina,

3. za luke od značaja za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske na rok preko 50 godina uz suglasnost Hrvatskoga sabora.

Na sportsku luku kao luku posebne namjene primjenjuju se posebna pravila. Naime, koncesija za takvu luku može se dodijeliti samo udruzi registriranoj za obavljanje sportske djelatnosti. Sportska luka ne može obavljati djelatnosti radi stjecanja dobiti, a može se koristiti samo za članove udruge.⁷⁰

Postupak dodjele koncesije za sve luke posebne namjene (osim vojnih), predviđen je Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, jer se za ovu vrstu luka primjenjuje postupak davanja koncesija na pomorskom dobru u svrhu gospodarskog korištenja odnosno postupak davanja koncesije na pomorskom dobru za posebnu upotrebu. Ovlaštenici koncesije su pravne ili fizičke osobe, a korisnik vojne luke (bez koncesije) može biti neko državno tijelo. Ovlaštenik koncesije za luku posebne namjene dužan je koristiti luku sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji i održavati luku prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj.

U pogledu reda u luci posebne namjene sve obveze padaju na ovlaštenika koncesije (a ne na lučku upravu, jer je nema u ovoj vrsti luke).

2.6.4. Granica lučkog područja

Granicu pomorskog dobra ne smijemo miješati s granicom lučkog područja niti s granicama morskog ili kopnenog područja koje se, kao dio vanlučkog područja pomorskog dobra, daje u koncesiju. Granica pomorskog dobra, a i samo pomorsko dobro po svojoj prirodi i namjeni, može biti šire od lučkog područja odnosno granice lučkog područja. U mnogim slučajevima granica pomorskog dobra i granica lučkog područja će se podudarati, no u niti jednom slučaju granica pomorskog dobra ne može i ne smije biti uža od granice lučkog područja u okvirima postojeće zakonske definicije, koja luku u cijelosti uključuje u pravni režim pomorskog dobra.

Lučko područje luke jest područje morske luke, koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazen), koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, a kojim

⁷⁰ Ibidem, čl. 81.

upravlja lučka uprava, odnosno ovlaštenik koncesije, a granica lučkog područja je granica pomorskog dobra.⁷¹

Kako se iz navedene definicije vidi zakonodavac nije uvažio načela o razlikovanju granica pomorskog dobra u lučkom i vanlučkom području te je jednostavno granicu lučkog područja i granicu pomorskog dobra poistovjetio. Postavlja se pitanje kako granica lučkog područja na moru može biti granica pomorskog dobra, kada je granica pomorskog dobra na moru, granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske.⁷²

Utvrđivanje granice lučkog područja uvjetovano je isključivo kriterijem korištenja prostora za obavljanje lučkih djelatnosti dok su kriteriji za utvrđivanje granice pomorskog dobra, kao osnovno pravilo utvrđeni u širini kopna najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.

Ni Zakon ni Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra kako za luke otvorene za javni promet, tako i za luke posebne namjene, ne sadrži kriterije određivanja granica lučkog područja. Propisano je samo da su granice lučkog područja uvjetovane obavljanjem lučkih djelatnosti.

⁷¹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03. čl. 2.

⁷² Kundih B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 228

3. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Iako je pojam nautičkog turizma dugo prisutan u stručnoj i znanstvenoj literaturi još uvijek ne postoji jedinstvena i široko prihvaćena definicija što se pod tim pojmom podrazumijeva pa se daje obrazloženje i određenje njegova sadržaja. Nautički turizam je dio ili oblik turizma na vodi i uz vodu. Njegov naziv dolazi od grčke riječi *nautas* koja znači mornar, ali označava i vještinu navigacije, znanost o pomorstvu.⁷³ U širem smislu ta riječ znači pomorstvo u cjelini, plovidba, brodarenje i slično.

Za Republiku Hrvatsku nautički turizam predstavlja novu gospodarsku razvojnu šansu posebno radi izuzetne atraktivnosti Jadranskog mora, otoka i obale. Istovremeno nautički turizam kao izazov krije u sebi opasnosti i stanovite rizike.

Može se reći da je nautički turizam značajna grana cjelokupnog turizma Republike Hrvatske kao grane hrvatskoga gospodarstva u dosadašnjim i trenutnim vremenima, a njena potentnost i mogućnost rasta u bliskoj budućnosti trebala bi biti ona koja će se najviše razvijati i usavršavati te na taj način doprinositi domaćem gospodarstvu i globalnom zadovoljstvu nautičkih turista koji dolaze na hrvatski Jadran.

3.1. Pojam turizma i nautičkog turizma

U znanstvenim istraživanjima turizma, kao društvenog fenomena, postoje različite definicije i značenja. Definicija turizma koja je prihvaćena od AIEST-a – Međunarodnog udruženja znanstvenih turističkih eksperata, koju su dali W.Hunziker i K.Krapf univerzalnog je i općeg karaktera: "Turizam predstavlja skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako s takvim boravkom nije povezana njihova privredna djelatnost."⁷⁴

Turizam je skup pojava i odnosa što proizlaze iz putovanja i zadržavanja izvan mjesta stalnog boravka isključivo iz neposlovnih razloga, pri čemu se turist javlja kao tržišni subjekt, te se konstituira posebno turističko tržište.⁷⁵

S gledišta makropodjele i tendencija u svijetu, teorijskih istraživanja i razvoja, te njihove primjene, suvremeni turizam ima nekoliko oblika⁷⁶:

⁷³ Šamanović, Josip. Nautički turizam i management marina. Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 54

⁷⁴ Kovačić, Mirjana. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004., str.15

⁷⁵ Luković Tihomir. Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske. Abel d.o.o. Split, Split 1995., str. 62

- masovni,
- individualni i
- selektivni.

U tom kontekstu treba istaknuti da postoje različiti motivi i ciljevi turističkih putovanja ljudi iz jedne u drugu zemlju, što se odražava i na razvijenost različitih oblika turizma u svijetu. Tako selektivne oblike turizma možemo definirati kao⁷⁷:

- rekreacijski,
- poslovni i
- nautički.

Kao podgrana turističke ponude, u sklopu gospodarskog sustava, javlja se nautički turizam. Njegova međuzavisnost proizlazi iz opće povezanosti turizma i ostalih djelatnosti vezanih za turizam i gospodarstvo Hrvatske.

Nautički turizam rezultat je tendencije i dostignute razine gospodarskog rasta. U središtu pozornosti je čovjek, smanjenje radnog vremena i tehnološki napredak, što sve zajedno, uz psihološku komponentu turizma, omogućuje mnoge promjene, ne samo u prostoru na kojem se turističke aktivnosti provode nego i kod nositelja tih aktivnosti. Izrazi koji se susreću u domaćoj i stranoj literaturi označavaju nautički turizam kao: brodarenje, plovni turizam, nautizam, yachting, marine, itd. Međutim, s obzirom na kompleksnost te aktivnosti, slijedeća definicija pobliže određuje pojam nautičkog turizma. Nautički turizam obuhvaća svako zabavno, razonodno, znanstveno, sportsko, ribolovno i osvježavajuće kretanje vodenim morskim površinama najraznovrsnijim čamcima, jedrilicama, motornim brodicama i slično, kružna putovanja i krstarenja putničkim ili drugim brodovima.⁷⁸

Nautički turizam kao oblik turizma je veoma atraktivan jer predstavlja dinamičan oblik turističke ponude, a njegov udio u ukupnim tokovima turističkog prometa sve je veći. Kao i svi drugi oblici turizma, nautički turizam je gospodarski vrlo zanimljiv zbog specifične nautičke potražnje i njome povezane posebne nautičke potrošnje, koja se odražava na nautičku industriju (proizvodnja opreme, održavanje, osposobljavanje postojećih i izgradnja novih luka i lučica i dr.), te na pružanje usluga nautičarima i njihovim plovilima.

Nautički turizam je dio maritimnog turizma koji, s jedne strane, predstavlja ukupnost stalnih, učestalih ili povremenih dobrovoljnih društveno-socioloških pojava, aktivnosti i

⁷⁶ Kovačić, Mirjana. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004., str.15

⁷⁷ Ibidem, str. 16

⁷⁸ Ibidem

kretanja turista na moru, u moru i obalama, te na rijekama, jezerima i kanalima, vlastitim, iznajmljenim ili tuđim brodovima, u turističkim lukama i ostalim pomorsko-nautičko-brodograđevnim objektima supra i infrastrukture, u svrhu zabave i odmora, sporta, pasivne i aktivne rekreacije, relaksacije, ambijenta zadovoljenja zdravstvenih, kulturnih i drugih motiva, i to sve iz turističkih motiva i, s druge strane, to je skup ekonomsko organiziranih poslovnih funkcija u cilju racionalnog i planskog poslovanja i razvijanja te poboljšanja tih pojava i aktivnosti u svrhu stvaranja i povećanja dohotka.⁷⁹

Zakonska definicija nautičkog turizma drži nautički turizam plovidbom i boravkom turista – nautičara na plovnim objektima, kao i boravkom u lukama nautičkog turizma zbog odmora i rekreacije.⁸⁰

Dakle, može se istaknuti da je nautički turizam društvena pojava koja se manifestira u putovanjima različitim plovnim jedinicama radi promjene mjesta stalnog boravka u svrhu rekreacije i drugih razloga koji nisu u vezi s obavljanjem gospodarskih djelatnosti.

Nautički turizam se razmatra i kao raznolikost oblika turističkog prometa. Za razvoj njegovih pojavnih oblika potrebni su određeni društveni, tehnički i ekonomski uvjeti.

Pojavnim oblicima nautičkog turizma smatraju se slijedeći oblici⁸¹:

- boravak i plovidba malim plovilima bez ili sa određenim itinerarom, brodicama i jahtama, na morskim i unutarnjim vodama,
- krstarenje morem ili unutrašnjim vodnim putevima prema određenom itineraru, u svrhu razonode, sporta, pregleda određenog područja ili obuke; obuhvaća sve vrste brodova, a osobito turističke brodove, tzv. ploveće hotele, zatim jahte, jedrilice krstaše i motorne brodove,
- sportovi na vodi i ispod vode vrlo su brojna i atraktivna skupina različitih oblika nautičke turističke rekreacije,
- biologija mora i podmorja te unutrašnjih voda područje je znanstvenog i znanstveno-popularnog programa mnogih institucija na obali i velikih akvatorija koje posjećuju turisti, ali i općeg interesa mnogih koje privlači voda kao izvor života i koji interes za to područje iskazuju kao dio svoje duhovne rekreacije; strukturiranje prema veličini plovila izuzima objekte koji se koriste u uskom priobalnom pojasu kao sredstvo razonode ili doživljavanja mora turista koji pretežno ostaju na njegovim obalama.

⁷⁹ Jadrešić, Vinko. Nautički turizam. Pedagoška akademija Zadar. Zadar, 1978, str.17

⁸⁰ Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN 88/10, čl. 44

⁸¹ Dučić, A. Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma. Ekokon Split, Split, 2002., str 12

Ovisno o činiteljima ponude i potražnje na pojedinim užim ili širim područjima, mogu se razvijati novi oblici ili vrste nautičkog turizma.

3.1.1. Sustavni pristup u poimanju nautičkog turizma

Djelatnosti pomorskog gospodarstva prema tehničko-tehnološkim postupcima, organizacijskim obilježjima, poslovnom sadržaju i proizvodnoj strukturi su veoma heterogene. Negospodarske pomorske djelatnosti pojavljuju se kao nadgradnja sustava pomorskog gospodarstva i u njegovoj su razvojnoj funkciji.⁸² Nautički sustav je složeni stohastički sustav podložan stalnim promjenama i razvoju, koji proizlazi iz bitnih obilježja pomorskih djelatnosti: ciljeva, aktivnosti, organizacije, strukture, ulaznih i izlaznih varijabli, pravila ponašanja, okruženja, informacija, složenosti, dinamičnosti i upravljivosti.

Nautički sustav je sustav otvorenog tipa, nepotpun, zbog raznovrsnih djelatnosti koje sve nisu međusobno vezane, te linijski u kojem su svi njegovi dijelovi jednakomjerno pozicionirani u međusobnom odnosu. Usmjerenje nautičkog sustava ide ka ciljevima organiziranja i unapređivanja djelatnosti u vezi s morem. Sve pomorske djelatnosti, koji je dio i nautički turizam sa stajališta funkcionalne međuovisnosti, čine koherentan sustav u kojem vrlo istaknuto mjesto zauzimaju nautički turizam i luke nautičkog turizma.⁸³ Nautički turizam prometni je podsustav pomorskih gospodarskih djelatnosti i ima obilježja dinamičkog i otvorenog sustava koji interaktivno komunicira sa svojom okolinom.⁸⁴

Luke nautičkog turizma i nautički turizam općenito dio su pomorskog sustava i njegova gospodarstva te postaju jednom od grana tercijarnog sektora koja se najbrže razvija. Međutim, ubrzani razvoj mora ujedno biti i kontrolirani razvoj jer, stanje svakog elementa sustava bitno ovisi o stanju ostalih. Kako u društvenom sustavu, tako i u drugim sustavima, poremećaji nastupaju promjenom jednog elementa na račun drugog. Rezultat je neka nova ravnoteža okoline pri čemu razvijeniji sustav i njegova razina razvoja ne korespondira s količinom angažiranih ili utrošenih resursa, u ovom slučaju obalnih i morskih.

Razvoj nautičkog turizma na jadranskom prostoru Hrvatske uklapa se u temeljne ciljeve gospodarske politike, međutim, ostvarenje tih razvojnih ciljeva dijelom i putem

⁸² Dundović Č. Pomorski sustav i pomorska politika. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 47-48

⁸³ Kovačić M. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004., str.43

⁸⁴ Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 27

razvoja nautičkog turizma pretpostavlja uvažavanje načela održivog razvoja te primjenu marketing strategije u oblikovanju nautičke receptive.⁸⁵

Nautički turizam je u cijelosti dio pomorskog sustava, ali je ujedno i samostalni sustav koji, u uvjetima neprestanih promjena tehničko-tehnoloških i društveno-ekonomskih uvjeta poslovanja, zahtijeva integrirani model organizacije. Nautički turizam predstavlja otvoren i dinamički sustav koji se zbog svog ubrzanog razvoja susreće s nizom organizacijskih pitanja – od definiranja strukture do praktičnog funkcioniranja.

Razumijevanje takvih stavova omogućuje poimanje nautičkog turizma kao sustava, a istraživanje usmjerava na njegovu funkcionalnu djelotvornost koja se ogleda u mogućnostima bržeg i efikasnijeg prilagođavanja sustava novim uvjetima. Nautički turizam kao sustav analizira se kao cjelina, proučava se zavisnost sustava i njegova okruženja, mogućnosti razvoja i usavršavanja informacijskih podsustava te se istražuje uloga svakog pojedinog elementa u funkcioniranju cjeline.

Osnovni činitelj sustava nautičkog turizma su nautičke luke, posebice marine koje, zbog svojih organizacijskih specifičnosti što se iskazuju kompleksnošću ciljeva, i tehničko-tehnološkim elementima, imaju sve važniju ulogu i specifičnu potrebu za ljudima. Oni u proces reprodukcije u današnjim uvjetima ne unose samo svoje fizičke i umne sposobnosti nego i viziju razvoja koja teži modelu organizacije luke nautičkog turizma kao sustava.⁸⁶

Može se zaključiti da su luke nautičkog turizma dio pomorskog sustava, ali na tržištu djeluju kao samostalni poslovni, odnosno organizacijski sustav i rezultat su čovjekova stvaralaštva u organizaciji koja treba biti usmjerena ka neprestanom razvoju, dakako, uz uvažavanje svih elemenata iz okoline (npr. prirodni resursi, infrastruktura, i dr.)

3.1.2. Nautički turizam kao multidisciplinarna djelatnost

Nautički turizam je multidisciplinarna djelatnost koja se može promatrati i analizirati sa više aspekata. U samom pojmu nautički turizam, posebno se ističe riječ nautički što označava, kako je već navedeno, da se ta djelatnost odvija na vodi i daje vezana uz plovni objekt. Druge odrednica je turizam koji je multidisciplinarna djelatnost koja povezuje više ili manje gotovo sve gospodarske djelatnosti u gotov, konačni turistički proizvod. To znači da nautički turizam uz sva navedena obilježja turizma ima i vrlo izražena obilježja pomorskih

⁸⁵ Ibidem, str. 28

⁸⁶ Ibidem, str.28

vještina i sve ostalo što je vezano uz plovidbu. Posebno će se istaknuti tri važnija aspekta nautičkog turizma i to turistički, pomorski i gospodarski aspekt.

Turistički aspekt nautičkog turizma proizlazi iz djelatnosti iz koje je nastao – turizma. Nautički turizam, promatran u praktičnom smislu, ima sve karakteristike koje obilježavaju turizam. Turizam je skup vrsta turističkog poslovanja okupljenih i objašnjenih pod jedinstvenim pojmom, turizam. Jedna od vrsta turizma koja pripada selektivnom obliku turizma je nautički turizam. Za turizam je specifično da se turističke djelatnosti rađaju u zavisnosti od stupnja razvoja gospodarstva i rasta standarda. Sa rastom standarda razvijaju se i ljudske potrebe za razonodom, sportom, odmorom, ali i nizom drugih osobnih potreba. Ljudski duh nema granica, što znači da jedne želje i potrebe stvaraju druge, nove. To je razlog da se, sa jedne strane stvaraju novi turistički proizvodi, a sa druge promoviraju nove vrste turizma. Nautički turizam jedna je od novijih turističkih djelatnosti, a njegov razvoj je u stalnom rastu. Kao i svaka od turističkih djelatnosti, nautički turizam ima značajke koje su sukladne obilježjima svih ostalih turističkih djelatnosti, ali ima i svoje specifičnosti.

Osnovne zajedničke značajke nautičkog i ostalih vrsta turizma su sljedeće⁸⁷:

- uslužna djelatnost i
- sezonsko poslovanje.

Turizam i njegov selektivni oblik nautičkog turizma pripadaju uslužnim gospodarskim djelatnostima ili tzv. terciarnom sektoru gospodarstva. Kao i sve uslužne djelatnosti, turizam i nautički turizam proizvode uslugu koja se nautičaru predstavlja kao ponuda, odnosno kao nautički proizvod.

Sezonsko poslovanje je jedna od vrlo značajnih karakteristika turizma i nautičkog turizma. Gotovo pravilno oscilatorno godišnje poslovanje u turizmu i nautičkom turizmu je karakteristika s kojom se poslovni subjekti različito nose. Sezonalnost je limitirajući činitelj razvoja, ulaganja i organizacije poslovanja, ali je također i poticajni činitelj. Negativan utjecaj sezonskog poslovanja je kraća poslovna godina. U uvjetima, kraćeg radnog razdoblja, analiza isplativnosti ulaganja i investiranja u turističke i nautičke objekte veoma je specifična. Ipak, često su rezultati na strani pozitivne investicijske strane, što istodobno aktivira i pozitivnu stranu sezonalnosti. To je prije svega intenzivan istraživačko-analitički i marketinški rad na iznalaženje načina za produženjem sezone. Strateški menadžment upravo ima za cilj utvrditi poslovnu politiku i definirati strategiju razvoja koja će biti u funkciji učinkovitog poslovanja nautičke luke.

⁸⁷ Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 30

Osnovne specifičnosti nautičkog turizma, koje ga razlikuju od svih ostalih vrsta turizma su⁸⁸:

- poslovanje u uvjetima korištenja koncesije te
- intenzivna povezanost s morem, plovidbom i plovilima.

Kao što je već prije navedeno i obrazloženo, koncesija je pravo na korištenje pomorskog dobra, u gospodarske svrhe daje se koncesionaru. Suština koncesije je da se zaštiti prirodno, odnosno javno dobro od privatnog vlasništva i prekomjernog korištenja jer se radi o dobru od posebnog interesa za ljudske generacije. Ta, sa jedne strane pozitivna uloga koncesije, ima i svoje negativne aspekte. Činjenica da se koncesija dodjeljuje na određeno vremensko razdoblje, te da sve izgrađene nekretnine poslije protoka ugovorenog vremena pripadaju državi kao davatelju koncesije, uvjetuje poseban način poslovanja luke nautičkog turizma. Koncesija se ne odnosi na sve gospodarske subjekte nautičkog turizma već samo na poslovanje luka nautičkog turizma koje imaju ulogu koncesionara.

Specifičnosti koje proizlaze iz nautičke ili plovidbene karakteristike nautičkog turizma vrlo su izražene i ne nalazi ih se u nijednoj drugoj vrsti turizma. Nautički turizam se odvija na pomorskom ili vodnom dobru, u lukama nautičkog turizma, putem plovila svih veličina, vrsta i dimenzija, što daje nautičkom turizmu jaku odrednicu pomorskog ili slatkovodnog prometa. To znači da se promet u lukama nautičkog turizma mora odvijati po svim pravilima vodnog i pomorskog prometa. Sve tehničke karakteristike i postupanja u lukama odnose se i na luke nautičkog turizma. Pomorska pravila, zakoni i postupci jednaki su za sve subjekte i objekte nautičkog turizma (luke nautičkog turizma, plovila i nautičare), kao i sve druge objekte i subjekte u pomorskom prometu i upravljanju lukama.

3.2. Povijesni razvitak nautičkog turizma

Temeljna značajka nastanka i razvoja nautičkog turizma je spontanost i odsustvo uplitanja državnih organa putem planskih inicijativa i odgovarajućih ulaganja. Sadašnje stanje, kao plod spontanog razvoja, sve više dobiva organizacijske i planske okvire, ali su i dalje nazočni elementi stihije i neselektivnosti u razvoju.⁸⁹

Povijest nautičkog turizma može se povezati s poviješću pomorske plovidbe i navigacije, ali samo s onim brodskim putovanjima koja imaju turistički karakter. To proizlazi

⁸⁸ Ibidem, str.31

⁸⁹ Šamanović, J. Nautički turizam i management marina. Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 156

iz pretpostavke da su pomorska putovanja u prošlosti poduzimana ne samo zbog ratova, nego i zbog radoznalosti, avanturizma i zabave.

Prvi počeci nautičkog turizma vezani su uz nautičke sportove, odnosno jedrenje i veslanje. Tako već u 16. stoljeću Nizozemci organiziraju yachting natjecanja, a u Engleskoj početke nautičkog turizma nalazimo u 18. stoljeću kada je kralj Karlo II. iz nizozemskog progonstva doveo jahtu kojom je plovio radi razonode.⁹⁰

Početak 18. stoljeća u Engleskoj je osnovan prvi yachting klub, a u Italiji, krajem 19. stoljeća, prvo regatno društvo (Societa delle regate).⁹¹ Razdoblje klasičnog nautičkog turizma koji je bio ograničen na uski krug bogatih ljudi trajalo je relativno dugo. Rađanje suvremenog nautičkog turizma u svezi je s prvim kružnim putovanjima koja su organizirana polovicom 19. stoljeća. Sve do kraja Drugog svjetskog rata maritimna turistička kretanja ne mogu se držati posebnim vidom turizma jer nemaju masovni karakter.

Šezdesetih godina prošlog stoljeća dinamika turističkih kretanja na plovnim objektima radi rekreacije naglo se povećava. Grade se sve veći plovni objekti i neprestano mijenjaju sadržaji, sudionici i oblici nautičkog turizma. Nautičari sve duže borave u lukama nautičkog turizma i tamo koriste različite sadržaje i usluge.

Nautički turizam, u današnjem smislu, pojavio se je najprije u SAD-u i Kanadi. Dinamika rasta je gotovo fantastična, godišnja izdvajanja za plovila danas su prešla vrijednost od 20 milijardi dolara. Koliko značenje za nacionalno gospodarstvo ima razvoj nautičkog turizma, potvrđuje i činjenica da se Federalnim Zakonom o dokolici regulira način uređenja i korištenja slobodnih morskih površina i morskih obala u svrhu nautičkog turizma.⁹²

U Europi nautički turizam ima najdužu tradiciju na Mediteranu, ali i vrlo dinamičan razvoj. Postoje tri zone koje su u njegovoj funkciji.⁹³

- područje Mediterana,
- područje obala Atlantskog oceana i
- područje unutrašnjih europskih voda.

Dinamika razvoja kao rezultat povoljnih prirodnih, klimatskih, kulturoloških i

⁹⁰ Kovačić M. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004., str.24

⁹¹ Ivošević D. Nautički turizam Hrvatske. vlastita naklada Novigrad (istarski), Novigrad, 1995., str.11

⁹² Šamanović, J. Nautički turizam i management marina. Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 172

⁹³ Kovačić M. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004., str.24

ambijentalnih prilika, posebno je izražena u nekim mediteranskim zemljama kao što su Italija, Turska, Grčka, Francuska i Španjolska.

Zbog svojih komparativnih prednosti za razvoj te djelatnosti i Hrvatska ulazi u krug navedenih zemalja.

3.3. Gospodarski aspekt nautičkog turizma

Izuzetno značenje nautičkog turizma u poticanju razvoja i u cjelokupnom gospodarstvu zemlje ogleda se u mnogim pogodnostima. Nautički turizam ima najviši i najjači učinak multiplikativnog efekta, pri čemu bi, u najkraćem roku, mogao biti prvi konkurentni proizvod Hrvatske u svijetu. To je grana turizma koja osigurava 180-210 dana poslovanja u godini, a obrt uloženog kapitala u odnosu na hotelske kapacitete je mnogo dinamičniji.⁹⁴ Ulaganja u nautički turizam su manja za isti broj smještajnih jedinica nego je to potrebno za hotelske kapacitete. Povrat uloženog kapitala je i do dva puta brži nego u ostalim granama turizma budući da dovodi novčano jaču i kvalitetniju klijentelu što potiče kvalitetu i pojačava sliku atraktivne zemlje. Pri tom su komparativne prednosti presudne za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj u odnosu na izravne konkurente na nautičkom tržištu Mediterana.

3.3.1. Istraživanje razvijenosti nautičke ponude – činitelj sustavnog razvoja

Pored statističkih pokazatelja koji se mogu pronaći u različitim izvješćima i publikacijama nekih od nautičkih luka, u organizaciji Instituta za turizam provodi se anketa Tomas Nautika koja predstavlja dio velikog Europskog istraživačkog projekta. S obzirom na opseg, značenje i potrebu istraživanja taj kvalitativni projekt širi se na sve mediteranske zemlje. Istraživanje Tomas Nautika pokazuje čitav niz značajki nautičkog turizma kao i stavove nautičara i njihove potrebe. To je dobar temelj za ocjenu sadašnjeg stanja nautičkog turizma u Hrvatskoj na tržištu ponude, ali i pokazatelj razvojnog pravca u budućnosti.⁹⁵

Budući da Hrvatska raspolaže skromnim opsegom statističkih informacija i nautičkom turizmu koje se kontinuirano prate (registrirani fizički promet), spoznaja o mnogobrojnim drugim relevantnim obilježjima nautičkog turizma prikupljenih istraživanjima pruža mogućnost sveobuhvatnijeg sagledavanja ove pojave, što je nužno za stvaranje uspješnijeg

⁹⁴ Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 33

⁹⁵ Ibide, str. 36

nautičkog proizvoda, kao i za donošenje zaključka o gospodarskim učincima nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Prema posljednjim istraživanjima trendova u nautičkom turizmu na Mediteranu, proizlazi da će poželjne destinacije u bliskoj budućnosti biti one koje su sigurne za posjetitelje, lako dostupne, s dobrim zdravstvenim standardima, razvijenom infrastrukturom i čistim okolišem. Pri tom Hrvatska je jedno od takvih odredišta za neke od danas najznačajnijih svjetskih emitivnih zemalja. Uz to, nedavno pridruživanje Europskoj Uniji, značajno će povećati već postojeće komparativne vrijednosti što će i nautičkom turizmu dati novi razvojni zamah. Može se stoga reći da će vanjske okolnosti u idućem razdoblju doprinijeti razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj, pri čemu posebno o gospodarstvenoj politici ovisi kako će se nositi s mogućnostima i problemima koje takva povećana potražnja donosi.

Jedinstveni resursi u Hrvatskoj, Jadransko more, obala i otoci, čija je vrijednost prepoznata i u svjetskim razmjerima nositelji su tog razvoja. Pojedini dijelovi toga resursa već su iskorišteni turizmom tijekom ljetne sezone pa se planerima nameće složeno pitanje usmjeravanja daljnjeg razvoja ovoga područja u skladu s principima održivog razvoja. Za kreiranje primjerene razvojne politike na tom području i za usmjeravanje razvoja pojedinih gospodarskih subjekata u nautičkom turizmu, potrebno je dobro poznavati karakteristike pojave koja je predmet planiranja i razvoja. Istraživanje pruža ne samo potreban uvid u to kakvi su stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u određenoj godini, nego i uvid u to kako se ti stavovi i potrošnja mijenjaju tijekom vremena čime bi se, osim pomoći kod planiranja razvojnih usmjerenja, mogli pratiti i učinci aktivnosti poduzetih u cilju poboljšanja nautičkog proizvoda, a time i ukupnih gospodarskih aktivnosti.

3.3.2. Dosegnuti stupanj razvijenosti nautičke ponude

Valorizacija komparativnih prednosti moguća je samo u otvorenom gospodarstvu. Komparativne prednosti Hrvatske na području prirodnih uvjeta, samo se deklarativno potenciraju, što ne znači istovremeno i konkurentnu prednost nautičkog turizma. Proizvodnja nautičkih usluga na jadranskom prostoru ima pogodne prirodne uvjete. Ti uvjeti ne mogu dati konkurentnu prednost proizvodnji nautičkih usluga ako se ona događa u relativno zatvorenom

gospodarskom okruženju. U sustavu u kojem strukturu kapitala nije oblikovala tržišna raspodjela resursa, poslovne i menadžment funkcije ne mogu maksimizirati dobit.⁹⁶

Dobra iskorištenost kapaciteta, s gospodarskog stajališta, je osnovni preduvjet za uspješno poslovanje luka nautičkog turizma. Nedovoljno korištenje kapaciteta marina, uvažavajući izrazito sezonsko poslovanje na sjevernojadranskim otocima, ali i ostalim otocima u Hrvatskoj, negativno se odražava na cijenu koštanja nautičko-turističkih usluga, a time i na poslovne rezultate i konkurentnu sposobnost marina na tržištu.

Nautičke luke kod kojih posloводства zanemaruju tu činjenicu, zaostaju u svom razvitku. Razlozi lošijoj prosječnoj popunjenosti kapaciteta se nalaze u siromašnoj i nekvalitetnoj ponudi, slaboj reklami i promociji, slabom servisu vozila, lošoj opskrbi i relativno visokim cijenama usluga.

Nautičke usluge se usluge koje se pružaju sudionicima u nautičkom turizmu, te samim plovnim jedinicama. Vez u 21. stoljeću više nije dovoljan zbog čega je važno istraživati stavove nautičara kako bi se utvrdile njihove potrebe i zahtjevi. Pri tome je potrebno uspostaviti organizaciju nautičke luke tako da omogućí pružanje⁹⁷:

- osnovnih i
- komplementarnih nautičkih usluga.

Nautičkom turizmu dugo nije pridavano odgovarajuće značenje u oblikovanju turističke ponude, a glavna odrednica turističkog razvoja bila je izgradnja konvencionalnih smještajnih kapaciteta i orijentacija na masovni turizam. Karakteristika današnje turističke potražnje jest orijentacija na individualizam, upoznavanje ambijentalnih vrednota i avanturizam. Da bi se udovoljilo tim zahtjevima tržišta, potrebno je razvijati nautički turizam kao najperspektivniji, s obzirom na idealne prirodno-zemljopisne i maritimne uvjete. Ostvareni rezultati u nautičkom turizmu bili bi veći da njegov razvoj nisu pratile i određene slabosti, kao što su⁹⁸:

- siromašna ponuda i nekonkurentne cijene nautičko-turističkih usluga u odnosu na druge mediteranske zemlje,
- nedostatak suvremene tehnologije pri izradi plovila i opreme namijenjene nautičkom turizmu,
- komplicirani administrativni postupak oko prijave i odjave boravišta te

⁹⁶ Favro S., Kovačić, M. Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010., str. 156

⁹⁷ Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 35

⁹⁸ Ibidem

- zapostavljenost nautičkog turizma u unutrašnjim vodama.

Na današnjem stupnju razvoja nautičkog turizma ponuda usluga veza i najosnovnijih usluga boravka nautičara samo su pretpostavke za pružanje niza drugih usluga kao što su: prodaja suvenira, novina i publikacija, usluge mjenjačnice, usluge telefona i telefaksa, prodaja robe u samoposlugama i bescarinskim prodavaonicama, iznajmljivanje plovila, obuka u jedrenju, ronjenju, sportskom ribolovu i drugim aktivnostima na moru i kopnu, servisiranje i popravak plovila, sportske opreme, meteorološke i druge obavijesti koje se odnose na vrijeme i opću sigurnost plovidbe, zdravstvene usluge, organiziranje društveno-kulturnih zabava, itd. Ovdje je važno naglasiti da naveden usluge u marinama koriste turisti čije su platežne mogućnosti uglavnom veće od drugih turista, pa ponuda treba biti bogatija i kvalitetnija. Prema istraživanjima u svijetu, udio tzv. komplementarnih usluga u prihodima marina prelazi 60 %, što je znatno iznad ostvarenih prihoda istih usluga u hrvatskim marinama. Naime, u hrvatskim marinama od ukupne prosječne potrošnje po osobi na osnovne usluge otpada oko 65 % iznosa.⁹⁹

U cilju ostvarenja što većeg prihoda u marinama i deviznog priliva od nautičkog turizma potrebno je osigurati bogatiju i kvalitetniju ponudu. Zbog nerazvijenosti tzv. sekundarne ponude ostvaruje se vrlo niska potrošnja koja se nastoji kompenzirati visokim cijenama usluga. Prema istraživanju Tomas Nautike, nautičari koji su prethodno broavili u konkurentskim zemljama, ističu kao bolje u Hrvatskoj prirodu, čistoću i ljepote mora, a kao izrazito lošije visoke cijene usluga. Do 1990. godine Hrvatska se prezentirala kao jedna od najjeftinijih zemalja na Mediteranu, zbog čega je potrebno stvoriti pretpostavke za usklađivanje cijena hrvatske ponude sa cijenama ponude u konkurentskim zemljama.

Velike mogućnosti za razvoj nautičkog turizma postoje na hrvatskim rijekama i jezerima, a koje se do sada nisu ostvarile. Razlog tome je nedostatak objekata za smještaj plovila i drugih usluga neophodnih za razvitak nautičkog turizma na unutrašnjim vodama. Prema podacima za 2002. godinu veoma je mali broj nautičara, njih oko 3 % koji se zadržava u lukama i ostvaruje noćenja, pri čemu je u 2012. godini došlo do povećanja i sada noćenja ostvaruje 8,5 % nautičara.¹⁰⁰ Kako bi se povećalo značenje i kvaliteta nautičkog turizma, težište aktivnosti valja usmjeriti na obogaćivanje sadržaja, posredno i neposredno vezanih za luke nautičkog turizma. To bi privuklo veći broj nautičara, a pridonijelo bi i njihovom zadržavanju u lukama.

⁹⁹ Institut za turizam: "TOMAS Nautika 2012", istraživanje stavova i potrošnje nautičara u Hrvatskoj, Zagreb, 2013.

¹⁰⁰ Ibidem

U ljeto prošle godine nautičari su najviše bili zadovoljni ljepotom prirode i krajolika te osobnom sigurnošću kao i sa gastronomskom ponudom u destinacijama te uslužnošću osoblja u marinama, itd. Srednje su bili zadovoljni "vrijednošću za novac", raznolikosti kulturnih manifestacija, vezovima, kvalitetom tehničkog servisa i ugostiteljskih usluga u marinama, raznolikosti sadržaja za zabavu, itd. Izrazito nezadovoljni bili su sa samo jednom od ukupno 25 stavki koje se ocijenjuju, a to je mogućnost kupnje u marinama.¹⁰¹ U odnosu na konkurentne destinacije na Mediteranu, kao konkurentne prednosti Hrvatske ocijenjene su priroda i očuvanost (klima, ljepota krajolika, ekološka očuvanost, čistoća mora i čistoća mjesta) te osjećaj sigurnosti.

Preko tri četvrtine (80 %) nautičara ima završenu višu ili visoku školu. Uočena je promjena socio-demografskog profila gostiju nautičara, tako je prošle godine 62 % gostiju bio između 30 i 49 godina, znači mlađi su, obrazovaniji te i dalje jednako vjerni Hrvatskoj što su pokazali svojim učestalim posjetima i plovidbom u Hrvatskoj (čak 67 % vlasnika jahti došlo je u Hrvatsku 6 ili više puta). Nautičari sve više koriste različite medije kao izvore informacija, a najveći je porast zabilježen kod korištenja Interneta (u 2001. godini Internet je za prikupljanje informacija koristilo 6 % nautičara, a u 2012. godini čak 41 %).¹⁰²

Konkurentna analiza ponude u odnosu na pojedine zemlje pokazuje da je hrvatska nautička ponuda izrazito konkurentna u odnosu na Španjolsku i Francusku, a nešto manje u odnosu na Grčku i Tursku. Nautičari su izrazito zadovoljni ljepotama prirode, a nezadovoljni cijenama. Prosječni dnevni izdaci nautičara, koji uključuju troškove plovila i ostale troškove boravka nautičara, iznosili su oko 100 eura.¹⁰³

U pripremi ponude i prihvatu nautičkih turista integrirano trebaju sudjelovati raznoliki činitelji. To predstavlja jedan novi marketinški pristup u smislu ponude, raznolikosti, discipline u radu, kako marina, tako i trgovina. Upravo taj marketinški pristup predstavlja osnovicu za daljnji razvoj nautičkog turizma i gospodarstva Hrvatske.

Takvim pristupom moguće je znatno povećati udio nautičkog turizma u ukupnom turističkom prometu pa i u ukupnom gospodarstvu, a posredni učinci takve politike ogledali bi se i u rastu poduzetništva u primorskim mjestima smještenim uz luke nautičkog turizma.

¹⁰¹ Ibidem

¹⁰² Ibidem

¹⁰³ Ibidem

3.3.3. Vrednovanje učinaka nautičkog turizma u gospodarstvu Hrvatske

Nautički turizam ubraja se među najprosperitetnije vrste turizma, koje imaju obilježja rekreacije. On predstavlja jednu novi socioekonomsku pojavu u društvu, čija budućnost tek dolazi. Svojim višestrukim učincima pridonosi bogatijoj i svestranijoj kvaliteti življenja urbanizaciji i uređenju površina, te ostvaruje niz drugih učinaka koji su posredno ili neposredno vezani za cjelovitu turističku humanizaciju prostora.

3.3.3.1. Međuzavisnost nautičkog turizma i gospodarstva

Unatoč nezadovoljstvu pojedinim elementima ponude, nautičari konkurentnost Hrvatske u usporedbi s drugim mediteranskim zemljama u kojima su plovili ocjenjuju izrazito visokom, što se očituje u njihovim sve češćim dolascima i u rastu potrošnje. Kroz potrošnju nautičara, posebice inozemnih, ostvaruju se brojni¹⁰⁴:

- neposredni i
- posredni učinci za pojedine gospodarske subjekte i za gospodarstvo zemlje u cjelini.

Tako, primjerice, marine kao kompleksni objekti u kojima se nudi čitav niz usluga, često ostvaruju veću stopu profitabilnosti kapitala uloženog u njihovu izgradnju od onog uloženog u druge vrste turizma. Nadalje, tu sui građevinari, brodograditelji i svi ostali koji imaju posredne učinke od prodaje svojih proizvoda putem ugostiteljskih i trgovačkih usluga nautičarima.

Nautički turizam pridonosi općem razvoju gospodarstva zemlje i to na dva načina¹⁰⁵:

- razvojem nautičkog turizma iznad stope općeg gospodarskog rasta relativno se utječe na korekciju stope općeg gospodarskog rasta zemlje - u tom slučaju nautički turizam povlači gospodarski razvoj, odnosno potiče njegov brži rast,
- razvoj nautičkog turizma utječe na brži razvoj postojećih djelatnosti zemlje ili nekoga kraja i potiče razvoj novih djelatnosti koje su s njim u horizontalno (izletnički turizam, podvodni foto-safari, servisne službe i dr.) ili vertikalno (mala privreda, brodogradnja i dr.) povezane; tako se zapošljava veliki broj stanovnika što rade u različitim djelatnostima kojima je posredna ili neposredna svrha zadovoljenje nautičara – vrlo često broj tako zaposlenih višestruko je veći od broja zaposlenih u neposrednoj turističko-nautičkoj

¹⁰⁴ Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 37

¹⁰⁵ Ibidem, str.38

privredi (posebno je za otočku privredu takav oblik razvoja osnova opstanka života na otocima).

Nautički turizam, promatran sa društvenog stajališta, daje svoj doprinos miješanjem naroda, prijenosom informacija, znanja, kulture i načina života. Utjecaj nautičkog turizma na opći razvoj nekog kraja ili zemlje u društvenom smislu odražava se posebno u interesu, a zatim i naobrazbi mladih ljudi. Taj činitelj društvenoga, a time i gospodarskog razvoja nemjerljiv je i velik. Promatran sa stajališta receptivne zemlje nautički turizam predstavlja važan izvor deviznog priliva, koji se smatra specifičnim oblikom izvoza (tzv. nevidljivi izvoz).¹⁰⁶ Devizni priliv od turizma vrlo je važan za zemlje u razvoju, gdje spada i Hrvatska obzirom da je nautički turizam oblik turističke djelatnosti u kojoj Hrvatska može ravnopravno konkurirati na međunarodnom tržištu. Utjecaj nautičkog turizma na zaposlenost posebno dolazi do izražaja danas, kada se uvođenjem moderne tehnologije sve više smanjuje potreba za radnom snagom u industriji i poljoprivredi.

Također, ne smije se zanemariti multiplikativni učinak turizma, koji proizlazi iz činjenice da se sredstva nautičke potrošnje ne zadržavaju u mjestima potrošnje već nastavljaju svoje kretanje i dalje utječu na gospodarska zbivanja. Financijska sredstva kruže kroz gospodarstvo prelijevajući se iz jednog poduzeća u drugo, iz grane u granu pri čemu su ekonomski učinci veći. Prema istraživanjima u SAD-u jedan dolar uložen u turizam okrene se u funkciji multiplikatora 4,2 puta. U Hrvatskoj to iznosi 3,2, što znači da su prihodi od stranih turista oko 3,2 puta dodatno utjecali na gospodarstvo.¹⁰⁷ Ovaj koeficijent je različit po pojedinim zemljama i mijenja se s promjenama uvjeta (ekonomskih i političkih) u pojedinoj zemlji.

3.3.3.2. Nautičko gospodarstvo – nautički turizam i komplementarne djelatnosti

Turizam ima poseban značaj za gospodarstvo Hrvatske i pored problema njegove vremenske koncentracije, odnosno pojava velikog pritiska u vrlo kratkom razdoblju. U ukupnoj turističkoj ponudi nautički turizam u novije vrijeme postaje sve atraktivniji i prisutniji oblik aktivnosti. Nautički turizam ne mora negativno utjecati na okoliš, ali se to često događa. Za izgradnju marina birane su lokacije na najljepšim i najosjetljivijim dijelovima hrvatske morske obale, pri čemu nisu zaobiđeni ni nacionalni parkovi. Stoga je

¹⁰⁶ Favro S., Kovačić, M. Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010., str.160

¹⁰⁷ Ibidem, str. 161

prilikom određivanja prostora i planiranja izgradnje novih objekata poželjno razmotriti lokacije u devastiranim zaljevima, pri čemu bi izgradnja marina odnosno turističkih kapaciteta u sklopu općih programa sanacije, mogla imati i dodatne pozitivne učinke, primjerice osigurati radna mjesta lokalnom stanovništvu. Prednost marina u odnosu na druge oblike sidrenja, je prihvaćanje većeg broja plovila na istom prostoru, te povećana razina upravljanja okolišem koja se može ugraditi u rad marina.

Pri razvoju nautičkog turizma zaštita okoliša s očuvanjem prirodne osnove mora imati prioritet, jer je očuvani prirodni okoliš preduvjet za budući razvoj svakog, pa tako i nautičkog turizma. U tom se smislu navode slijedeći prioriteti¹⁰⁸:

- uravnoteženi i osmišljen razvoj uz zaštitu svih resursa te njihovo što potpunije valoriziranje,
- jačanje i razvoj različitih vrsta novih oblika turizma (primjerice ekološki turizam umjesto masovnog),
- vremenski bolje raspoređen turizam sa sadržajima u što većem dijelu godine.

Izuzetno značenje nautičkog turizma u poticanju razvoja i u cjelokupnom gospodarstvu zemlje ogleda se u slijedećim pogodnostima¹⁰⁹:

- nautički turizam ima najviši i najjači učinak multiplikativnog efekta, pri čemu bi on definitivno, u najkraćem roku, mogao biti prvi konkurentni proizvod Hrvatske u svijetu,
- to je grana turizma koja osigurava minimum 180-210 dana poslovanja u godini, a obrt uloženog kapitala u odnosu na hotelske kapacitete je mnogo dinamičniji,
- manja su ulaganja za isti broj smještajnih jedinica,
- dovodi novčano jaču i kvalitetniju klijentelu što potiče kvalitetu imidž (za to je u početku dovoljno izgraditi tri marine, svaku kapaciteta 350 komercijalnih nautičkih vezova s time da 20% vezova bude namijenjeno plovilima od 15m do 40m duljine, kojih na hrvatskom Jadranu gotovo da i nema),
- komparativne prednosti, kojih ima više, gotovo su presudne za razvoj nautičkog turizma u odnosu na izravne konkurente na Mediteranu.

Sinergijski učinci nautičkog turizma na gospodarstvo u cjelini i učinci na razvoj područja na kojemu su smještene nautičke luke, marine vidljiv je i mjerljiv. Ipak, nautičkom turizmu dugo nije pridavano odgovarajuće značenje u oblikovanju turističke ponude, a glavna

¹⁰⁸ Nacionalna strategija zaštite okoliša, NN 46/02.

¹⁰⁹ Favro S., Kovačić, M. Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010., str.162

odrednica turističkog razvoja bila je izgradnja konvencionalnih smještajnih kapaciteta i orijentacija na masovni turizam.

3.4. Nautička infrastruktura, objekti i subjekti i njihova međuzavisnost

Obzirom na važnost pomorskog aspekta u nautičkom turizmu, razlikuju se dvije osnovne vrste pojmova:

- objekti ili sredstva nautičkog prometa te
- subjekti ili učesnici nautičkog prometa (nautičari, odnosno korisnici nekog od objekata nautičkog turizma).

Materijalna osnova se ističe kao objekt nautičkog turizma i čine ju atraktivni elementi, komunikativno-prometni i receptivno prihvatni, a korisnici tih elemenata nazivaju se subjektima. Objekti nautičkog turizma smatraju se osnovom nautičko-turističke ponude pa se cjelokupna materijalna osnova može definirati kao infra i suprastruktura smještena u prirodnim i izgrađenim prostorima.

Objekti nautičkog turizma promatrano u širem smislu mogu se razvrstati na resurse, sredstva i infrastrukturu bez kojih obavljanje djelatnosti ne bi bilo moguće. Resursi mogu biti¹¹⁰:

- objektivni (prirodni, humani i društveni),
- subjektivni (sustav veza, kapaciteti nautičke luke, agencije za posredovanje) i
- ostali (klubovi i drugo, udruženja na nivou države i međunarodna različita natjecanja).

Sredstva mogu biti¹¹¹:

- materijalna (plovila kao motorna jahta, jahta na jedra, cruiser, old timer, ostala plovila, druga prijevozna sredstva kao što su avion, automobil, željeznica, autobus ili brod),
- nematerijalna (usluge i proizvodi) te
- financijska.

Infrastrukturu čine plovni putovi, prometna mreža (cestovna, avio i željeznička), nautičke luke, komunikacijska i sigurnosna mreža te ostala infrastruktura (energetska i sl.). Subjekti nautičkog turizma su nautičari (nautičari individualci, skipperi i korisnici jahte), putnici na cruseru te svi ostali zaposlenici u nautičkom turizmu. Pojam infrastrukture

¹¹⁰ Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 52

¹¹¹ Ibidem

nautičkog turizma sadrži prirodnu ili instaliranu infrastrukturu, koja više ili manje, zavisi od države i izgrađenu infrastrukturu koja je u pretežnom vlasništvu investitora odnosno tvrtke.

Pojam infrastrukture u svojoj izvornoj definiciji predstavlja skup grana i djelatnosti zajedno sa pripadajućim građevinskim objektima i opremom, koji omogućuju nesmetan razvoj primarnog, sekundarnog, tercijarnog i kvartarnog sektora, te aktivnosti od općeg društvenog interesa.¹¹² Prema definiciji, resursi su prirodna bogatstva nekog područja raspoloživa za gospodarsko korištenje. Mogu biti obnovljivi ili neobnovljivi. Resursi su i životno važna, raspoloživa sredstva (tvari i energija) ili osobine okoliša (prostorna struktura koja omogućuje egzistenciju, rast, razvoj i razmnožavanje organizama).¹¹³ Može se zaključiti da su resursi opći naziv za prirodne i proizvedene stvari, ljudska znanja i sposobnosti kojima se može koristiti kao sredstvima za zadovoljenje potreba, neposredno u potrošnji ili posebno u proizvodnji. To su dakle sva sredstva koja se mogu privesti korisnoj svrsi, pri čemu pojam resursa znači svako izvorno i neobrađeno svrsishodno dobro. Osnovna karakteristika resursa je značaj za opstojnost ljudske vrste i stoga se posebno čuva i tretira.

More je opće dobro, pomorsko dobro i prirodni resurs, no ono ima znatno veći značaj od prirodnog resursa. Za nautički turizam more je mjesto na kojem se odvija nautičko-turistička djelatnost i u koje se upravo iz tih razloga ulaže, čuva, posebno zakonski regulira, istražuje i procjenjuje njegovu održivost i drugo. More za nautički turizam ima obilježje visoko vrijedne infrastrukture. Kada se govori o moru i vodama u smislu osnovne infrastrukture nautičkog turizma, podrazumijeva se more, rijeke, jezera i plovni kanali, koji imaju mogućnost plovidbe i boravka plovila na njima.

3.5. Podjela i kategorizacija luka nautičkog turizma

Kad govorimo o lukama nautičkog turizma, potrebno je razumjeti njihov osnovni karakter. Sve do kraja devedesetih koristilo se raznim nazivima: turističke luke, posebne luke, nautičko-turistički centri i slično. Izgradnjom legislativnog sustava koji tretira i oblikuje luke nautičkog turizma, one su konačno i određene.

Nautički turizam, u kontinuiranom razvoju, potencira značenje luka nautičkog turizma kao pokretača razvoja lokalnoga gospodarstva, kao novu razvojnu gospodarsku šansu. Jer, one danas postaju činiteljima razvoja ne samo djelatnosti povezanih uz nautički turizam, kao

¹¹² Ekonomski leksikon. Masmedia Zagreb, Zagreb, 1993., str. 320

¹¹³ Ekološki leksikon. Barbat Zagreb, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja RH, Zagreb, 2001., str. 312-313

što su to charter, ronilački turizam, regate, sajmovi i drugo, već i drugih više ili manje povezanih djelatnosti. Luke postaju turistički magnet i zato treba posvetiti punu pozornost istraživanju fenomena njihova nastanka i razvoja.

Pomorska komponenta, duboko utkana u nautički turizam kao turistički fenomen, bazira se na moru, plovilima i lukama kao njihovim utočištima. Od 1999. godine luke nautičkog turizma u Hrvatskoj definitivno su razvrstane i klasificirane Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99.). Tu se luka nautičkog turizma definira se kao turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare.¹¹⁴ Dakle, te se luke smatraju posebnim poslovnim objektom smještenim na pomorskom dobru, ili izvan njega. Upravo ta činjenica daje im veliku širinu u zakonskom tretmanu jer obuhvaća svu plovidbenu lučku regulativu, poslovanje u uvjetima koncesije, problematiku gradnje na pomorskom dobru i drugo.

3.5.1. Podjela luka nautičkog turizma

Pri razvrstavanju luka nautičkoga turizma, kao i za ostale gospodarske djelatnosti, polazi se od makrostrateškoga interesa zemlje i od prirodnih i tržišnih karakteristika. U svim zemljama Mediterana taj je postupak vrlo sličan i bitno se razlikuje od onoga u kontinentalnom dijelu Europe. Tu djeluje činitelj pretežnosti, pa su na Mediteranu zanemarene izvanmorske podjele, zastupljene u kontinentalnom dijelu Europe.

Prema izmjeni spomenutog Pravilnika iz 2008. godine, luke nautičkog turizma u Hrvatskoj razvrstavaju se kao¹¹⁵ :

1. sidrište,
2. odlagalište plovnih objekata,
3. suha marina,
4. marina.

Te četiri vrste definirane su Pravilnikom vrlo jasno i određeno, prije svega s obzirom na more i kopno, dakle s položajnog aspekta.

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje.¹¹⁶ Ono je dio vodenog prostora s opremom za privez plovnih objekata u prirodnoj zaštićenoj uvali. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom

¹¹⁴ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. NN 142/99, čl. 2

¹¹⁵ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN 72/08, čl. 5

¹¹⁶ Ibidem, čl. 7

infrastrukturu, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Umjetna zaštita sidrišta izgradnjom valobrana nije dopuštena, bez razlike na površinu akvatorija u uvali.

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom koje sidrište mora imati jesu sljedeći¹¹⁷:

- dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata,
- oprema za sidrenje,
- interventni vez na obali s opremom za sidrenje,
- odgovarajuće plovilo za potrebe sidrišta,
- oprema sidrišta u dobrom stanju i bez oštećenja i
- redovito prikupljanje otpada (posude na obali ili direktno s usidrenih plovnih

objekata) te odvoz istog.

Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom, pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu te dizanje iz vode plovnog objekta. U odlagalištu plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

Suha marina je dio obale ili kopna posebno ograđen i uređen za pružanje usluga čuvanja plovnih objekata, te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor i iz njega do suhe marine.¹¹⁸

Iz definicije marine izuzeta je suha marina, kao dio kopna na kojemu se pruža usluga smještaja plovnih objekata. Suhe su marine prilično zastupljene na sredozemnoj obali Italije i Francuske. Razlog je tomu izgrađenost marina na svakih 6 kilometara obalne linije. Na tom dijelu obale koja obiluje plovnim kanalima, razvijaju se različiti načini transporta plovila i smještaj na suhom vezu na udaljenijim lokacijama od obale. Time se rasterećuje atraktivni priobalni dio, a u suhim marinama pružaju se specijalizirane usluge u nautičkom turizmu. Riječ je o ograđenom kopnenom prostoru na kojemu se organizira suhi vez, te tehnološka podrška za brzo vađenje i spuštanje plovila u vodu ili u more u bilo koje vrijeme (0 - 24 sata), a prema zahtjevu vlasnika plovila.

Neki od posebnih uvjeta reguliranih Pravilnikom za suhe marine su sljedeći¹¹⁹:

- ograđen i osvijetljen prostor za smještaj plovila,
- recepcija/portirnica za prihvat plovnih objekata (može biti i montažni objekt) s

potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,

¹¹⁷ Ibidem, Prilog III.

¹¹⁸ Ibidem, čl. 9

¹¹⁹ Ibidem, Prilog II.

- čuvarska služba 24 sata dnevno,
- organizirana služba za transport plovnih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: škver koji može biti i izvan ograđenoga prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila, pokretna dizalica i navoz s „važima“, te navoz za prikolicu osobnog automobila,

- vrijedeća polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,

- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata,
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata itd.

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za usluge veza i čuvanja plovnih objekata, te za smještaj turista nautičara u plovnim objektima ili u smještajnim objektima marine.¹²⁰ U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima, pa i servisiranje i održavanje plovnih objekata.

Sam pojam marina talijanskoga je podrijetla i označava malu luku za prihvat rekreacijskih plovila. Marina, kao moderan lučki objekt za prihvat sportskih plovila, opisuje se u stručnoj literaturi još 1928. godine.

Marina je dominirajući tip turističke luke u svijetu, "krajnji domet" nautičko-turističke ponude, jer u svojem sastavu ima više različito povezanih atraktivnih i lukrativnih uslužnih elemenata za sudionike u zabavnoj navigaciji.

Prema stupnju opremljenosti, marine se mogu podijeliti na¹²¹:

- standardne, s osnovnom udobnošću,
- luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti,
- rekreacijske, s mogućnošću korištenja sportsko--rekreacijskim i zabavnim sadržajima.

Prema tipovima gradnje marine se razvrstavaju na¹²²:

- američki tip,
- atlantski tip,
- mediteranski tip.

¹²⁰ Ibidem, čl.10

¹²¹ Bilić M. i Luković T. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja. Naše More 54 (3-4), Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007., str. 116

¹²² Ibidem

Američki tip marine karakterističan je po jednostavnoj (i standardnoj), kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji, funkcionalnom razmješčaju sadržaja, dobroj opremljenosti i učinkovitoj organizaciji poslovanja.

Atlantski tip marine, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstven tip izgradnje, slabije je opremljen i u prosjeku ima manji kapacitet od američkoga tipa. Stilovi izgradnje ovise o područjima, a mogu biti piramidalni, stupnjeviti, ambijentalni i visoki.

Mediterranski tip marine karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekata. Ti tipovi vezani su uz turističko naselje ili su njegov dio. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjeni su pretežno gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci.

S obzirom na položaj akvatorija prema kopnenom okružju, četiri su temeljna tipa marina¹²³:

- otvoreni,
- poluuvučeni,
- uvučeni,
- potpuno uvučeni.

Svaki od tih tipova prilagođava se okolnom terenu i uvjetima izgradnje.

Prema vlasništvu marina može biti¹²⁴:

- privatna,
- komunalna,
- javna.

Privatne marine komercijalnoga su tipa i njihovo vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i načina vođenja marine. Poduzetništvo je u njima na prvomu mjestu.

Komunalne marine u načelu su javne i njima upravljaju lučke uprave ili država preko lokalne zajednice. Namijenjene su, uglavnom, domicilnom stanovništvu koje prema njima gravitira.

Javne marine u vlasništvu su državnih ili lokalnih vlasti. Karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja, te su konkurencija komercijalnim (privatnim) marinama. Najviše javnih marina ima u SAD-u.

¹²³ Ibidem, str. 117

¹²⁴ Ibidem, str. 118

3.5.2. Klasifikacija luka nautičkog turizma

Klasifikacija luka nautičkog turizma odnosi se samo na marine. To znači da se sidrišta, privezišta i suhe marine ne klasificiraju. Ipak, pri registraciji sve luke nautičkog turizma trebaju ispunjavati minimalne uvjete potrebne za obavljanje djelatnosti.

Minimalni uvjeti dijele se na slijedeće kategorije¹²⁵:

- opći minimalni uvjeti,
- infrastruktura i zbrinjavanje otpada,
- visina prostorija,
- kapacitet luke,
- ugostiteljski sadržaji za usluživanje pića, napitaka i hrane i ostali sadržaji te
- osoblje.

Marina, kao najrazvijenija vrsta luka nautičkog turizma, klasificira se prema dodatnim kriterijima, i to: općim minimalnim uvjetima, uređenju i opremi te uslugama. Pritom treba pojasniti da se klasifikacija provodi tako da se marine kategoriziraju u tri kategorije¹²⁶:

- prva kategorija označava marinu najvišega standarda,
- druga kategorija označava marinu srednjega standarda,
- treća kategorija označava marinu najnižega standarda.

Kategorija se mora propisno istaknuti u marini, i to:

- marina I. kategorije riječima i oznakom: MARINA I. KATEGORIJE,
- marina II. kategorije riječima i oznakom: MARINA II. KATEGORIJE,
- marina III. kategorije riječima i oznakom: MARINA III. KATEGORIJE.

Kategorizacija marina provodi se po logici po kojoj marina treće kategorije mora zadovoljavati opće i posebne minimalne uvjete propisane za sve luke nautičkog turizma pojedinačno, a koji su izuzeti iz posebnih uvjeta što se odnose na kategorizaciju. Marine druge i prve kategorije nadograđuju se na propisane uvjete marina treće kategorije.

¹²⁵ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN 72/08, čl. 11-20

¹²⁶ Bilić M. i Luković T. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja. Naše More 54 (3-4), Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007., str. 119

3.6. Postojeće stanje, ponuda i potražnja

Republika Hrvatska smještena je uz istočne obale Jadranskog mora. Površina kopna je 56.542 četvorna kilometra, a površina teritorijalnog mora 31.067 četvornih kilometara. Hrvatska je pomorska zemlja s dugom poviješću i tradicijom pomorstva i turizma.

Prirodna osnova za razvoj nautičkog turizma je Jadransko more s razvedenom obalom dužine 6.176 km, od čega 4.398 km pripada obali otoka, s ukupno 1.244 otoka, otočića i hridi, od kojih je naseljeno 50 otoka. Nautičarima su najprivlačnija područja pod različitim kategorijama zaštite kao istaknute prirodne vrijednosti zbog posebne krajobrazne i biološke raznolikosti: strogi rezervati, nacionalni parkovi, posebni rezervati, parkovi prirode, regionalni parkovi, spomenici prirode, značajni krajobrazi, park-šume, spomenici parkovne arhitekture.

Posebno privlačni su nacionalni parkovi Brijuni, Kornati, Krka i Mljet, te parkovi prirode Telašćica i Lastovsko otočje, a najveću posjetu nautičara ima nacionalni park Kornati.

Hrvatska ostvaruje suverenitet na oko 12,2% obalne crte i na oko 33% obalne crte otoka u Sredozemlju, što upućuje na prirodni potencijal za razvoj nautičkog turizma. Prema svim bitnim pokazateljima hrvatska nautička ponuda je konkurentna ostalim zemljama Sredozemlja. Najvažnija je činjenica da Hrvatska, prema postojećem broju nautičkih vezova, duljinom obale i otoka, njihovom izuzetnom privlačnošću i još uvijek dobroj očuvanosti, te konačno dosegnutoj kvaliteti ukupne nautičke ponude, nedvojbeno ima sve pretpostavke za daljnji kvalitetan i konkurentan razvoj nautičkog turizma pod uvjetom da u budućnosti ne ugrozi osnovnu prirodnu razvojnu osnovu.

3.6.1. Prostorno-planske osnove

Novim prostornim planovima (u planskom razdoblju do 2015. godine) planirana je izgradnja novog ukupnog kapaciteta od 33.655 mjesta i to u moru 25.755 vezova i na kopnu 7.900 mjesta.

U budućnosti, prema prostornim planovima županija, izgradnjom novoplaniranih kapaciteta i uz pribrojene postojeće, ukupan kapacitet za nautički turizam bio bi 54.675 mjesta i to u moru 41.589 i na kopnu 13.086.¹²⁷

¹²⁷ Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2019.godine, str.10

Tablica 1. Udio županija u ukupnom kapacitetu vezova luka nautičkog turizma prema prostornim planovima

ŽUPANIJA	Ukupno postojeći	%	Ukupno		Sveukupno	%
			novi-	%		
			planirani			
Istarska	4.662	22,18%	14.430	43.88%	19.092	34,92%
Primorsko-goranska	5.166	24,57%	3.100	9.21%	8.266	15,12%
Ličko-senjska	0	0,00%	1.650	4.90%	1.650	3,02%
Zadarska	4.706	22,39%	1.800	5.35%	6.506	11,90%
Šibensko-kninska	3.695	17,58%	2.140	6.36%	5.835	10,67%
Splitsko-dalmatinska	1.971	9,38%	3.185	9.46%	5.156	9,43%
Dubrovačko-neretvanska	820	3,90%	7.350	21.84%	8.170	14,94%
SVEUKUPNO	21.020	100,00%	33.655	100.00%	56.675	100,00%

Izvor: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2019.godine, str. 11

Tablica 2. Budući kapaciteti vezova i mjesta na kopnu po županijama prema prostornim planovima

ŽUPANIJA	Sveukupno		
	U moru	Na kopnu	Ukupno
Istarska	11.220	7.872	19.092
Primorsko-goranska	6.328	1.938	8.266
Ličko-senjska	850	800	1.650
Zadarska	5.476	1.030	6.506
Šibensko-kninska	4.935	900	5.835
Splitsko-dalmatinska	4.766	390	5.156
Dubrovačko-neretvanska	8.014	156	8.170
SVEUKUPNO	41.589	13.086	54.675

Izvor: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2019.godine, str. 11

Najveći planirani rast ukupnih kapaciteta imaju županije ovim redoslijedom: Istarska, Splitsko-dalmatinska, Primorsko-goranska, Šibensko-kninska i Zadarska. Iznimno od navedenog, izrazito veći rast imala bi Ličko-senjska županija, jer prije nije imala kapaciteta i

Dubrovačko-neretvanska županija, jer je prije imala samo 820 mjesta. Istarska županija ima scenarij najintenzivnijeg razvoja. Postojećih kapaciteta na kopnu) nema jedino Ličko-senjska županija (0%). Novi kapaciteti na kopnu planirani su samo u županijama Istarskoj - 7.100 i Ličko-senjskoj - 800 mjesta.

S obzirom na postojeći trend potražnje za vezovima, prostorni planovi županija imaju scenarij intenzivne izgradnje. Ne želeći zaustaviti razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, prilikom planiranja izgradnje novih prihvatnih kapaciteta svakako je neophodno kao polaznu osnovu uvažavati utvrđivanje nosivog kapaciteta prostora.

3.6.2. Ponuda prihvatnih kapaciteta

Prihvatni kapaciteti za nautičke plovne objekte smješteni su u lukama nautičkog turizma i na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet. Nautički vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni. Prihvatni kapaciteti su cjelogodišnji i sezonski. Usluge prihvatna plovila su iznajmljivanje stalnog i tranzitnog veza.¹²⁸ Luke nautičkog turizma nude osim usluge veza i ostale usluge koje čine sadržaje nautičke ponude (ugostiteljske, sportske, servisne i dr.).

Tablica 3. Kapacitet luka nautičkog turizma

ŽUPANIJA	Površina akvatorija, m2	Broj vezova, ukupno	Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	Ukupna površina prostora na kopnu, m2
Primorsko-goranska	774.012	3.299	1.789	187.657
Zadarska	827.800	3.557	1.181	135.338
Šibensko-kninska	615.662	3.510	875	133.891
Splitsko-dalmatinska	255.278	2.238	494	77.760
Istarska	693.233	4.137	814	167.807
Dubrovačko- neretvanska	100.761	713	206	80.715
UKUPNO	3.266.746	17.454	5.359	783.168

Izvor: www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 20.8.2013

¹²⁸ Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2019.godine, str.12

Tablica 4. Luke nautičkog turizma u 2012. godini

ŽUPANIJA	UKUPNO	Sidrište	Privezište	Marine					Nerazvrstane luke
				suha	I. kategorija	II. kategorija	III. kategorija	označena sidrima	
Primorsko-goranska	29	8	6	6	1	3	3	1	1
Zadarska	19	7	2	2	-	4	4	-	-
Šibensko-kninska	13	1	-	-	2	4	5	-	1
Splitsko-dalmatinska	16	1	2	2	-	5	3	2	1
Istarska	15	-	2	-	3	6	2	1	1
Dubrovačko-neretvanska	6	-	1	1	-	2	-	-	2
UKUPNO	98	17	13	11	6	24	17	4	6

Izvor: www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 20.8.2013

Ukupni kapacitet vezova u moru i mjesta za smještaj plovnih objekata na kopnu, prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Državnog zavoda za statistiku je 22 813 mjesta i to u moru 17 454 i na kopnu 5 359 mjesta.

3.6.3. Potražnja prihvatnih kapaciteta

Potražnja prihvatnih kapaciteta čini: broj plovnih objekata na stalnom vezu (u moru i na kopnu), struktura plovnih objekata na stalnom vezu prema zastavi, broj plovnih objekata u tranzitu i njihova struktura prema vrsti plovnih objekata koji su se koristili vezom u moru, struktura plovnih objekata u tranzitu prema zastavi, sezonalnost, te broj dolazaka i noćenja nautičara, njihova struktura prema emitivnim zemljama, udio stalnih nautičara kao i broj izdanih odobrenja za plovidbu stranih plovnih objekata teritorijalnim morem za razdoblje od jedne godine te njihova struktura prema dolascima.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2012. godine na stalnom vezu bila su 14 396 plovnih objekata. Vezom u moru se koristilo 85,45 %, a isključivo mjestom na kopnu 14,55 %.¹²⁹

¹²⁹ http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 15.8.2013.

Prema vrsti plovnih objekata, na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 51,32 % su bile motorne jahte, 45,94 % jahte na jedra, a 2,74 % ostali plovni objekti.¹³⁰

Prema zastavi, najviše plovnih objekata na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske 27,10 %, Austrije 15,86 %, Njemačke 14,12 %, Slovenije 5,64 %, SAD-a 5,46 % i Italije 5,24 %, što od ukupnog broja plovnih objekata na stalnom vezu iznosi 73,42 %.¹³¹

U lukama nautičkog turizma u tranzitu je bilo 181 628 plovnih objekata. Prema vrsti plovnih objekata u tranzitu koja su se koristila vezom u moru 33,56 % su bile motorne jahte, 63,42 % jahte na jedra, a 3,02 % ostali plovni objekti.

Najviše plovnih objekata u tranzitu bilo je iz Hrvatske 44,91 %, Italije 17,87 %, Njemačke 11,16 %, Austrije 7,38 % i Slovenije 3,67 %, što od ukupnog broja plovnih objekata u tranzitu iznosi 84,99 %.¹³²

Sudeći prema, ostvarenoj potražnji (prometu) u nautičkom turizmu koja, iskazana brojem plovnih objekata, ima stalan i stabilan rast, može se zaključiti da nautički turizam zauzima sve značajnije mjesto u ukupnom turizmu Hrvatske. Premda čini manji dio ukupnih turističkih dolazaka i registriranih noćenja, ima dinamičnije stope rasta od stacionarnog turizma.

Prema analizi potražnje najprivlačnija područja nautičarima su Šibensko-kninska i Zadarska županija. Uz najveći broj vezova na tom području, glavni motiv takve potražnje su nacionalni parkovi Kornati i Krka, kao i izrazito veliki broj otoka, luka, prirodnih uvala i zakloništa.

Rezultati istraživanja potvrđuju vjernost nautičara hrvatskom Jadranu, ali, također, upućuju i na potrebu unapređenja kvalitete usluga (ljubaznost osoblja, tehničkih standarda u lukama nautičkog turizma, javnim lukama i sidrištima), te posebno najosjetljivijeg pitanja - primjerenog odnosa cijena usluga i kvalitete (vrijednosti za novac) odnosno korektnog odnosa prema kupcu i dr.

Ispitivanjima je zaključeno da prosječni nautičar ovaj oblik turizma pozicionira kao poseban i visokovrijedan dio ukupne turističke potražnje. Nautičari, naime, u najvećem broju pripadaju radno najaktivnijoj, najobrazovanijoj i ekonomski najstabilnijoj društvenoj skupini čiji su zahtjevi, očekivanja, ali i sklonost potrošnji veći od ostalog dijela turističke potražnje.

¹³⁰ Ibidem

¹³¹ Ibidem

¹³² Ibidem

4. POMORSKO DOBRO U FUNKCIJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Za Hrvatsku nautički turizam predstavlja novu gospodarsku razvojnu šansu posebno radi izuzetne atraktivnosti Jadranskog mora, otoka i obale. Istovremeno nautički turizam kao izazov krije u sebi opasnosti i stanovite rizike. konkurentnost nautičkog turizma u budućnosti prije svega biti uvjetovana činjenicom koliko će se danas i sutra zaštititi i očuvati izvornost našeg obalnog prostora, teritorijalnog mora i unutrašnjih morskih voda.

4.1. Privatizacijski procesi i učinci na pomorskom dobru

Ne ulazeći u detaljan opis, općeg i dobro poznatog procesa pretvorbe društvenih poduzeća prema navedenim zakonskim okvirima, koji su se stalno mijenjali, nadopunjavali, prilagođavali trenutačnim gospodarskim i političkim prilikama i okolnostima i konačno samih rezultata izvršene pretvorbe i privatizacije, u nastavku će posebna pozornost biti usmjerena na pristup, uvjete, način i rezultate pretvorbe i privatizacije poduzeća čija je djelatnost pa i "vlasništvo" bilo povezano s pomorskim dobrom, odnosno na ona koja su u cijelosti ili djelomično imala imovinu na pomorskom dobru. To su prvenstveno bile marine, brodogradilišta i turistička poduzeća sadržajno vrlo različitog vlasničkog portfelja.¹³³

4.1.1. Problematika privatizacije

Od posebne važnosti je činjenica da o pomorskom dobru i o objektima izgrađenima na tom dobru Zakon o pretvorbi, a kasnije i Zakon o privatizaciji ne sadrže niti jednu odredbu. To je potrebno posebno istaknuti, jer su prije donošenja navedenih zakona, odnosno u vremenu započinjanja procesa pretvorbe i privatizacije društvenih poduzeća doneseni posebni zakoni koji su se odnosili na izuzeće šuma, šumskog i poljoprivrednog zemljišta, kao posebno vrijednih razvojnih resursa, iz tih procesa.

Iako je po definiciji, sadržajnoj osnovi i zakonskom određenju pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku koje ima njenu osobitu zaštitu, činjenica je da za njega sličan zakon ili provedbena mjera ne samo da nije donesena, nego nisu bili osigurani svi potrebni uvjeti za praktičnu primjenu i provedbu gore navedenih načela i zakonskog određenja. Štoviše, u samom provedbenom procesu pretvorbe i privatizacije došlo je do

¹³³ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006., str. 48

mnogih oblika njihova negiranja kao što su slučajevi stjecanja i upisa vlasništva na pomorskom dobru kao općem dobru.

Posebno zabrinjavajuća situacija je prisutna u sferi imovinskopravnih odnosa na pomorskom dobru što dovodi do nezakonitog korištenja pomorskog dobra, gradnje i nasipavanja pomorskog dobra te odlaganja otpada u more.¹³⁴

Postojeći Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama nije, kako je već navedeno, razriješio mnoštvo otvorenih pitanja imovinsko-pravne naravi, naslijeđenih od svojih prethodnika, što ima teške posljedice za pravnu zaštitu pomorskog dobra, za stečena prava nositelja tih prava, te na gospodarske učinke raspolaganja imovinom, osobito na području luka. Zakon je samo povećao i još će povećati pravni nered u ovom području koji je kontinuirano rastao kroz prethodne propise.¹³⁵

Dakle, zbog nedostataka jasnih i nedvosmislenih pravnih normi koje su uređivale pretvorbu na pomorskom dobru i njene posljedice, granice pomorskog dobra, kao i evidenciju pomorskog dobra, čitava pretvorba na pomorskom dobru rezultat je svojevrsne interpretacije nedorečenih zakonskih propisa od strane Hrvatskog fonda za privatizaciju i selektivnog, odnosno provedbeno nejedinstvenog pristupa u samoj provedbi Zakona (u nekim su slučajevima objekti na pomorskom dobru procijenjeni kao vrijednost društvenog kapitala poduzeća i uknjiženi kao vlasništvo društva u zemljišnim knjigama, u nekim je slučajevima osim objekata i zemljište ušlo u procjenu vrijednosti društvenog kapitala i uknjiženo kao vlasništvo društva u zemljišnim knjigama, osnova procjene vrijednosti i objekata i zemljišta bila je vrlo različita, odnosno neujednačena čak i unutar istih ili sličnih prostornih cjelina).¹³⁶

Takvo stanje je već 1995. godine stvorilo situaciju da se postavi pitanje o reviziji ili čak o poništenju svih provedenih pretvorbi i privatizacija poduzeća koja se nalaze na pomorskom dobru.¹³⁷ Uz mnoge pobornike zahtjeva za poništenjem pretvorbi i provedenih privatizacija na pomorskom dobru, bilo je naravno i onih koji su bili izričito protiv takvih poteza. Do neke revizije ili poništenja provedenih pretvorbi i privatizacija nažalost nije došlo. Takvo stanje nameće potrebu bitne i hitne izmjene postojećeg zakonskog i provedbenog okvira u svim pitanjima odnosa prema pomorskom dobru kao općem dobru, koje zasigurno predstavlja najvredniju materijalnu razvojnu osnovu Republike Hrvatske, pa se u tom smislu očekuje novi Zakon o pomorskom dobru.

¹³⁴ Ibidem, str. 49

¹³⁵ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 18

¹³⁶ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006., str. 49

¹³⁷ Ibidem

4.1.2. Prijedlog rješenja

Republika Hrvatska ne treba provoditi politiku neselektivne privatizacije, posebno luka posebne namjene (brodogradilišta, marine), kao i velikih turističkih kompleksa na pomorskom dobru. Također treba vrlo procijeniti dugoročne nacionalne interese kada se radi o gospodarskim subjektima koji idu u privatizaciju, a vrše poslovne aktivnosti na pomorskom dobru.

Pri tome treba voditi računa da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi, ali se u svakom slučaju na pomorskom dobru trebaju zaštititi i priznati sva zakonita ulaganja i stečena prava prvenstveno kroz koncesijski model dugoročnog korištenja.¹³⁸

Treba razraditi i propisati pravne učinke pretvorbe i privatizacije te zakonitog ulaganja kapitala na pomorskom dobru, vodeći računa da se prava stečena ulaganjem kapitala ne mogu umanjiti zakonom niti drugim pravnim aktom.

Korisnici pomorskog dobra koji su zakonito izvršili pretvorbu na pomorskom dobru moraju zahtijevati koncesiju u cilju legalizacije njihovog gospodarskog korištenja i posebne upotrebe. Takvi korisnici imaju na zakonu osnovana stečena prava iz ulaganja u objekte na pomorskom dobru, ali ih ta prava ne oslobađaju obveze podnošenja zahtjeva za koncesiju na pomorskom dobru. Jedini mogući koncesijski model na prostoru pomorskog dobra gdje je izvršeno zakonito ulaganje kapitala i pretvorba je koncesija na zahtjev uz istovremeno transparentno utvrđene uvjete koncesijske naknade.

4.2. Uvjeti poslovanja subjekata nautičkog turizma

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

¹³⁸ Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str.87

Ono što uvjete poslovanja marina i drugih luka nautičkog turizma bitno razlikuje od poslovanja većine drugih gospodarskih subjekata je činjenica da je njihovo cjelokupno poslovanje vezano uz pomorsko dobro, a to znači koncesijsku a ne vlasničku osnovu njegova korištenja.¹³⁹

4.2.1. Problematika koncesija

Kao što je već u prethodnom poglavlju o dosadašnjim privatizacijskim procesima i učincima rečeno, Zakon o pretvorbi nije sadržavao niti jednu odredbu o pomorskom dobru i objektima izgrađenima na tom dobru, pa se pretvorba društvenih poduzeća koja su imala imovinu na pomorskom dobru, a koja su na pravodoban i uredan način podnijela zahtjev, obavila na istovjetan način kao i kod ostalih poduzeća, s time da je kod poduzeća koja su građevine na pomorskom dobru imala u njihovoj aktivi iz procjene vrijednosti isključivao zemljište, dok je procjena vrijednosti objekata dobila značenje ulaganja u pomorsko dobro pa je kao takva imala karakter dugoročnih ulaganja, a ne aktive poduzeća. Drugim riječima, procjenom vrijednosti poduzeća izvršeno je vrednovanje veličine ulaganja odnosno izvršenih investicija u pomorsko dobro, a ne vrijednosti objekata kao vlasništva poduzeća.¹⁴⁰

Kada je riječ o pretvorbi luka, navedenih dvojbi o načinu procjene vrijednosti poduzeća nije bilo, jer se njihova pretvorba temeljila na Zakonu o lukama (NN 108/1995, 6/1997 i 97/2000) kojim se za navedeno vrednovanje ulaganja u objekte na pomorskom dobru zahtijevalo prethodno određenje granica pomorskog dobra, odnosno lučkog područja. Međutim, prema navedenom Zakonu pretvorba je obavljena u samo osam društvenih poduzeća – luka: Poduzeće Luka Šibenik, Lukadrvo Šibenik, Poduzeće Luka Split, Održavanje i izgradnja luke Split, Luka Rijeka, Poduzeće Luka Ploče, Poduzeće Luka Zadar i Luka Dubrovnik, dok je u većini luka posebne namjene pretvorba do tada već bila obavljena na prije opisani način.¹⁴¹

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

Zakonske i provedbene promjene koje su smanjile daljnje upisivanje vlasništva na pomorskom dobru izazvale su "gnjev" društava kojima je veći dio nekretnina bio u sklopu pomorskog dobra i koje su, budući da nisu mogle biti upisane kao vlasništvo, u postupku

¹³⁹ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006., str. 52

¹⁴⁰ Ibidem, str. 53

¹⁴¹ Vukmanović, D. Pretvorba i privatizacija na pomorskom dobru. Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2005., str. 112

pretvorbe procijenjene kao ulaganje, a da istovremeno ta društva nisu bila obeštećena davanjem nenaplatnih koncesija.¹⁴²

Postojećom zakonskom osnovom nije bila predviđena kategorija nenaplatnih koncesija, ali se u praksi odobravanja koncesija o navedenim okolnostima vodilo računa određivanjem ekonomski razumnih i prihvatljivih koncesija znatno niže od onih koje su se mogle tržišno ostvariti. To svakako potvrđuju i podaci, odnosno razlike između onih već ranije odobrenih koncesija i onih koje će tek biti odobravane postupkom javnog prikupljanja ponuda.¹⁴³ O mogućim razlikama najbolje pokazuju primjeri koncesijskih naknada za luke nautičkog turizma od državne važnosti od, u najvećem broju slučajeva, 0,70 kn/m² ukupno raspoloživog pomorskog dobra i istovrsne naknade za jednu luku nautičkog turizma isto takve važnosti za koju se javnim natječajem došlo do koncesijske naknade od čak 10 kn/m² pomorskog dobra, što je gotovo 15 puta više od navedenog prosjeka.¹⁴⁴

Navedeni odnos pokazatelj je od višestruke važnosti. Prvo, dokazuje da je za najveći broj luka koncesijska naknada bitno manja od njene moguće tržišne vrijednosti u odnosu na lokacije na kojima se izgrađene marine nalaze i njihovih stvarnih i potencijalnih tržišnih i eksploatacijskih mogućnosti, i da se kao takva ne može smatrati nekim ograničenjem ili otežavajućim uvjetom njihova poslovanja. S druge strane, navedena razlika veličine odobrenih koncesijskih naknada i onih koje su kao minimalne ili početne propisane Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru ili one koje bi se na takvoj osnovi mogle postići na tržištu javnim prikupljanjem ponuda, neprijeporno pokazuje da bi se ukupno ostvareni prihodi društvene zajednice od koncesijskih naknada za korištenje pomorskog dobra mogli višestruko povećati. Na primjeru 23 luke nautičkog turizma od državne važnosti današnji godišnji prihod od stalnog dijela koncesijske naknade od oko 2,5 milijuna kuna bi se višestruko povećao.¹⁴⁵ Jedna takva osnova stvorila bi mogućnost bitno kvalitetnijeg održavanja i upravljanja pomorskim dobrom u cjelini. Iz navedenog se može zaključiti da je veličina koncesijskih naknada za sada veći problem za državu nego za luke nautičkog turizma kao njegovih osnovnih subjekata.

Kada je riječ o veličini koncesijske naknade, onda jedno od posebno važnih postaje pitanje neujednačenosti na svim razinama njihova određenja. Iako formalno ne postoji jedinstveni popis svih izdanih koncesija na pomorskom dobru, iskustveni pokazatelji potvrđuju neujednačenu praksu dosadašnjeg sustava dodjele i određenja veličine koncesijskih

¹⁴² Ibidem

¹⁴³ Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. NN 23/04, čl. 21.

¹⁴⁴ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006., str. 54

¹⁴⁵ Ibidem

naknada i njihovih svih drugih uvjeta. Naime, sve do donošenja Uredbe o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru nije postojao jedinstven i jasan model vrednovanja pomorskog dobra i određenja veličine koncesijske naknade kao gospodarski realne cijene njegova korištenja.¹⁴⁶

S druge strane, još uvijek nije moguće govoriti o rezultatima uvođenja navedene Uredbe, odnosno provedbe cjelokupnog sustava na takvoj jedinstvenoj osnovi, prije svega zato što u pravilu na područjima njene primjene još uvijek nisu u cijelosti ispunjeni svi potrebni uvjeti, koji se prvenstveno odnose na potrebnu prostorno-plansku dokumentaciju, određenje granica pomorskog dobra i potvrda njihova upisa u zemljišne knjige. Konačno, za sada nije moguće utemeljeno ocijeniti niti polazne elemente i veličine same Uredbe s obzirom na nejasno definirana načela visine koncesijske naknade kao što je gospodarska opravdanost očekivane profitabilnosti i/ili upotrebe pomorskog dobra, procjena stupnja ugroženosti prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi, te zaštita interesa i sigurnosti Republike Hrvatske.¹⁴⁷

Uz navedenu neujednačenu praksu provedbe koncesijskog sustava, upitnih načela visine koncesijske naknade i osnova njihovih konkretnih određenja, zatim navedenih različitih statusnih osnova poslovanja gospodarskih subjekata na pomorskom dobru zbog neujednačene sudske prakse upisa vlasništva na pomorskom dobru i različitog vremenskog početka i trajanja brisovnih postupaka, poseban problem njihova poslovanja je hipotekarno opterećenje objekata izgrađenih na pomorskom dobru.

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

¹⁴⁶ Ibidem

¹⁴⁷ Pomorski zakonik, čl. 64

dobru kao rijetkom i posebno vrijednom općem dobru stavlja u poseban, u pravilu povoljniji tržišni i gospodarski položaj.¹⁴⁸

4.2.2. Prijedlog rješenja

Potrebna je ozbiljna dodatna razrada gotovo svih odredbi koje se tiču prava vlasništva na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesija, budući da je riječ o jednom od najsloženijih i sa stanovišta opće upotrebe pomorskog dobra zasigurno najdelikatnijih pravnih instituta koji treba dalje razrađivati postupno, jasno i precizno.

Treba paziti da pravo vlasništva na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesije i dalje ostane samo strogo ograničena iznimka od općeg pravila, kako se ne bi u bitnome narušio opći nevlasnički režim pomorskog dobra, te pogotovo njegova opća upotreba.

4.3. Zakonska regulativa luka nautičkog turizma

Luke nautičkog turizma u isto vrijeme povezuju djelatnosti pomorstva i turizma, koje u svojoj cjelovitosti čine jedinstvenu ponudu. Upravo nautičarima – turistima koji su najčešći korisnici usluga posebno u marinama osigurava se siguran privez, opskrba plovila, te sve prateće djelatnosti usko vezane uz pomorstvo i turizam. Zakoni koje je donijela Republika Hrvatska, a koji definiraju i razvrstavaju morske luke općenito te luke nautičkog turizma, kontradiktorni su u nekoliko stavaka što u svakodnevnoj praksi predstavlja zavrzlake i štetne posljedice za nautički turizam.

4.3.1. Problematika zakonskih regulativa

Osnovni problem zakonske regulative vezane za luke nautičkog turizma je neusklađenost zakona i propisa koji izazivaju neujednačeno postupanje u praksi i stalne improvizacije. Kako je već navedeno, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08) briše pojam privezišta koje je definirano u Pravilniku (NN 142/99) i svim njegovim izmjenama (NN 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04). Pojam privezišta označava dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata i

¹⁴⁸ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006., str. 55

opremljen priveznim sustavom.¹⁴⁹ Pojam objekata odlagališta plovnihoji je uveden Pravilnikom iz 2008. godine na mjesto privezišta ne predstavlja sinonim, jedan pojam se ne može jednostavno zamijeniti drugim jer su različitih definicija.

Pojmovi sidrišta i privezišta su različiti u mnogim zakonskim propisima pa stvaraju nedosljednosti i pomutnju, a zbog njihove važnosti za domicilno stanovništvo, lokalnu samoupravu, gospodarsko iskorištavanje pomorskog dobra te sam nautički turizam zaslužuju preciznije određivanje.

Pojavljuje se problem da privezišta i dalje realno postoje, ali se više ne ubrajaju kao vrsta luke nautičkog turizma u postojećem Pravilniku. Drugi pravilnik, Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značenja (NN 94/07) i dalje definira kao izdvojeno lučko područje koje je opremljeno za sigurno vezanje plovila.

Nadalje, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08) razvrstava sidrište među vrstu luke nautičkog turizma i definira ga kao dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovniho objekata opremljenog napravama za sigurno sidrenje. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjena pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značenja (NN 94/07) definira sidrište kao dio morskog akvatorija namijenjenog za sigurno sidrenje i koji može biti opremljen napravama za vez ili bez naprava.

Također, iz već navedenih definicija odlagališta plovniho objekata te suha marine kao dijelova kopnenog prostora vidljiva je kontradiktornost sa Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama jer on propisuje se da je za postojanje luke potreban morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor te posebni uvjeti koje svaka luka mora zadovoljiti. Ovakva zakonska rješenja su zbunjujuća kako za teoriju tako i za praksu. Odredbe jednog pravilnika jednostavno su kontradiktorne sa odredbama drugog.

4.3.2. Prijedlog rješenja

Evidentno je da razvrstaj i kategorizacija luka nautičkog turizma sukladno zakonima i pravilnicima Republike Hrvatske je pun oprečnih definicija i regulativa. Sidrišta, suhe marine te odlagališta plovniho objekata jesu i trebaju biti u funkciji nautičkog turizma, ali ne postoji zakonsko uporište da generalno imaju pravni status morske luke, odnosno luke nautičkog turizma. Oni mogu biti uključeni u pravni režim lučkog područja, ali samo pod uvjetom da je

¹⁴⁹ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. NN 106/04.

ispunjena osnovna pretpostavka morskih luka, a to je da ona predstavlja "morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor"¹⁵⁰.

Treba izvršiti izmjene i dopune postojećih zakona i pravilnika, te posebnom uredbom precizno razvrstati luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene, a sve to na osnovi ovlaštenja propisanih Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama.

4.4. Granice pomorskog dobra i granice lučkog područja

Od donošenja Pomorskog zakonika pa sve do danas određivanje granica pomorskog dobra predstavlja prvorazredno stručno i političko pitanje. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ostavio je širok okvir koji dopušta da se na morskoj obali pomorsko dobro može širiti, ako dio kopna po svojoj prirodi i namjeni služi korištenju mora.

4.4.1. Problematika određivanja granica

Zakonska odredba kojom je granica lučkog područja postala istovremeno i granica pomorskog dobra¹⁵¹ neprovediva je i neprihvatljiva, kako s teoretskog tako i s praktičnog gledišta. Granice lučkog područja uvjetovane su isključivo kriterijem kopnenog i morskog prostora koji se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti.

Granica lučkog područja luka nautičkog turizma je područje luke gdje se obavljaju lučke djelatnosti i ne smije se miješati s granicom pomorskog dobra koja utvrđuje prostor na kopnu i moru u pravnom režimu općeg dobra. Na kopnu će se te granice često podudarati, ali ne uvijek te to ne znači da se ta dva instituta mogu smatrati sinonimima. Na moru se granice pomorskog dobra i granice lučkog područja nikad neće niti se mogu podudarati.

Granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske ujedno je granica pomorskog dobra na moru. Unutar te granice može se samo raditi o granicama lučkog područja ili granicama koncesijskog zahvata u teritorijalnom moru.

Postavlja se pitanje, posebno kada se radi o lukama nautičkog turizma, može li se u okviru jedinstvenog lučkog područja omogućiti egzistiranje dvaju pravnih režima:

- jedan kao opće pomorsko dobro, a koji bi uključivao prostor luke gdje se pomorsko dobro koristi neposredno (operativne obale, lukobrani, lučki akvatorij);

¹⁵⁰ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03., čl. 2

¹⁵¹ Ibidem

- drugi kao javno dobro u općoj upotrebi ili državno vlasništvo, a koji bi uključivao prostor luke izvan granica pomorskog dobra, u okviru lučkog područja.¹⁵²

4.4.2. Prijedlog rješenja

Granica lučkog područja određuje područje luke, gdje se obavljaju lučke djelatnosti i ne smije se miješati s granicom pomorskog dobra koja utvrđuje prostor na kopnu i moru u pravnom režimu općeg dobra. Na kopnu se granice lučkog područja i granice pomorskog dobra mogu i ne moraju podudarati, dok se na moru te granice nikada neće podudarati.

Prije nego se utvrde granice lučkog područja, na osnovu jasnih kriterija potrebno je odrediti granice pomorskog dobra sukladno Zakonu, te pomorsko dobro učiniti vidljivim u zemljišnim knjigama i katastru zemljišta. Obzirom da su granice lučkog područja podložne promjenama uvjetovanim gospodarskim razlozima i planovima, treba razmotriti mogućnost posebno kod luka posebne namjene, da lučko područje može egzistirati u dva pravna režima. Takva situacija bi se primjenjivala kada faktički granica lučkog područja prelazi utvrđenu širinu pomorskog dobra sukladno prostornom planu i gospodarskim potrebama širenja lučkih djelatnosti. U suprotnom ako generalno zastupamo načelo sukladno Zakonu da je luka u cjelini pomorsko dobro svako širenje lučkog područja van već tvrđene granice pomorskog dobra istovremeno bi trebalo pratiti ponovo utvrđivanje i širenje granice pomorskog dobra.

¹⁵² Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006., str. 166

5. MARINA PUNAT - PRIMJER GOSPODARENJA POMORSKIM DOBROM

Suvremeno poslovanje luka nautičkog turizma zahtijeva organizaciju koja predstavlja svjesnu, kontinuiranu i praktičnu aktivnost uprave na usklađivanju elemenata radnog procesa u cilju postizanja optimalnih poslovnih rezultata.

Prvi i najvjerodostojniji pokazatelj dobre organizacije i motiviranog osoblja u nautičkoj luci je njen opći izgled i stanje u kojem se održava. Marina treba uvijek biti dobro uređene i potpuno čista, jer je prvi dojam o njoj vrlo važan za buduću klijentelu.

Suvremeni pristup organizaciji i planiranju razvoja nautičke ponude može se prepoznati na primjeru Marine Punat, koja predstavlja primjer uspješnog poslovanja složenog sustava usluga u lukama nautičkog turizma. Svakim društvom u sastavu Marine Punat upravlja nadzorni odbor i uprava.

Marina Punat je smještena na najvećem jadranskom otoku, otoku Krku, a za nautičare je veoma privlačna zbog svojih prednosti:¹⁵³

- povezanost otoka Krka mostom s kopnom,
- potpuno zaštićen položaj u Puntarskoj uvali,
- blizina izletišta Kornati,
- blizina međunarodne zračne luke Rijeka te
- kulturno središte na otočiću Košljunu.

Prvi dokumenti tu marinu spominju još 1964. godine. Od tada pa sve do 1978. godine posluje u sastavu Brodogradilišta Punat, a nadalje ona radi samostalno. Ubrzani razvoj započinje već 1974. godine kada su sa željezničkim tračnicama izgrađeni gatovi i postavljeni lanci i konopi za sidrenje. Na svakom je vezu instaliran priključak struje, vode i bežičnog interneta. S obzirom na veliku potražnju za vezovima, svaki je novoizgrađeni vez odmah popunjen. Trenutno Marina Punat nudi 850 vezova u moru za jahte do 45m, na 11 gatova.

Navedenom broju treba dodati i 400 mjesta na kopnu, a time je Marina Punat dostigla kapacitet najveće marine u Hrvatskoj.

Danas Marina nudi gotovo sve tehničke usluge: 2 dizalice nosivosti od 5 i 10 tona i dva navoza s nosivošću od 30 i 50 tona. Instalacijom hidrolifta ili dizalice za dizanje, spuštanje i transport brodova u suhu marinu postaje prva marina u Europi koja posjeduje

¹⁵³ Vodič kroz marinu. Marina Punat d.o.o. II. izdanje 2003.

takvu vrstu dizalice. Također postoji i dodatni transportni sustav na kopnu za brodove do 30 tona i klimatizirana lakirnica za jahte do 18m dužine i 8m širine.

Plovila koja su stacionirana u Marini Puntat, prema registracijama i državama vlasnika mogu se prikazati slijedećom tablicom.

Tablica 5. Zastupljenost plovila prema zemlji nautičara koji stacioniraju u Marini Puntat

AUSTRIJA	NJEMAČKA	HRVATSKA	SLOVENIJA	ITALIJA
40,73%	33,02%	6,90%	6,55%	12,80%

Izvor: Kovačić, M. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004., str. 112

Neznatan broj je onih plovila koja dolaze iz Francuske, Belgije, Nizozemske, Švicarske, Češke, Slovačke, Mađarske i ostalih zemalja. Prosječna duljina brodova koji posjećuju marinu je između 10 i 11 m, od čega je 60% motornih, a 40% jedrilica. Broj stalnih gostiju je ujednačen, vezovi se u pravilu koriste već dugi niz godina. Stalni gosti imaju privilegije, kao dodatni popust na vez, koji može biti i do 18% za 35 godina neprekidnog boravka u marini. Uz stalno usidrene brodove, svake godine u Marinu uplovi i oko 3000 brodica u tranzitu.

U marini se nude i slijedeće usluge:

- samoposluga,
- restoran i snack bar,
- caffe bar,
- restoran i hotel,
- škola jedrenja,
- teniski tereni,
- iznajmljivanje brodova,
- agencija za kupoprodaju rabljenih plovila i opreme, te osiguranje brodova,
- servisi za čišćenje brodova,
- servisi za popravke jedara i pokrivala za plovila,
- servisi za tapeciranje plovila,

- prodaja novih plovila i
- ostalo.

Sustav Marine Punat je primjer luke u kojoj su objedinjene praktički sve usluge koje su nude onim oblicima nautičkog turizma koji se realiziraju na manjim plovnim jedinicama i koji koriste usluge luka posebne namjene.

Kako je već navedeno, prvo je Marina djelovala u sustavu Brodogradilišta Punat, a sredinom 1994. godine dovršena je pretvorba poduzeća u dioničko društvo organizirano kao tzv. krovno poduzeće po uzoru na svjetske marine. Krajem 2002. godine, Marina Punat je preoblikovana u društvo s ograničenom odgovornošću.

U sastavu Marine Punat d.o.o. samostalno posluju povezana društva¹⁵⁴:

1. Marina Punat d.o.o. (za vezove na moru, smještaj na kopnu, dizalice, broker),
2. Marina Tours d.o.o. (za privatni smještaj),
3. Marina Commerce d.o.o. (za trgovinu nautičkom opremom),
4. Puntica d.o.o. (za tranzitne vezove, najam brodova),
5. Marine Engines d.o.o. (za popravke motora i elektroinstalacije),
6. Marina Konto d.o.o. (knjigovodstvene usluge),
7. Brodica d.o.o. (suha marina),
8. Gajeta d.o.o. (špedicija i transport),
9. Marina Paint d.o.o. (za lakiranje brodova, radove u drvu i plastici),
10. Proces Electronics d.o.o. (brodska elektronika, kompjuteri i oprema),
11. Kanajt d.o.o. (hotel, restoran, buffet, tenis, kafić).

Uspostavom takve nove organizacije, stvoren je kvalitetniji, poduzetnički mentalitet koji je omogućio bavljenje nizom novih djelatnosti. Djelatnici marine se stručno usavršavaju za specijalizirana zvanja, posebno u području popravaka motora i zaštite od osmoze, a što je dio programa njihova doškolovanja. U sklopu marine djeluje i servis brodskih motora koji nudi usluge popravaka motora renomiranih proizvođača.

Razvoj Marine uvjetovao je izgradnju nove recepcije i njenu informatizaciju. Uvedena informatička mreža omogućava pristup informacijama o broju plovila i njihovoj posadi u svakom trenutku. Tijekom godina obnovljene su sanitarije i izgrađen niz boksova i garaža, koje se iznajmljuju gostima za spremanje opreme, a grade se i nove garaže. Sigurnost gostiju i plovila poboljšana je postavljanjem kontrolnog alarmiranog sustava na brodovima i ulazu.

¹⁵⁴ Vodič kroz marinu. Marina Punat d.o.o. II. izdanje 2003.

Jedinstveni protupožarni sustav pjenom i protupožarnim brodom omogućava brzo djelovanje u slučaju potrebe spašavanja i intervencija na moru.

Sredstva realizirana poslovanjem također se jednim dijelom usmjeravaju u uređenje okoliša i zelenih površina pa je već 1998. godine Marina Punat prva u Hrvatskoj dobila "Plavu zastavu" za marine i plaže te prestižnu nagradu europske zaklade za očuvanje okoliša.

Od 1999. godine, Marina Punat ima i koncesiju na pomorskom dobru u širini pojasa od oko 60 m i to na 32 godine. Godine 2000. Marina Punat dobiva i certifikat za sustav kvalitete prema standardu ISO 9002, za područje Usluge u nautičkom turizmu, uključujući brodove za razonodu i popravke jahti. Time postaje prva marina na Mediteranu koja posjeduje takav certifikat. Sredinom 2003. obavljeno je ažuriranje postojećeg sustava kvalitete s noveliranom normom ISO 9001:2000.

Planovi daljnjeg razvoja odnose se na nova ulaganja, posebno u:

- izgradnju novih boksova,
- proširenje suhe marine,
- proširenje postojećih kapaciteta izgradnjom dodatnih vezova za privez tranzitnih gostiju,
- izgradnju apartmanskog naselja,
- izgradnju centra za sportove na vodi,
- izgradnju novih vezova na dodijeljenom morskom akvatoriju,
- instaliranje opreme za mjerenje električne energije,
- cjelovito rješenje sustava oborinskih i tehnoloških voda sa separatorima za pročišćavanje od podvodnih boja,
- instaliranje pump-out sustava za crpljenje kaljužnih i otpadnih voda,
- povećanje broja zaposlenih temeljem povećanja produktivnosti,
- povećanje brige o socijalnom aspektu svih zaposlenih kao i mještana Punta.

Kao primjer pionira u razvoju marina u Hrvatskoj, Marina Punat je ujedno vrlo moderna i profitabilna tvrtka koja, domaćim i stranim nautičarima, pruža kompletnu uslugu konkurentnu mediteranskim marinama. Primjer Marine Punat zbog svog razvojnog procesa veoma je značajan, te predstavlja primjer uspješnog poslovanja složenog sustava usluga koji objedinjuje suvremeni pristup organizaciji i planiranju razvoja nautičke turističke ponude.

6. ZAKLJUČAK

Nautički turizam ubraja se među propulzivnije djelatnosti turizma, koje imaju obilježja rekreacije. Svojim višestrukim učincima pridonosi kvaliteti življenja, urbanizaciji i uređenju površina, te nizu drugih učinaka, koji su posredno ili neposredno vezani za cjelovitu turističku humanizaciju prostora.

Republika Hrvatska, osim nedvojbenih prirodnih i prostornih, te povijesnih i tradicijskih uvjeta za razvoj nautičkog turizma, uz primjenu komparativnih prednosti, treba razvijati sve segmente nautičkog turizma na principima održivog razvoja. Ovakav razvoj može se postići osmišljenim upravljanjem zaštite prirode i okoliša, racionalnim gospodarenjem prirodnim prostorom, definiranjem nosivog kapaciteta hrvatskog dijela Jadrana, prilagođavanjem vezanih gospodarskih djelatnosti potrebama nautičkog turizma, prepoznavanjem važnosti nautičkog turizma za razvoj i napredak nacionalnog gospodarstva, uvažavanjem postojećeg kulturnog nasljeđa te unapređenjem odnosa sudionika u nautičkom turizmu prema nautičaru.

Izuzetni ekonomski učinci i profitabilnost nautičkog turizma, uz brojne multiplikativne efekte govori u prilog sve većem zanimanju za tu pomorsku djelatnost. Kroz potrošnju nautičara, posebice inozemnih, ostvaruju se brojni neposredni i posredni učinci za pojedine gospodarske subjekte i za gospodarstvo zemlje u cjelini. Marine, kao kompleksni objekti u kojima se nudi čitav niz usluga, često ostvaruju veću stopu profitabilnosti kapitala uloženog u njihovu izgradnju od onog uloženog u druge vrste turizma.

Sjevernojadranske nautičke luke visinom ostvarenog prihoda, strukturom i udjelom u ukupnim prihodima od nautičkog turizma u Hrvatskoj opravdavaju svoju ulogu u razvoju turizma Hrvatske. Međutim, uloga i vrednovanje nautičkih luka Sjevernog Jadrana u gospodarstvu Hrvatske još uvijek je veoma skromno.

Zakonska infrastruktura pomorske zemlje značajan je činitelj poticanja ili ograničenja razvoja luka nautičkog turizma te je vrlo važno spomenuti element pomorskog dobra kao ključni element razvoja nautičkog turizma. Iako je po definiciji, sadržajnoj osnovi i zakonskom određenju pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku koje ima njenu osobitu zaštitu, činjenica je da nisu bili osigurani svi potrebni uvjeti za praktičnu primjenu i provedbu svih mjera te nije donešen jednoznačan zakon ili propis o korištenju pomorskog dobra što uvelike otežava razvoj nautičkog turizma zbog pravnih zavrzlami i nejasnoća.

Kada se govori o privatizacijskim procesima u Republici Hrvatskoj postojeći Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama nije razriješio mnoštvo otvorenih pitanja imovinsko-pravne naravi, naslijeđenih od svojih prethodnika, što ima teške posljedice za pravnu zaštitu pomorskog dobra, za stečena prava nositelja tih prava, te na gospodarske učinke raspolaganja imovinom, osobito na području luka. Republika Hrvatska ne treba provoditi politiku neselektivne privatizacije, posebno luka posebne namjene (brodogradilišta, marine), kao i velikih turističkih kompleksa na pomorskom dobru nego bi se trebalo razraditi i propisati pravne učinke pretvorbe i privatizacije te zakonitog ulaganja kapitala na pomorskom dobru, vodeći računa da se prava stečena ulaganjem kapitala ne mogu umanjiti zakonom niti drugim pravnim aktom.

Izravno s problemom privatizacijske pretvorbe veže se problem koncesija - treba voditi računa da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. U svakom slučaju na pomorskom dobru trebaju zaštititi i priznati sva zakonita ulaganja i stečena prava prvenstveno putem koncesija, tj. treba paziti da pravo vlasništva na objektima (zgradama i drugim građevinama) izgrađenima na pomorskom dobru na osnovi koncesije i dalje ostane samo strogo ograničena iznimka od općeg pravila, kako se ne bi u bitnome narušio opći nevlasnički režim pomorskog dobra, te pogotovo njegova opća upotreba.

Pomorsko dobro u sustavu luka nautičkog turizma također nije zakonski jasno određeno što se vidi kroz donošenje zakonske odredbe o granicama pomorskog dobra i granicama lučkog područja. Zakonska odredba kojom je granica lučkog područja postala istovremeno i granica pomorskog dobra neprovediva je i neprihvatljiva, kako s teoretskog tako i s praktičnog gledišta. Granica lučkog područja luka nautičkog turizma je područje luke gdje se obavljaju lučke djelatnosti i ne smije se miješati s granicom pomorskog dobra koja utvrđuje prostor na kopnu i moru u pravnom režimu općeg dobra. Na kopnu će se te granice često podudarati, ali ne uvijek te to ne znači da se ta dva instituta mogu smatrati sinonimima. Na moru se granice pomorskog dobra i granice lučkog područja nikad neće niti se mogu podudarati.

Evidentno je također da razvrstaj i kategorizacija luka nautičkog turizma sukladno zakonima i pravilnicima Republike Hrvatske je pun oprečnih definicija i regulativa. Sidrišta, suhe marine te odlagališta plovnih objekata jesu i trebaju biti u funkciji nautičkog turizma, ali ne postoji zakonsko uporište da generalno imaju pravni status morske luke, odnosno luke nautičkog turizma. Oni mogu biti uključeni u pravni režim lučkog područja, ali samo pod

uvjetom da je ispunjena osnovna pretpostavka morskih luka, a to je da ona predstavlja "morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor".

Iz svega navedenog može se zaključiti da je nužno potrebna odgovarajuća pravna regulativa. Svjedoci smo česte kontradiktornosti, nedorečenosti i podnormiranosti pravnih propisa vezanih za pomorsko dobro i nautički turizam. Istovremeno nedosljedna provedba i interpretacija pravnih propisa u praksi dovodi do pravne nesigurnosti kako investitora tako i korisnika usluga u nautičkom turizmu.

LITERATURA

1. Bilić M. i Luković T. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja. Naše More 54 (3-4), Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007.
2. Bolanča D. Koncesije na pomorskom dobru – novine u hrvatskom zakonodavstvu. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 1/2009., str. 71.-95.
3. Borković, Ivo. Pomorsko dobro, društveni aspekti upotrebe i korištenje, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
4. Dundović Č. Pomorski sustav i pomorska politika. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
5. Favro S., Kovačić, M. Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010.
6. Hlača, V. Pravni problemi upotrebe i korištenja pomorskog dobra u morskim lukama, referat iz zbornika Pomorsko dobro – društveni aspekti upotrebe i korištenja, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
7. Kesić, B. Ekonomika luka. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
8. Kesić B., Jugović A. Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu. Pomorstvo (19), Pomorski fakultet u Rijeci, 2005., str. 187-208.
9. Ivošević D. Nautički turizam Hrvatske. vlastita naknada Novigrad (istarski), Novigrad, 1995.
10. Kovačić M. Optimizacija izbora lokacije i sadržaja luke nautičkog turizma. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008.
11. Kovačić, M. Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2004.
12. Kundih, B. Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005.
13. Luković Tihomir. Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske. Abel d.o.o. Split, Split 1995.
14. Šamanović, Josip. Nautički turizam i management marina. Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.
15. Vukmanović, D. Pretvorba i privatizacija na pomorskom dobru. Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2005.
16. Ekološki leksikon. Barbat Zagreb, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja RH, Zagreb, 2001.

17. Ekonomski leksikon. Masmedia Zagreb, Zagreb, 1993.
18. Institut za turizam: "TOMAS Nautika 2012", istraživanje stavova i potrošnje nautičara u Hrvatskoj, Zagreb, 2013.
19. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Hrvatski hidrografski institut, Zagreb, 2006.
20. Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske. Hrvatska u 21. stoljeću – Pomorstvo.
21. Vodič kroz marinu. Marina Punat d.o.o. II. izdanje 2003.
22. Nacionalna strategija zaštite okoliša, N.N. 46/02.
23. Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra. N.N. 29/05.
24. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. NN 142/99, 72/08.
25. Pomorski zakonik. N.N. 181/04.
26. Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru, N.N. 36/04.
27. Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. N.N. 08/04, 23/04.
28. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. N.N. 110/04.
29. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. N.N. 158/03.
30. www.dzs.hr
31. www.pomorskodobro.com