Uloga kontrolinga u suzbijanju crnog chartera nautičkog turizma

Blažev, Tina

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic of Sibenik / Veleučilište u Šibeniku**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:143:064564

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-23**

Repository / Repozitorij:

VUS REPOSITORY - Repozitorij završnih radova Veleučilišta u Šibeniku

VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU
ODJEL MENADŽMENT
SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ

Tina Blažev

ULOGA KONTROLINGA U SUZBIJANJU CRNOG CHARTERA NAUTIČKOG TURIZMA

Diplomski rad

Šibenik, 2021.

VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU
ODJEL MENADŽMENT
SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ

ULOGA KONTROLINGA U SUZBIJANJU CRNOG CHARTERA NAUTIČKOG TURIZMA

Diplomski rad

Kolegij: Kontroling
Mentorica: Anita Grubišić, mag. oec., v. pred.
Studentica: Tina Blažev
Matični broj studentice: 0055458944

Šibenik, rujan 2021.

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Veleučilište u Šibeniku
Odjel Menadžment
Specijalistički diplomski stručni studij

Diplomski rad

ULOGA KONTROLINGA U SUZBIJANJU CRNOG CHARTERA NAUTIČKOG TURIZMA

Tina Blažev
Kamenar 2B, 22202 Primošten
blazevtina@gmail.com

Kontroling je pojam koji proizlazi iz riječi kontrola, te predstavlja glavni cilj menadžmenta. On predstavlja proces kojim se uspoređuju ostvareni rezultati sa zadanim rezultatima. Kontroling je primjenjiv u svim sektorima poslovanja – od privatnog pa sve do javnog. U ovom radu bit će riječi o ulozi kontrolinga u suzbijanju crnog chartera nautičkog turizma. Nautički turizam u Hrvatskoj predstavlja relativno mladu turističku granu. Usprkos tome, njegovi rezultati nisu zanemarivi jer je njegov utjecaj na cjelokupno gospodarstvo jako velik. Nažalost, osim legalnog najma plovila u Hrvatskoj postoji i ilegalni koji se zove crni charter. Iako mnogi zakoni postoje, teško ga je kontrolirati, te njegov utjecaj raste iz godine u godinu. Stoga je potrebno donijeti stroge zakone kojim bi se suzbila pojava crnog chartera u Hrvatskoj.

(51 stranica / 11 slika / 1 tablica / 15 literaturnih navoda / jezik izvornika: hrvatski)
Rad je pohranjen u digitalnom repozitoriju Knjižnice Veleučilišta u Šibeniku
Ključne riječi: kontroling, nautički turizam, charter, crni charter
Mentorica: Anita Grubišić, mag. oec., v. pred.
Rad je prihvaćen za obranu dana: 21.09.2021.

BASIC DOCUMENTATION CARD

Polytechnic of Šibenik
Department of Management
Graduate Studies of Management

Graduation Thesis

THE ROLE OF CONTROLING IN COMBATING BLACK CHARTER OF NAUTICAL TOURISM

Tina Blažev
Kamenar 2B, 22202 Primošten
blazevtina@gmail.com

Controlling is a term derived from the word control and it represents the main goal of management. It represents the process with which we can compare achieved results with those results we have set. Controlling can be applied in all sectors – from private to public. In this paper we will discuss about the role of controlling in combating black charter of nautical tourism. Nautical tourism represents relatively young sector of tourism. However, it's results can't be ignored because it has a great impact on the whole economy. There is a legal way of renting the boat in Croatia but unfortunately, there is illegal way also known as black charter. Even though we have the laws for combating the black charter, it is hard to control it and it's impact is growing every year. That is the reason why Croatian government needs to prepare strict laws in order to combat the black charter.

(51 pages / 11 figures / 1 table / 15 references / original in Croatian language)
Thesis deposited in Polytechnic of Šibenik Library digital repository
Keywords: controlling, nautical tourism, charter, black charter
Supervisor: Anita Grubišić, mag. oec, v. pred.
Paper accepted: 27.09.2021.

SADRŽAJ

1. UVOD *1*

1.1. Cilj rada **1**

1.2. Metode rada **2**

1.3. Struktura rada **2**

2. KONTROLING *2*

2.1. Uloge kontrolinga **3**

2.2. Proces kontrolinga **4**

2.3. Primjena kontrolinga **5**

3. NAUTIČKI TURIZAM *6*

3.1. Pravna definicija nautičkog turizma **8**

3.2. Vrste nautičkog turizma **10**

3.3. Najam plovila u Hrvatskoj **16**

3.4. Zakonski okvir prilikom najma plovila **19**

3.4.1. Plovila 19

3.5. Konkurentnost Hrvatske **27**

3.5.1. Prijedlozi za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj 28

4. CRNI CHARTER *29*

4.1. Crni charter prije ulaska Hrvatske u Europsku Uniju **29**

4.2. Osnivanje kompanije za obavljanje crnog chartera **29**

4.3. Zakoni za suzbijanje crnog chartera **30**

4.4. Gubici prouzročeni crnim charterom **32**

4.5. Obavljanje crnog chartera nakon ulaska Hrvatske u Europsku Uniju **33**

4.6. Institucije nadležne za suzbijanje crnog chartera **36**

4.6.1 Carinska uprava 36

4.6.2. Lučka kapetanija 38

4.7. Prijedlozi za suzbijanje crnog chartera 39

5. ZAKLJUČAK 40

LITERATURA 42

1. UVOD

Kontrola je primarni cilj menadžmenta, a iz nje proizlazi pojam kontroling. Pojam kontrolinga označava proces kojim se uspoređuju ostvareni rezultati sa postavljenim rezultatima. Na tom putu koriste se različite metode kojima se koristimo kako bi se kretali prema cilju.

Kontroling je pojam koji je prisutan u svim sektorima – od privatnog pa do javnog sektora, te će se u ovom slučaju izučavati njegova uloga u suzbijanju crnog chartera nautičkog turizma.

Nautički turizam u Hrvatskoj se počeo razvijati 70. – ih godina prošlog stoljeća, te je njegova važnost iz godine u godinu rasla. Danas nautički turizam u Hrvatskoj značajno pridonosi cjelokupnom gospodarstvu.

Nautički turizam u Hrvatskoj pravno se definira sa dva zakona i to sa Pomorskim zakonikom iz 2004. godine, te Zakonom o turističkoj djelatnost iz 1996. godine. Osim ova dva zakona postoji još niz zakona, propisa i pravila o kojima će biti više rečeno u nastavku rada.

U Hrvatskoj je najvažnija podjela nautičkog turizma na luke nautičkog turizma, charter i na cruising. Charter djelatnost je popularna zato što turistima omogućuje istraživanje prirodnih ljepota, te ova vrsta nautičkog turizma ima veliku ulogu u cjelokupnom razvoju zemlje. Treba istaknuti činjenicu da Hrvatska charter flota drži 40% ukupne svjetske charter flote, što je jako veliki broj, pogotovo jer se radi o malenoj državi.

Naspram legalnog najma plovila, u Hrvatskoj postoji i ilegalni najam plovila tzv. *crni charter* koji je glavna tema ovog diplomskog rada. Crni charter u Hrvatskoj postoji već duže vrijeme. Donošenjem Pomorskog zakonika 2004. godine djelomično se uspjelo suzbiti ilegalni najam plovila. Međutim, ulaskom Hrvatske u Europsku Uniju, crni charter ponovno postaje rasprostranjen.

1.1. Cilj rada

Temeljni cilj ovog rada je opisati ulogu pojma kontroling u suzbijanju crnog chartera nautičkog turizma. Radi lakšeg razumijevanja rada prvo je opisan pojam kontrolinga, te njegove uloge i primjena. Nadalje, opisan je pojam nautičkog turizma u Hrvatskoj, njegova podjela, te njegov najvažniji dio – charter tj. najam plovila koji ima jako veliku ulogu u hrvatskom gospodarstvu. Naposljetku će biti riječi o ilegalnom najmu plovila tj. crnom charteru, opisat će se njegov negativni utjecaj na hrvatsko gospodarstvo, te mogući prijedlozi kojima bi se on suzbio.

1.2. Metode rada

Metode korištene u izradi diplomskog rada su proučavanje stručne literature, te prikupljanje potrebnih podataka. Nadalje, prikupljeni podaci su se prikazali metodom analize, sinteze, deskripcije i komparacije.

1.3. Struktura rada

Diplomski rad je podijeljen u tri dijela.

U uvodu se definirao problem rada, ciljevi, metode koje su se koristile u izradi i struktura diplomskog rada.

U teorijskom dijelu rada opisan je pojam kontrolinga, njegove uloge i primjena. Osim toga opisan je pojam nautičkog turizma, te najam plovila u Hrvatskoj kao jedan od njegovih najbitnijih dijelova. Nadalje, opisan je pojam crnog chartera, njegov negativni utjecaj na hrvatsko gospodarstvo, tijela nadležna za njegovo suzbijanje, kao i prijedlozi kojima bi se smanjio njegov utjecaj.

Zaključak je iznesen na kraju diplomskog rada, te je prikazan popis literatura koja se koristila u izradi rada.

2. KONTROLING

Kontrola je primarni cilj menadžmenta u organizaciji. To je proces u kojem se uspoređuju ostvareni rezultati sa zacrtanim rezultatima kako bi pratili jesmo li na pravom putu prema ostvarenju ciljeva.

Kontroling proizlazi iz pojma kontrole, a predstavlja važnu funkciju menadžmenta koju su dužni provoditi svi menadžeri u organizaciji. U nastojanju ostvarenja organizacijskih ciljeva, svaki menadžer dužan je kontrolirati svoje podređene. Kontroling se također može definirati kao menadžerska funkcija koja osigurava da se aktivnosti u organizaciji provode u skladu s ciljevima. Usto, pomoću njega se efektivno iskorištavaju organizacijski resursi.

Često se kontroling i menadžment spominju u istom kontekstu, međutim to su dva različita pojma. Kontroling je samo jedna od funkcija menadžmenta, dok je s druge strane menadžerska kontrola proces koji dozvoljava menadžerima uporabu kontrolinga.

Menadžerska kontrola odnosi se na postavljanje standarda, uspoređivanje ostvarenih performansi sa postavljenim standardima, te poduzimanje akcija u ostvarenju organizacijskih ciljeva.

Funkcija kontrolinga prisutna je u svim vrstama organizacija, od niže, preko srednje do više razine menadžmenta.

2.1. Uloge kontrolinga1

1. **Ostvarenje organizacijskih ciljeva**

   Kontroling pomaže u uspoređivanju ostvarenih performansi sa postavljenim standardima, pronalazi odstupanja, te poduzima akcije da sve ide po planu.

2. **Ocjenjivanje točnosti standarda**

   Efektivna kontrola pomaže u ocjenjivanju točnosti postavljenih standarda. Osim toga pomaže u pregledu i reviziji točnosti standarda prema promjenama u okolini organizacije.

3. **Omogućava efektivno korištenje resursa**

   Kontroling nadgleda posao djelatnika u svakoj fazi proizvodnog procesa. Stoga, osigurava efektivno iskorištavanje resursa u organizaciji, uz minimum troškova.

4. **Poboljšava motivaciju djelatnika**

   Djelatnici su svjesni postavljenih standarda te njihove ocjene ukoliko dođe do odstupanja od tih standarda. U nekim organizacijama postoje različiti bonusi i nagrade ukoliko djelatnici pomognu u ostvarenja organizacijskih ciljeva.

5. **Osigurava red i disciplinu**

[1] Controlling: It's definition, Importance and Limitations; dostupno na https://www.businessmanagementideas.com/advertisement/controlling-its-definition-importance-and-limitations-management-functions/2399

Kontrola osigurava provjeru aktivnosti djelatnika, omogućuje smanjivanje lošeg ponašanja, te kreira red i disciplinu u organizaciji.

2.2. Proces kontrolinga[2]

1. **Uspostavljanje standarda**

   Postavljanje cilja koji se treba postići kako bi se postigli sveukupni organizacijski ciljevi, a pritom se koriste standardi koji ukazuju na kriterije izvedbe. Pritom imamo kvantitativne (izraženi u novcu) i kvalitativne (nematerijalni predmeti) standarde.

2. **Mjerenje ostvarenih rezultata**

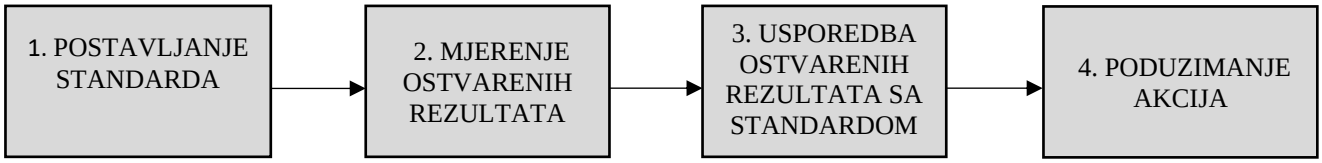
   Ostvareni učinci zaposlenika mjere se prema zadanom cilju.

3. **Usporedba ostvarenih i postavljenih ciljeva**

   Uspoređuje se stupanj razlike između ostvarenih i postavljenih ciljeva.

4. **Poduzimanje akcija**

   U slučaju nedostataka prilikom ostvarivanja rezultata, menadžer pokreće određene akcije kako bi to ispravio.



Slika 1 Proces kontrolinga, izrada autorice

Prednosti kontrolinga su ušteda vremena i energije, omogućavanje menadžerima koncentraciju na bitne zadatke, poduzimanje potrebnih akcija, te delegiranje zadataka podređenima. Jedini nedostatak kontrolinga ogleda se u činjenici da organizacija nema kontrolu nad vanjskim čimbenicima.

[2] Controlling, Business Jargons, dostupno na https://businessjargons.com/controlling.html

2.3. Primjena kontrolinga

1. **Kontrola nadnica i plaća**

Kontrolu nadnica i plaća obavljaju djelatnici kadrovske i računovodstva, a nekad se osnivaju posebni odbori za plaće.

2. **Kontrola nad kapitalnim izdacima**

Provodi se kroz sustav ocjenjivanja projekata na temelju njihove važnosti, pri čemu se izrađuje kapitalni proračun za cjelokupno poslovanje. Za učinkovitu kontrolu nad kapitalnim izdacima trebao bi postojati plan očekivanih rezultata s kojima bi usporedili ostvarene rezultate. Ta usporedba nam je važna jer nam služi za planiranje budućih izdataka.

3. **Kontrola troškova**

Vrši se usporedbom ostvarenih i standardiziranih troškova koji se unaprijed postavljaju, te ovisi o izrađenom proračunu.

4. **Kontrola odnosa s javnošću**

Odjel za odnose s javnošću regulira vanjske odnose. Jedna od uloga ovog odjela je propisivanje mjera koje trebaju slijediti svi odjeli u organizaciji.

5. **Kontrola nad proizvodima**

Organizacija osniva odbor za proizvodnju koji vrše kontrolu nad proizvodima, te pokušavaju pojednostaviti i racionalizirati linije proizvoda.

6. **Kontrola radne snage i osoblja**

Kontrola nad radnom snagom i osobljem obavlja se kako bi se osiguralo da svaki pojedinac pravilno obavlja svoje zadaće. U tu svrhu obavlja se povremena analiza aktivnosti svakog odjela. Naposljetku se pregledavaju rezultati, te se eliminiraju nepotrebne funkcije.

7. **Kontrola organizacije**

Kontrola organizacije obavlja se pomoću organizacijske sheme i priručnika s kojima se rješavaju organizacijski problemi i sukobi. To omogućuje organizaciji dugoročno planiranje i racionalizaciju organizacijske strukture.

8. Kontrola istraživanja i razvoja

Vrši se na dva načina – osiguravanjem proračuna za istraživanje i razvoj i procjenom svakog projekta. Pritom se u vidu imaju uštede, prodaja ili potencijalna zarada.

9. Kontrola politika

Politike se izrađuju kako bi se upravljalo ponašanjem djelatnika, a kontroliraju se putem različitih propisa i priručnika koje priprema menadžment organizacije.

10. Cjelokupna kontrola

Kontrola pojedinog segmenta organizacije dovodi nas do sveukupne organizacijske kontrole. Međutim, osim njih postoje i posebne kontrole za mjerenje cjelokupnog učinka. To se postiže kroz račun dobiti i gubitka, te bilancu proračunske kontrole.

3. NAUTIČKI TURIZAM

Nautički turizam je jedna od najmlađih grana turizma. Budući da svojim rezultatima pridonosi cjelokupnom razvoju zemlje, danas ta grana turizma ima svoje eksperte koji se njime bave. Pojam nautički turizam obuhvaća široki spektar djelatnosti, te ga je upravo zbog toga jako teško definirati. Nautički turizam odvija se uz vodu i na vodi. Dolazi od grčke riječi "naus" koja označava vještinu plovidbe, a u širem smislu označava pomorstvo.

U Hrvatskoj se nautički turizam pojavio 70.-ih godina prošlog stoljeća, a zbog svoje uspješnosti, zahtijevao je poseban kadar. Stoga se 1974. godine u Zadru osnovala prva katedra za nautički turizam pa je razvrstavanje nautičkog turizma prema kriterijima te škole specifično.[3]

[3] Luković, T. (2007): Nautički turizam, definicije i dileme

Nakon toga osnovano je niz katedri na različitim sveučilištima vezane za nautički turizam i njegovo istraživanje.

Kada su napokon državna tijela shvatila koliko nautički turizam pridonosi razvoju gospodarstva, počelo se sve više ulagati u njega i u njegovo istraživanje. Tada se došlo do zaključka kako je nautički turizam usko vezan s Ministarstvom turizma, Ministarstvom pomorstva prometa i veza, Ministarstvom zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva i Ministarstvom razvitka. Danas je to sve objedinjeno pod Ministarstvom mora, turizma, prometa i razvitka.

Sve to zajedno dovelo je do velikih promjena infrastrukture. Luke su se počele uređivati i nisu više imale svoj *klasični* izgled, a proizvodnja plovila postala je usmjerena na plovila namijenjena razonodi i rekreaciji.

Danas nautički turizam za Hrvatsku predstavlja značajni turistički faktor, koji ima veliku ulogu u cjelokupnom hrvatskom gospodarstvu. U zadnjih nekoliko godina nautički turizam iz godine u godinu jača. Velika razlika između nautičkog turizma i drugih grana turizma je pokretljivost, koja omogućava nautičarima da svaki dan plove iz jedne destinacije u drugu.

Ovaj oblik turizma u svake godine doživljava porast. Njegova baza su prirodne ljepote, čistoća mora i razvedenost obale. Nautički turizam je dostupan osobama sa višim primanjima, te predstavlja vrstu elitnog turizma. U svrhu razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj, potrebno je ponuditi odgovarajući sadržaj – kvalitetne marine, luke i vezove.

Osim nautičkog sadržaja, gostima je potrebno pružiti dodatne usluge za njih, a i za njihova plovila. Kako bi nautičarima sve želje bile ispunjene, u lukama i marinama treba biti omogućeno pružanje prvo osnovnih, a i dodatnih usluga. To se odnosi na higijensku infrastrukturu, a kasnije i prateći sadržaj poput ugostiteljskih usluga, trgovina i sl.

Važni čimbenici koji utječu na konkurentnost nautičkog turizma su opći i posebni čimbenici. U opće čimbenike spadaju tzv. prirodni čimbenici poput klime, čistoće mora, razvedenost obale, prirodnih ljepota. U drugu skupinu čimbenika spadaju prometna povezanost luke tj. marine, opremljenost luke, sadržaji na kopnu, ponuda sadržaja za održavanje plovila, cijena usluga i dr.

3.1. Pravna definicija nautičkog turizma[4]

Nautički turizam, kao spoj turizma i pomorstva, reguliran je s dva osnovna zakona na kojima se bazira njegov razvoj i djelovanje, a to su:

- Zakon o turističkoj djelatnost iz 1996. godine (NN, 8/96.),
- Pomorski zakonik iz 2004. godine (NN, 181/2004.).

U skupini *lex specialis* zakona koji se odnose i na nautičkoturističku djelatnost, možemo navesti nekoliko najvažnijih, kao:

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, 158/2003.),
- Zakon o koncesijama (NN, 89/92.) (u pripremi novi zakon - podatak na Internetu),
- Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN, 19/1998.),
- Zakon o lučkim kapetanijama (NN, 124/1997.),
- Zakon o hrvatskom registru brodova (NN, 81/96.),
- Zakon o Plovputu (NN, 73/97.).

Navedeni zakoni obrađuju pomorski i turistički aspekt nautičkog turizma, ali je njihova uloga posebno važna iz razloga što su oni nositelji razvoja legislativnoga sustava nautičkog turizma. Razina njihova donošenja je parlamentarna. Oni daju podlogu za detaljnju razradu nautičkog turizma i njegovih činitelja kroz pravilnike, uredbe, odluke i naredbe sa zakonskom snagom, koji su spušteni na razinu ovlaštenoga ministarstva ili ministarstava.

Važni pravilnici, uredbe, odluke i naredbe sa zakonskom snagom koji se tiču nautičkog turizma su sljedeći:

- Pravilnik o zvanjima i uvjetima za stjecanje zvanja članova posade trgovačkih brodova unutarnje plovidbe Republike Hrvatske (NN, 171/2003.),
- Pravilnik o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (NN, 41/2005.),
- Pravilnik o brodicama i jahtama (NN, 27/2005.),

[4] Luković, T. (2007): Nautički turizam, definicije i dileme

- Pravilnik o turističkim uslugama u nautičkom turizmu koje može pružati građanin (NN, 109/96.),
- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, 11/1997.),
- Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99.),
- Pravilnik o sadržaju, obrascima i načinu vođenja brodskih isprava i knjiga brodova trgovačke mornarice (NN, 55/91.).

Važne uredbe, odluke i naredbe su:

- Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih športu i razonodi u unutarnjim vodama u teritorijalnom moru Republike Hrvatske (NN, 40/2006.),
- Uredba o određivanju građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku (NN, 6/2000.),
- Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (NN, 23/2004.),
- Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru (NN, 36/2004.),
- Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (NN, 128/2004.),
- Odluke o koncesiji pomorskog dobra u svrhu gospodarskog korištenja luke posebne namjene - Luke nautičkog turizma »naziv marine« (donose se pojedinačno u „Narodnim novinama“),
- Naredba o visini naknade za upis broda, jahte i brodice u upisnik brodova, odnosno jahti i očevidnik brodica (NN, 41/2005.),
- Naredba o visini naknade za privremeno obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti i brodica (NN, 2/2005.),
- Naredba o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice (NN, 2/2005.).

Zakonom o turističkoj djelatnosti se regulira nautički turizam u Hrvatskoj: "Nautički turizam je plovidba i boravak turista – nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije."

Članak 53. Zakona o turističkoj djelatnosti definira nautičke usluge kao::

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

3.2. Vrste nautičkog turizma

Nautički turizam u Hrvatskoj svrstavamo u 3 skupine:

1. **Luke nautičkog turizma**

Poslovanje u ovoj grupi odnosi se na smještaj nautičara i plovila i pružanje uslužnih djelatnosti. Najrazvijeniji oblik luka nautičkog turizma jesu marine, a njihov broj je dominantan. U Hrvatskoj ih se nalazi 56 sa više od 16000 vezova u moru i 8500 suhih vezova. Najčešće se nalaze u sigurnim uvalama, te u svojim kompleksima imaju sve što je klijentima potrebno – trgovine, restorane, toalete, parking…

U zadnje vrijeme na hrvatskoj obali, raste broj *komunalnih luka.* To su luke koje se nalaze na otocima i u manjim primorskim mjestima, te pružaju utočište na jednu ili više noći. Nisu kompleksne kao marine i gostima ne pružaju toliki broj usluga kao što ih pružaju marine.

Luke nautičkog turizma spadaju pod luke s posebnom namjenom, a njihovu podjelu određuje Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08). Prema tom pravilniku luke nautičkog turizma se dijele na:

I. <u>Nautička sidrišta</u> – To je dio vodenog prostora koji je idealan za sidrenje u uvali koja je zaštićena. Ona nemaju u ponudi nikakvu infrastrukturu, te bi bilo kakvo izgradnje infrastrukture utjecalo na njihovu komercijalizaciju. Umjetna zaštita

sidrišta nije dopuštena. Sidrište mora imati prostor koji ispunjava uvjete za sidrenje plovila.

Slika 2: Sidrište, izvor: www.adriaticsailor.com

II. Nautičko privezište – obuhvaća vodeni prostor i dio obale koji je namijenjen za privezivanje plovnih objekata i opremljen je adekvatnom infrastrukturom. Osim navedenih plovnih objekata, privezište je pogodno i za plovila nautičkog turizma. Ovakav tip veza najčešće se nalazi u malim primorskim mjestima privlačnim turistima. Prema pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, nautička privezišta moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

-sidreni sustav ispod morske površine (čelični lanci i blokovi), te adekvatnu opremu na obali za privez plovila

-konope tzv. muringe za privez i to jedan prema moru, a drugi prema obali

-recepciju sa infrastrukturom potrebnom za poslovanje

-objekte za osobnu higijenu nautičara

Slika 3 Nautičko sidrište, izvor: https://www.gettyimages.ae/detail/photo/croatia-dalmatia-primosten-harbour-yachts-moored-in-royalty-free-image/200563776-001

III. Suhe marine – Dio obale ili kopna koji je posebno ograđen i prilagođen čuvanju plovila, te pruža usluge transporta plovila do suhe marine. To je ograđeni kopneni prostor za suhi vez i servisom za dizanje i spuštanje plovila. Osim ovoga, suhe marine trebaju ispunjavati dodatne uvjete:

- prostor gdje se nalazi suhi vez treba imati rasvjetu i biti ograđen
- treba postojati recepcija koja obavlja administrativne poslove
- zaštitarska služba
- postolja za plovila
- služba za prijevoz plovila
- opcija spuštanja i dizanja plovila
- važeća polica osiguranja plovila
- priključak za električnu energiju
- priključak za vodu
- higijenske prostorije za turistee

Slika 4 Suha marina, izvor: www.marina-punat.hr/vezovi-za-plovila/suha-marina/50

IV. Marine – vrsta vodenog prostora i obale uređen za pružanje veza i čuvanja plovila, te za boravak nautičara na plovilima ili drugim objektima u marini. Osim ovih usluga, u marinama se mogu pružati usluge servisa i popravka plovila kao i ugostiteljske usluge. Marine predstavljaju područja zaštićena od vjetrova i valova koja ispunjavaju potrebe nautičkog turizma. Osim ovih definicija, marine se mogu definirati i kao luke koje pružaju usluge veza i čuvanje plovila, ali se u njima mogu obavljati održavanje i servis koje rade osobe specijalizirane za tu djelatnost.

Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma marine se dijele na:

- Marina prve kategorije – marina s 5 sidara
- Marina druge kategorije – marina s 4 sidra
- Marina treće kategorije – marina s 3 sidra
- Marina četvrte kategorije – marina s 2 sidra

Druga podjela marina je s obzirom na opremljenost:

- Standardne (osnovna udobnost)
- Luksuzne (visoki stupanj udobnosti)
- Rekreacijske (u ponudi imaju rekreacijske i sportske sadržaje)

Prema tipovima gradnje marine se dijele na:

- Američki tip (jednostavna i relativno jeftina izgradnja s funkcionalnim razmještajem sadržaja, dobrom opremljenosti)
- Atlantski tip (nema specifičan način gradnje, u odnosu na američki tip ima manje sadržaja)
- Mediteranski tip (male kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukture, najčešće se nalaze u turističkim naseljima i imaju ograničen broj vezova)

S obzirom na položaj marine u akvatoriju, marine se dijele na:

- Otvoreni
- Poluuvučeni
- Uvučeni
- Potpuno uvučeni

S obzirom na vlasništvo marine mogu biti:

- Privatne – komercijalnog tipa, politika poslovanja ovisi isključivo o vlasništvu marine
- Komunalne – to su u globalu javne marine kojima upravlja država preko ureda lučke uprave
- Javne – u vlasništvu su lokalnih ili državnih vlasti i namijenjene su uglavnom domaćem stanovništvu

Slika 5 Marina, izvor https://myyachtzone.com/marinas/marina-frapa-rogoznica/

2. Charter

Pojam *charter* ili *chartering* odnosi se na iznajmljivanje plovila nautičarima. Formiranje charter flote nije jednostavno. To se odnosi na kupnju plovila, koje postaje vlasništvo kompanije, te se kasnije daje u najam. Druga opcija je *uzimanje* plovila od drugih kompanija ili fizičkih osoba i davanje tih plovila u podnajam klijentima.

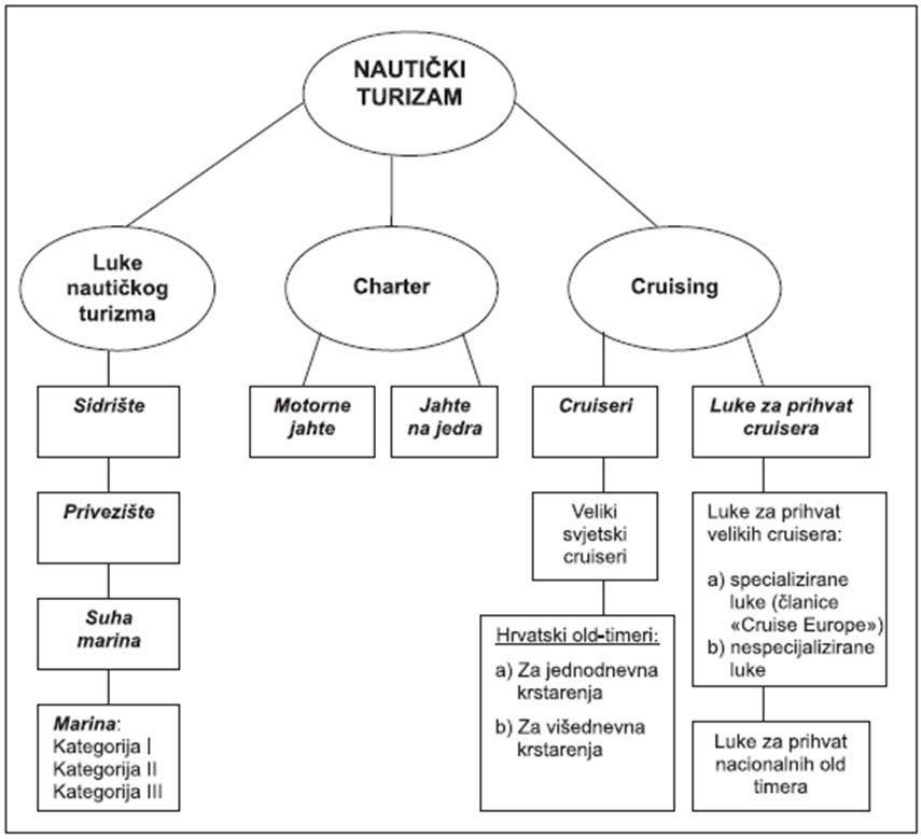
Osim ovih opcija, postoje i opcije gdje su vlasnici plovila banke ili leasing društva.

Temeljna podjela chartera u Hrvatskoj je na plovila s posadom i bez posade. Plovila s posadom imaju profesionalnu posadu od jednog člana (skipera) pa sve do većih jahte koja broje veći broj posade. Plovila bez posade najčešće su kraća od 15 metara, a iznajmljuju ih osobe koje posjeduju plovidbenu dozvolu i sposobni su upravljati plovilom.

3. Kružna putovanja

Predstavlja kružno putovanje koje u najam izdaje tvrtka za kružna putovanja. U Hrvatskoj je posebno popularan cruising na starim jedrenjacima koji su obnovljeni i opremljeni suvremenom opremom prilagođenoj višednevnom krstarenju. Na ovakvim krstarenjima plovila pristaju svaku večer u drugu luku zbog turističkih obilazaka. Cruising plovila u Hrvatskoj su plovila prosječne dužine 50 metara, te se zbog usluga koje pružaju nazivaju plutajućim hotelima.

Cruising putovanja na Jadranu u prosjeku traju tjedan dana. Gosti prije ukrcaja imaju prilike vidjeti itinerar, te red plovidbe i prema tome planiraju svoje putovanje.



Slika 6 : Nautički turizam u Hrvatskoj, izvor Luković, T. (2007): Nautički turizam, definicije i dileme

3.3. Najam plovila u Hrvatskoj

Od osamostaljenja Hrvatske, nautički turizam doživio je veliki porast i to je vrsta turizma u Hrvatskoj koja iz godine u godinu bilježi najveći rast. Pozitivni rezultat nautičkog turizma vidljiv je u svim segmentima – od lokalnog i nacionalnog, ali i svjetskog ugleda.

Zbog naše netaknute prirode i velikog broja prirodnih ljepota, Hrvatska je idealna destinacija za nautičare. To je vrsta gostiju kojima je važna čistoća mora i sve njegove blagodati. Budući da je Jadranska obala dosta razvedena i ima veliki broj otoka i uvala, idealna je za sidrenje velikog broja plovila. Ta razvedenost utječe na "razbijanje" vjetrova i valova, te omogućuje nautičarima mirno sidrenje i lagano krstarenje.To za rezultat ima kratak boravak nautičara na jednom mjestu jer svaki dan pokušavaju otkriti što više mogućnosti koje naša obala nudi.

Sljedeći bitan faktor je klima, a jadranska klima odgovara nautičarima jer ne postoje ekstremi u temperaturi ni u morskim mijenama. Upravo takva kombinacija sigurnih prirodnih uvjeta i povoljne klime omogućuje sigurnu navigaciju, ne samo preko ljeta, nego i u ostatku godine. Nautički turizam je među rijetkim granama turizma koja sezonu produljuje na čak 8 mjeseci.

Hrvatska kao turistička destinacija, svoju popularnost duguje i povoljnom geografskom položaju. Većina gostiju koja nas posjećuje, udaljeni su samo par sati leta, a od ukupno 9 zračnih luka u Hrvatskoj, 7 ih se nalazi na jadranskoj obali (Bol, Dubrovnik, Krk, Pula, Rijeka, Split, Zadar). Osim dobre zračne povezanosti, Hrvatska ima kvalitetnu autocestu, a u sezoni raste i broj trajektnih linija.

Hrvati imaju dugu pomorsku tradiciju – od izgradnje brodova do ribarstva, te se u skladu tim razvio i nautički turizam. Ljudi na Jadranu navikli su na pomorski promet gdje se izmjenjuju motorne jahte, jedrilice, prekomorski brodovi i ribarice.

Graf 1: Broj plovila u Hrvatskoj 2017., Izrada autorice prema podacima: http://www.poslovni.hr/hrvatska/hrvatska-flota-od-4378-charter-plovila-najveca-je-na-svijetu-356504

U Hrvatskoj je 2017. plovilo preko 200 tisuća plovila, a morske luke su za rezultat imale ostvarenje prihoda od preko 850 milijuna kuna. Podaci iz 2017. godine pokazuju da charter flora u Hrvatskoj posjeduje 40% od ukupne svjetske charter flote, što Hrvatsku čini jednom od top destinacija za nautički turizam. Prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u RH je 2019. godine registrirano 2762 čarter kompanije od kojih je 930 aktivnih. Hrvatske charter kompanije u svom posjedu imaju više od 1900 brodica, preko 2000 plovila na jedra i preko 200 motornih plovila.

Prvi značajni razlog rasta broja plovila je prepoznatljivost prirodnih ljepota Hrvatske u svijetu. U zadnjem desetljeću, Hrvatska je svjetski poznata destinacija. Zbog netaknute prirode, bogate povijesne i kulturne baštine, mediteranske kuhinje i povoljnih cijena, Hrvatska se našla u poziciji rastuće turističke destinacije. Tome u prilog ide i činjenica velikog broja čarter plovila koji omogućuju gostima istraživanje svih dijelova jadranske obale.

Druga važan razlog u razvoja charter turizma u Hrvatskoj su poboljšani mogućnosti financiranja plovila kroz leasinge i povoljne kredite. To stvara povoljne uvjete za reinvestiranje jer mnoge kompanije upravo to i rade i zatim takva plovila daju u najam u charter. Upravo se charter firme najčešće odlučuju da ostvarenu dobit ulože u nova plovila kojima obogaćuju svoju ponudu.

3.4. Zakonski okvir prilikom najma plovila

Zakon o pružanju usluga u turizmu ima veliku ulogu u određivanju nautičkog turizma. Charter djelatnost u Hrvatskoj predstavlja važnu ulogu za cjelokupni nautički turizam, a njegovo poslovanje je određeno Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu (NN, br. 99/13).

Charter se definira odredbom članka 2. istog Pravilnika*: „*Charter djelatnost je iznajmljivanje plovila ili pružanje usluge smještaja na plovilu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske sukladno posebnom propisu kojim je regulirano pružanje usluga u nautičkom turizmu.“

Sukladno Odluci o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2007 – NKD 2007 (Nar. nov., br. 58/07. i 72/07.) charter usluge u Hrvatskoj mogu pružati pravne i fizičke osobe koje su registrirane pod nekom od sljedećih djelatnosti:

- Djelatnosti putničkih agencija
- Djelatnosti organizatora putovanja (turoperatora)
- Iznajmljivanje i davanje u zakup (leasing) plovnih prijevoznih sredstava – uključuje iznajmljivanje čamaca i brodova bez rukovatelja
- Pomorski i obalni prijevoz putnika

Odredbom članka 2., Pravilnika o uvjetima za pružanje usluge chartera definira se pojam charter kompanije: "Charter kompanija je fizička ili pravna osoba vlasnik ili korisnik plovila ili je od vlasnika ili korisnika temeljem pisanog ugovora preuzela odgovornost za upravljanje plovilom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti propisane ovim Pravilnikom i pozitivnim propisima Republike Hrvatske koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja."

3.4.1. Plovila

Pojam plovila definiran je odredbom članka 2., Pravilnika o uvjetima za pružanje usluge chartera: "Plovilo je plovni objekt koji je Pomorskim zakonikom definiran kao brodica ili jahta te se koristi za charter djelatnost."

Kategorizacija plovila za obavljanje djelatnosti chartera propisana je Pravilnikom o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN 69/08 i 83/09) pa su tako navedene četiri vrste plovnih objekata nautičkog turizma ovisno o vrsti usluga koje se na njima pružaju:

1. **Plovila za izlete**

   To je vrsta plovnog objekta koji omogućuje turistima usluge prijevoza za izlete koji započnu ujutro, a završavaju se predvečer. Ova vrsta plovnih objekata ne pruža usluge smještaja, ali može pružati ugostiteljske usluge (hrana, piće…).

Slika 7 Plovilo za izlete

2. **Plovila za krstarenje**

   Plovila za krstarenje pružaju turistima prijevoz koji traje nekoliko dana, te su u skladu s tim pružaju usluge za višednevni boravak. Ovaj objekt u ponudi ima ugostiteljske usluge (hrana, piće) kao i usluge smještaja.

Slika 8 Plovilo za krstarenje

3. Plovila za iznajmljivanje bez usluge smještaja

Ova vrsta plovnih objekata predstavlja najam plovila za potrebe gostiju u svrhu rekreacije ili odmora koja traju najčešće jedan dan. To su uglavnom manja plovila na kojima ne postoji usluga smještaja, a može se iznajmiti i posada.

Slika 9 Plovila za najam bez usluga smještaja

4. Plovila za iznajmljivanje s uslugom smještaja

Vrsta plovila koji pruža usluge smještaja je vrsta plovnih objekata za iznajmljivanje turistima u svrhu odmora, krstarenja i rekreacije u trajanju od nekoliko dana. Plovni objekt je opremljen za višednevni boravak (smještaj). Može se unajmiti bez posade ukoliko turisti posjeduju dozvolu za plovidbu, ali i s posadom.

Slika 10 Plovila za najam sa uslugom smještaja

Postupci prilikom najma plovila su sljedeći[5]:

1. Prijava popisa posade i putnika

Odredbom članka 6. Pravilnika o uvjetima za pružanje usluge chartera propisano je da charter kompanije koje pružaju uslugu smještaja na plovilu s profesionalnom posadom moraju prije svake plovidbe prijaviti popis posade i putnika u centralnu bazu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Odredbom članka 10. istog Pravilnika propisano je da prijava obavlja elektroničkim putem, potpisana naprednim elektroničkim potpisom.

Charter kompanija dužna je popuniti i druge podatke, sukladno posebnim propisima. Istim Pravilnikom posebno je naglašeno da u rubriku "Vrsta i broj isprave o identitetu" charter kompanija mora za svakog člana posade unijeti broj identifikacijske oznake, a dodatno i broj plovidbene dozvole ukoliko je netko posjeduje.

[5] Baica, N. (2015): Najam plovila – charter u sustavu PDV-a

Povratni dokument nakon prijave treba ispisati, te se treba nalaziti na plovilu za vrijeme boravka turista. Osoba koja upravlja plovilom (skiper) dužna je ispis prijave predočiti nadležnim tijelima. Ukoliko ne postoji mogućnost prijave elektronski, pista se ovjerava u nadležnoj lučkoj kapetaniji ili ispostavi lučke kapetanije pa se naknadno unosi u bazu podataka. Podaci iz baze podataka dostupni su charter kompanijama za njihova plovila, a tijelima državne uprave dostupni su podaci za sva plovila svih charter kompanija.

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

CHARTER KOMPANIJA: _____ OIB/POREZNI BROJ: _____
IME JAHTE ILI OZNAKA BRODICE: _____
VLASNIK JAHTE ILI BRODICE: _____ KORISNIK JAHTE ILI BRODICE : _____

POPIS POSADE I PUTNIKA

RED. BROJ	IME	PREZIME	SPOL	MJESTO, DRŽAVA I DATUM ROĐENJA	DRŽAVLJANSTVO	MJESTO PREBIVALIŠTA	DRŽAVA PREBIVALIŠTA	VRSTA I BR. ISPRAVE O IDENTITETU	UNIJESKI/VJEROJŽIŠNA O OSPOSOBLJENOSTI BR.
ZAPOVJEDNIK									
1									
POSADA									
2									
3									
4									
5									
PUTNICI									
RED. BROJ	IME	PREZIME	SPOL	MJESTO, DRŽAVA I DATUM ROĐENJA	DRŽAVLJANSTVO	MJESTO PREBIVALIŠTA	DRŽAVA PREBIVALIŠTA	VRSTA I BROJ ISPRAVE O IDENTITETU	
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									

NAPOMENA:
Luka ukrcaja: _____ Datum ukrcaja putnika: _____ Datum iskrcaja putnika: _____
Datum prijave: _____ Prijava popunio: _____

Prijava uredno zaprimljena dana _____ u ____ sati.

Slika 11 Popis posade (crew lista), izvor http://www.propisi.hr/print.php?id=6920

2. Primopredaja plovila

Primopredaja plovila sadrži sljedeće elemente:

- Provjerava se sposobnost plovidbe osobe koja će biti zadužena za upravljanje plovilom
- Primopredaja dokumentacije potrebne za plovidbu
- Provjera opreme i ispravnosti svih uređaja na plovilu
- Upoznavanje posade sa osnovnim pravilima plovidbe

Nakon ovoga, izrađuje se zapisnik o postupku primopredaje i to u dva primjerka. Jedan primjerak se predaje posadi plovila, a drugi ide nadležnim osobama u charter kompaniji.

3. Boravišna pristojba

U ovom slučaju imamo dvije vrste boravišne pristojbe:

a) Boravišna pristojba za noćenje

Boravišna pristojba za uslugu noćenja iznosi 7 kn po osobi po danu.

b) Boravišna pristojba za plovilo na kojem se nalaze ležajevi

Boravišna pristojna za plovilo plaća se paušalno, ovisno o dužini plovila i razdoblju boravka klijenata. Treba napomenuti da ukoliko plovilo nema hrvatsku zastavu, obavezno je uz boravišnu pristojbu platiti i vinjetu odnosno dozvolu za plovidbu hrvatskim vodama (cijena ovisi o dužini plovila).

Duljina plovila	**Vremensko razdoblje**	**Iznos u Kn 2018.**	**Iznos u Kn 2019.**
7-8,99m	do 3 dana	90,00	72,00
	do 8 dana	210,00	168,00
	do 15 dana	360,00	288,00
	do 30 dana	600,00	480,00
	do 90 dana	1410,00	1128,00
	do 1 godine	1800,00	1440,00
9-11,99m	do 3 dana	150,00	120,00
	do 8 dana	350,00	280,00
	do 15 dana	600,00	480,00
	do 30 dana	1000,00	800,00
	do 90 dana	2350,00	1880,00

	do 1 godine	3000,00	2400,00
12-14,99m	do 3 dana	210,00	168,00
	do 8 dana	490,00	392,00
	do 15 dana	840,00	672,00
	do 30 dana	1400,00	1120,00
	do 90 dana	3290,00	2632,00
	do 1 godine	4200,00	3360,00
15-19,99m	do 3 dana	240,00	192,00
	do 8 dana	560,00	448,00
	do 15 dana	960,00	768,00
	do 30 dana	1600,00	1280,00
	do 90 dana	3760,00	3008,00
	do 1 godine	4800,00	3840,00
20m>	do 3 dana	300,00	240,00
	do 8 dana	700,00	560,00
	do 15 dana	1200,00	960,00
	do 30 dana	2000,00	1600,00
	do 90 dana	4700,00	3760,00
	do 1 godine	6000,00	4800,00

Tablica 1 Cjenik boravišne pristojbe za plovila, izrada autorice

3.5. Konkurentnost Hrvatske

Ministarstvo mora je 2009. godine donijelo Strategiju upravljanja nautičkim turizmom do 2019. godine kako bi hrvatski nautički turizam postao konkurentniji. Glavni ciljevi strategije bili su[6]:

1. održivo korištenje i upravljanje resursima

    a) prostor i okoliš (kapacitet, zaštićena područja - prirodna, kulturna,...)

    b) nautička infrastruktura (luke nautičkog turizma, brodogradilišta, luke otvorene za javni promet)

    c) usluge u nautičkom turizmu (iznajmljivanje plovnih objekata – jahti i brodica - čarter, organizacija kružnih i jednodnevnih izleta, održavanje i popravak plovnih objekata u okviru luka nautičkog turizma i brodogradilišta, usluge vođenja plovnih objekata, snabdijevanje nautičara, usluge informiranja nautičara, usluge osposobljavanja i edukacije sudionika u nautičkom turizmu i druge usluge za potrebe nautičkog turizma)

2. revidiranje prostorno-planskih dokumenata za realizaciju scenarija umjerene izgradnje novih prihvatnih kapaciteta
3. povećanje prihvatnih kapaciteta sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka (povijesne luke u urbanim sredinama, napuštene vojne luke, proširenje luka nautičkog turizma radi prihvata velikih jahti)
4. uspostava sustava nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom
5. opremanje i nadzor plovnih objekata i luka nautičkog turizma uređajima i opremom za zaštitu mora od onečišćenja
6. uspostava integralnog upravljanja sustavom nautičkog turizma (informatizacija s bazom podataka i registrom pomorskog dobra)
7. pojednostavljenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva

[6]Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019., izvor: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf

8. povećanje proizvodnje plovnih objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima – razvoj klastera nautičkog turizma
9. poticanje razvitka postojećih i izgradnja novih remontnih i servisnih centara
10. jačanje konkurentnosti svih subjekata nautičkog turizma
11. primjena novih tehnologija i ekoloških standarda
12. uspostava sustava kontinuiranog obrazovanja sudionika u nautičkom turizmu

Sukladno ovoj strategiji, Hrvatska je u razdoblju od 2009. do 2019. godine trebala ostvariti prihode od nautičkog turizma u iznosu od 15 milijardi kuna. Umjesto toga ostvareno je manje od milijardu kuna što u cjelokupnim prihodima od turizma (11 milijardi kuna) predstavlja samo 1%. Glavni problem se nije riješio zbog toga što je velik broj tijela lokalne samouprave nastavilo svoj rad mimo donesenog dokumenta. U dokumentu je također donesena odluka o povećanju broja vezova za 6000 u roku od 10 godina, međutim, te projekcije se nisu niti približno ostvarile.

3.5.1. Prijedlozi za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj

Tržište nautičkog turizma je u konstantnom porastu. Iz godine u godinu broj nautičara raste pa sukladno s time raste i konkurencija. Struktura nautičkog tržišta se mijenja pa u zadnje vrijeme raste broj većih motornih plovila. Tu se javlja veliki problem jer u Hrvatskoj ne postoji odgovarajući broj vezova za takva plovila. Samim time se otvaraju nove tržišne prilike velikim investitorima. Stoga je potrebno ocijeniti trenutačno stanje nautičkog turizma u Hrvatskoj, te nastavno tome odrediti smjer njegova kretanja i načine kako doći do zadanog cilja. Nautički turizam mora se planirati zbog ograničenosti resursa i turbulentne okoline.

Glavna misija nautičkog turizma je omogućiti da on bude prilagođen gostu, tj. nautičaru koji mora poštovati prirodne resurse (okolinu i prirodu) i samim time treba biti u mogućnosti doprinijeti razvoju hrvatskog gospodarstva. Nautički turizam mora imati pozitivne učinke na dobrobit svojih građana, te omogućiti rast standarda, mogućnost novih zaposlenja, štititi prirodnu i kulturnu baštinu, te raditi na porastu kvalitete usluge. Osim toga treba uskladiti nautički turizam sa destinacijom gdje se on odvija, jer će to utjecati na porast kvalitete usluge za krajnje potrošače.

Kako bi se nautički turizam razvijao, glavni cilj bi trebao biti održivo korištenje resursa i njihovo upravljanje kao i razvoj turističke destinacije. To se prvenstveno odnosi na okoliš i

prirodne ljepote, te nautičku infrastrukturu i usluge. Osim toga, trebalo bi povećati kapacitete za prihvat plovila, raditi na njihovoj rekonstrukciji, uspostaviti nadzor kojim bi se upravljalo plovidbom. U cilju održivog korištenja prirodnih resursa, plovila bi trebalo opremiti suvremenom opremom kako bi zaštitili vode i more od onečišćenja. Veliki utjecaj na povećanje konkurentnosti nautičkog turizma bila bi proizvodnja plovila namijenjenih nautičkom turizmu, izgradnja centara za servisiranje i održavanje plovila, te povećanje konkurentnosti svih sudionika u nautičkom turizmu. Također, treba poticati korištenje novih tehnologija u skladu sa ekološkim standardima i obrazovanje svih sudionika ove vrste turizma.

4. CRNI CHARTER

4.1. Crni charter prije ulaska Hrvatske u Europsku Uniju

Početkom 2000. godine došlo je do pojave charter kompanija u Hrvatskoj koje u svojoj ponudi imaju najam plovila iako nisu registrirane za tu djelatnost. Usto se pojavio i *crni charter* kojim se izbjegava plaćanje poreza i boravišnih pristojbi u RH.

Tijekom 2002. godine nadležna tijela RH provodile su kontrolu stranih plovila smještenih na području Splita i okolice. Rezultati kontrole su pokazali da je pod stranim zastavama plovilo nekoliko građana RH, te su na taj način izbjegavali plaćanje carinskih i poreznih davanja. Pravo na plovidbu pod stranom zastavom imale su isključivo osobe sa sjedištem ili boravištem na teritoriju neke druge države, ali ne i Hrvati sa stalnim prebivalištem u RH.

Nadležna tijela smatraju da je tijekom 2001. godine tako uvezeno preko 1000 plovila koja plove duž cijelog Jadrana i obavljaju crni charter. U razdoblju od 2005. do 2008. godine u akcijama Lučke kapetanije za suzbijanje crnog chartera u RH, 27 plovila je privremeno oduzeto, 20 ih je zapečaćeno, a 3 su oduzete jer su obavljale crni charter.

4.2. Osnivanje kompanije za obavljanje crnog chartera

Osobe koje se odluče baviti crnim charterom najčešće otvaraju *offshore kompanije.* To su kompanije koje se mogu osnovati u bilo kojoj državi, izuzev one u kojoj će se obavljati crni charter

(u ovom slučaju govorimo o Hrvatskoj). Prije osnivanja kompanije, vlasnici se prvo dobro informiraju koja od država ima najpovoljniji porezni sustav. *Offshore destinacije* su one države koje omogućavaju visoki stupanj diskrecije i prostor za manipuliranje financijama i poslovanjem.

Tijekom zadnjeg desetljeća dogodio se premještaj iz poznatih brodarskih odredišta poput Velike Britanije u offshore destinacije kao Gibraltar, Panamu, Guernsey, Jersey… Tamo su troškovi registracije plovila niski i kupnja plovila je oslobođena poreznih davanja ili je porez vrlo nizak.

Offshore kompanije imaju veliku sposobnost manipulacije što se tiče financija i cjelokupnog poslovanja. Nakon osnivanja, kompanija otvara bankovni račun u inozemstvu i to u Švicarskoj, Austriji ili Luksemburgu zbog visokog stupnja diskrecije i anonimnosti.

Sljedeći korak je nabava plovila. Najčešće se uzimaju u podnajam od drugih charter kompanija, a nova se kupuju preko leasinga. Za otplatu godišnje rate leasinga potrebno je iznajmiti plovilo u prosjeku 12-14 tjedana, a sve više od toga ide u profit.

Turisti koji žele unajmiti plovilo, to čine najčešće u jesenskom ili zimskom periodu (skoro godinu dana unaprijed). To se najčešće radi preko interneta tj. agencijskih posrednika. Tada se uplaćuje 50% ukupnog iznosa rezervacije na offshore račun u inozemstvu, a ne na hrvatski bankovni račun. Ostatak iznosa turist je dužan platiti prije dolaska, ovisno o pravilima charter kompanije.

Pitanje koje se nameće jest kako se formalizira veza između domaće (hrvatske) i offshore kompanije? Napravi se ugovor o suradnji u kojem je navedeno kako je tvrtka u Hrvatskoj podružnica offshore kompaniji, te za nju obavlja charter djelatnost. S inozemnog računa se uplati simboličan iznos na bankovni račun kompanije u Hrvatskoj kako bi se mogli podmiriti svi troškovi poslovanja i naposljetku platio minimalni iznos poreza.

4.3. Zakoni za suzbijanje crnog chartera

Prije 2005. godine bilo je dopušteno da na plovilu boravi bilo tko, a nakon toga na snagu je stupio propis kojim se nastojao smanjiti crni charter u Hrvatskoj te su uvedene vinjete za sva

plovila koja imaju strane zastave. Iste godine donesena je Uredba o dolasku i boravku stranih jahti i brodica u hrvatskome moru. Time se regulirao zakon kojim se ograničilo poslovanje charter kompanija na tvrtke registrirane isključivo u Hrvatskoj. Svi ostali koji su htjeli ukrcati goste, trebali su popuniti određene dokumente i prijaviti koliko će se dugo gosti zadržati na njihovim plovilima.

Vlasnici plovila koja plove pod stranom zastavom dužni su svake godine napraviti vinjetu koja im omogućava plovidbu u Hrvatskoj, te prijaviti goste koji će boraviti na plovilu (broj je bio zakonski ograničen). Međutim, nisu se svi toga pridržavali, te su se gosti na nekim plovilima izmjenjivali na tjednoj bazi. Najam plovila su plaćali direktno vlasniku koji ih nije prijavio niti plaćao pristojbe državi.

Za carinu je bitno znati koja su plovila pod stranim, a koja pod domaćom zastavom, kao i saznanje tko od njih posluje u inozemstvu, a tko u Hrvatskoj. Plovila pod stranom zastavom su pod nadzorom carine sve dok se nalaze u hrvatskom carinskom području tj. teritorijalnom moru. Ukoliko se nakon kontrola uoče nepravilnosti kod plovidbe pod stranom zastavom, pokreće se carinski postupak. Osim carinskog postupka, ukoliko se sve pretpostavke protiv vlasnika pokažu točne, može se pokrenuti i prekršajni postupak.

Kazne za kršenje Pomorskog zakona su vrlo visoke. Tako primjerice prema Članku 993. (NN26/15, 17/19), stavak 2a " Novčanom kaznom od 10.000,00 do 500.000,00 kuna kaznit će se za pomorski prekršaj pravna osoba ako jahtu ili brodicu iznajmljuje s posadom ili bez nje (charter) protivno propisu iz članka 9.a ovoga Zakonika".

Prema istom Članku, stavak 9.2.: " Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 500.000,00 kuna kaznit će se pravna osoba vlasnik, brodar odnosno korisnik jahte ili brodice ako jahtu ili brodicu iznajmljuje s posadom ili bez nje (charter) protivno propisu iz članka 9.a ovoga Zakonika."

Stavak 9.3.: ' Novčanom kaznom od 3.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za pomorski prekršaj odgovorna osoba u pravnoj osobi pomorski prekršaj iz stavka 1. i 2. ovoga članka."

Stavak 9.4.: " Novčanom kaznom od 3.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za pomorski prekršaj iz stavka 1. i 2. ovoga članka zapovjednik broda, ili član posade koji ga zamjenjuje, odnosno osoba koja upravlja brodicom ili jahtom."

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 250.000,00 kuna kaznit će se obrtnik vlasnik, brodar odnosno korisnik jahte ili brodice ako jahtu ili brodicu iznajmljuje s posadom ili bez nje (charter) protivno propisu iz članka 9.a ovoga Zakonika.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba vlasnik jahte ili brodice ako jahtu ili brodicu iznajmljuje s posadom ili bez nje (charter) protivno propisu iz članka 9.a ovoga Zakonika.

4.4. Gubici prouzročeni crnim charterom

Prije donošenja Pomorskog zakona 2004. godine, procjene su da je hrvatski državni proračun u samo tri ljetna mjeseca bio oštećen za 300 milijuna kuna zbog crnog chartera. Zarada crnog chartera godišnje bi iznosila oko 150 milijuna eura. Time se izbjeglo plaćanje poreza na dobit, poreza na tvrtku, poreza na dohodak, boravišnih pristojbi, a isto tako djelatnici u charteru nisu se prijavljivali.

Krajem 2004. godine donesen je Pomorski zakonik, a zadnju nadopunu imao je 2020. godine. Prema tom zakonu, Članak 9. a kaže da se "Prijevoz osoba jahtom ili brodicom u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske uz naknadu, odnosno obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti ili brodica sa ili bez posade (charter) može se obavljati uz uvjete i na način uređen posebnim propisom koji donosi ministar uz suglasnost ministra nadležnog za turizam."

Njime je došlo do uvođenja reda, te je zabranjeno obavljanje djelatnosti plovilima pod stranim zastavama u Hrvatskoj. Već nakon jedne godine od provođenja Zakona, stanje u Hrvatskoj je bilo znatno bolje, te je porastao broj kompanija registriranih za obavljanje charter djelatnosti. Tijekom 2004. godine bilo je registrirano 148 charter kompanija, a dvije godine kasnije taj broj je porastao na 719 kompanija s više od 3000 plovila za najam. Kao rezultat došlo je do porasta broja nautičara i to sa 178.000 u 2005. godini na 271.581 nautičara u 2006. godini.

Prihodi od charter djelatnosti 2005. godine iznosili su 375,2 milijuna kuna, a godinu dana nakon 420 milijuna kuna. Plovila koja se najčešće uzimaju u najam duga su u prosjeku 12 metara,

a tjedni najam u periodu visoke sezone (srpanj i kolovoz) iznosi u prosjeku 2.500,00-3.000,00€. Taj podatak nam pokazuje koliko je zapravo najam plovila isplativ posao.

Unatoč donesenim zakonima, crni charter nije u potpunosti nestao, te se njime bave vlasnici plovila koja imaju strane zastave. Prema podacima iz 2019. godine, u Hrvatskoj je registrirano skoro 2800 charter kompanija od kojih je 930 aktivnih. Velik dio tih kompanija imaju otvorene bankovne račune u inozemstvu usprkos tome što su registrirane u Hrvatskoj. Na te inozemne račune im se uplaćuje novac za najam plovila, koji se ne prijavljuje u Hrvatskoj.

U našem moru sve više ima plovila u crnom charteru koja goste ukrcaju u Crnoj Gori ili Italiji pa danima nakon toga krstare po Hrvatskoj. Ta plovila prvo nabave gorivo bez plaćanja poreza u Italiji ili Crnoj Gori jer Hrvatska tu opciju nema.

Carinski propisi u Hrvatskoj do početka 2000. godine imali su niz nepravilnosti koji su za posljedicu imali oštećenje državnog proračuna. Sve je to bio rezultat politika preuzetih iz bivše države čime su hrvatske vode postale idealne za utaje poreza i carinske prevare. Ovim slučajem se hrvatska policija počela intenzivnije baviti tijekom 2003. godine kako bi suzbili nezakonite radnje pri uvozu plovila u Hrvatsku.

Nakon ove akcije došlo se do spoznaje kako osim nezakonitih radnji što se nautičara tiče, postoje brojne nepravilnosti u radu tijela državne uprave. Pomorski i carinski propisi bili su totalno neusklađeni – plovila su se prijavljivala u lučkim kapetanijama, a da se prethodno nisu prijavili u carinskoj ispostavi, zanemarivanje offshore zastava, dozvoljavanje obavljanja crnog chartera, nije se vodila evidencija uvezenih plovila… Sve u svemu, zakonodavstvu nije bilo jednostavno napraviti preokret što se tiče privremenog uvoza plovila.

4.5. Obavljanje crnog chartera nakon ulaska Hrvatske u Europsku Uniju

Usprkos donesenom Pomorskom zakonu i velikom broju pomorskih propisa, te njihovom usklađivanju sa zakonima država članica Europske Unije, crni charter je posebice ojačao nakon

pristupanja Hrvatske EU 1. srpnja 2013. godine. Razlog tome je što iako su zakoni doneseni i dalje postoji puno načina za njihovo izbjegavanje.

Iako podaci pokazuju da je u roku od godine dana u prekršaju uhvaćeno samo 3 plovila na kojima se odvijao crni charter, realno stanje je puno drugačije. Jadransko more puno je plovila s ilegalnim posadama koje najam plaćaju direktno vlasniku plovila (najčešće strancu), izbjegavajući plaćanje poreza i boravišnih pristojbi.

Prije ulaska Hrvatske u Europsku Uniju, svako plovilo, neovisno je li u privatnom vlasništvu ili u najmu u charteru, bilo je obavezno imati *crew listu* odnosno popis posade. Danas, plovila u privatnom vlasništvu koje imaju hrvatsku ili drugu zastavu Europske Unije, nisu obavezna imati popis posade. To pravilo se sada odnosi samo na plovila koja su u najmu u charteru. Osim toga, prije 1. srpnja 2013. godine, svako plovilo prilikom uplova u luku ili marinu, bilo je obavezno prijaviti svu posadu koja se u tom trenutku nalazi na plovilu, što više nije slučaj. Sve su to danas otegotne okolnosti zbog kojih je sve teže pratiti situaciju na moru. Danas je važno da plovila koja imaju stranu zastavu imaju vinjetu i boravišnu pristojbu.

Način na koji strani vlasnici plovila izbjegavaju hrvatski zakon je punomoć koju izdaju klijentima. Oni svoje klijente predstave kao *prijatelje* i naprave im punomoć u kojoj im daju svoje plovilo na korištenje i tu ne postoji ništa sporno. Osim punomoći posade, vlasnik može dati punomoć za korištenje plovila skiperu, a koji može bez ikakvih ograničenja ukrcati bilo koga na plovilo. Postoje i slučajevi gdje se za vrijeme crnog chartera i sam vlasnik nalazi na plovilu kako bi njegova priča u *prijateljstvo* bila što uvjerljivija.

Kako saznati je li plovilo u crnom charteru? Teško, jer ne postoji nikakav pismeni dokaz. Govoreći iz osobnog iskustva (budući da radim na recepciji jedne marine), za plovilo u crnom charteru mogu znati samo osobe koje su u izravnom kontaktu s takvim gostima. Tako primjerice postoje plovila za koja svaki tjedan u srcu sezone stižu nove punomoći za različite osobe. Budući da je punomoć izdao direktno vlasnik, djelatnici nemaju druge nego uručiti ključeve plovila gostima. Budući da recepcije marine nisu nikakva zakonodavna ustanova, djelatnici nemaju pravo ispitivati goste ništa vezano za punomoć. Sve ovo odvija se u srcu sezone kada su cijene plovila najveće, i to subotom kada se i inače radi smjena gostiju u charterima.

Ovim putem vlasnici plovila u crnom čarteru zarađuju *čisti* novac, budući da ne plaćaju porez ni boravišnu pristojbu u Hrvatskoj. Svoje klijente privuku na način da cijenu najma smanje

za agencijsku proviziju koja inače postoji u svim legalnim čarterima, te tako automatski privuku klijente koji će za najam u ovom slučaju platiti puno manju cijenu. Tako vlasnici plovila koji su u crnom charteru sebi osiguraju sredstva kojim će pokriti troškove marine – najam veza, popravke i servis plovila. Paradoks je što je sve ilegalno, a legalno, jer zbog punomoći, vlasnicima plovila u crnom charteru, nitko ne može stati na kraju.

Osim što zarađuju *čisti novac* i izbjegavaju porezna davanja, vlasnici plovila u crnom charteru ne ispunjavaju propisani popis posade, što je i logično jer se radi o ilegalnom charteru, te na tom masovno štede vrijeme.

Gubitak u slučaju crnog chartera je ogroman. Uzmimo primjerice da se djelatnost crnog chartera odvija samo u srpnju i kolovozu i da se radi o periodu od otprilike 8 tjedana. Tjedan najma plovila u srcu sezone stoji otprilike 2.000,00€ (prosjek). Ukoliko imamo nekih 500 brodova koji se bave crnim charterom, na kraju sezone dobijemo iznos zarade od 8 milijuna eura. U slučaju najma plovila primjenjuje se stopa poreza od 13% jer se radi o iznajmljivanju plovila s uslugom smještaja. Tako dolazimo od iznosa od otprilike 1.040.000,00€ neplaćenog poreza.

Po pitanju crnog chartera nadležne institucije ne rade ništa. Problem je što je, ukoliko dođe do kontrole plovila, teško zaključiti radi li se o crnom charteru. Osim toga, nadležne institucije su indiferentne u slučaju kada trebaju obavljati kontrolu jer je situacija crnog chartera teško dokaziva.

Pomorskim zakonikom propisane su novčane kazne od 10.000,00 do 500.000,00 (NN br. 01/21, čl. 993, st. 2a) kuna za vlasnika plovila, a za osobu koja upravlja tim plovilom propisana je kazna od 3.000,00 do 10.000,00 kuna (NN br.01/21, čl. 993, st. 4). Osim novčanih kazni, propisana je i mogućnost oduzimanja plovila u crnom charteru.

Iako zakoni postoje, teško su primjenjivi jer su nedorečeni i puni rupa, te ih strani vlasnici plovila mogu lako izbjeći. Činjenica je da hrvatsko zakonodavstvo radi slabo ili ništa po pitanju crnog chartera jer smatraju da ta pojava ne utječe toliko negativno na prihode od poreza u nautičkom turizmu. Crni charter je aktualna tema, te se o njoj treba raspravljati i donijeti zakone i propise kako bi se tome stalo na kraj. Ne zbog toga što kao država gubimo novce zbog nenaplaćenog poreza već zato što treba postojati red u državi. Zašto bi strancima stalo do naše države kad mi samo ne provodimo red u njoj?

U ovakvim slučajevima trebao bi se donijeti strogi zakon, koji bi osim zakonodavnih tijela, pomogli provoditi djelatnici u privatnom sektoru budući da su oni na licu mjesta, te vide

što se događa. Dok god strogi zakon ne postoji, svi će po pitanju crnog chartera i dalje biti indiferentni i odmahivati rukom, smatrajući da to nije njihov problem.

4.6. Institucije nadležne za suzbijanje crnog chartera

Institucije nadležne za suzbijanje crnog chartera su:

1. Carinska uprava
2. Lučke kapetanije

4.6.1 Carinska uprava

Prema definiciji Ministarstva financija Republike Hrvatske, carinska uprava je upravna organizacija u sastavu Ministarstva koja priprema stručne podloge za utvrđivanje ekonomske i razvojne politike u području carinskog i trošarinskog sustava i sustava carinske i izvancarinske zaštite; donosi mjere za njihovu provedbu; organizira i nadzire rad carinske službe; obavlja poslove prisilne naplate carine, trošarina, posebnih poreza i drugih davanja; obavlja devizno-valutnu kontrolu u međunarodnome putničkom prometu s inozemstvom; sprječava i otkriva carinske i devizne prekršaje i prekršaje u pogledu trošarina i posebnih poreza i kaznena djela u carinskim i trošarinskim stvarima, te posebnih poreza; vodi upravni i prekršajni postupak zbog povreda carinskih i trošarinskih propisa i propisa o posebnim porezima, te podnosi zahtjeve i poduzima druge radnje za provedbu prekršajnog i kaznenog postupka; priprema stručne podloge za podnošenje zahtjeva glede osiguranja proračunskih sredstava za financiranje rada i djelatnosti Carinske uprave; brine o izgradnji, održavanju i modernizaciji carinskih objekata; obavlja poslove koje se odnose na zapošljavanje, položaj, prava, obveze i odgovornosti djelatnika Carinske uprave; provodi prvostupanjsko i drugostupanjsko disciplinsko sudovanje; organizira stručno obrazovanje i usavršavanje carinskih službenika i namještenika te sudjeluje u provedbi državnih stručnih ispita za službenike; nadzire rad međunarodnih otpremnika; provodi stručne ispite i izdaje odobrenja za obavljanje poslova međunarodnog otpremništva; surađuje s inozemnim carinskim službama i međunarodnim organizacijama u rješavanju carinskih pitanja; obavlja i poslove koji su joj na temelju posebnih propisa stavljeni u djelokrug; obavlja i druge poslove koje joj odredi ministar.[7]

[7] Carinska uprava, izvor: https://mfin.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-2507/ustrojstvo-84/carinska-uprava-146/146

Carinska služba RH sastoji se od[8]:

A. Središnjeg ureda
B. Područnih carinskih ureda
C. Graničnih carinskih ureda

Pitanje koje se postavlja je kakve veze carina ima s nautičkim turizmom u Hrvatskoj? Osim što granični carinski uredi vrše nadzor nad plovilima koji uplovljavaju i isplovljavaju iz Hrvatske, oni mogu u bilo kojem trenutku izvršiti cijeli pregled plovila. Osim toga, u slučaju kršenja zakona, carinska služba ima pravo naplatiti i novčanu kaznu. Ovisno o zastavi plovila, carinska služba ima pravo zatražiti sljedeće dokumente:

A. Hrvatska zastava
    - Brodski papiri (plovidbena dozvola)
    - Osiguranje
    - Potvrdu o plaćenoj boravišnoj pristojbi (ukoliko plovilo ima ležajeve)
    - Popis posade/crew lista (ukoliko se radi o charter plovilu)
    - Osobna iskaznica ili putovnica vlasnika (ukoliko je vlasnik fizička osoba)

B. Zastava država članica EU
    - Brodski papiri (plovidbena dozvola)
    - Osiguranje
    - Potvrda o plaćenoj boravišnoj pristojbi (ukoliko plovilo ima ležajeve)
    - Vinjeta
    - Putovnica / OI vlasnika
    - Jedinstvena carinska deklaracija ili T2L (Dokument koji dokazuje da je prilikom kupnje plovila plaćen PDV u granicama EU)

C. Zastava trećih zemalja (zemlje izvan Europske Unije)
    - Brodski papiri (plovidbena dozvola)

[8] Zakon o carinskoj službi, izvor: https://www.zakon.hr/z/251/Zakon-o-carinskoj-službi

- Osiguranje
- Potvrda o plaćenoj boravišnoj pristojbi (ukoliko plovilo ima ležajeve)
- Vinjeta
- Check-in lista ne starija od 18 mjeseci (popis posade koji izdaje granični ured prilikom ulaska plovila u RH)

Ukoliko plovilo koje je carina zaustavila nema navedene dokumente, carinska služba može mu odrediti novčanu kaznu.

S druge strane, plovilo može imati sve navedene dokumente, a istovremeno obavljati crni charter. Kako je to moguće? Zato što su vlasnici takvog plovila svojoj posadi dali punomoć u kojoj je navedeno kako se radi o porodici i prijateljima, te oni imaju potpuno pravo koristiti plovilo. Zbog rupa u zakonu nemoguće je otkriti da se radi o ilegalnom najmu plovila, ma koliko god sumnje carinskih službenika bile opravdane. Bez papirnatog dokaza ili dugotrajnog praćenja, u slučaju crnog chartera ne može se ništa poduzeti. Dok država ne odluči donijeti stroge zakone, stranci će i dalje neometano eksploatirati naše resurse.

U slučaju da se i otkrije kako se radi o crnom charteru, proces dokazivanja je dugotrajan, o čemu govori i činjenica da su u roku godine dana otkrivena 3 slučaja crnog chartera, od kojih je samo 1 uspješno dokazan, dok su druga dva slučaja odbačena. Sporo hrvatsko pravosuđe obeshrabrujuće djeluje na sve, tako i na carinske djelatnike koji su u službi države.

4.6.2. Lučka kapetanija

Lučke kapetanije su važna državna tijela zadužena za sigurnost plovidbe. One su nadležne za inspekcijski dio posla što se sigurnosti plovidbe tiče u okviru zakonskih prava. Lučke kapetanije su područnice Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka.

Poslovi koje obavljaju lučke kapetanije su nadzor plovidbe u hrvatskom teritorijalnom moru, traganje i spašavanje ljudskih života na moru, poslove vezane za sigurnost plovidbe, upis i brisanje plovila, nadziranje pomorskog dobra, utvrđivanje sposobnosti plovila, izdavanje pomorskih knjižica i vinjeta…

Na čelu lučke kapetanije nalazi se lučki kapetan kojeg imenuje Ministar mora, turizma, prometa i razvitka. Svaka lučka kapetanija ima svoje odjele u skladu sa navedenim poslovima, a na čijem se čelu nalaze načelnici.

Lučke kapetanije posebice nadziru plovidbu, privezivanje i pristajanje plovila, sidrenje, ukrcavanje putnika i tereta, te čuvanje obale i mora od onečišćenja. Zapovjednici domaćih i stranih plovila su dužni prilikom dolaska u luku predati prvoj lučkoj kapetaniji određenu dokumentaciju (popis posade, popis putnika, opću i zdravstvenu izjavu. Plovila koja su stigla iz inozemstva ne smiju prometovati u hrvatskim vodama ukoliko im lučka kapetanija nije odobrila slobodan promet. Inspekcijski poslovi lučke uprave posebice su usmjereni na nadzor stranih plovila koja se nalaze u hrvatskim lukama, te provođenjem međunarodnih propisa u lukama.

4.7. Prijedlozi za suzbijanje crnog chartera

Kao što je već navedeno, teško je uhvatiti nekoga tko obavlja crni charter. Činjenica je da u hrvatskim zakonima postoje brojne rupe koje omogućuju njihovo izbjegavanje. Problem je u tome što osim hrvatskih državljana, sve više stranih državljana iskorištava tu priliku. Ulaskom Hrvatske u EU trebao se ojačati njen položaj i konkurentnost, ali i dalje postoje slabe točke gdje dolazi do "curenja" sredstava iz proračuna.

Kako bi se suzbio crni charter potrebno je postrožiti postojeće zakone. Pristupanjem Hrvatske u Europsku Uniju ukinule su se crew listi tj. popis posade, te je time smanjen nadzor gostiju na plovilima. Kako bi se bolje vodila evidencija potrebno je vratiti obavezan popis posade kojeg odobravaju lučke kapetanije. To bi se odradilo na način da bi vlasnik plovila, ovisno o veličini plovila i broju ležajeva, unaprijed poslao kapetaniji popis gostiju koji smiju boraviti na njegovom plovilu. Broj gostiju bi bio ograničen sa našim propisima i zakonima, te bi postojala granica broja gostiju koji smiju u jednoj godini boraviti na plovilu.

Osim ovoga, djelatnici u marinama trebali bi imati veće ovlasti što se tiče nadzora plovila. Iako pravila u marinama postoje, gosti ih se ne pridržavaju jer znaju da marine nemaju nikakve ovlasti u provođenju zakona. Ukoliko bi se i u ovom segmentu donijeli novi propisi, došlo bi do veće suradnje između marina i nadzornih tijela, te bi nadzor nad plovilima bio veći.

Trenutačno plovila u crnom charteru mogu uočiti samo osobe bliske tim vlasnicima plovila, u ovom slučaju djelatnici marine, koji ih mogu prijaviti nadležnim tijelima. Problem je što bi gosti znali da ih je netko iz neposredne blizine prijavio, te više ne bi nastavljali koristiti usluge godišnjeg veza u toj marini. Samim time došlo bi do gubitaka u poslovanju marine pa je stoga puno lakše šutjeti o tom problemu.

5. ZAKLJUČAK

Kontrola je primarni cilj menadžmenta u organizaciji. To je proces u kojem se uspoređuju ostvareni rezultati sa zacrtanim rezultatima kako bi pratili jesmo li na pravom putu prema ostvarenju ciljeva.

Uloge kontrolinga imaju veliki doprinos u cjelokupnom poslovanju organizacija. Kontroling nam koristi pri ostvarenju ciljeva vizije, misije i ciljeva poslovanja, utječe na optimalnu raspodjelu resursa, provjerava jesu li ostvareni standardi u skladu sa postavljenim standardima, smanjuje sveukupne performanse organizacije i na koncu ispravlja i smanjuje pogreške.

Primjena kontrolinga ogleda se i u nautičkom turizmu provođenjem reda i zakona. Nautički turizam je dio turističke ponude koja se u Hrvatskoj počela razvijati zadnjih 30-ak godina, dok je u posljednjih 10 godina počela uvelike doprinositi u cjelokupnom proračunu Republike Hrvatske. To je složen turističko-pomorski pojam, a njegovo definiranje je komplicirano zbog intenzivne povezanosti s morem i plovidbom.

Ova vrsta turizma čini veliki udio u cjelokupnom hrvatskom turizmu, međutim njegovi rezultati nisu razmjerni potencijalima koje on nudi. Stoga treba još više raditi na njegovom razvoju kako bi Hrvatska ojačala svoju konkurentnost.

U Hrvatskoj je u 2017. godini plovilo više od 200 plovila, a morske luke ostvarile su prihode veće od 850 milijuna kuna. Podaci iz 2017. godine pokazuju da se u hrvatskoj charter floti nalazi 40% ukupne svjetske flote što Hrvatsku čini jednom od najboljih nautičkih destinacija. Nažalost, taj potencijal nije u potpunosti iskorišten, te se trebaju donijeti planovi i programi za njegovo unapređenje.

Kako se svake godine broj plovila u Hrvatskoj povećava, dolazi do zlouporabe pomorskog dobra, a jedna od sve češćih pojava je i *crni charter*. Taj pojam označava ilegalni najam plovila, a

posebice je postao aktualan nakon ulaska Hrvatske u Europsku Uniju zbog promjene zakonodavnog okvira glede nautičkog turizma.

Zbog nedorečenosti i rupa u zakonu, vlasnici plovila u crnom charteru, našli su način za izbjegavanje propisa i zakona u Hrvatskoj. Crni charter vlasnicima takvih plovila donosi ogromne dobitke, dok istovremeno, Hrvatska trpi velike gubitke u proračunu.

Crni charter je pojava koja nije na nautičku scenu stupila nedavno, već postoji duži niz godina. Hrvatska nema kontrolu nad njim, a državna tijela ulažu minimalne napore za njegovo suzbijanje.

U cilju suzbijanja crnog chartera, nadležne institucije bi trebale donijeti nove zakone koji će biti provedljivi. Sadašnji zakoni i propisi po pitanju crnog chartera su puni rupa koji omogućuju turistima odvijanje crnog chartera. Stoga je potrebno donijeti stroge zakone i provoditi češće kontrole, te ne dozvoliti nikome eksploataciju našeg mora i obale. Činjenica je da je trenutačno proces dokazivanja crnog chartera dugotrajan pa sukladno tome državna tijela u velikom broju slučajeva dižu ruke od svega jer na koncu znaju da će okrivljenici, zbog nedostatka dokaza, biti oslobođeni.

LITERATURA

Baica, N., (2015) *Najam plovila – charter u sustavu PDV-a,* dohvaćeno iz https://www.racunovodstvo-porezi.hr/sites/default/files/casopisprivitak/ripup_15-05-103.pdf

Controlling, Business Jargons, dohvaćeno iz: https://businessjargons.com/controlling.html

Controlling: It's Definition, Importance and Limitations, dohvaćeno iz: https://www.businessmanagementideas.com/advertisement/controlling-its-definition-importance-and-limitations-management-functions/2399

Čovo, P., Mrčela, A., Baričević, H., (2010) *Crni charter u Republici Hrvatskoj,* dohvaćeno iz: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=94208

Jugović, A., Zubak, A., Kovačić, M., (2013) *Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije,* dohvaćeno iz: www.hrcak.srce.hr

Luković, T., (2015) *Nautički turizam Hrvatske* (1. izd., str. 124-136), Dubrovnik, Lučka uprava Dubrovnik

Luković, T., (1995) *Marketing koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske* (1. izd., str. 98-106) Split, EIB d.o.o.

Luković, T., (2007) *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, dohvaćeno iz: www.hrcak.srce.hr

Luković, T., (2007) *Nautički turizam – definicije i dileme*, dohvaćeno iz: www.hrcak.srce.hr

Luković, T., Bilić, M., (2007) – *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja,* dohvaćeno iz: www.hrcak.srce.hr

Pomorski zakonik, dohvaćeno iz: https://www.zakon.hr/download.htm?id=310

Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019., dohvaćeno iz: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf

Vuletić, K. (2017*) Turizam kružnih putovanja u Hrvatskoj* – Diplomski rad, dohvaćeno iz: https://repozitorij.efst.unist.hr/islandora/object/efst%3A1112/datastream/PDF/view

Zakon o carinskoj službi, dohvaćeno iz: https://www.zakon.hr/z/251/Zakon-o-carinskoj-službi

PRILOZI

Popis tablica

Tablica 1 Cjenik boravišne pristojbe za plovila, izrada autorice 26

Popis slika

Slika 1 Proces kontrolinga, izrada autorice..... 4
Slika 2: Sidrište, izvor: www.adriaticsailor.com 11
Slika 3 Nautičko sidrište, izvor: https://www.gettyimages.ae/detail/photo/croatia-dalmatia-primosten-harbour-yachts-moored-in-royalty-free-image/200563776-001 12
Slika 4 Suha marina, izvor: www.marina-punat.hr/vezovi-za-plovila/suha-marina/50 13
Slika 5 Marina, izvor https://myyachtzone.com/marinas/marina-frapa-rogoznica/ 15
Slika 6 : Nautički turizam u Hrvatskoj, izvor Luković, T. (2007): Nautički turizam, definicije i dileme..... 16
Slika 7 Plovilo za izlete..... 20
Slika 8 Plovilo za krstarenje 21
Slika 9 Plovila za najam bez usluga smještaja..... 22
Slika 10 Plovila za najam sa uslugom smještaja..... 23
Slika 11 Popis posade (crew lista), izvor http://www.propisi.hr/print.php?id=6920..... 24