

PRIMJENA PRAVILNIKA O UVJETIMA KOJE MORA ZADOVOLJAVATI PLOVNI OBJEKT, TE FIZIČKA ILI PRAVNA OSOBA KOJA OBAVLJA DJELATNOST IZNAJMLJIVANJA PLOVILA U POREZNOM NADZORU

Applying the Regulation on Conditions That Water Craft Must Satisfy, Also Physical Person or Corporation Carrying Out Charter Activities under Customs Control

Željko Dominis¹, mag. ing.

Ministarstvo financija, Carinska uprava, Carinarnica Dubrovnik
E-mail: zeljko.dominis@du.t-com.hr

UDK 336.2:629.12

Sažetak

Odredbe Pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila, što ga je donio ministar mora, prometa i infrastrukture, veoma su važne radi provedbe pravilnoga poreznog nadzora i kontrole eventualnih zloraba carinskog instituta za posebnu uporabu plovila puštenih u slobodan promet uz smanjenu ili nultu stopu carine i/ili oslobođenje od plaćanja posebnoga poreza. To se, s carinsko-pravnog motrišta, u prvom redu posebno odnosi na iznajmljivanje manjih plovila koja su građena tako da višednevni smještaj i boravak posade i putnika na njima nije moguć, ali i na popise posade i putnika koje ovjerava Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Autor u ovom članku detaljno analizira važne aspekte Pravilnika koji se odnose na provedbu poreznog nadzora nad plovilima što se uvoze uz primjenu instituta povoljnijega tarifnog postupanja zbog uporabe robe u posebne svrhe i/ili oslobođenja od plaćanja posebnoga poreza, s posebnim osvrtom na izmjene i dopune Pravilnika i njihov utjecaj na pravilnu provedbu i učinkovitost poreznog nadzora nad plovilima koja se iznajmljuju.

Ključne riječi: porezni nadzor, plovila, posebni porez, posebna uporaba, gospodarska djelatnost, najam i podnajam.

Summary

The terms of Regulation on conditions that water craft and physical person or corporation carrying out charter craft activities must satisfy and that were brought forth by Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, are very important to implement a correct customs control and supervision of possible misuse of customs institute for particular use of crafts put into uncontrolled service at reduced or duties to zero and/or a specific tax exemption. Primarily, from the customs-legal point of view, that is particularly related to the charter of smaller crafts built in the way that several days' accommodation of crew and passengers is not possible, but also to the crew and

¹ Željko Dominis, mag. ing., Carinarnica Dubrovnik
(Iznesena su osobna stajališta autora i ne odražavaju nužno stajališta institucije u kojoj je zaposlen)

passenger lists certified by Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure. The author of the article has thoroughly analysed important aspects of the Regulation related to the implementation of the customs control under the crafts imported with applying the institute of more suitable tariff procedure because of the goods use for special purposes and/or a specific tax exemption taking into consideration Regulation amendments and their influence on regular implementation and efficiency of customs control over the charter crafts.

Key words: *customs control, crafts, specific tax, end use, economic activity, charter and sub-charter*

UVOD / Introduction

Nautički turizam posebna je vrsta turizma koja uz plovidbu u vlastitoj organizaciji - krstarenje vlastitim ili unajmljenim plovnim objektima s boravkom i/ili noćenjem turista na njima - obuhvaća i kružna putovanja u organizaciji vlasnika plovnih objekata i putničkih agencija s boravkom i/ili noćenjem turista na plovnim objektima, te plovidbu turista na plovnim objektima radi drugih oblika odmora i rekreacije (ribarenje, ronjenje i sl.).

Republika Hrvatska jedna je od rijetkih mediteranskih zemalja koje bilježe rast turističkog prometa u segmentu nautičkog turizma, jednoga od najboljih hrvatskih proizvoda. Štoviše, slobodno se može reći da je upravo nautički turizam izvorni i najmarkantniji tržišni znak (*trade mark*) hrvatskog turizma, posebice njegova apsolutno najvažnijeg i najvrednijeg dijela koji se odnosi na more i njegova jedinstvena prirodna priobalna i otočna područja. Naša je zemlja u svjetskim okvirima postala pravo otkriće kao osebujna i privlačna turistička oaza na Sredozemlju, pa je hrvatska obala uvrštena u sam vrh svjetskih turističkih atrakcija.

Krstarenja plovilima za rekreaciju nesumnjivo su sve popularnija, a iznajmljivanje plovila *charter* danas je postao sastavnim dijelom suvremenog življenja i uobičajeni način provedbe godišnjeg odmora, pa je i neizostavni element u ponudi svake veće i ozbiljnije turističke tvrtke. Važnost i broj plovila za sport i rasonodu u Hrvatskoj raste iz godine u godinu, pa je u tom smislu evidentan i porast, ne samo *charter*-tvrtka, nego i plovila za iznajmljivanje.

Plovila za iznajmljivanje uključuju jahte² i brodice³

² Prema odredbama Pomorskog zakonika (članak 5. stavak 1. točka 20.) jahta je definirana kao plovni objekt za sport i rasonodu, neovisno koristi li se njome za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, koje je duljina veća od 12 m i namijenjena je za dulji boravak na moru, te je uz posadu ovlaštena prevoziti najviše 12 putnika, dok je strana jahta definirana kao plovni objekt za sport i rasonodu koji ima stranu državnu pripadnost i takvim se smatra prema propisima državne pripadnosti.

³ Prema odredbama Pomorskog zakonika (članak 5. stavak 1. točka 20.) brodica je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, duljine veće od 2,5 m ili ukupne snage porivnih strojeva veće od 5 kW. Pojam „brodica“ ne obuhvaća plovila koja pripadaju drugome pomorskom objektu radi prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena samo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline te daske za jedrenje i za jahanje na valovima.

koje, prema svojoj konstrukcijskoj izvedbi, služe za sport i rasonodu. U Hrvatskoj se mogu iznajmljivati samo jahta i brodice za sport i rasonodu koje su upisane u hrvatski upisnik jahta ili očevidnik brodica za gospodarske namjene i u vlasništvu su hrvatske pravne ili fizičke osobe. Uočeno je i znatno povećanje ponude luksuznih (motornih) jahta, što pokazuje da pod hrvatsku zastavu dolaze sve veća i sve luksuznija plovila.

Vrijednost tih plovila, posebno jahta, postaje sve većom i većom, pa doseže iznose od više stotina tisuća, te i više milijuna eura, i po tome su se gotovo približila putničkim i trgovačkim brodovima.

U tom kontekstu treba promatrati važnost novina u Zakonu o izmjenama Zakona o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove (NN, br. 21/10.), koji je stupio na snagu 15. veljače 2010., a odnose se na određene izmjene visine posebnog poreza pri oporezivanju novih i upotrebljavanih osobnih automobila i motocikla te plovila i zrakoplova što je propisano člankom 6. Zakona o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove (NN, br. 139/97., 105/99., 55/00., 127/00., 107/01., 95/04., 94/09 i 21/10.). Kriteriji oporezivanja plovila kojima se porezna osnovica prije utvrđivala prema duljini plovila izraženoj u metrima, bili su najprije Zakonom o izmjenama Zakona o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove (NN, br. 94/09.), koji je bio stupio na snagu 9. kolovoza 2009., izjednačeni s osobnim automobilima i motociklima, pa se porezna osnovica za plovila utvrđivala prema njihovoj vrijednosti, što znači da se posebni porez plaćao u fiksnom iznosu utvrđenome prema pripadnosti predmeta oporezivanja pojedinom od cjenovnih razreda (osnovica). Novim Zakonom o izmjeni i dopunama navedenog Zakona (NN, br. 21/10.), visina se posebnoga poreza na osobne automobile i motocikle nije promijenila, ali je uvedena nova visina posebnog poreza na plovila i zrakoplove. Sukladno tim izmjenama posebni porez na plovila plaća se i dalje prema vrijednosti plovila, ali su uvedeni novi cjenovni razredi s drugačijom visinom posebnog poreza za osobne automobile i motocikle, čime se želi postići veći stupanj oporezivanja ekonomski snažnijih obveznika. To znači da bi kupci skup(lj)ih plovila i u

relativnome i u apsolutnom iznosu, snosili veći porezni teret.

Pozitivni trend sve većeg broja domaćih i stranih jahta i brodica u hrvatskim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru, nažalost, prati i negativan trend nelegalnog iznajmljivanja plovila u našem moru. Rigorozne i oštre mjere, kojima je Vlada Republike Hrvatske odlučila uvesti red na unosnom tržištu iznajmljivanja plovila, ne samo zbog potrebe uskladbe hrvatskih pomorsko-pravnih propisa s pravnom stečevinom Europske unije (u konkretnom slučaju sa Smjernicom Europske unije 94/25/EC o rekreacijskim plovilima - plovilima za sport i razonodu) nego, u prvome redu, radi zaustavljanja i iskorjenjivanja ukupnoga nelegalnog iznajmljivanja plovila na našem moru - polučile su do sada veoma dobre rezultate, ali još uvijek nisu u potpunosti provedene niti su zaživjele u praksi.

Zbog svega naznačenoga razvidno je da se danas pred ovlaštene carinske službenike stavljaju puno veće i teže zadaće u učinkovitijoj provedbi poreznih nadzora nad plovilima registriranim za obavljanje gospodarskih djelatnosti na moru. Od njih se očekuje da tijekom nadzora prepoznaju sve zloporabe, da prikupe dostatno relevantnih dokaza i sve utvrđene osnovane sumnje na zloporabu procesuiraju te osiguraju planirano punjenje Državnog proračuna. I to prije svega da bi sve *charter*-tvrtke gospodarsku djelatnost iznajmljivanja plovila na našem moru obavljale na zakonom propisani način.

Da bi se to ostvarilo, potrebno je temeljito poznavati predmetnu problematiku, ali i sve druge propise, poglavito one iz područja pomorstva.

CARINSKI INSTITUT POSEBNE UPORABE ROBE / *Customs institute of "end use" of goods*

Posebna uporaba robe specifičan je carinski institut preuzet iz europskih carinskih propisa, koji se u zemljama Europske unije naziva „end use“, što se može prevesti kao „konačna uporaba“. U hrvatskim carinskim propisima i praksi uspostavljen je i ima naziv „posebna uporaba“.

Carinski institut posebne uporabe pruža određene pogodnosti gospodarstvenicima u obavljanju registrirane gospodarske djelatnosti ili pri pružanju usluga; on, uz uobičajene postupke s gospodarskim učinkom, omogućuje stavljanje robe u pojedine carinske postupke, što znači da se u tom trenutku na takvu robu ne plaćaju (sva) propisana davanja, već se primjenom „posebne uporabe“ omogućuje odgoda plaćanja carine, plaćanje u smanjenom iznosu ili potpuno oslobođenje od carine.

Odredbе u članku 94. Carinskog zakona (NN, br. 78/99., 117/99., 73/00., 92/01., 47/03., 140/05., 138/06., 60/08., 45/09. i 56/10.) odnose se na carinski nadzor nad robom puštenom uz smanjenu ili nultu carinsku stopu, radi uporabe u posebne svrhe. Tim odredbama propisuje se da uvezena roba ostaje pod carinskim nadzorom ako je bila puštena u slobodni promet uz smanjenu ili nultu carinsku stopu zbog svoje uporabe u posebne svrhe. Takav nadzor prestaje kada se prestanu primjenjivati uvjeti utvrđeni za odobrenje smanjene ili nulte stope carine, kada se roba izveze ili uništi ili je dopuštena njezina uporaba u svrhe različite od onih utvrđenih za primjenu smanjene ili nulte stope carine, ali uz uvjet da je plaćen carinski dug.

Dakle, institut „posebna uporaba robe“ podrazumijeva puštanje u slobodan promet robe uz povoljnije tarifno postupanje ili uz smanjenu carinu ili carinu po nultoj stopi na robu zbog njezine uporabe u posebne svrhe. Takva roba podložna je carinskom nadzoru posebne uporabe i može biti podvrgnuta proizvodnim radnjama u skladu s izdanim odobrenjem i poradi privođenja posebnoj uporabi. Korisnik odobrenja dužan je općenito postupati u skladu s pravilima dotičnoga postupka.

Svrha je spomenutoj olakšici promicati određenu industriju i trgovinu upravo propisivanjem povoljnijega tarifnog postupanja pri uvozu strane robe, pri čemu, za primjenu postupka posebne uporabe, moraju biti ispunjeni uvjeti:

- roba i/ili proizvodne radnje moraju biti pogodne za posebnu uporabu,
- uvoznik mora imati odobrenje za posebnu uporabu,
- roba se mora staviti u propisanu uporabu u odobrenom razdoblju,
- potrebno je voditi odgovarajuće evidencije.

Povoljnije tarifno postupanje zbog uporabe robe u posebne svrhe propisano je člancima 22. i 94. Carinskog zakona, člancima do 206. Uredbe za provedbu Carinskog zakona (NN, br. 161/03., 69/06., 5/07., 70/08. i 76/09.) i člankom 4. Uredbe o carinskoj tarifi za 2010. godinu (NN, br. 145/09. i 31/10.).

U pogledu robe za koju je propisana povoljnija carinska stopa radi uporabe u posebne svrhe, jednim zahtjevom može se to zahtijevati samo za jedno plovilo. Tako se pri iznajmljivanju plovila (*charter*), za svako pojedinačno plovilo podnosi zaseban zahtjev.

Kako je jedan od uvjeta izdavanja odobrenja vođenje odgovarajuće evidencije, korisnik je mora voditi tako da on carinskoj službi omogući nadzor postupka i da u svakom trenutku može carinarnici dokazati propisanu namjenu uporabe robe u posebne svrhe. Evidenciju

treba voditi za svu robu za koju je odobrena posebna uporaba, pri čemu sadržava sljedeće podatke:

- o robi koja je stavljena u postupak posebne uporabe,
- kada je roba uvezena ili primljena od drugog korisnika odobrenja,
- o dodjeljivanju robi propisane posebne uporabe,
- o svim nusproizvodima, otpacima, ostacima koji su nastali bilo kojom radnjom tijekom postupka.

Evidencija poradi postupka posebne uporabe može biti i ona što je korisnik odobrenja vodi u poslovne svrhe s time da mora sadržavati naznačene podatke.

MOŽE LI I U KOJIM OKOLNOSTIMA NOVI OBRAZAC ZA POPIS POSADE I PUTNIKA BITI DOKAZ PRI DAVANJU PLOVILA U PODNAJAM? / *Can and in what circumstances a new form for the list of crew and passengers be a proof when sub-chartering the craft?*

U sklopu analize rizika carinarnice kontinuirano provode porezne nadzore nad plovilima kojima je odobren povoljniji status zbog njihove uporabe u posebne svrhe i/ili trošarinsko oslobođenje, a koja plove u akvatoriju ili se nalaze na dijelu carinskog područja Republike Hrvatske u djelokrugu tih carinarnica.

Jedan od važnih elementa te kontrole u tim poreznim nadzorima nad plovilima o kojima se ovdje raspravlja u svezi s utvrđivanjem ispravnosti njihove namjenske uporabe - jesu popisi posade i putnika ukrcanih na ta plovila koja se elektronički prijavljuju Ministarstvu (Prilog 1.).

Institut posebne uporabe podrazumijeva stavljanje plovila puštenih u slobodan promet uz nultu stopu carine i/ili oslobođenje od plaćanja posebnog poreza, u određenu posebnu namjenu neposredno od osobe kojoj je ta posebna namjena odobrena. To za *charter* znači da korisnik odobrenja mora sam neposredno iznajmljivati plovila trećim osobama – nautičarima, radi njihove zabave i razonode.

Da bi se to moglo nedvojbeno ustanoviti u provedbi poreznog nadzora, *charter*-tvrтка dužna je carinskim inspektorima podastrijeti dokaz da u sustavu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture elektronički prijavljuje popis posade i putnika za plovila koja se iznajmljuju, i da je, na osnovi vlastitog zahtjeva, dobila svoj PIN i preko interneta prijavljuje popis posade i putnika sukladno članku 8. Pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (NN, br. 41/05. i 62/09. – dalje u tekstu: Pravilnik). Samo

iznimno, u posebno opravdanim okolnostima moguće je da tu prijavu u ime i za račun vlasnika plovila obavlja neka druga *charter*-tvrтка.

Pravilnikom, što ga je ministar mora, turizma, prometa i razvitka donio na temelju ovlaštenja iz članka 1021. stavak 3. Pomorskog zakonika (NN, br. 181/04., 76/07. i 146/08.), propisuju se minimalni uvjeti kojima moraju udovoljavati plovila koja služe za iznajmljivanje, pa i uvjeti obvezni za fizičke i pravne osobe koje obavljaju tu djelatnost u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru Republike Hrvatske.

Vlasnici takvih plovila dužni su na propisanome službenom obrascu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture zatražiti dodjelu korisničkog prava rada na centralnoj bazi podataka i lozinke za uporabu aplikacije za prijavu popisa posade i putnika (Prilog 2.)⁴. Obrazac se nalazi u Prilogu 1., koji je sastavni dio Pravilnika.

Činjenicu utvrđivanja obavljanja djelatnosti iznajmljivanja plovila, potrebno je izvršiti, među ostalim, upravo uvidom u takve prijave posade i putnika, i to po nekoliko za svaku proteklu godinu računajući od godine kada je plovilo pušteno u slobodan promet. Također je potrebno i izdane račune o iznajmljivanju plovila, po nekoliko za svaku proteklu godinu računajući od godine kada je plovilo pušteno u slobodan promet, kompletirati i združiti s prije naznačenim prijavama posade i putnika.

Međutim, *charter*-tvrтка može iznajmljivati vlastita plovila ili ona u vlasništvu druge domaće fizičke ili pravne osobe. Ako *charter*-tvrтка iznajmljuje plovilo u vlasništvu druge domaće fizičke ili pravne osobe, ono mora biti upisano u očevidnik brodice za gospodarske namjene ili u upisnik jahta kao plovilo za gospodarske namjene. Osim toga, *charter*-tvrтка mora dokazati da su za plovilo podmirene i sve porezne i carinske obveze, i pritom ona ima sve obveze, prava i odgovornosti propisane Pravilnikom, ne isključujući odgovornosti vlasnika plovila sukladno posebnim propisima (više o tome u poglavlju „Plovila nautičkog turizma...“).

U tom smislu vrlo važna izmjena i dopuna napravljena je u *obrascu popisa posade i putnika* koji je u Prilogu 1., i sastavni je dio Pravilnika (NN, br. 62/09.). Naime, kao obvezatan podatak, uz podatke o *charter*-tvrtki, poreznom broju ili OIB-u, imenu jahte ili oznaci brodice, u taj popis potrebno je naznačiti vlasnika jahte ili brodice. Na taj se način, u provedbi poreznih nadzora nad tim plovilima, samim uvidom u popise posade i putnika može odmah ustanoviti je li tvrтка koja iznajmljuje plovila ujedno i vlasnik kontroliranih plovila. Eventualno, ustanovljena da *charter*-tvrтка nije vlasnik plovila upućuje na postojanje osnovane sumnje da se

⁴ Dostupno na <http://www.mmpi.hr/userdocsimages/082109-more-posad-obr-MMPI.doc>

možda radi o davanju plovila u podnajam nekoj drugoj tvrtki, što bi se u carinsko-pravnom smislu smatralo da *charter* obavlja osoba kojoj nije izdano odobrenje za posebnu uporabu ni ono za primjenu nulte stope carine i/ili oslobođenje od plaćanja posebnog poreza, pa samim tim i mogućnost nastanka carinskog duga. Zato posebnu i dužnu pozornost treba posvetiti i svim ostalim elementima koji su predmet kontrole, posebno ugovorima eventualno sklopljenim između predmetnih pravnih osoba (*charter*-tvrtki), često nazivanim „ugovori o poslovnoj suradnji“. Naime, sama činjenica kako *charter*-tvrtka nije i vlasnik plovila, nije i ne može biti dostatna da bi se moglo zaključiti da je riječ o davanju plovila u podnajam.

S motrišta carinsko-upravnog postupka veoma je važno naglasiti i dugogodišnju drugostupanjsku praksu, koja potvrđuje navedeno da u određenim okolnostima popisi posade i putnika (kao i ustanovljena činjenica da određenoj tvrtki nije dodijeljen korisnički PIN, ili lozinka za korištenje aplikacijom za dostavu popisa posade i putnika sukladno Pravilniku) mogu, uz ostale dokaze, samo potvrditi da je određeno plovilo dano u podnajam drugoj tvrtki te da je za to plovilo nastao carinski dug jer se njime ne koristi u skladu s odobrenom posebnom uporabom. Zanimljivo je i za potrebe razjašnjenja određenih dilema što se pojavljuju pri ovom pitanju, korisno naglasiti i istaknuti praksu drugostupanjskog tijela – Samostalne službe za drugostupanjski postupak pri Ministarstvu financija, koja u obrazloženju svog rješenja KLASA: UP/II-413-01/09-01/198, URBROJ: 513-04/09-02 od 16. prosinca 2009., među ostalim, navodi i sljedeće:

„Obračunavanje povoljnije carine sa stopom 'slobodno' uvjetovano je namjenom plovila isključivo za iznajmljivanje (*charter*) za koju svrhu uvoznik treba biti registriran pri trgovačkom sudu (djelatnost iznajmljivanja plovila šifra '71' reg. djelatnosti pri trgovačkom sudu). Isto je jedan od uvjeta da bi se plovilo moglo razvrstati u deklaraciji pod šifrom tarifnog stavka 'ex. za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja (*charter*)' sukladno članku 94. stavak 1. Carinskog zakona.

Charter podrazumijeva iznajmljivanje jahte ili brodice kojom prilikom se sklapa ugovor o *charteru*, na temelju kojeg osoba koja je uzela plovilo u zakup po svojoj volji bira mjesto plovidbe. Takvo plovilo mora obavezno imati *charter* licencu da bi se mogla obavljati djelatnosti iznajmljivanja (*charter*).

Tijekom inspekcijskog nadzora obavljenog kod carinskog i poreznog obveznika trgovačkog društva E.C. d.o.o. iz D. ustanovljeno je da navedeno trgovačko društvo ne raspolaže s opremom za elektroničku prijavu popisa posade i putnika, niti je dobilo korisničko pravo

rada na centralnoj bazi podataka Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a nije mu dodijeljen ni korisnički PIN, odnosno lozinka za korištenje aplikacije za dostavu popisa posade i putnika sukladno Pravilniku o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila. Imenovano trgovačko društvo je predmetno plovilo dalo u najam stranoj tvrtci E.Y.&F.G. iz A. koja obavlja djelatnost iznajmljivanja (*charter*) uz pomoć domaće tvrtke E.Y. d.o.o. iz T., pri čemu tvrtka E.C. d.o.o. samo izdaje mjesečne račune navedenoj stranoj tvrtki za sva plovila koja su tijekom tog mjeseca bila u najmu, a ne osobama koje su zaista koristile plovilo za sport i razonodu [...] Na evidentiranim prijavama popisa posade i putnika kao iznajmljivač plovila upisana je tvrtka E.Y. d.o.o. iz T., a u rubrici 'porezni broj' upisan je matični broj te tvrtke.

Iz navedenog je razvidno da je trgovačko društvo E.C. d.o.o. plovilo, pušteno u slobodan promet uz primjenu nulte stope carine i neplaćanje posebnog poreza, dalo u najam, odnosno podnajam stranoj tvrtci i to ne u svrhu športa i razonode, već u gospodarske svrhe, da bi strana tvrtka predmetnim plovilom obavljala djelatnost iznajmljivanja (*charter*), sklapajući ugovore sa svojim klijentima, a za sport i razonodu u RH pa prema tome carinski dužnik nije obavljao djelatnost za koju je isto uvezeno. [...]

U postupku je utvrđeno da se u konkretnom slučaju ne radi o iznajmljivanju plovila – *charter* pa je Carinarnica pravilno postupila kada je za predmetno plovilo obračunala uvozni dug nastao sukladno članku 207. stavak 1. pod b) Carinskog zakona.“

Prema tome, odgovor na postavljeno pitanje glasilo bi da obrazac *popisa posade i putnika*, u određenim okolnostima, može samo upućivati na sumnju kako se eventualno radi o plovilu koje je dano u podnajam, što znači da obrazac popisa posade i putnika može biti samo pokazatelj, ali ne i (jedini) dokaz da je određeno plovilo dano u takav podnajam.

Dakle, kao dokaz neposrednog obavljanja djelatnosti ili davanja plovila u podnajam, ne mogu poslužiti samo popisi posade i putnika već je svakako uz to potrebno zatražiti i izvršiti uvid u cjelokupno poslovanje i poslovne odnose između svih tvrtki uključenih u *charter*-djelatnost. To se posebno odnosi na ugovore kojima su regulirani takvi poslovni odnosi i na ispostavljene račune za sve vrste usluga definirane ugovorima, te račune upućene krajnjim korisnicima. Tek nakon toga moguće će biti ocijeniti iznajmljuje li se plovilo u skladu s odobrenom posebnom uporabom ili se krše propisi.

MOGU LI SE IZNAJMLJIVATI PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA NA KOJIMA NIJE MOGUĆ VIŠEDNEVNI SMJEŠTAJ I BORAVAK POSADE I PUTNIKA? / Can the crafts of nautical tourism, where several days' accommodation of the crew and passengers is not possible be chartered?

Prema odredbama Pravilnika *charter*-tvrta je fizička ili pravna osoba registrirana u Republici Hrvatskoj za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila.

Izmjenama i dopunama Pravilnika (NN, br. 62/09.) u članku 2. alineji 1. i 3. uvedene su nove definicije za pojmove „plovilo“ i „ministarstvo“.

Kako bi se izbjeglo da se prigodom svake promjene naziva ministarstva za poslove pomorstva mora intervenirati izmjenama i dopunama Pravilnika, dosadašnja definicija Ministarstva kao „Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka“ zamijenjena je definicijom:

„Ministarstvo je ministarstvo nadležno za poslove pomorstva.“

Dosadašnja definicija „plovila“ kao brodice upisane u očevidnik brodice za gospodarske namjene u

Republici Hrvatskoj ili jahte upisana u upisnik jahta u Republici Hrvatskoj kao jahte za gospodarske namjene, zamijenjena je definicijom:

„Plovilo jest brodica upisana u očevidnik brodice za gospodarske namjene u Republici Hrvatskoj koja je građena na način koji omogućava višednevni smještaj i boravak posade i putnika ili jahta upisana u upisnik jahti u Republici Hrvatskoj kao jahta za gospodarske namjene.“

Kako je prije tekst alineje 1. citiranog stavka glasio „plovilo jest brodica upisana u očevidnik brodice za gospodarske namjene u Republici Hrvatskoj ili jahta upisana u upisnik jahti u Republici Hrvatskoj kao jahta za gospodarske namjene“, razvidno je da se sada navedena odredba ne odnosi na sve brodice i jahte kao što je bilo do tada, već samo na ona plovila na kojima je moguć višednevni smještaj i boravak posade i putnika, a što se, kad je u pitanju jahta, samo po sebi razumijeva, jer sama definicija jahte upućuje na činjenicu da je to plovilo duljine veće od 12 m, koje je (konstrukcijski) namijenjeno za dulji boravak na moru (vidi bilješku 1. i sliku 1.).



Slika 1. Unutrašnjost jedrilice BENETEAU OCEANIS Clipper 411; duljina je 12,71 m, četiri su kabine, 8 +1 ležaj, kuhinja s predsobljem i dvije kupaonice s WC-om

Figure 1. Interior of Sailing boat BENETEAU OCEANIS Clipper 411; length 12,71 m, four double cabins + 1 bank, galley with saloon and two heads with showers

Dakle, iz nove definicije plovila može se iščitati (i zaključiti) da su Pravilnikom obuhvaćena samo ona plovila za gospodarske namjene u Republici Hrvatskoj konstrukcijski prikladna za višednevni smještaj i boravak posade i putnika.

Pri tome se, naravno, postavlja pitanje što je s manjim brodicama kojih konstrukcijska izvedba to ne omogućava. Mogu li se i one iznajmljivati?

Odgovor na postavljeno pitanje mora, naravno, biti potvrđan.

Naime, u Republici Hrvatskoj brojne se tvrtke bave gospodarskom djelatnošću iznajmljivanja manjih plovila (redovito do 8 m duljine) takve konstrukcije izvedbe kakva ne omogućuje višednevni smještaj i boravak posade i putnika; ona se, redovito, iznajmljuju samo na jedan ili nekoliko sati, a najdulje do 24 sata. Također, u gospodarskoj djelatnosti iznajmljivanja plovila ima i dnevno i vikendskog najma, ili tzv. *one-way chartera*,⁵ u što uz veća mogu biti uključena i spomenuta manja plovila.

Prema tome, tvrtka koja je, nakon što joj je carinarnica za određeno plovilo građeno bez mogućnosti smještaja i boravka posade i putnika izdala odobrenje za posebnu uporabu, usto također:

- ishodila koncesijsko odobrenje Vijeća za dodjelu koncesijskih odobrenja, sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, 158/03., 141/06. i 38/09.);
- objavila cjenik za dnevno iznajmljivanje plovila (do 24 sata) ili za jednodnevne izlete, vikendski najam ili tzv. *one-way charter* (pa čak i tjedni najam kad se iznajmitelj plovila koristi hotelskim ili drugim smještajem, a plovilo mu služi za dnevni višesatni odlazak primjerice na plažu, do obližnjeg otoka, otočića ili hridi, na dopušteno sportsko ribarenje i sl. za maksimalno do 24 sata - Prilog 3.);
- upisala plovilo u svoje poslovne knjige;
- registrirala plovilo u lučkoj kapetaniji za obavljanje određene gospodarske djelatnosti na području teritorijalnog mora i unutrašnjih voda Republike Hrvatske,

u skladu s Pravilnikom, nije dužna u sustavu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture rabiti elektroničku prijavu popisa posade i putnika za navedeno plovilo koje se iznajmljuje. Također, nije dužna, na osnovi vlastitog

⁵ Najam plovila kojim ga davatelj usluge nudi za putovanje samo u jednom smjeru (tzv. *one way* ponuda), uz naglasak da se radi o uštedi novca i vremena uz što manje obveza na korisnikov godišnjem odmoru. Primjer: Korisnik *one way chartera* unajmi plovilo za putovanje samo u jednom smjeru, primjerice od Dubrovnika do Korčule ili Hvara i tamo nastavi svoj odmor bez opterećenja za povratak plovila u matičnu luku, o čemu će se pobrinuti *charter*-tvrtka koja je iznajmila plovilo.

zahtjeva, dobiti PIN Ministarstva i na internetu prijaviti popise posade i putnika na takvu plovilu sukladno Pravilniku.

Naime, tu nije riječ o klasičnom iznajmljivanju plovila kojom se prigodom sklapa i propisani pisani ugovor o *charteru* s unajmiteljem plovila koji se njime koristi za sport i razonodu. Jer, takvo se plovilo, bez mogućnosti za višednevni smještaj i boravak posade i putnika, iznajmljuje na rok od jednoga ili više sati, a maksimalno do 24 sata. Iz tog razloga, ali i zbog činjenice da takva vrsta plovila nije obuhvaćena Pravilnikom, nije realno očekivati da bi se i za iznajmljivanje zahtijevala elektronička prijava popisa posade i putnika.

Međutim, za sve one brodice upisane u očevidnik brodica za gospodarske namjene u Republici Hrvatskoj građene za višednevni smještaj i boravak posade i putnika, tvrtka koja obavlja gospodarsku djelatnost iznajmljivanja takva plovila mora biti u sustavu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i elektronički prijavljivati popis posade i putnika takva plovila te imati lozinku za aplikaciju (PIN) pri dostavi popisa Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture.

Naznačeno je u skladu i s činjenicom da se stopa PDV-a od 10% primjenjuje samo na usluge smještaja turista u plovnim objektima prilagođenima prijevozu osoba na krstarenjima i kružnim putovanjima i opremljenima za višednevni boravak turista u trajanju duljem od 24 sata. Međutim, za najam manjih plovnih objekata (o kojima je riječ) za dnevni *charter* (do 24 sata) porezna je stopa 23% jer nije riječ o smještaju po članku 10. a, stavku 2. Zakona o porezu na dodanu vrijednost (NN, br. 47/95., 106/96., 164/98., 105/99., 54/00., 73/00., 48/04., 82/04., 90/05., 76/07, 87/09. i 94/09. – dalje u tekstu: Zakon o PDV-u).

Sve izneseno vrlo je važno imati u vidu pri provedbi poreznih nadzora nad plovilima na kojima nije moguć višednevni smještaj i boravak posade i putnika na njima, a dobili su odobrenje za posebnu uporabu od carinarnice, ili su puštena u slobodan promet uz nultu stopu carine i/ili oslobođenje od plaćanja posebnog poreza. Jer, neposjedovanje PIN-a i neprimjenjivanje elektroničke prijave popisa posade i putnika za takva plovila ne znači i da se radi o nenamjenskoj uporabi plovila za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja, ni o kršenju pravila odobrene posebne uporabe, kako bi se možda, na prvi pogled, moglo shvatiti iz tumačenja Središnjeg ureda Carinske uprave KLASA: 413-01/08-01/407, URBROJ: 513-02-1240/1-08-3 od 10. studenoga 2008. Naime, u tom tumačenju se, među svim pobrojanim uvjetima za uredno obavljanje registrirane gospodarske djelatnosti iznajmljivanja plovila sukladno odobroj posebnoj uporabi, ističe i

uvjet da je određenoj tvrtki: „od nadležnog ministarstva dodijeljeno korisničko pravo rada na centralnoj bazi podataka na kojoj se evidentiraju sve prijave popisa posade i putnika na plovilima“ i da se „pri utvrđivanju okolnosti suprotnih opisanima radi o kršenju pravila uporabe plovila za obavljanje *charter* djelatnosti.“

Kako je odredbama u člancima 4. i 5. Pravilnika, među ostalim, propisano da je „*charter*-tvrtka dužna raspolagati opremom za elektroničku prijavu popisa posade i putnika što uključuje priključak na Internet, te opremu za korištenje naprednog elektroničkog potpisa“ i da je „prije početka iznajmljivanja plovila *charter*-tvrtka dužna Ministarstvu podnijeti pisani zahtjev za dodjelu korisničkog prava rada na centralnoj bazi podataka u kojoj se evidentiraju sve prijave popisa posade i putnika na plovilima“ - razvidno je da je navedeno tumačenje Središnjeg ureda Carinske uprave doneseno u potpunosti u skladu s Pravilnikom i odnosi se općenito na klasičnu *charter*-djelatnost, to jest onu u užem smislu (više o tome u dalje u ovom članku), pa se ono svakako ne smije i ne može određenim automatizmom primjenjivati na sva plovila za iznajmljivanje (*charter*), posebno ona bez mogućnosti za višednevni smještaj i boravak posade i putnika.

Pritom je potrebno istaknuti da je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, uzimajući u obzir realno stanje postojećih poslovnih odnosa među *charter*-tvrtkama, korisničko pravo rada na centralnoj bazi podataka Ministarstva često dodjeljivalo *charter*-tvrtkama i za plovila koja su bila kod njih samo u tzv. *managementu*, gdje su ugovorima o poslovnoj suradnji između *charter*-tvrtke i vlasnika jahte ili brodice, uz standardne poslove poput održavanja i čišćenja plovila, prihvata gostiju i sl., sadržane i obveze elektroničke prijave popisa posade i putnika.

U tom smislu, *charter*-tvrtke često su od Ministarstva tražile dodatna pojašnjenja oko toga moraju li obvezno ishoditi korisničko pravo rada na centralnoj bazi podataka samo na svoje ime i za vlastita plovila te mogu li popisi posade i putnika biti kao dokaz o neposrednom obavljanju djelatnosti ili davanja plovila u podnajam. U odgovorima na ta pitanja Ministarstvo je zauzelo stajalište da *charter*-tvrtka za jahtu ili brodicu u svom vlasništvu (uključujući i *leasing*) nije dužna ishoditi korisničko pravo rada na centralnoj bazi podataka na svoje ime kada, na temelju ugovora o poslovnoj suradnji, uz poslove održavanja i čišćenja plovila, prihvata gostiju i dr., poslove prijave popisa posade i putnika u centralnu bazu podataka za nju bude obavljala druga *charter*-tvrtka. Jednako tako, Ministarstvo smatra da se kao dokazom neposrednog obavljanja djelatnosti ili davanja plovila u podnajam ne

može samo koristiti popisom posade i putnika već je svakako potrebno zatražiti ugovore kojim su regulirani poslovni odnosi između svih tvrtka uključenih u *charter*-djelatnost, uz ispostavljene račune za sve vrste usluga definirane ugovorima, te račune ispostavljene krajnjim korisnicima.

Iz svega naznačenoga razvidno je da je pojam „višednevni smještaj i boravak posade i putnika“ izmjenama i dopunama Pravilnika (NN, br. 62/09.) dodatno dobio na važnosti s motrišta kontrole posebne uporabe, ali jednako tako i porezne kontrole plaćanja PDV-a prema članku 10. a, stavku 2. Zakona o PDV-u po stopi od 10% na usluge smještaja turista u plovim objektima koji su opremljeni za njihov višednevni boravak dulji od 24 sata, ili pak po stopi od 23% pri najmu manjih plovnih objekata za dnevni *charter* do 24 sata. Zbog toga svi carinski i porezni službenici, poglavito oni angažirani u provedbi poreznih nadzora nad plovilima kojima je odobrena posebna uporaba, moraju biti dobro upoznati sa svim vrstama i karakteristikama plovila nautičkog turizma.

Iz tog razloga, u nastavku će autor plovila nautičkog turizma raščlaniti s maritimno-tehnološkog motrišta kako bi se mogla shvatiti i uočiti bitna razlika između plovila na kojima je moguć višednevni smještaj i boravak i onih na kojima to nije.

PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA S MARITIMNO-TEHNOLOŠKOG MOTRIŠTA / *Crafts of nautical tourism from maritime technological point of view*

Za plovila nautičkog turizma, s maritimno-tehnološkog motrišta prirodna bi podjela bila na ona do 8 m duljine i na veća od 8 m, upravo prema kriteriju oporezivanja plovila posebnim porezom koji se u Republici Hrvatskoj primjenjivao do 9. kolovoza 2009., kad je stupio na snagu prije spomenuti Zakon o izmjenama Zakona o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove. Pri tome treba uzeti u obzir, ili pretpostaviti, da na plovilima do 8 m, redovito, nije moguć višednevni smještaj i boravak posade i putnika. Naime, ona koja su samo iznimno opremljena manjom kuhinjom, sanitarnom prostorijom i jednom kabinom za spavanje, pa se ubrajaju u skupinu plovila s mogućim višednevnim smještajem i boravkom posade i putnika.

Ta se plovila po maritimnim svojstvima znatno međusobno razlikuju ovisno o brzini koju postižu, pa se razlikuju spore i brze brodice.

Spore brodice duljine do 8 m građene su obično od

drva, stakloplastike, gume (brodice na napuhavanje), a rjeđe od aluminija i željeza, i s motorima su manjih snaga (izvanbrodski i unutarnji, redovito do 15 kW), a mogu se pokretati i veslima. Brzine su im rijetko veće od 7 do 8 čv, za manevriranje se koriste motorom ili pristaju s pomoću vesala, i najčešće su za jednodnevnu plovidbu na malim udaljenostima od obale i pri povoljnim vremenskim uvjetima u rekreativne, sportske ili gospodarske svrhe (sportski ribolov, prijevoz putnika, ronilaca i sl.). Ova su plovila otvorena ili djelomično otvorena, bez kabine, s kabinom ili polukabinom i tako su građena da višednevni smještaj i boravak posade i putnika na njima nije moguć (nemaju sanitarni čvor, kuhinju, blagovaonicu, kabine za spavanje i dr.).

Nema domaćega propisa koji definira i objašnjava pojmove „kabina“ ili „polukabina“. Međutim, prema ustaljenoj pomorskoj praksi, u tzv. otvorena plovila ubrajaju se ona koja nemaju palubu (potpuno otvorena plovila – slika 2.) ili plovila bez kabine kojima je pramac pokriven palubom (djelomično otvorena plovila – slika 3.). Takav potpalubni prostor može imati i relativno maleni stropni otvor najčešće za uspravno stajanje osobe (slika 4.) koja, pri sportskom ili gospodarskom ribolovu, izvlači ribarsku mrežu na palubu ili obavlja neku drugu radnju (npr. lov ostima ili tzv. bucanje mora s posebnim ribarskim priborom čime se plaši riba, i usmjeruje u ribarsku mrežu). Plovila s polukabinom imaju neznatno povišen pramac koji se prema veličini i sadržaju ne može smatrati kabinom. To je samo prostor za stvari i/ili pribor, a ne za smještaj osoba jer u njemu one mogu tek sjediti ili ležati. Plovila s kabinom do 8 m duljine (slika 5.) imaju natkriveni prostor u kojemu osobe mogu uspravno stajati i ležati i spavati na posebnom ležaju, ali nemaju sanitarni čvor, kuhinju, blagovaonicu, posebne kabine za spavanje i dr., pa višednevni smještaj i boravak posade i putnika na njima nije moguć.



Slika 2. Otvorena brodica s pogonom
Figure 2. Open boat with propulsion

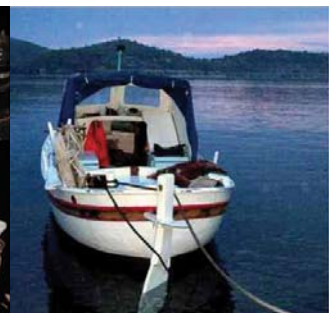


Slika 3. Djelomično otvorena brodica na unutarnji motor i/ili vesla

Figure 3. Partially open boat with inboard engine and/or oars



Slika 4. Djelomično otvorena brodica s malim stropnim otvorom
Figure 4. Partially open boat with a small opening



Slika 5. Brodica s kabinom
Figure 5. Boat with a cabin

Brze brodice do 8 m duljine najčešće su izgrađene od pojačane stakloplastike (GRP) ili gume (brodice na napuhavanje, popularno nazvani „gumenjaci“ – slika 6.). Posljedica toga je njihova mala masa i visoka podložnost utjecaju sile vjeta. Novijim brodicama na napuhavanje najčešće je dno od stakloplastike „V“ oblika, a bočno se nastavljaju okrugle zračne komore. Ovoj skupini plovila nepovoljan je omjer između njihove nadvodne, izložene vjetru, i podvodne površine. Naime, gaz im je podvodnog dijela trupa vrlo malen (od 0,2 do 0,5 m) što omogućava lagan prilazak neuređenim obalama, no istodobno, zato što najčešće nemaju kobilice, otežano održavaju smjer plovidbe.

Kao pogonsko sredstvo izvanbrodski su im motori pričvršćeni na krmenom zrcalu (slika 7.) ili ugrađeni motori plovila s tzv. Z pogonom (slika 9.). Ovim plovilima najčešće se koristi za jednodnevnu plovidbu

i pri povoljnim vremenskim uvjetima, ali višednevni smještaj i boravak posade i putnika na njima, redovito, nije moguć. Iako im vlastita brzina to omogućava, ova plovila najčešće se ne udaljavaju više od 20-ak nautičkih milja od mjesta priveza (slika 8.). Njima se najčešće odlazi na obližnje uvale ili plaže, uz razne vrste razonode kao što su skijanje na vodi, sportski ribolov i slično. Prema Pravilniku o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodice izvan luka (NN, 90/05., 10/08. i 155/08.) zabranjeno je glisirati na udaljenosti manjoj od 300 m od obale, što se svakako odnosi na ovu skupinu plovila.



Slika 6. „Gumenjaci“ na vezu
Figure 6. "Inflatable dinghies" on the berth



Slika 7. Brza brodice „Fisher“ s izvanbrodskim motorom pričvršćenim na krmenom zrcalu
Figure 7. Skimming boat "Fisher" with outboard engine attached to the transom?

Ovakvi tipovi brodice do 8 m duljine često su i javne brodice lučkih kapetanija, policije, carine i slično (slika 9.).



Slika 8. Brza brodice (gliser)
Figure 8. Skimming boat



Slika 9. Javna carinska brodice (gliser) u nadzoru akvatorija kod Dubrovnika
Figure 9. Public customs skimmer supervising the local waters of Dubrovnik

S gledišta maritimnih obilježja, kod plovila duljih od 8 m bitno se razlikuju ona koja su na motorni pogon od onih što ih može pokretati i sila vjetra (jedrilice). Iz tog razloga razmatrat ćemo plovila do 15 m duljine i plovila duža od toga.

Brze brodice duljine do 15 m najčešće su od pojačane stakloplastike (GRP), male su mase i podložne većem utjecaju sile vjetra. Omjer njihove nadvodne i podvodne površine razmjerno je velik. Gaz na krmi je do 0,75 m i prema pramcu se smanjuje na „V“ oblik trupa bez kobilice. Najčešće imaju „Z“ pogon – jedan ili dva porivnika, koji se proteže od dna trupa približno još 0,5 m povećavajući time najveći gaz

brodici. S druge strane, nadvodni je dio visok (2 – 3 m) pa unutarnji zatvoreni prostor omogućava višednevni boravak posade i putnika. Nerijetko su takve brodice i jahte opremljene pramčanim porivnikom radi lakšeg manevra, ali je njegov utjecaj najčešće skroman. Zbog toga su ove brodice vrlo zahtjevne pri manevriranju.

Na ova plovila ugrađuju se, najčešće, vrlo jaki pogonski strojevi (100 – 400 kW) koji i pri niskom broju okretaja razvijaju znatnu brzinu. Zbog toga se tijekom manevriranja moraju povremeno zaustavljati motori. Posljedica toga je smanjena mogućnost kormilarenja čim se vijak prestane okretati, pa plovilo postaje vrlo podložno utjecaju sile vjeta. Brzine koje razvijaju približno su od 15 do 35 čv.

Opisana skupina plovila najčešće služi za višednevnu plovidbu, pa s obzirom na veličinu (posebno ona dulja od 12 m - jahte) mogu ploviti i pri nepovoljnijim vremenskim uvjetima. Korisnici uglavnom borave na plovilu, te rjeđe traže smještaj na kopnu.

Plovila od 15 do 30 m duljine ili čak i veća (tzv. megajahte – slika 10.) po svojim obilježjima su negdje između prethodno opisanih plovila i putničkih brodova. Za poriv im se upotrebljava brodski vijak, a samo ponekad i mlazni pogon. Megajahte većinom imaju dva vijka postavljena ispod trupa na skrokovima, tako da povećavaju brodski gaz. Na takva plovila ugrađuju se vrlo jaki pogonski strojevi (750 – 2.000 kW) koji i pri minimalnom broju okretaja razvijaju brzinu veću od šest čvorova. Brzine su ovih plovila od približno 15 do 35 čvorova. Megajahte su za višednevnu plovidbu i, s obzirom na svoju veličinu, mogu ploviti i pri vrlo nepovoljnim vremenskim uvjetima, po svojoj su opremljenosti vrlo autonomne pa se izvan luke mogu zadržavati i veći broj dana.



Slika 10. Velika (mega) jahta
Figure 10. Mega-yacht



Slika 11. Velika motorna jadrilica
Figure 11. Large sailing boat filled with engine

Kako je većina naših marina i lučica uglavnom za privez manjih plovila, samo malo megajahti može naći stalan vez u hrvatskim marinama i nerijetko se vezuju u javnim lukama. To je razlog i zašto najveći broj velikih (mega) jahta što ljeti krstare našom obalom, ima stalan vez u marinama izvan Hrvatske.

Uz nabrojeno valja pripomenuti da se znatan broj ovih brodova ne uklapa u pojam „jahte“ kako je određen u Pomorskom zakoniku jer su ovlašteni prevoziti više od 12 putnika. U tom pogledu se, s pomorskog motrišta, smatraju putničkim brodovima, pa se zato od lučkih kapetanija i prihvaćaju u lukama otvorenima za javni promet. Posljedica toga je da se nerijetko ne ubrajaju u plovila nautičkog turizma i ne bilježe na odgovarajući način u statističkim podacima.

Za jadrilice duge od 8 do 15 m načelno vrijedi sve što i za brze brodice do 15 m duljine. Ova plovila najčešće imaju jedan vijak, što otežava uobičajen način priveza zbog izboja vijka pri vožnji krmom. Ponekad se na takva plovila ugrađuju i pramčani porivnici što donekle olakšava manevar; najčešći su pogonski strojevi od 7 do 60 kW a brzine su im do desetak čvorova. Dodatna pogodnost ovih plovila je u tome što, nastane li kvar pogonskog stroja, mogu upotrijebiti i jedra (ili obratno, ako se ošteti jarbol ili jedra udarima vjeta).

Za jadrilice duže od 15 m (slika 11.) načelno vrijedi sve prije naznačeno za one kraće od 15 m. Pritom valja naglasiti da takvih plovila ima malo, posebice na stalnom vezu u hrvatskim marinama. Temeljna razlika u usporedbi s prethodnom skupinom je što jedrenje, to jest manevriranje plovilima ove skupine, zahtijeva visoku razinu stručnosti, vještine i iskustva.

Dodatnom napomenom 1. uz poglavlje 89. Carinske tarife propisano je da se plovilima zasnovanima

(konstruiranim) za plovidbu morem iz određenih tarifnih brojeva Carinske tarife 8901, 8902, 8903, 8904 i 8906 podrazumijevaju samo ona dužine preko svega od 12 m ili više (uz neke iznimke). Objašnjenjima te napomene u Kombiniranom nazivlju dodani su i još neki uvjeti, kao što je ostajanje na moru pri jakosti vjetera od 7 po Beaufortovoj ljestvici⁶.

VAŽNOST DEFINICIJE „IZNAJMLJIVANJE PLOVILA“ U UŽEM I ŠIREM SMISLU / Importance of definition „Charter“ in its narrower and larger sense

Prema odredbama Pravilnika *charter*-tvrтка je fizička ili pravna osoba registrirana u Republici Hrvatskoj za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila. Sam pojam „iznajmljivanje plovila (*charter*)“ nije definiran.

Kako je već prije istaknuto, izmjenama i dopunama Pravilnika u članku 2. alineji 1. uvedena je nova definicija za pojam „plovilo“ kao „brodica upisana u očevidnik brodica za gospodarske namjene u Republici Hrvatskoj koja je građena na način koji omogućava višednevni smještaj i boravak posade i putnika ili jahta upisana u upisnik jahti u Republici Hrvatskoj kao jahta za gospodarske namjene“. Iz toga izlazi, kako je i naznačeno, da se mogu iznajmljivati samo plovila građena za višednevni smještaj i boravak posade i putnika na njima.

Zbog tog razloga veoma je važno da se s carinsko-pravnog i carinsko-poreznog motrišta jasno definira pojam „iznajmljivanje plovila“, jer bi se u suprotnome u praksi moglo dogoditi da angažirani carinski službenici ne prepoznaju iznajmljivanje plovila koje nije u skladu s odobrenom posebnom uporabom, pa da, s druge strane, pokrenu carinsko-upravni i/ili carinsko-prekršajni postupak za plovilo koje se iznajmljuje u skladu s odobrenom posebnom uporabom.

Promatrajući pojam „iznajmljivanje plovila“ u užem smislu, prema prije navedenim odredbama Pravilnika, takva djelatnost s plovilima na kojima nije omogućen višednevni smještaj i boravak posade i putnika ne bi bila moguća.

⁶ Beaufortova skala (Beaufortova ljestvica) služi za procjenu jakosti vjetera i rabi se kad motritelj nema instrument za mjerenje brzine vjetera i kada se smjer vjetera određuje vizualno vjetruljom. Prvu ljestvicu s podjelom od 0 do 12 bofora predložio je 1808. engleski admiral Francis Beaufort; on je jakost vjetera određivao prema djelovanju na jedra svoga broda „Wolwich“ i drugih brodova na jedra, pa je po njemu takva ljestvica nazvana. Od tada pa do danas izmijenjene su četiri ljestvice, ali je zadržana Beaufortova ljestvica vjetera, i svakom je boforu određena odgovarajuća vrijednost brzine (čv, ili m/s) i specifičnog tlaka vjetera na brod. Ljestvica, koja se danas upotrebljava za mjernu visinu od 10 m na otvorenom moru, prihvaćena je na Međunarodnom meteorološkom kongresu 1946. u Parizu. Raspon posljednjih triju ljestvica (0 – 12) nije zadovoljio, pa je četvrta, Beaufortova ljestvica proširena do 17 bofora.

Kako to ipak nije tako jer je praksa pokazala da se u Republici Hrvatskoj brojne tvrtke bave gospodarskom djelatnošću iznajmljivanja plovila na kojima nije omogućen višednevni smještaj i boravak posade i putnika, iz tog razloga pojam „iznajmljivanje plovila“ treba promatrati ne samo u užem nego i u širem smislu tih riječi.

Tako je člankom 60. stavkom 2. pod a) Pravilnika o porezu na dodanu vrijednost (NN, br. 149/09.) propisano da se porez na dodanu vrijednost plaća po stopi od 10% na usluge smještaja⁷ ili smještaja s doručkom, polupansiona ili punog pansiona u svim vrstama komercijalnih ugostiteljskih objekata. Komercijalnim ugostiteljskim objektima, prema Pravilniku, smatraju se, među ostalim, i plovni objekti – plovila ili brodice prilagođene i opremljene za višednevni boravak posade i turista na krstarenjima i kružnim putovanjima.

Promatrajući i tu odredbu samo u užem smislu, budući da se jahte izrijeckom ne spominju, a imajući u vidu činjenicu da jahte nisu brodice, mogao bi se izvesti pogrešan zaključak da se citirane odredbe Pravilnika ne odnose na jahte. Međutim, kako su sve jahte plovila na kojima je moguć višednevni smještaj i boravak posade i putnika, takvu definiciju treba promatrati u širem smislu i zaključiti da se ona svakako odnosi i na jahte, jer se one uklapaju u pojmove „plovni objekti - plovila“.

Najpotpunija i najprihvatljivija definicija je u odredbama članka 10. stavka 2. Zakona o boravišnoj pristojbi (NN, br. 152/08. i 59/09. - ispravak) gdje su, prema tom Zakonu, „plovni objekti“ definirani kao „plovni objekti za odmor i rekreaciju i plovni objekti za višednevna krstarenja na kojima se pružaju usluge u nautičkom turizmu (*charter, cruising*) sukladno propisima o pružanju usluga u turizmu“.

Iz svega naznačenoga autor zaključuje da je šteta što je u Pravilniku samo definicija *charter*-tvrčke kao fizičke ili pravne osobe registrirane u Republici Hrvatskoj za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila, a sam pojam „iznajmljivanje plovila (*charter*)“ nije definiran.

U svakodnevnoj praksi primorskih carinarnica pokazalo se da razvrstavanje plovila u tarifni podbroj „ex. za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja (*charter*)“ velik broj podnositelja deklaracija (deklaranti) pojam „iznajmljivanje plovila“ shvaćaju u doslovnom smislu te riječi, što znači – bilo koje i bilo kakvo iznajmljivanje.

Iz prijedloga za uvođenje podbrojeva „ex. za obavljanje djelatnosti (*charter*)“, o kojima je riječ, što su ih 2002. podnijela tadašnja ministarstva mjerodavna za pomorstvo i gospodarstvo, razvidna je nakana

⁷ Smještajem u smislu Pravilnika smatra se noćenje u svim vrstama komercijalnih ugostiteljskih objekata.

predlagača da se potakne razvoj domaće *charter*-flote, što je (i uz povoljniju carinu za tu namjenu) izraženo u samim nazivima tih podbrojeva i dodatnim napomenama. Ta se namjena (pa zato i povoljnija carina) iz naziva predloženih podbrojeva ne vidi posve jasno, i namjena se tih podbrojeva često tumači preširoko, pa i pogrešno (npr. iznajmljivanje plovila za prijevoz putnika, iznajmljivanje za polaganje podmorskih kabela, za prijevoz ronilaca od osobe koja ima dopuštenje za obavljanje te djelatnosti, pa škola ronjenja, davanje plovila u podnajam trgovačkim društvima ili osobama također registriranih za djelatnost iznajmljivanja, itd.).

Iznajmljivanje (*charter*) koje se odnosi na razvrstavanje plovila u određene podbrojeve unutar tarifnog broja 8903 Carinske tarife, obuhvaća samo iznajmljivanje plovila radi sporta i razonode, što se samo po se razumijeva i proizlazi iz pravila o razvrstavanju određenih proizvoda u tarifni broj 8903 i iz pravila koja se odnose na institut posebne uporabe.

MOŽE LI CHARTER -TVRTKA IZNAJMLJIVATI PLOVILA U VLASNIŠTVU DRUGE DOMAĆE FIZIČKE ILI PRAVNE OSOBE? / *Is charter-company allowed to charter crafts owned by another domicile physical person or corporation?*

Članak 3. Pravilnika, kojim se regulira postavljeno pitanje, ostao je nepromijenjen, a autorovo je mišljenje da je određene izmjene i dopune trebalo napraviti upravo u ovom članku zbog nejasnoća i mogućega pogrešnog tumačenja nekih odredaba. Naime, tim člankom propisano je da *charter*-tvrtka može iznajmljivati vlastita plovila ili plovila u vlasništvu druge domaće fizičke ili pravne osobe. Međutim, *charter*-tvrtka može iznajmljivati plovilo u vlasništvu druge domaće fizičke ili pravne osobe samo pod sljedećim uvjetima:

- da je to plovilo upisano u očevidnik brodica za gospodarske namjene ili u upisnik jahta kao jahta za gospodarske namjene,
- da dokaže da su za to plovilo podmirene sve porezne i carinske obveze.

Tada sve obveze, prava i odgovornosti propisane Pravilnikom ima ta *charter*-tvrtka, pri čemu se ne isključuju odgovornosti vlasnika plovila sukladno posebnim propisima.

Određene nejasnoće i moguće dileme u tumačenju sastoje se u tome što odredbu u ovom članku propisuju da samo *charter*-tvrtka koja iznajmljuje plovilo u vlasništvu druge domaće fizičke ili pravne osobe treba dokazati da su za to plovilo podmirene sve porezne i

carinske obveze, iz čega se može izvesti pogrešan zaključak da *charter*-tvrtka iz stavka 1. citiranog članka, kad iznajmljuje vlastita plovila, ne treba dokazati podmirenje svih poreznih i carinskih obveza.

Međutim, s carinsko-poreznog motrišta posebna uporaba, koja se primjenjuje u carinsko-tarifnom razvrstavanju plovila za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila (*charter*), može se odobriti samo vlasniku plovila. Tako je Naputkom Središnjeg ureda Carinske uprave br. 05/08 KLASA: 413-01/08-01/250, UR.BROJ: 513-02-1730/1-08-12 od 13. lipnja 2008. propisano je da zahtjev za oslobodjenje od plaćanja posebnog poreza na plovila kojima se obavlja registrirana djelatnost, podnosi porezni obveznik - domaća pravna ili fizička osoba koja će se plovilom koristiti za registriranu djelatnost, a to je uvoznik plovila za obavljanje vlastite registrirane djelatnosti, te proizvođač i/ili kupac koji je plovilo kupio u tuzemstvu također za obavljanje registrirane djelatnosti. Uz zahtjev potrebno je priložiti, među ostalim, i račun, kupoprodajni ugovor ili drugu odgovarajuću ispravu o stjecanju vlasništva nad plovilom za koje se traži oslobodjenje od plaćanja posebnoga poreza. Za svako pojedinačno plovilo podnosi se zaseban zahtjev i potom se donosi i pojedinačno odobrenje. Odobrenje za posebnu uporabu uz nultu stopu carine i oslobodjenje od plaćanja posebnoga poreza u postupku puštanja plovila u slobodan promet glasi na uvoznika - korisnika odobrenja/vlasnika plovila, a pri isporuci plovila u tuzemstvu oslobodjenje od plaćanja posebnoga poreza glasi na korisnika odobrenja - kupca/vlasnika plovila.

Dakle, za svako pojedinačno plovilo što služi za obavljanje registrirane djelatnosti, mora se podnijeti poseban zahtjev, na temelju kojega carinarnica izdaje odobrenje za posebnu uporabu uz primjenu nulte stope carine i/ili oslobodjenje od plaćanja posebnoga poreza. Zato će se svako iznajmljivanje plovila osobe kojoj nije odobrena posebna uporaba za to konkretno plovilo, smatrati suprotnim uvjetima i obvezama iz predmetnog odobrenja, dakle kršenjem pravila posebne uporabe plovila. Zbog toga nastaje i carinski dug, što ujedno podliježe i primjeni kaznenih odredaba Carinskoga zakona.

ZAKLJUČAK / *Conclusion*

Nagli razvoj nautičkog turizma pobuđuje veliko zanimanje jer plovidba morem sve više postaje povratak k prirodi i relaksacija od računala, mobitela, automobila i svega ostaloga što čovjeka svakodnevno „progoni“, pa se takav turizam uvrstio među najpropulzivnije vrste odmora. Rezultat toga je porast iznajmljivanja

rekreacijskih plovila u cijelom svijetu i europska industrija plovila pokazuje stalan rast. Prema istraživanjima sve više i više turista provodi svoje slobodno vrijeme na plovilima na moru.

Moderna zakonodavstva podvrgla su brodove i druga plovila posebne stvarnopravnom uređenju u prvom redu zbog gospodarskih i pravno-političkih razloga. Plovila zahtijevaju povišen stupanj pravne sigurnosti u pogledu njihova stvarnopravnog uređenja i gospodarski razlozi očituju se u znatnoj imovinskoj vrijednosti takvih plovila, ali i u mogućnosti da se njima koristi za gospodarsko-trgovačku djelatnost.

U suvremenom hrvatskom poduzetništvu iz godine u godinu bilježi se znatan porast kupnje skupih plovila, i ona iz dana u dan sve više postaju dio imovine gotovo svakoga malo većeg trgovačkog društva ili obrta. Na njima se, uz obavljanje gospodarskih aktivnosti za koje su plovila kupljena i registrirana, ugošćuju poslovni partneri i održavaju poslovni susreti, ali se, suprotno zakonskim odredbama, vrlo često rabe i u privatne (osobne) svrhe radi sporta i razonode ili na način

suprotan pravilima posebne uporabe za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila. Budući da se takva plovila gotovo bez iznimke uvoze uz carinske i porezne olakšice, stalno su izložena neprekidnome carinskom i poreznom nadzoru i motrenju glede njihove namjenske uporabe.

Kako su Pravilnikom obuhvaćena samo ona plovila za gospodarske namjene u Republici Hrvatskoj kojima konstrukcijska izvedba omogućuje višednevni smještaj i boravak posade i putnika, otvorilo se pitanje mogu li se iznajmljivati i ona građena tako da to na njima nije moguće. U Republici Hrvatskoj također, brojne su tvrtke koje se bave gospodarskom djelatnošću iznajmljivanja manjih plovila takve konstrukcijske izvedbe da na njima nije omogućen višednevni smještaj i boravak posade i putnika, pa se, redovito, iznajmljuju na samo nekoliko sati, a najdulje do 24 sata. Ili se iznajmljuju za vikend ili tzv. *one-way charter*. Za takva plovila, razvidno je, tvrtka – vlasnik nije dužna internetski prijavljivati popise posade i putnika sukladno Pravilniku, uz uvjet da je zadovoljila sve ostale propisane uvjete.

Prilog 1. / Appendix 1


**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE**

CHARTER TVRTKA: _____

POREZNI BROJ ILI OIB: _____

IME JAHTE ILI OZNAKA BRODICE: _____

VLASNIK JAHTE ILI BRODICE: _____

POPIS POSADE I PUTNIKA

Red. broj	Ime	Prezime	Mjesto, država i datum rođenja	Državljanstvo	Vrsta i broj isprave o identitetu	Uvjerenje/svjedodžba o osposobljenosti br.
ZAPOVJEDNIK						
1						
POSADA						
2						
PUTNICI						
Red. broj	Ime	Prezime	Mjesto, država i datum rođenja	Državljanstvo	Vrsta i broj isprave o identitetu	
1						
2						
3						
4						

NAPOMENA:

Luka ukrcaja: _____ Datum ukrcaja putnika: _____

Datum iskrcaja putnika: _____

Datum prijave: _____ Prijavu popunio: _____

Prijava uredno zaprimljena dana _____ u _____ sati.

Prilog 2. / Appendix 2

(Ime i prezime ili naziv podnosioca zahtjeva)

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I
INFRASTRUKTURE
Zagreb, Prisavlje 14
Fax: 01 6169 069

ZAHTJEV ZA DODJELU KORISNIČKOG PRAVA NA CENTRALNOJ BAZI PODATAKA ZA PRIJAVU LISTI POSADE I PUTNIKA NA PLOVILIMA ZA IZNAJMLJIVANJE

Molimo Vas da nam sukladno odredbama Pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička i pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (NN, br. 41/05. i 62/09.) dodijelite korisničko pravo rada na centralnoj bazi podataka, te odredite lozinku za korištenje aplikacijom za prijavu Listi posade i putnika.

Prebivalište ili sjedište podnosioca zahtjeva:

Matični broj:

Ime i prezime odgovorne osobe:

Ime i prezime osobe/a koja će unositi prijave:

E-mail adresa:

Telefon:

Popis jahti (navesti imena) i/ili brodice (navesti oznaku):

(Mjesto i datum podnošenja zahtjeva)

(Potpis/pečat podnosioca zahtjeva)

Zahtjevu se prilaže:

- *Preslik Dozvole za plovidbu ili rješenja o upisu u Očevidnik brodice (za brodice),*
- *Preslik Upisnog lista ili rješenja o upisu u Upisnik jahti (za jahte).*

Prilog 3. / Appendix 3

CHARTER-TVRTKA "SOLEI ADRIATICA"

Cjenik najma gumenjaka

Ime brodice	Vrsta brodice	Duljina brodice/m	Broj osoba	Tip i snaga motora	Brzina čv	Cijena EUR/dan	Kategorija dozvole	Godina proizvodnje
<u>MAESTRAL 599</u>	gumenjak	6	11	Honda 150 HP 4stroke	45	220	B	2007.
<u>SEA PIONEER 540 (SP 540)</u>	gumenjak	5,4	6	Honda 90 HP 4stroke	30	170	B	2006.
<u>SCUBA 500</u>	gumenjak	5	6	50 HP	30	150	B	2008.
<u>SCUBA 470</u>	gumenjak	4,7	6	Honda 40 HP 4stroke	28	130	B	2006.
<u>SCUBA 430</u>	gumenjak	4,3	4	Honda 30 HP 4stroke	25	120	A	2009.
<u>SEA PIONEER 430</u>	gumenjak	4,3	4	Honda 30 HP	25	120	A	2007.

Uvjeti najma

- U navedenom cjeniku nije uračunata usluga skipera, što se po potrebi dogovara posebno.
- Svaki potencijalni iznajmljivač treba posjedovati dozvolu vođenja brodice A, B ili C kategorije.
- U dostavi na otoke i kopno obračunavaju se 3 eura po prijedenoj milji plus 50 kn po osobi.
- Čekanje se naplaćuje 100 kn po satu.
- Dugoročni najmovi dogovaraju se posebno, a podrazumijevaju najam više od tri dana.
- Popust na navedene cijene u lipnju i rujnu je do 15% , a u srpnju i listopadu do 10% ovisno o duljini najma.
- Na naznačene cijene dopušta se 10 % provizije za *booking*.
- Ostatak cijene i kauciju naplaćuje *charterer*.

LITERATURA / References

1. Bolanča, D., Amižić, P. „Novi pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava“, Zbornik radova Pomorskog fakulteta u Splitu, br. 1/2007.
2. Cerovac, T., „Jedra puna poslovnog optimizma: nautički turizam“, Cro-turizam, br. 10/ 2004.
3. Dominis, Ž., „Postupak inspekcijskog nadzora proizvoda čiji se promet oporezuje posebnim porezima“, Računovodstvo i financije, br. 7/2002.
4. Dominis, Ž., „Novi Pomorski zakonik i nezakonito iskorištavanje brodova“, Računovodstvo i financije, br. 2/2005.
5. Dominis, Ž. „Informacije za poduzetnike koji uvoze plovila“, Računovodstvo, revizija i financije, br. 10/2006.
6. Dominis, Ž., „Plovila u sustavu gospodarskoga iskorištavanja“ (62-71), Naše more, br. 54 (1-2/2007.).
7. Dominis, Ž., „Kako spriječiti moguće zloporabe plovila uvezenih ili isporučenih za obavljanje registrirane gospodarske djelatnosti?“, Carinski vjesnik, br. 1/2009.
8. Dominis, Ž., „Važni aspekti Pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila s motrišta poreznog nadzora“, Carinski vjesnik, br. 3/2010.
9. Dominis, Ž., „Charter ugovor – temeljni dokument u poreznom nadzoru plovila s odobrenom posebnom uporabom“, Carinski vjesnik, br. 6/2010.

10. Dominis, Ž., „Tko može, i u kojim okolnostima, koristiti plovila koja plove u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske pod stranom zastavom“, Novi informator, br. 5887-5888/2010.
 11. Dominis, Ž., „Jahte i brodice u sustavu gospodarskog iskorištavanja – Primjena instituta posebne uporabe - puštanje plovila u slobodan promet“, Novi informator, br. 5887-5888/2010.
 12. Marinović, Ž., „Novosti u oporezivanju osobnih automobila, motocikala, plovila i zrakoplova“, Carinski vjesnik, br. 10/2009.
 13. Milošević Pujo, B., Petrinović, R., *Pomorsko pravo za jahte i brodice*, Pomorski fakultet, Split, 2009.
 14. Šeničnjak, S., „Postupak posebne uporabe Europske unije i Republike Hrvatske i osobitosti chartera u Republici Hrvatskoj“, Carinski vjesnik 6/2009.
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. - 2019., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2008.)
 - Pomorski zakonik (NN, br. 181/04., 76/07. i 146/08.)
 - Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, br. 158/03., 100/04., 141/06. i 38/09.)
 - Carinski zakon (NN, br. 78/99., 117/99., 73/00., 92/01., 47/03., 140/05., 138/06., 60/08., 45/09. i 56/10.)
 - Zakon o carinskoj tarifi (NN, br. 61/00., 117/00. i 119/00.)
 - Zakon o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove (NN, br. 139/97., 105/99., 55/00., 127/00., 107/01., 95/04., 94/09 i 21/10.)
 - Zakon o porezu na dodanu vrijednost (NN, br. 47/95., 106/96., 164/98., 105/99., 54/00., 73/00., 48/04., 82/04., 90/05., 76/07, 87/09. i 94/09.)
 - Opći porezni zakon (NN, br. 147/08)
 - Zakon o obveznim odnosima (NN, br. 35/05. i 41/08)
 - Uredba za provedbu Carinskog zakona (NN, br. 161/03., 69/06., 05/07., 70/08. i 76/09.)
 - Uredba o carinskoj tarifi za 2010. godinu (NN, br. 145/09. i 31/10.)
 - Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru (NN 36/04., 101/04., 39/06. i 63/08.)
 - Pravilnik o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (NN, br. 41/05. i 62/09.)
 - Pravilnik o brodicama i jahtama (NN, br. 27/05., 57/06., 3/08. i 18/09.)
 - Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luka (NN, 90/05., 10/08. i 155/08.).

Rukopis primljen: 26. 8. 2010.

