

MENADŽMENT JAHTI

Slide 1: Uvod

Šta učimo danas?

Jednostavno rečeno, jaht menadžment jeste pružanje podrške i savjeta vlasnicima i njihovim kapetanima, u cilju osiguravanja i održavanja , vođenja i administriranja plovila po najvećim mogućim standardima. Tada su vlasnici slobodni da uživaju na plovilu, sigurni u saznanju da je povedena briga o svakom, pa i najmanjem detalju.

Kompleksnost jahtinga u 21.vijeku: stvari koje treba razmotriti:

- Konstantna promjena
- Ne postoje dvije iste jahte
- Različitost potreba između 20 i 120 metara
- Današnje jahte su sofisticirane i kompleksne
- Sigurnost: kretanje vlasnika
- Operativnost traži znanje i vještinu uporedivu sa komercijalnim brodskim menadžmentom.

Odabir menadžment kompanije:

- Prilagodljivost svakom vlasniku
- Tehničko znanje
- Iskustvo
- Različiti paketi koji odgovaraju potrebama klijenata: aplikacije i razumijevanje formalnih kodova prakse, pravila i regulativa, tehnička ekspertiza, pouzdana administracija, komercijalna osvještenost i drugi subjektivni faktori u jahtingu.
- Globalna prisutnost
- Povezanost sa vodećim stručnjacima: država čiju zastavu nosite i agencije za klasifikaciju, osiguravajuće kuće, pomorske arhitekta i brodogradilišta. Pažljivo osnovani i trajni odnosi obezbjeđuju besprekorno upravljanje svakom jahtom.

Slide2: Šta je yacht menadžment?

Ciljevi yacht menadžmenta:

Smanjenje vremena i troškova, kao i efektivno upravljanje i kontrola budžeta,

Ultimativno, pružanje sigurnosti, uživanja i mira vlasniku.

Servisi koji su uključeni u Yacht menadžment?

Finansijske usluge:

- Bankarski poslovi
- Godišnji, kvartalni i mjesečni izvještaji
- Mali budžeti
- Izdavanje kreditnih kartica kapetanu i drugim članovima posade, po potrebi
- Plaćanje računa
- Isplaćivanje posade

Administrativne usluge:

- Dostavljanje/uvoz rezervnih djelova
- Snabdijevanje nautičkom opremom
- Snabdijevanje hranom
- Snabdijevanje gorivom
- Savjeti u pogledu vlasničke strukture kompanije
- Asistiranje u usklađivanju sa postojećim zahtjevima – klasifikacijska društva, sertifikati i dozvole za plovila
- Pomoć u procjeni i utvrđivanju opsega osiguranja, pomoć pri zahtjevima koji se odnose na posadu i plovilo
- Kontrola statusa jahte i godišnji pregled, uz pripremu izvještaja

Logistička podrška

- Država pod čijom zastavom jahta plovi
- Regstarsko društvo
- Osiguranje
- Supervizija
- Asistencija pri nabavci rezervnih djelova u cijelom svijetu
- Podrška pri snabdijevanju, obezbjeđivanju goriva, primanju pošte u cijelom svijetu
- Pregovaranje o popustima kroz baze podataka snabdjevača, LYG povoljne cijene
- Krizna podrška 24 sata dnevno u slučaju tehničkih problema, hitnih slučajeva posade i gostiju i saradnja sa potrebnim službama kako bi se ostvario najpoželjniji scenario.

Tehnička podrška

- Održavanje
- Popravke
- Sigurnost i bezbjednost
- Međunarodna pomorska organizacija (IMO) – smjernice
- Regulatorna tijela
- Hitne službe
- Pomoć pri održavanju i podrška pri obezbjeđivanju profesionalnih konsultacija za rješavanja problema, pronalaženje rezervnih djelova i kontrola troškova
- Osnivanje i nadgledanje planiranog programa održavanja, podrška pri zakazivanju termina

- Konsultacije pri popravci, utvrđivanju ciljeva i obima posla – paket koji se podnosi brodogradilištu, pregovaranje, praćenje napretka i kontrola isplate, koordiniranje registarskog društva i inspektora koji vrše preglede

Administracija vezana uz posadu:

- Rekrutacija
- Reference
- Provjera sertifikata
- Medicinska uvjerenja
- Vize
- Ugovori
- Plata
- Provjera prethodnih iskustava
- Test na droge
- Intervencije u slučaju incidenta

Podrška pri izgradnji:

- Planiranje novih radova
- Specifikacija nabavki
- Tender i evaluacija tenderske dokumentacije
- Ugovor o novoj gradnji
- Odobrenje planova
- Zastupljenost
- Odlučivanje i prihvatanje

Popravka i održavanje:

- Generalno upravljanje opravkama

- Planirani termini opravki i liste kvarova
- Tenderi za brodogradilišta i evaluacija tendera
- MCA i ISM pravilnik i njihov uticaj na održavanje
- Registracija i sertifikacija
- Održavanje boje i sistemi radova na boji

Slide 3: Važne činjenice

Troškovi posade

Posada za potrebe velikih brodova ili super luksuznih jahti broji od 8 za jahtu dugu 120 stopa, do 70 članova za jahtu veličine Eclipse. Posadu čini kapetan, upravitelj stroja, strojari, prvi oficir palube, oficir, vođa palube, kuvari, kuvar za posadu, mornari, stjuardese i stjuarti. Luksuzne jahte održava posada tokom cijele godine, ali je tokom perioda kada vlasnik nije na brodu i kada nema planiranog iznajmljivanja, broj posade sveden na minimum. Većina članova posade živi na brodu, prima mjesečnu platu i većinu troškova snosi vlasnik. Posada koja živi na brodu ne plaća stanarinu, hranu, struju ili račune za vodu. Sve luksuzne jahte posjeduju prostore za posadu smještene ispod palube, koje sadrže kabine za posadu i perionicu. Većina kabina za posadu posjeduje više kreveta, međutim kapetan i upravitelj stroja imaju zasebne kabine, ukoliko veličina jahte to dozvoljava. Nema tačno određenje radne satnice na sedmičnom nivou. Satnica zavisi od toga koliko je često vlasnik na jahti, koliko često je jahta iznajmljena i da li su gosti na jahti ili ne.

Operativni troškovi

10% od početne prodajne cijene, odnosno 10% od procjenjene vrijednosti

Sertifikati za jahte i posadu (posljednje vijesti iz „Crew Report“-a)

Amandmani iz 2010. na međunarodne standarde za pomorce.

Nakon višegodišnjih diskusija i priprema, Međunarodna Pomorska Organizacija (IMO) donijela je set amandmana na dokument „Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention“ (STCW), poznatih kao „Amandmani iz Manile“, tokom konferencije održane u tom filipinskom gradu ovog juna. Promjene ovog dokumenta,

koji je napisan 1978., a prvi put izmjenjen 1995., su zaista širokog obima i tiču se svih pomorskih poslova u pomorstvu, ne samo jahtinga.

Duža, jača osnova?

Neki od amandmana odnose se na uslove u pogledu obuke profesionalne posade u prvim stadijumima njihove karijere, uključujući povećanje bezbjednosnih pitanja na tri nivoa: sigurnosna obuka koja traje svega nekoliko sati i predavanje o pomorstvu i ekološkoj osvještenosti (obje će najvjerojatnije biti uključene u osnovni trening sigurnosti - BST), kao i upoznavanje sa bezbjednošću na jahtama. Prvobitnih 2 do 5 dana BST kursa biće najvjerojatnije povećano na 6 dana, što bi mogla postati briga onih koji obezbjeđuju obuku ali i budućim studentima. Budući da će obuka trajati duže od jedne radne sedmice povećaće se troškovi smještaja, ali i ukupni troškovi sticanja STCW BST kvalifikacija.

Promjene na palubi?

Druge sfere obuhvaćene pomenuitim amandmanima uključuju obuku za elektro-tehničare i zahtjeve za sertifikaciju (za veće brodove biše nego za velike jahte, iako je na raspolaganju i jahtama), što se smatra dovoljno važnim kako bi bilo integrisano u zakonodavstvo kojim se uređuju standardi treninga u pomorstvu, budući da se plovila sve više oslanjaju na elektroniku. Produženje važenja za obuku Electronic Chart Display Information system (ECDIS) će biti neophodno za neke, a u budućnosti će biti i novih obuka iz ove oblasti. Trenutno, kažu iz Coastguard Agency, oni sa licencom stečenom 1997. i kasnije, neće trebati pomenutu obuku. Razmatra se održavanje kurseva za pomorce (mada nije obavezno da svaki brod ima nekoga ko je pohađao kurs).

Osvježanje produženja važenja i učenje na daljinu

Produženje važenja određenih kratkih STCW kurseva – „Vrući“ i „mokri“, kursevi protiv požara i kursevi lične zaštite, koje mora pohađati posada svih komercijalnih jahti u okviru postojećeg petodnevnog BST kursa, biće obnavljana na svakih 5 godina. Iako IMO ovo ne zahtjeva, MCA će zahtjevati određeno osoblje koje mora obnavljati sertifikat prve pomoći (npr. stručno medicinsko lice). Najavljena je mogućnost spajanja Y1 i Y2 ispita, mada to tek treba da bude odlučeno. IMO je takođe obznanila da je metodologija obuke uznapredovala pa će biti moguće uspostaviti učenje na daljinu i putem interneta. Još uvijek nije odlučeno koji model obuke će se primjenjivati.

Potiskivanje falsifikata

Na nedavno održanom Yacht Info seminaru u Fort Lauderdale-u, TCR je upitao predstavnika USCG oficira Brandona Warda i kapetana iz MCA Roger Tower-a, kako oni vide redovnu pojavu falsifikovanja sertifikata. Oficir Ward je primjetio da je to

problem, u nekim zemljama više nego u drugim, naročito na Filipinima (gdje ima najviše pomoraca u odnosu na druge zemlje) i u Panami (zbog velikog broja plovila registriranih tamo), ali taj problem ne postoji samo u jahtingu, već u cijeloj pomorskoj industriji. Takođe je naglasio, da u nekim slučajevima do falsifikacije sertifikata dolazi zato što je to brži put, a ne zbog toga što pomorac ne bi bio u stanju da ga položi. Kapetan Tower je istakao, kako nedavna Cardiff istraživanja pokazuju da 10% pomoraca ima ili poznaje nekoga ko ima falsifikovanu dokumentaciju (od medicinskih dokumenata pa nadalje). Primjetio je da je došlo do smanjenja efikasnosti u identifikaciji krivotvorenja, sa sertifikatima poslatim MCA-u, ali to je najvjerojatnije zbog napredovanja samih falsifikatora.

Rezolucija 5 Amandmana iz Manile odnosi se na brigu o pokušajima upotrebe falsifikovanih i lažnih sertifikata o kompetenciji. Preporučeno je da administracije „preduzmu odgovarajuće korake: uspostave elektronske baze podataka, da asistiraju u potvrđivanju autentičnosti i validnosti sertifikata o stručnosti i potvrda koje izdaju, i da adekvatno i pravovremeno reaguju na zahtjeve drugih administracija u smislu potvrđivanja autentičnosti i validnosti sertifikata o stručnosti i potvrda.“

Kada će se dogoditi promjene?

Prema IMO vijestima, pomenuti amandmani stupiće na snagu 1.januara 2012. Tranzitni period trajaće od 2012. do 2017., i tokom ovog perioda obnove licenci biće potrebno preusmjeriti na nove sisteme, u skladu sa Amandmanima iz Manile. Tranzicija bi trebalo da bude okončana 1.januara 2017.

Projekcije prihoda od čartera

Iz perspektive vlasnika jahte, chartering je prilika da investiciju u odmor pretvori u mogućnost da povрати investirano: uistinu najbolja odluka koju možete donijeti po kupovini jahte. Stavljajući svoj brod na iznajmljivanje možete značajno smanjiti troškove vlasništva, ali i povećati njenu prodajnu vrijednost uspostavljanjem njene reputacije na globalnom tržištu iznajmljivanja.

Slide 4: Imajte na umu

Promjenljivi pravni zahtjevi

Već sada je dobro poznata činjenica , naročito kada su u pitanju velika plovila, da se jahting više ne može smatrati ekskluzivnim interesom jedne jedine države. Sigurno je da razmatranje nacionalnih karakteristika može biti stvar za ponos, govoreći u okvirima proizvodnje, i u smislu brojki ostvarenih od strane poznatih brendova u jahting industriji.

Ali fenomen super jahti, iz razloga koji će biti navedeni niže, mora biti posmatran u planetarnim okvirima, takođe i kada je u pitanju regulativa.

Ovo je već opšte poznato, ali i nedavno potvrđeno od strane Carla Agliardia iz Fraser Yacht. Svijet superjahti danas je neosporno određen internacionalnošću, i iz poslovnog ugla lako kretanje tih plovila najbolje je sredstvo njihove prodaje. Kakao god, do ovoga treba doći bez problema i prepreka. Ove tvrdnje takođe potvrđuju potrebu za međunarodnim regulativama.

Izbor države pod čijom zastavom jahta plovi

Kada kupite jahtu, jedan od prvih sljedećih poteza vašeg tima zaduženog za kupovinu jeste registracija plovila sa odgovarajućim pomorskim vlastima. Odabir države čiju zastavu ćete nositi je ključan budući da on definiše primarna pravila po kojima će brod raditi.

Pravna jurisdikcija je određena Flag State-om, zatim Port State-om (državom u kojoj je luka ka kojoj ste se zaputili) i konačno, državljanstvom vaše posade, gostiju, te državljanstvom onih koji eventualno iznajmljuju jahtu.

Odabir države pod čijom zastavom plovite je bitan, jer može imati važne pravne i finansijske uticaje na samog vlasnika. Na primjer, neke zemlje ne posjeduju privredne registre tako da ne biste bili u mogućnosti iznajmljivati jahtu u područjima koje traži takvu vrstu dokumentacije za vaše plovilo.

Neke od najpopularnijih Flag States su:

- Velika Britanija

Britanska zastava je najpogodnija kada su u pitanju nova pravila i propisi jahting industrije. Još od stvaranja prvog „Code of Practice“ pravilnika za velike komercijalne jahte, ovo je bila država koju su drugi pratili. Zbog njenog „roditeljskog“ statusa u odnosu na druge Britanske registre, poput, Isle of Man, Bermuda, Kajmanskih ostrva i Britanskih Djevičanskih Ostrva, većina brodova poštuje neku vrstu britanske regulative.

- Maršalska Ostrva

Sa pouzdanim praćenjem podataka i velikom trgovačkom flotom registar Maršalskih ostrva ušao je na jahting tržište i u zadnjih nekoliko godina stvorio značajan udio na tržištu. Ovaj registar odlikuje praktičan pristup primjeni tržišnog kodeksa i za mnoge Amerikance njihova je zastava pravi izbor. Primjer njihovog prilagođenog pristupa je tumačenje po kojem plovilo nije komercijalno ukoliko ne stvara profit. Samim tim, za

plovila koja se iznajmljuju povremeno i ne žele onavljati tržišne sertifikate, ovaj registar nudi isplativo rješenje preuzimanja Karibijskih chartera

- SAD

Zastava Sjedinjenih Država, jedna je od najrestriktivnijih kada je u pitanju registar jahti, i uprkos velikom broju povlašćenih vlasnika, zbog njene restriktivne prirode zastava SAD-a nije najpopularnija u jahting industriji. Neki primjeri ograničenja SAD registra: Morate biti državljanin SAD-a, ograničenja u pogledu državljanstva kapetana i posade, plovilo mora biti izgrađeno u SAD-u u kojoj mora biti plaćen i federalni porez, trgovinska pravila su veoma ograničena za chartering u vodama SAD-a (za plovila sa više od 6 putnika).

- Kajmanska Ostrva

Zastava Kajmanskih Ostrva se viori na više jahti nego bilo koja druga zastava. Sa velikim registrom i podrškom vlade, ovu zastavu karakteriše proaktivan i sveobuhvatan pristup u asistenciji vlasnicima jahti pri usklađivanju sa kajmanskim i međunarodnim regulativama. Ovaj registar nosi oznaku prve kategorije britanskog registra i cijenjen je širom svijeta. Brodski registar Kajmanskih Ostrva održava i obezbjeđuje veliki broj inspektora na obje strane Atlantika.

- Bahami

Registar Bahama je zauzeo zanimljiv pristup ka jahtingu u proteklim godinama i trenutno potražuje od svih jahti svoje flote da sa sobom nose sertifikate potrebne za komercijalnu aktivnost, a da pri tom ne dozvoljava istu. Ukoliko želite da pribavite prvoklasne sertifikate za svoju jahtu, onda će vam bahamska zastava odgovarati.

- Sveti Vinsent

Registar države Sveti Vinsent bio je izuzetno popularan u jahting industriji, ali sa razvojem komercijalnih pravila uočena je spora reakcija, a kao rezultat toga ovaj registar izgubio je svoje tržište. Vlasti Svetog Vinsenta sada imaju komercijalni kodeks ponašanja i kompletnu mrežu za inspekciju i pregled za usaglašavanje, u mnogim glavnim jahting centrima.

MCA i ISM/SPS propisi

Pomorske i agencije obalne straže

International Safety Management Code – ISM code (Pravilnik upravljanja međunarodnom bezbjednošću)

Usaglašavanje sa ovim pravilnikom obavezno je za sve putnike brodova, učesnika u međunarodnom saobraćaju, uključujući i putnike brzih plovila, naftne tankere, hemijske tankere, brodove koji prevoze gas i rasiti teret, cargo brza plovila, druge cargo brodove i druge mobile offshore drilling unites bruto tonaže 500 i više tona. Pomenuti pravilnik se odnosi na kompanije koje upravljaju pomenutim tipovima brodova. Takođe se može odnositi na bilo koje plovilo i plutajuću jedinicu, na dobrovoljnoj osnovi.

International Safety and Risk Management – ISRM, je u mogućnosti da vaš sistem upravljanja usaglasi sa zahtjevima ISM Code-a, osiguravajući da proces za odobrenje vašeg sistema upravljanja prođe što je jednostavnije moguće. ISRM pomorski konsultanti su u potpunosti kvalifikovani ISM-ovi revizori, sa iskustvom vođenja plovila po prvailu ISM Code-a i pripremanja istih za reviziju od strane važećeg klasifikacijskog društva.

Razvoj sistema upravljanja koji odgovara zahtjevima ISM Code-a

Revizija plovila zarad usklađivanja sa ISM Code-om u pripremi za reviziju od strane klasifikacijskog društva

Obuka personala po zahtjevima ISM Code-a

The International Ship and Port Security – ISPS Code (Međunarodna sigurnost brodova i luka)

Kako bi se spriječile potencijalne opasnosti po međunarodni brodski prevoz i luke, na IMO konferenciji o pomorskoj sigurnosti održanoj u decembru 2002., usvojena su nova pravila kako bi se poboljšala pomorska sigurnost kroz izmjene i dopune SOLAS poglavlje XI. Ovo poglavlje podjeljeno je na dva nova, gdje poglavlje XI-1 („Specijalne mjere za unaprjeđenje pomorske sigurnosti“), biva prošireno dodatnim zahtjevima u vezi identifikacijskih brojeva brodova i prenosa Continuos Synopsis Record-a.

Poglavlje XI-2 („Specijalne mjere za unaprjeđenje pomorske sigurnosti“), odnosi se na mandatne zahtjeve – kao što su obezbjeđivanje broskog alarmnog sistema, i odnosi se na ISPS Code.

ISRM posjeduje iskustvo i znanje kako bi stvorio sigurnosne planove za vaš brod ili luku, i asistirao vašoj kompaniji u primjeni ISPS Code-a. Njihovi konsultanti mogu obavljati procjenu bezbjednosti i razviti sigurnosni plan za luku ili brod, koji se podnosi relevantnoj državi pod čijom zastavom plovi vaš brod.

Procjena bezbjednosti i inspekcija plovila i luka

Pripremi sigurnosnih planova u skladu sa ISPS Code-om

Vođenje revizije objekta u cilju obezbjeđivanja njegove usklađenosti sa ISPS Code-om.

Slide 7: Upravljanje jahtama – Yacht Management

Šta klijenti žele od yacht menadžmenta?

U okviru svijeta posjedovanja jahti, postoji velika raznolikost tema koje zahtjevaju pažnju stručnjaka. Ovi zahtjevi se kreću od praktičnih aspekata kao što je dizajn, izgradnja, inspekcija i održavanje, pa sve do manje opipljivih ali jednako važnih pitanja, kao što su struktura vlasništva, upravljanje, registracija, finansije, PDV i pitanja poreza. Svi ovi zahtjevi trebalo bi da budu razmotreni i efikasno kombinovani kako bi se dobio kvalitetan rezultat.

Mnogi vlasnici jahti ne žele da budu opterećeni sa ogromnim zadatkom koordinacije raličitih aspekata koji su potrebni za stvaranje uspješnog jahting iskustva. Oni jednostavno žele da iznesu svoje zahtjeve i da pred njih bude donešen gotov proizvod koji će zadovoljiti njihove potrebe.

Vlasnici žele slobodno uživati u svojim jahtama uz minimum neprijatnosti.

Slide 9: Zašto je besprekoran Yacht menadžment presudan?

Nevjerovatno skupe mašine

Matična luka

Sigurnost

Bezbjednost

Cijena veza

Održavanje i servis

Kapetan i posada

- Struktura i veličina posade
- Uloga kapetana
- Svojstva posade i kvalifikacijski zahtjevi uključujući STCW
- Regrutacija, obuka i zadržavanje
- Napredovanje u karijeri
- Ugovori o radu, uslovi, brodski ugovori
- MCA i kvalifikacijski zahtjevi

Unutrašnje i pravljanje i snabdijevanje

- Hotelsko upravljanje
- Unutrašnje održavanje
- Obuka stjuardesa
- Usluga za goste
- Odnosi sa vlasnikom i gostima
- Snabdijevanje, hrana i piće
- Kontrola zaliha
- Kontrola inventara
- Operativnost i procedure
- Zdravlje i sigurnost

Slide11: Trendovi

„Asset Light“ organizacije

„All in one“ usluga

Visoka očekivanja

Slide 12: Zaključak

Studija slučaja: Camper&Nicholsons

Kupovina i prodaja

Nova izgradnja

Charter

Upravljanje

Posada

Superyacht Index 2011, CNI

Tehnologija

Tenderi i igračke

Brzina (Narastajuće regate super jahti)

Upravljanje u budućnosti.