

Na temelju članka 6. stavka 7. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13), te članka 31. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske („Narodne novine“ br. 150/11) Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj __. srpnja 2014. godine donijela:

ODLUKU

O DONOŠENJU STRATEGIJE POMORSKOG RAZVITKA I INTEGRALNE POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2014. DO 2020. GODINE

I.

Donosi se Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (u daljnjem tekstu Strategija), koja je sastavni dio ove Odluke.

II.

U cilju učinkovite i pravovremene provedbe Strategije iz točke I. ove Odluke Vlada Republike Hrvatske donijeti će Akcijski plan razvoja pomorstva do 30. travnja 2015.g., kojim će se za svaku pojedinu stratešku mjeru utvrditi odgovarajuće provedbene aktivnosti, njihovi nositelji i sudionici u provedbi kao i način provedbe, te izvori financiranja.

Akcijskim planom iz stavak I. ove točke utvrditi će se obveze tijela državne i javne vlasti koja u skladu s ovlastima utvrđenim zakonskim propisima imaju nadležnosti u području pomorstva ili mogu utjecati na razvitak pomorstva, te podrobnije definirati dinamika provedbe mjera i utvrditi način upravljanja rizicima u postupku postizanja posebnih i strateških ciljeva Strategije.

III.

Zadužuje se Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture za provedbu Strategije. Zaduguje se Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture da svake dvije godine izvješćuje Vladu Republike Hrvatske o provedbi Strategije.

IV.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja a objaviti će se u „Narodnim novinama“.

KLASA:
URBROJ:
Zagreb,

PREDSJEDNIK

Zoran Milanović

OBRAZLOŽENJE

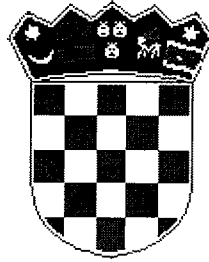
Strategija se donosi sukladno članku 6. stavka 7. Pomorskog zakonika kojim je dano ovlaštenje Vladi Republike Hrvatske za donošenjem Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske.

Želeći definirati jasne pravce razvoja pomorstva kao jedne od najznačajnijih gospodarskih grana RH, u cilju povećanja bruto domaćeg proizvoda, definiranja razvoja na načelima održivosti, promicanja kulture, sigurnosti i zaštite morskog okoliša, Vlada Republike donosi Strategiju pomorskog razvoja i integralne pomorske politike Republike Hrvatske. Strategija uzima u obzir opća načela sadržana u strateškim smjernicama Vlade Republike Hrvatske, pojedinim sektorskim strategijama, te strateškim smjernicama Europske unije u području pomorstva.

Po donošenju Strategije, a radi njene implementacije ovlašćuje se Vlada Republike Hrvatske za donošenjem Akcijskog plana do 30.4. 2015.g. kojim će se za svaku pojedinu stratešku mjeru utvrditi odgovarajuće provedbene aktivnosti, njihovi nositelji i sudionici u provedbi kao i način provedbe, te izvori financiranja.

Odlukom kojom se Strategija donosi zadužuje se Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture za provedbu Strategije, te se ovlašćuje ministar pomorstva, prometa i infrastrukture da izvješćuje Vladu Republike Hrvatske o provedbi Strategije i Akcijskog plana svake dvije godine.

NOVI TEKST
22. 7. 2014.
10:06



**STRATEGIJA POMORSKOG
RAZVITKA I INTEGRALNE
POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE
HRVATSKE ZA RAZDOBLJE
OD 2014. DO 2020. GODINE**

Zagreb, srpanj 2014. godine

SADRŽAJ

UVOD.....	11
1. VIZIJA MISIJA I STRATEŠKI CILJEVI	2
2. ODRŽIVI RAST I KONKURENTNOST POMORSKOG GOSPODARSTVA.....	33
2.1 Brodarstvo i usluge u pomorskom prijevozu.....	33
2.2 Obalni linijski pomorski promet	77
2.3 Pomorci.....	99
2.4 Lučki sustav	111
2.5. Nautika.....	151
3. SIGURAN I EKOLOŠKI ODRŽIV POMORSKI PROMET, POMORSKA INFRASTRUKTURA I POMORSKI PROSTOR REPUBLIKE HRVATSKE	171
3.1 Sigurnost plovidbe, sigurnost ljudskih života i imovine, te sigurnosna zaštita pomorskih brodova i luka.....	17
3.2 Zaštita morskog okoliša.....	22
4. JAČANJE ADMINISTRATIVNE SPOSOBNOSTI	262
5. JAČANJE POMORSKIH ZNANJA I KULTURE	292
6. PROVEDBA I FINANCIRANJE.....	31
7. PRILOZI.....	323
7.1 SWOT analiza	
7.2 Izvori podataka	
7.3 Referentne strateške smjernice i sektorske strategije	

UVOD

Republika Hrvatska pristupila je Europskoj uniji 01. srpnja 2013. godine. Pristupanje Europskoj uniji za Republiku Hrvatsku predstavlja potencijalnu prekretnicu u gospodarskom, socijalnom i opće društvenom razvoju zemlje.

Ukupna duljina hrvatske obale iznosi 6.278 km uključujući i obalu koja se proteže oko 1244 otoka, otočića, grebena i hridi. Od ukupnog broja otoka 49 otoka je naseljeno.

Od ukupne površine Republike Hrvatske koja iznosi 87.661 km², unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od 31.479 km² (unutrašnje morske vode 12.498 km² i teritorijalno more 18.981 km²).

Danas se u hrvatskim lukama godišnje pretovari oko 19 milijuna tona tereta, te se preveze više od 12 milijuna putnika (2012. godine). Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora, što prepoznajemo kao razvojni potencijal koji omogućava uključivanje u trgovinske tokove kako na unutar-europskom tako i na svjetskom tržištu, kao i transformaciju lučkih sustava u suvremene logističke i distribucijske gospodarske centre.

Za uravnotežen razvoj zemlje posebno je važno osigurati održiv razvoj otoka, te spriječiti daljnje iseljavanje otočnog stanovništva. U tom kontekstu, za razvoj otoka značajan je obalni linijski pomorski promet koji se odvija na ukupno 56 javnih linija od državnog značaja, na kojima je u 2012. godini prevezeno 11,1 milijuna putnika i 2,76 milijuna vozila.

Hrvatsku flotu čine 1245 broda 1.274.833,36 GT¹ od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi (2012. godine).

U hrvatskim upisnicima i očevidnicima upisano je 72 plutajuća objekta, 4 nepomična odobalna objekta, više od 1.900 jahti te 118.000 brodice (2012. godine). U Republiku Hrvatsku prosječno godišnje uplovi oko 60.000 stranih rekreacijskih plovila (2012. godine).

Hrvatska ima oko 22.000 pomoraca, od čega je oko 7.500 pomoraca koji plove u nacionalnoj plovidbi, odnosno oko 14.500 pomoraca koji plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatskih i stranih zastava (2012. godine). Pomorci se obrazuju u sustavu koji uključuje 8 srednjih pomorskih škola, 4 pomorska visoka učilišta i 22 specijalizirana pomorska učilišta (2012. godine).

Ovi podaci nesumnjivo govore o značaju pomorstva za ukupni razvoj zemlje.

Želeći definirati jasne pravce razvoja pomorstva kao jedne od najznačajnijih gospodarskih grana Republike Hrvatske, u cilju povećanja bruto domaćeg proizvoda, definiranja razvoja na načelima održivosti, promicanja kulture, sigurnosti i zaštite morskog okoliša, Vlada Republike donosi Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje 2014. do 2020. godine. Strategija se nastavlja na opća načela sadržana u strateškim smjernicama Vlade Republike Hrvatske, sektorskim strategijama, te strateškim smjernicama Europske unije u području pomorstva².

¹ Tonaža broda (Tonnage) označava ukupan prostor broda izračunat nakon mjerenja, tj. Baždarenja, a prema odredbama IMO Konvencije o baždarenju brodova (1969.) kao bruto i neto tonaža (Gross Tonnage -GT, Nett Tonnage -NT).

² Stateške smjernice i sektorske strategije u Prilogu.

1. VIZIJA, MISIJA I STRATEŠKI CILJEVI

Vizija

Hrvatska- razvijena i prepoznatljiva pomorska država

Misija

Osnažiti ulogu pomorstva u razvoju i konkurentnosti Republike Hrvatske kroz politike i inicijative održivog rasta gospodarske aktivnosti na moru i u priobalju, jačanja utjecaja hrvatskog pomorskog sektora na europskom i svjetskom tržištu, vrednovanja iznimnog geografskog položaja Jadranskog mora i njegovih ekoloških značajki, kao i razvoja visokih tehnologija i usluga u pomorstvu na temeljima tradicionalnih znanja i usvojenih sposobnosti, vodeći osobitu brigu o visokoj dostupnosti učinkovitih i modernih javnih usluga u pomorstvu, zaštiti morskog okoliša i sigurnosti plovidbe.

Opći cilj

Razvijeno i konkurentno pomorstvo Republike Hrvatske

Strateški ciljevi

1. Održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva u području:
 - brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu,
 - lučke infrastrukture i lučkih usluga,
 - obrazovanja, te životnih i radnih uvjeta pomoraca.
2. Siguran i ekološki održiv pomorski promet, pomorska infrastruktura i pomorski prostor Republike Hrvatske.

2. ODRŽIVI RAST I KONKURENTNOST POMORSKOG GOSPODARSTVA

Održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva kao strateški cilj postići će se uspješnim postizanjem posebnih ciljeva u segmentima osnovnih sastavnica pomorskog gospodarstva kojeg čine brodarstvo i druge usluge u pomorskom prijevozu, lučka infrastruktura i lučke usluge, te ljudski resursi - pomorci kao temeljni nositelji znanja i vještina iz područja pomorstva pri čemu valja naglasiti kako je u pogledu značaja u postizanju posebnih ciljeva nužno prioritetno pristupiti razvoju brodarstva i pridruženih usluga u pomorskom prijevozu kako u segmentu konkurentnosti hrvatskih brodara na međunarodnim tržištima pomorskog prijevoza, tako i u segmentu domaćeg i međunarodnog linijskog prometa čime se povećava udio pomorskog prometa kao energetske učinkovitijeg i ekološki održivog vida prometa u odnosu na druge vidove prometa.

Na međunarodnom tržištu radne snage u pomorstvu, hrvatski pomorci traženi su i visoko cijenjeni. U funkciji održivog rasta i konkurentnosti pomorstva ciljevi usmjereni ka povećanju dostupnosti i stručnosti hrvatskih pomoraca u izravnoj su vezi s ciljevima razvoja i konkurentnosti brodarstva.

Hrvatski lučki sustav danas u bitnome zadovoljava potrebe međunarodnog pomorskog prometa, te se težište razvoja lučkog sustava treba usmjeriti ka zadovoljenju potreba domaćeg pomorskog prijevoza, te rekreacijskog segmenta pomorskog prometa u funkciji nautičkog turizma.

Skupina posebnih ciljeva unaprjeđenja obalnog linijskog pomorskog prijevoza kao osobitost u razvoju pomorskog brodarstva osobito je značajna za održivost gospodarskog rasta i kvalitete življenja na otocima i u priobalju, te se trebaju ostvarivati u skladu s općim ciljevima razvoja brodarstva kao dodana vrijednost tim ciljevima.

Rekreacijski segment pomorskog prometa (nautika) dobro je razvijen, te bilježi kontinuirani ubrzani rast. Pozicioniranje Republike Hrvatske kao najznačajnijeg nautičkog odredišta u Europi i na Mediteranu u bitnome može utjecati na rast pomorskog gospodarstva posebice u području razvoja lučkog sustava namijenjenog tom segmentu prometa.

Posebni ciljevi u poglavlju 4. Jačanje administrativne sposobnosti i poglavlju 5. Jačanja pomorskih znanja i kulture temeljni su ciljevi koji u bitnome čine uvjet za učinkovito postizanje ciljeva rasta i konkurentnosti pomorskog gospodarstva.

2.1 Brodarstvo i usluge u pomorskom prijevozu

Glavnu značajku suvremenog svijeta čini globalizacija čiji je temelj jeftin i masovni prijevoz sirovina i roba diljem svijeta. Oko 80% svjetske trgovine po volumenu i 70% po vrijednosti odvija se morem. Ovaj udio u svjetskoj trgovini čak je i veći kod najrazvijenijih zemalja. Međutim, brodarstvo je i najkonkurentnija privredna grana jer za međunarodne prijevoze mogu konkurirati svi brodari svijeta bez ograničenja, pa i oni koji vode poslovanje iz najpogodnijih sjedišta i plove pod tkz. "zastavama pogodnosti"³.

³ Pod pojmom zastave pogodnosti podrazumijeva se da se brodaru pruža mogućnost registracije broda u državama u kojima im se nudi jeftinija registracija i niži porezi odnosno gdje uopće nema poreza. Te države, uz to, omogućuju brodarima da zapošljavaju jeftinu radnu snagu, smanje troškove nižim standardima života i rada članova posada.

Europska Unija je stoga prepoznala strateški značaj brodarstva i njegovu izloženost konkurenciji te je odlučila dodijeliti mu poseban status. Ista je donijela niz mjera za privlačenje brodarstva pod zastave država članica, stvarajući pretpostavku povoljnijih uvjeta poslovanja kakve imaju brodari pod najkonkurentnijim zastavama. Stvaranje stimulativnog poslovnog okruženja koje bi omogućilo konkurentno poslovanje i privlačenje ulagačkog kapitala uključuje i porezne povlastice. Tako po smjericama Europske unije brodari imaju mogućnost plaćati paušalni „porez po tonaži“, a pomorci mogu biti potpuno oslobođeni poreza na dohodak i socijalna davanja.

Nakon velikog poleta u brodarstvu od 2004. do 2008. godine stvorenog snažnim porastom svjetske trgovine zbog, s jedne strane ulaska Kine u Svjetsku trgovinsku organizaciju 2001.g. (ponuda jeftine robe i potražnja za sirovinama), a s druge strane, potrošačko-kreditnim bumom u SAD-u (stvaranje velike kupovne moći i potražnje), došlo je do krize na brogarskom tržištu, jedne od najdubljih i dugotrajnijih u povijesti. Naime, tijekom uzleta svjetskog gospodarstva naručen je veliki broj novogradnji u brodogradilištima koja su nastajala i širila se posebice u Aziji, a sve zahvaljujući jeftinom novcu, te prekomjernim i lako dostupnim kreditima, što je dovelo do napuhivanja „mjehura“ cijena imovine, pa tako i prekomjernog broja naručenih brodova. Osim ulaganja u brodove od strane tradicionalnih brodara, investicijsku groznicu poticali su opći (spekulativni) ulagači koji se nisu namjeravali baviti prijevozom morem, već zaraditi na preprodaji brodova po većim cijenama. Ovi događaji doveli su do prekapacitiranja svjetske trgovačke flote za skoro 30 %.

Međunarodno se brodarstvo od 2008. godine nalazi u jednoj od najtežih i najdugotrajnijih svjetskih brogarskih kriza, pa je stoga razumljivo zašto isto posluje s gubicima. Mnoga brogarska društva, pa i ona renomirana našla su se u ozbiljnim financijskim teškoćama. Zbog velikog pada vrijednosti brodova mnogi brodari nisu u stanju ispunjavati uvjete financijskih zajmova što direktno utječe na vrijednost imovine i duga. S druge strane niske vozarine direktno utječu na likvidnost poslovanja brodara. U protekle tri godine brogarska društva uvela su dodatne mjere štednje, no te mjere ih nisu mogle spriječiti da pristupe i prodaji dijela svoje flote. Ako je prošlo desetljeće u brodarstvu bilo „desetljeće prihoda“, za ovo desetljeće može se slobodno reći da će biti desetljeće rezanja troškova.

Neke zemlje Europske unije pružaju pomoć svojim brodarima na način da država sanira banke, a one restrukturiraju dugove nacionalnih brodara, s time da strane klijente, pa čak i one koji još redovno otplaćuju zajmove, upućuju da vrate kredite refinanciranjem kod drugih banaka kako bi sanirana banka smanjila izloženost riziku brogarskog poslovanja i ostala poslovati samo s domaćim brodarima.

Na svjetskoj brogarskoj sceni na djelu je veliko “preslagivanje” i slobodno možemo reći da se nalazimo na velikoj prekretnici svjetskog brodarstva usporedivoj sa situacijom u drugoj polovini 19. stoljeća kada su brodovi na parni pogon istisnuli iz svjetske trgovine jedrenjake.

Danas se na tržištu, zahvaljujući donošenju novih propisa u području zaštite okoliša, pojavljuju novi tipovi brodova koji značajno smanjuju potrošnju goriva, te imaju manje štetan utjecaj na okoliš, tkz. „eko brodovi“. Uz to, ti su brodovi zbog opće krize brodogradnje relativno jeftini, te daleko rentabilniji jer štede skupo gorivo, koje je najveća troškovna stavka današnjeg brogarskog poslovanja. Iako postoji veliki višak brodova, naručuju se novi brodovi prestižne tehnologije, koji bi trebali stvoriti svoj tržišni prostor izbacivanjem klasičnih brodova iz tržne utakmice, jer isti u novoj konkurenciji postaju nerentabilni.

Sredstva za financiranje nabavke eko-brodova prikupljaju se uglavnom na svjetskim burzama ili izvoznim kreditima azijskih razvojnih banaka i drugih financijskih institucija, te nešto manje od tradicionalnih pomorskih banaka koje se vrlo oprezno vraćaju na tržište nakon gubitaka koje su pretrpjele.

Prepoznavši navedeno stanje i trendove na svjetskom tržištu, ova Strategija definira ciljeve i osmišljava mjere za opstanak i modernizaciju hrvatske flote kako bi ona bila konkurentna na svjetskom tržištu i kako Republike Hrvatska ne bi izgubila gospodarsku granu u kojoj zbog tradicije, te znanja i vještina (know-how) ima preduvjete za uspjeh.

Svjetska će trgovina rasti, pa brodarstvo koje se prilagodi novim trendovima ima perspektivu.

Hrvatsku flotu čini 1245 broda 1.274.833,36 GT od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi. Većina brodova plovi pod hrvatskom zastavom, dok mali broj (27 brodova) plovi pod stranim zastavama i to zastavama Malte, Maršalovih Otoka i St. Vincenta.

Hrvatski brodari uključeni u međunarodnu pomorsku plovidbu organizirani su u MARE NOSTRUM-Udrugu hrvatskih poslodavaca – brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi koja trenutno broji 13 članova. Prema podacima MARE NOSTRUM-a, 2012. godine hrvatski brodari uključeni u Udrugu, imali su ukupno 154 broda, s 1.907.944 GT za razliku od 162 broda s 1.942.812 GT u 2011. godini.

U odnosu na vrstu brodova, flotom dominiraju brodovi za prijevoz rasutog tereta, tankeri i RO-RO putnički brodovi.

Prosječna starost brodova članica MARE NOSTRUM-a u 2011. godini iznosila je 9,33 godine, a u 2012. godini 10,2 godine. Nasuprot tome prosječna starost flote u nacionalnoj plovidbi je visokih 46,2 godine, zbog čega ukupna prosječna starost hrvatske flote je 45,1 godina. Valja napomenuti da na prosječnu starost brodova u nacionalnoj plovidbi utječe visoka starost brodova tradicionalne drvene brodogradnje.

Iz toga razloga u proteklom razdoblju je proveden niz programa kojima se nastojalo pomoći ribarskoj floti, te floti putničkih i izletničkih brodova u pogledu obnove i gradnje plovila. Radi stvaranja povoljnijih uvjeta poslovanja brodara u nacionalnoj plovidbi, proveden je program nadoknade dijela troškova pogonskog goriva, a od 01. srpnja 2013. godine brodari u nacionalnoj plovidbi su oslobođeni plaćanja trošarina na pogonsko gorivo.

CILJ 2.1.1. Povećanje bruto tonaže hrvatske flote

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.1.1.1. Unaprjeđenje stimulativne porezne politike - sustav oporezivanja prema tonaži za brodere i potpuno oslobađanje od plaćanja poreza na dohodak za pomorce u međunarodnoj plovidbi uz smanjenje troškova vezanih uz posadu za brodere u nacionalnoj plovidbi;

Mjera 2.1.1.2. Osnivanje stabilizacijskog fonda za brodarstvo u cilju kreditiranja brodara u nepovoljnim uvjetima tržišnog poslovanja;

Mjera 2.1.1.3. Motivirati financijski sektor za uključivanje u financiranje brodara;

Mjera 2.1.1.4. Poboljšanje uvjeta za zapošljavanje u brodarstvu;

Mjera 2.1.1.5. Motivirati brodere za veće korištenje fondova Europske Unije.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Povećanje hrvatske flote za 60% bruto tonaže	GT	1.27 milijuna GT	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	1.27 milijuna GT	1.40 milijuna GT	2 milijuna GT

CILJ 2.1.2. Podići udio pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.1.2.1. Poticati dužobalnu i priobalnu plovidbu za teretni promet uključujući ro-ro promet (razvoz naftnih derivata, plina i drugih opasnih tereta);

Mjera 2.1.2.2. Poticati linijsko povezivanje luka Jadranskog i Jonskog bazena kroz mjere tarifne politike u lukama, te promicati sudjelovanje u programima Unije koji potiču smanjenje učešća cestovnog prometa u korist pomorskog prometa.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Udio pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa	%	22 ⁴	Državni zavod za statistiku/Hrvatska gospodarska komora	22	23	24

CILJ 2.1.3. Podići razinu kvalitete brodarstva i osigurati dugoročnu konkurentnost istog

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.1.3.1. Razvijati energetske učinkovito eko-brodarstvo poticanjem nabavke/ gradnje novih eko-brodova i prilagodbom postojećih brodova najvišim ekološkim standardima ugrađivanjem tehnologija za pročišćavanje balasni⁵ voda, ispušnih plinova i sl;

Mjera 2.1.3.2. Unaprijediti klstersko povezivanje znanosti, brodograđevne industrije i brodarstva;

Mjera 2.1.3.3. Poticanje inovacija u brodarstvu.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Ukupna prosječna starost hrvatske flote	Broj godina	45,1	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	44	40	37

⁴ Polazna vrijednost udjela pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa dobivena je na način da je od ukupne vrijednosti tereta izračunat postotak udjela tereta u morskim lukama- Izvor podataka državni zavod za statistiku (Statistički ljetopis za 2013. g)

⁵ Pojam vodenog balasta označava vodu s tvarima u njoj koja je ukrcana radi postizanja stabilnosti, uzdužnog i poprečnog nagiba, gaza i naprezanja plovnog ili plutajućeg objekta. Brodski vodeni balast može sadržavati: alge, ciste, ličinke školjkaša, ribe, puževe i rakove, te bakterije i viruse.

2.2 Obalni linijski pomorski promet

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu⁶ smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno bez kojeg ne bi bilo održivog razvitka naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor pruža redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke).

Sustavom javnog prijevoza obuhvaćeno je 56 državnih linija (27 trajektnih, 16 brzobrodskih i 13 brodskih klasičnih) u čijem održavanju sudjeluje 13 brodarka sa flotom od 77 brodova od čega 17 putničkih brodova, 17 brzih putničkih brodova i 42 trajekta. Najveći brodar je Jadrolinija, Rijeka u potpunom državnom vlasništvu, a u sustavu sudjeluje i 12 privatnih brodarka. Jadrolinija u ukupnom prometu putnika sudjeluje s udjelom od 84,9%, a u ukupnom prometu vozila sa udjelom od 86,4%.

U 2012. godini ukupni broj prevezenih putnika u obalnom linijskom pomorskom prometu iznosio je 11.157.109 putnika, odnosno 2.764.073 vozila. Taj broj je relativno stabilan od 2010. godine do danas (11.14 milijuna u 2010. godini, 11.17 milijuna u 2011. godini, 11.15 milijuna u 2012. godini).

S obzirom da djelatnost javnog prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu karakterizira nerentabilnost u poslovanju, ova djelatnost subvencionira se proračunskim sredstvima i to na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi brodarka. Godišnja proračunska sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti posljednjih godina kretala se u sljedećim iznosima: 436 milijuna kuna u 2008. godini, 382,7 milijuna kuna u 2011. godini, 375 milijuna kuna u 2012. godini, a u 2013. godini ova sredstva iznosila su 325,5 milijuna kuna.

U obalnom linijskom pomorskom prometu brodari obavljaju prijevoz temeljem Ugovora o koncesiji ili Ugovora o pružanju javne usluge, koje sa brodarkama zaključuje Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja ujedno sredstvima Državnog proračuna plaća subvencije za prijevoz, te nadzire primjenu navedenih Ugovora.

Do okončanja prijelaznog razdoblja (31. prosinac 2016.godine) u odnosu na Ugovore o koncesiji ili Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni prije 1. srpnja 2013. godine sukladno Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 07. prosinca 1992. godine o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža⁷) (SL L 364,12.12.1992), uslugu prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarkama svih država članica EU.

Nepovoljna starosna struktura flote koja sudjeluje u linijskom putničkom prijevozu, visoki udio cijene pogonskog goriva u ukupnim troškovima prijevoza, kao i značajne sezonske oscilacije, najznačajniji su izazovi s kojima se susreću brodari u linijskom pomorskom prijevozu.

⁶ Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.

⁷ Kabotaža označava prijevoz putnika i/ili tereta između pojedinih mjesta na području jedne države. Pojam je uglavnom vezan uz pomorski prijevoz, odnosno na prijevoz putnika i tereta brodom iz jedne u drugu luku iste države njezinim teritorijalnim morem i unutarnjim morskim vodama.

CILJ 2.2.1. Unaprijediti sustav pružanja javnih usluga povezivanja otoka sa kopnom i otoka međusobno radi doprinosa održivom razvoju otoka kroz razvoj socijalno održivog, ekonomičnog i efikasnog sustava javno obalnog linijskog pomorskog prijevoza Republike Hrvatske

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.2.1.1. Redefinirati sustava linijskog prijevoza (sustav linija, odnos trajektnih, klasičnih i brzobrodskih linija);

Mjera 2.2.1.2. Povezati obalni linijski pomorski promet sa drugim vidovima prometa sukladno prometnoj strategiji Republike Hrvatske;

Mjera 2.2.1.3. Provesti dostupan, učinkovit i transparentan sustav povlaštenog prijevoza za otočno stanovništvo i otočno gospodarstvo.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Izdatak Državnog proračuna Republike Hrvatske za potrebe subvencioniranja obalnog linijskog pomorskog prometa po prevezenom broju putnika	Kuna po putniku	27 ⁸	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	27	25	22

CILJ 2.2.2. Osiguranje pružanja javnih usluga na načelima sigurnosti, postojanosti, točnosti i udobnosti

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.2.2.1. Poticati razvoj i korištenje novih tehnologija u obalnom linijskom pomorskom prijevozu, i korištenje ekološki prihvatljivih brodova u sustavu obalnog linijskog pomorskog prometa;

Mjera 2.2.2.2. Projektirati i izgraditi namjenske brodove za linije koje povezuju male otoke bez cestovne infrastrukture;

Mjera 2.2.2.3. Informatizirati obalni linijski pomorski prijevoz koji će unaprijediti dostupnost usluge.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Prosječna starost flote u obalnom linijskom pomorskom prometu	Broj godina	26,6	Agencija za obalni linijski pomorski promet	26	25,5	24

⁸ Polazna vrijednost izdatka Državnog proračuna Republike Hrvatske za potrebe subvencioniranja obalnog linijskog pomorskog prometa dobivena je na način da su se godišnja proračunska sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti (325 milijuna kuna) podijelila sa brojem prevezenih putnika u istoj godini (12 milijuna putnika).

2.3 Pomorci

Republika Hrvatska je tradicionalno pomorska zemlja koja je prije svega poznata po kvalificiranim pomorcima. Može se reći da su pomorci hrvatski pomorski brend, cijenjen i tražen na svjetskom tržištu. Danas Republika Hrvatska ima ukupno oko 22.000 pomoraca, što u odnosu na oko 4,5 mil. stanovnika nije nikako zanemariv broj. Od ukupnog broja pomoraca njih čak 14.500 plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatske i stranih zastava. Upravo iz toga razloga Republika Hrvatska ima ulogu osigurati vrhunsko obrazovan, te socijalni i zdravstveno zbrinut pomorski kadar, koji može odgovoriti zahtjevima suvremenog brodarstva i zaštititi ljudskih života na moru.

Kako u zemljama Europske unije tako i u Republici Hrvatskoj u posljednje vrijeme primjetno je smanjenje zanimanja za pomorska zvanja, unatoč akutne nestašice kvalificiranih pomoraca.

Jedan od mehanizama kojim se želi osigurati motivirajući uvjeti pri izboru za pomorska zanimanja, svakako je projekt stipendiranja učenika pomorskih škola i studenata pomorskih fakulteta, a koji za cilj ima stimuliranje upisa u srednje pomorske škole i pomorske fakultete.

Republika Hrvatska je 2008. godine započela sa provedbom takozvane socijalne reforme za pomorce, kojom se svim hrvatskim pomorcima u međunarodnoj plovidbi omogućilo ostvarivanje prava na obvezno mirovinsko i zdravstveno osiguranje po povlaštenim uvjetima, kao i pravo na porezna oslobođenja i olakšice.

Socijalna reforma obuhvatila je i institut staža osiguranja s povećanim trajanjem (beneficiranog staža) za pomorce kao i povoljnije uvjete stjecanja prava na starosnu mirovinu. Sukladno međunarodnim standardima uređeno je i tržište posrednika pri zapošljavanju pomoraca što osigurava dodatnu radno pravnu zaštitu.

Uspostavljeni obrazovni sustav koji čine srednja i visoka, te specijalizirana pomorska učilišta koja su u ovom trenutku, s pozicije pružanja usluga obrazovanja na međunarodnom tržištu nedovoljno prepoznata, ima potencijal daljnje afirmacije hrvatskog obrazovnog sustava na međunarodnom tržištu.

CILJ 2.3.1. Visoki standard životnih i radnih uvjeta pomoraca

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.3.1.1. Zalagati se za usvajanje harmoniziranih visokih standarda života i rada pomoraca kroz aktivno sudjelovanje u radu tijela Međunarodne pomorske organizacije (IMO⁹) i Međunarodne organizacije rada (ILO¹⁰) i Europske unije;

Mjera 2.3.1.2. Poticati razvoj i dostupnost službi na kopnu namijenjenih pomorcima (društvene prostore, zdravstvena zaštita, pravna pomoć i sl.).

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jednica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj evidentiranih pritužbi u odnosu na životne i radne uvjete pomoraca	Broj	9	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	50 ¹¹	30	20

⁹ IMO - International Maritime Organization (Međunarodna pomorska organizacija) je specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda za pitanja pomorstva, sa sjedištem u Londonu. Pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije doneseno je oko tridesetak Konvencija i čak oko sedamsto Rezolucija o sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od onečišćenja. Hrvatska je članica Međunarodne pomorske organizacije (IMO-a).

¹⁰ ILO - International Labour Office (Međunarodna organizacija rada) specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda, pod čijim okriljem je donesen veći broj Konvencija o radnopravnom statusu pomorca.

¹¹ Povećanje ciljane vrijednosti očekuje se iz razloga što je u 2013. godini na snagu stupila MLC Konvencija zbog čega se očekuje povećanje broja pritužbi u nadolazećim godinama

CILJ 2.3.2. Razviti i promicati Hrvatsku kao međunarodni centar izvrsnosti za školovanje pomoraca uz stalno unaprjeđenje sustava obrazovanja i izobrazbe pomoraca

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.3.2.1. Prilagoditi sustav naobrazbe i izobrazbe pomoraca potrebama ciljanih tržišta;

Mjera 2.3.2.2. U suradnji s drugim nadležnim tijelima, osigurati odgovarajuće materijalne i kadrovske uvjete u pomorskim školama i fakultetima;

Mjera 2.3.2.3. Potaknuti osmišljavanje i provedbu nastavnog programa, kao i programa izobrazbe i održavanja ispita za stjecanje svjedodžbi o osposobljenosti na engleskom jeziku radi dostupnosti stranim studentima i pristupnicima;

Mjera 2.3.2.4. Promovirati suradnju pomorskih fakulteta i učilišta sa pomorskim gospodarstvom.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj izdanih hrvatskih svjedodžbi stranim državljanima	Broj	232	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	300	500	1000

CILJ 2.3.3. Osigurati motivirajuće uvjete za izbor pomorskog zanimanja, te povećanje udjela časnika u ukupnom broju pomoraca

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.3.3.1. Promovirati izbor pomorskih zanimanja;

Mjera 2.3.3.2. Stipendirati učenika pomorskih škola i studenata pomorskih fakulteta;

Mjera 2.3.3.3. Osigurati uvjete za zapošljavanje pomoraca na kopnu nakon aktivne pomorske službe;

Mjera 2.3.3.4. Promijeniti uvjete stjecanja i korištenja prava na radni staž s produženim trajanjem;

Mjera 2.3.3.5. Dosljedno primjenjivati pravičan odnos prema pomorcima u slučajevima vođenja kaznenih i prekršajnih postupaka.

Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Udio časnika u ukupnom broju pomoraca koji plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatske i stranih zastava	%	64	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	65	66	70

2.4 Lučki sustav

Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet ¹²od čega je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom. Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), smješteno je duž kopnene obale, te su sve proglašene lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/03,100/04, 141/06 i 38/09), radi upravljanja i izgradnje luka u Republici Hrvatskoj osnovano je 28 lučkih uprava. S jedne strane Vlada Republike Hrvatske je za potrebu upravljanja i izgradnje luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku osnovala 6 državnih lučka uprava. S druge strane važećim propisima županijama se dala mogućnost da na prostoru svoje županije radi upravljanja i građenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja osnuju jednu lučku upravu, ali i više njih ovisno o potrebi. Ta situacija je rezultirala da na prostoru 7 županija na Jadranu trenutno imamo 22 županijske lučke uprave, čija brojnost sama od sebe nameće pitanje opravdanosti postojanosti svih županijskih lučkih uprava. U tom smislu potrebno je provesti temeljitu analizu upravljanja kako bi se utvrdilo da li je stvarni broj lučkih uprava optimalan i opravdan s pozicije planiranja i upravljanja lučkim sektorom.

Morske luke imaju gospodarski potencijal koji se prvenstveno temelji na povoljnome zemljopisnom položaju. Glavna komparativna prednost hrvatskih morskih luka u odnosu na ostale luke Europske unije ogleda se u dubokom prodoru Jadranskog mora u kontinent, što omogućuje najkraću i najpovoljniju prometnu povezanost država iz hrvatskoga zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike. U tom smislu multimodalni TEN¹³ koridori koji se protežu preko hrvatskog teritorija potvrđuju na činjenicu da je teritorijalni položaj Republike Hrvatske ne samo njezina prednost, nego i obveza prema Europskoj uniji. Mediteranski koridor, Baltičko- Jadranski koridor, koridor Rajna – Dunav kao i budući Jadransko jonski pravac nesumnjivo integrira Republiku Hrvatsku u europski prometni i gospodarski sustav Europske unije.

Glavnina teretnog prometa u hrvatskim lukama ostvaruje se u luci Rijeka, luci Ploče, a u zadnje vrijeme i u luci Split, ostvarujući gotovo 90% ukupnoga teretnog prometa hrvatskih luka od osobitoga gospodarskog interesa, što ih čini glavnim teretnim lukama Republike Hrvatske. S druge strane, glavnina putničkog prometa odvija se kroz luku Split i luku Zadar, dok se kao luka u kojoj se odvija promet brodova na kružnim putovanja ističe luka Dubrovnik.

Razvojni projekti koji su trenutno u fazi implementacije trebali bi definirati hrvatske luke kao moderna logistička središta, pogotovu uzimajući u obzir mogućnosti koje nam pruža ulazak Republike Hrvatske u Europsku Uniju i gospodarsko tržište Europske Unije od 500 milijuna stanovnika.

Vrijednost kapitalnih investicija izgradnje i modernizacije infrastrukture u lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, odnosno sufinanciranja izgradnje infrastrukture u lukama županijskog značaja i ribarskim lukama od osnivanja lučkih uprava iznosi više od 600 milijuna eura. U tom smislu potrebno je staviti naglasak na najveće projekte lučkog

¹² Luka otvorena za javni promet je morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta;

¹³ Transeuropsku prometnu mrežu (Trans-European Transport Networks, TEN-T) čine prometni koridori koji povezuju zemlje centralne Europe sa zemljama istočne i jugoistočne Europe. Cilj TEN T mreže je zemljopisno i gospodarsko približavanje dijelova Europe kroz razvoj cesta, željeznica, unutrašnjih plovni putova, zračnih luka, morskih luka, luka na unutrašnjim vodama i sustava upravljanja prometom.

sektora koji su trenutno u implementaciji kao što su projekt modernizacije luke Rijeka kroz projekt izgradnje novog kontejnerskog terminala na Brajdici, i izgradnja novog kontejnerskog terminala Zagrebačka obala, projekt izgradnje kontejnerskog terminala i terminala za rasute terete u luci Ploče, projekt modernizacije i rekonstrukcije lučke infrastrukture u luci Dubrovnik, odnosno projekt Batahovine I i II., gradnja putničke luke u Gaženici, Zadar, projekte modernizacije luke Split za potrebe domaćeg i međunarodnog putničkog prometa, te projekt izgradnje i uređenja pomorsko-putničkog terminala u šibenskoj luci.

Osim u luke od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa, Republika Hrvatska je za potrebu povezivanja obale i otoka, te otoka međusobno, sufinancirala izgradnju i rekonstrukciju infrastrukture u županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet, te infrastrukturu potrebnu za prihvat ribarskih plovila (tzv. ribarska iskrcajna mjesta). Iako takvi infrastrukturni projekti nisu samoodrživi, oni su od izuzetnog značaja za održivi razvoj otoka te očuvanje demografske slike otoka, te će ih država i nadalje poticati.

Ovi projekti trebaju biti koordinirani na način da u konačnici čine jedinstvenu integriranu cjelinu prometne mreže povezivanja otoka s kopnom i otoka međusobno.

U 2012. godini u pomorskom prijevozu ukupno je prevezeno 12.474.000 putnika, što je za 3,5% manje nego u 2011. godini. U međunarodnom prijevozu ukupan broj putnika bio je za 20,9% manji nego u 2011. godini.

Promet tereta u morskim lukama u 2012. godini iznosio je 18.972.000 tona, što je pad od 13,2% u odnosu na 2011. godinu kada je promet tereta u morskim lukama iznosio 21.862.000 tona. Prema vrsti robe, najzastupljeniji je bio promet ugljena i lignita, sirove nafte i prirodnog plina, s 31,3%, te koksa i rafiniranih naftnih proizvoda, s 18,7%. Međunarodni promet tereta iznosio je 82,3% od ukupnog prometa u 2012. godini te je u odnosu na 2011. godinu pao za 15,1%.

Promet kontejnera u morskim lukama Republike Hrvatske kreće se na razini od 150.000 TEU¹⁴, od čega se preko 120.000 TEU odnosi na luku Rijeka.

Promet tereta u posljednjim godinama jasno pokazuje da su specijalizirani terminali konkurentni lukama u okruženju, dok oni koji nemaju izraženu tržišnu orijentiranost određenom teretu, bilježe lagani pad prometa. Stoga će orijentacija države u budućnosti biti usmjerena upravo prema specijalizaciji luka kako bi se omogućio daljnji razvoj istih.

Razmatrajući navedene statističke podatke, uvažavajući gospodarsku situaciju u Republici Hrvatskoj i okruženju, ali uz činjenicu izvršenih ulaganja u modernizaciju lučkog sektora, u narednom razdoblju postavljaju se ciljevi čijim ispunjenjem će lučki sektor moći u potpunosti odgovoriti i konkurirati na tržištu Europske unije. Ispunjenjem ciljeva očekuje se povećanje prometa tereta i putnika a što će posredno utjecati na povećanje prihoda-odnosno udjela lučkog sektora u bruto domaćem proizvodu Republike Hrvatske.

¹⁴ TEU - twenty-foot equivalent unit=20` kontejner, označava pojam kontejnerskog kapaciteta broda koji je mjereno u 20 stopnim ekvivalentnim jedinicama

CILJ 2.4.1. Specijalizirati luke

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 2.4.1.1.** Specijalizirati luku Rijeka za promet kontejnerskog i tekućeg tereta, odnosno razvoj ogranka Mediteranskog koridora transeuropske prometne mreže;
- Mjera 2.4.1.2.** Specijalizirati luku Ploče za promet kontejnerskog i rasutog tereta;
- Mjera 2.4.1.3.** Specijalizirati luku Dubrovnik kao luku za prihvat brodova na kružnim putovanjima;
- Mjera 2.4.1.4.** Specijalizirati luku Split kao Ro-Ro/putničku i luku za prihvat brodova na kružnim putovanjima;
- Mjera 2.4.1.5.** Specijalizirati luku Zadar kao Ro-Ro/putničku, i luku za prihvat brodova na kružnim putovanjima, luku polazišta (home port), kao i razvoj luke u pogledu privlačenja novih tehnologija i posebnih tereta;
- Mjera 2.4.1.6.** Specijalizirati luku Šibenik kao luku za prihvat ekskluzivnijih brodova na kružnim putovanjima manjeg kapaciteta (butik brodove) i mega jahti;
- Mjera 2.4.1.7.** Redefinirati razvojne planove luka u skladu sa smjericama daljnjeg razvoja budućeg Jadransko jonskog koridora;

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Promet tereta u lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatska	Milijuna tona tereta	19	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	20	23	30

U proteklih 10 godina u lučki sektor, Republika Hrvatska je posredstvom međunarodnih financijskih institucija, Državnog proračuna Republike Hrvatske i vlastitih sredstva lučkih uprava uložila više od 600 milijuna eura. S tim u vezi, postavlja se pitanje opravdanosti daljnjeg ulaganja države bez prvotne specijalizacije pojedinih luka. Republika Hrvatska je premala država da bi na relativno uskom području (i tržištu luka) poticala razvoj istih ili sličnih luka, te stoga predlaže specijalizaciju svake pojedine luke.

Ova specijalizacija ne priječi gospodarskim subjektima koji imaju ili će steći valjanu koncesiju o gospodarskom korištenju luke da ubuduće razvijaju luku i u nekom drugom obliku, međutim specijalizacija takve i takvih luka primarno će biti u obavezi ovlaštenika koncesije, a ne lučke uprave, odnosno Državnog proračuna Republike Hrvatske.

CILJ 2.4.2. Postići samoodrživost lučkog sustava uz povećanje učinkovitosti sustava

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 2.4.2.1.** Smanjiti učešća države u sufinanciranju infrastrukturnih projekata luka povoljnijim uvjetima za ulaganje privatnog kapitala u izgradnju lučke infrastrukture i specijaliziranih lučkih terminala (razvoj javno privatnog partnerstva);
- Mjera 2.4.2.2.** Podići učinkovitost i kvalitetu pružanja usluga radi osiguranja konkurentnosti prometnog pravca;
- Mjera 2.4.2.3.** Potaknuti razvoj luka kao logističkih centara integriranih u multimodalne pravce, te privući visokotarifne terete u lukama;
- Mjera 2.4.2.4.** Jačati integralno upravljanje lučkim sustavom uz optimizaciju i objedinjavanje zajedničkih funkcija posebice u lukama na županijskoj (regionalnoj) razini, te uskladiti i standardizirati poslovne procese lučkih uprava;

- Mjera 2.4.2.5.** Potaknuti razvoj lučke infrastrukture u funkciji razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, putničkog i Ro-Ro prometa, prvenstveno kroz razvoj infrastrukture županijskih luka;
- Mjera 2.4.2.6.** Osigurati infrastrukturu za pružanje usluga opskrbe LNG (ukapljenog prirodnog plina) pogonskog goriva i drugog alternativnog goriva u skladu s potrebama tržišta;
- Mjera 2.4.2.7.** Izgraditi i modernizirati kopnenu prometnu infrastrukturu i prijevoz u lučkim područjima kao i prometnu povezanost luka sa zaleđem posebice u segmentu željezničkog prometa;
- Mjera 2.4.2.8.** Unaprijediti dostupnost i ekonomičnost sustava energetske učinkovitosti i sprječavanja onečišćenja okoliša u lukama uključujući prihvat otpada i ostataka tereta integriranih u opće sustave zaštite od onečišćenja i gospodarenja otpadom.
- Mjera 2.4.2.9.** Uvesti sustav edukacije i certifikacije lučkih radnika radi podizanja razine sigurnosti, protočnosti i kvalitete usluga.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Udio sredstava Državnog proračuna Republike Hrvatske sa kojima se sufinanciraju projekti podgradnje u lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatska	% sufinanciranja projekata	77	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	84	80	70

CILJ 2.4.3. Revitalizirati već izgrađene i graditi nove lučke kapacitete

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 2.4.3.1.** Pozicioniranje Republike Hrvatske kao regionalnog središta za prekrcaj ukapljenih plinova;
- Mjera 2.4.3.2.** Proširiti lučka područja na sve postojeće objekte namijenjene privezivanju plovila, te proširenje morskog akvatorija za potrebe sidrenja;
- Mjera 2.4.3.3.** Povećati kapacitete komunalnih dijelova javnih luka za 30% u odnosu na postojeće kapacitete ili izgradnja novih komunalnih luka ukoliko nije moguće u okviru postojećih prostornih kapaciteta;
- Mjera 2.4.3.4.** Osigurati adekvatne kapacitete i standard iskrcajnih mjesta za ribarsku flotu posebno u županijskim i lokalnim lukama;
- Mjera 2.4.3.5.** Staviti u funkciju gospodarskog razvoja neiskorištene i napuštene bivše industrijske, vojne ili sl. objekte;
- Mjera 2.4.3.6.** Poticati osnivanje servisnih centara za popravak i opremanje plovnih objekata.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj luka za koje je provedeno proširenje lučkog područja u svrhu gospodarskog korištenja luke	Broj ¹⁵	13	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	30	55	80

¹⁵ Podaci se od polazne vrijednosti kumulativno zbrajaju

2.5. Nautika

Razvedenost obale i otoka, čistoća i bioraznolikosti hrvatskog dijela Jadranskog mora temelji su na kojima se grade pretpostavke i planovi budućeg gospodarskog razvoja Republike Hrvatske budući predstavljaju jednu je od rijetkih strateških prednosti koju Hrvatska posjeduje na svjetskoj razini.

Iako su osnova strateška opredjeljenja nautičkog turizma utvrđena Strategijom razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. kao i Strategijom razvoja turizma do 2020. godine, u ovom poglavlju utvrđeni su ciljevi i predložene mjere koje se temelje na reviziji prethodno predloženih mjera i njihovih rezultata s prvenstvenom namjerom da se korigiraju oni ciljevi i mjere koje nisu ostvareni planiranom dinamikom niti su ostvareni rezultati koji su se očekivali. U tom smislu se ovaj dokument može smatrati i prvom kontrolnom točkom prethodno utvrđenih strateških opredjeljenja.

U skladu sa Strategijom održivog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 30/09) koja pretpostavlja ostvarivanje stabilnog gospodarskog razvitka, pravedne raspodjele socijalnih mogućnosti i zaštite okoliša uz pretpostavku zajedničke suradnje svih dionika, potrebno je raditi na smanjivanju pritiska na morski i obalni okoliš uslijed razvoja nautičkog turizma. Republika Hrvatska se razvojem nautičkog turizma sve više promovira kao snažno i važno turističko odredište. Pritom zaštita morskog okoliša mora imati prioritet, jer je očuvani prirodni okoliš preduvjet za budući razvoj ove gospodarske grane.

Kako i nadalje održivi razvoj s umjerenim razvojnim scenarijem izgradnje novih vezova ostaju osnovno strateško opredjeljenje, potencijali za daljnji razvoj se vide u napuštanju dosadašnjih poslovnih načela koja se mogu nazvati „parking gospodarstvo“. U ovom trenutku luke nautičkog turizma ostvaruju godišnji prihod od oko 90 milijuna EUR-a, a od tog iznosa najveći udio, u pojedinim slučajevima i preko 80% čine prihodi od naplate vezova. Sva daljnja povećanja prihoda isključivo su se vezala za izgradnju novih vezova tako da su i glavne kritike ostvarenja utvrđenih strateških ciljeva bile usmjerene upravo na sporost koncesioniranja novih vezova. Nasuprot ovom, usmjerenost na proširenje spektra usluga u nautici, dostupnost istih tijekom svih 12 mjeseci u godini, te stalno povećanje njihove kvalitete vodi prema povećanju prihoda i općenito boljoj gospodarskoj iskoristivost postojećih prostornih kapaciteta

Republika Hrvatska je jedna od najznačajnijih svjetskih charter¹⁶ destinacija pa se tako konstantan rasta fizičkih pokazatelja u ovoj djelatnosti bilježi čak i u vremenima svjetske gospodarske krize. Flotu aktivnih jahti i brodica čini 3.658 plovnih objekata na kojima godišnje plovi preko 300.000 nautičara. Izravan prihod ove grane nautičkog turizma se procjenjuje na 150 milijuna EUR-a što je čini financijski najznačajnijim segmentom nautičkog turizma. Mogućnosti daljnjeg razvoja charter djelatnosti leži u podizanju kvalitete usluge kao i širenju ponude luksuznih plovila koja sada nisu adekvatno zastupljena jer se u charter floti nalaze samo dvije jahte dulje od 40 metara.

Zadnjih godina značajan iskorak je napravljen u podizanju kvalitete izletničke flote malih brodova. Državnim programom potpora za izgradnju novih i rekonstrukciju postojećih, obuhvaćeno je ukupno 97 brodova. Iako se radi o skoro 20% putničkih brodova koji su upisani u hrvatske upisnike prosječna starost cjelokupne izletničke flote je i dalje iznimno velika i iznosi više od 45 godina.

¹⁶ Charter djelatnost označava djelatnost 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

Uz gore navedene gospodarske kapacitete brodova, jahti i brodica ne smije se zaboraviti činjenica da svake godine Jadran posjeti oko 60.000 stranih jahti i brodica na kojim plovi također više od 300.000 turista, zaljubljenika u more i u aktivno korištenje godišnjeg odmora.

Predložene mjere prvenstveno su usmjerene na nautiku kao pomorski segment nautičkog turizma koji predstavlja sve one aktivnosti koje se odnose i bitne su za plovidbu na moru, bez obzira da li se radi o nautičkim vještinama, plovnim objektima ili prihvatnim kapacitetima, te uslugama koje su izravno vezano za ove prethodno nabrojane čimbenike.

CILJ 2.5.1. Pozicionirati Hrvatsku kao najznačajnije nautičko odredište u Europi i na Mediteranu

Način ostvarenja cilja:

Mjera 2.5.1.1. Principe stimulativne porezne politike koja se primjenjuju na brodarstvo u međunarodnoj plovidbi na odgovarajući način proširiti i na jahte;

Mjera 2.5.1.2. Uspostaviti novi sustav osposobljavanja nautičara, zasnovana na svjetskim standardima kao jednom od pokretača nautičkog turizma;

Mjera 2.5.1.3. Poticati izgradnju novih i izmještanje postojećih suhih vezova u skladišno-servise centre ili gospodarske zone izvan zaštićenog obalnog područja;

Mjera 2.5.1.4. Poticati primjenu odgovarajućih ekoloških standarda u zaštiti morskog okoliša, usmjerenu istovremeno na sve karike nautičkog lanca (nautičar – plovni objekt – luka), kao zajednički interes i zadaću;

Mjera 2.5.1.5. Zalagati se za izgradnju novih luka nautičkog turizma u već urbaniziranim područjima s riješenom komunalnom infrastrukturom, a posebno s izgrađenim sustavima pročišćavanja otpadnih voda;

Mjera 2.5.1.6. Uspostaviti međuresorni program izgradnje i obnove flote brodova, brodica i jahti namijenjenih nautičkom turizmu.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Ukupan broj brodica i jahti hrvatske i strane zastave koje plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske	Broj	180 015	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	180 500	184 000	187 000

3. SIGURAN I EKOLOŠKI ODRŽIV POMORSKI PROMET, POMORSKA INFRASTRUKTURA I POMORSKI PROSTOR REPUBLIKE HRVATSKE

Siguran i ekološki održiv pomorski promet, pomorska infrastruktura i pomorski prostor Republike Hrvatske strateški je cilj koji je moguće postići usklađenim dostizanjem posebnih ciljeva iz područja Sigurnost plovidbe, sigurnost ljudskih života i imovine, te sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka, u odnosu na posebne ciljeve zaštite morskog okoliša pri čemu ciljevi sigurnosti pomorskog prometa i infrastrukture, sigurnosti plovniha objekata i opće sigurnosti u morskome prostoru Republike Hrvatske čine osnovicu i preduvjet za postizanje ciljeva zaštite morskog okoliša.

Posebni ciljevi u poglavlju br. 4 Jačanja administrativne sposobnosti i poglavlju br. 5 Jačanja pomorskih znanja i kulture, temeljni su ciljevi koji u bitnome čine uvjet za učinkovito postizanje ovih ciljeva.

3.1. Sigurnost plovidbe, sigurnost ljudskih života i imovine, te sigurnosna zaštita pomorskih brodova i luka

Dinamika ljudskih aktivnosti na moru i u priobalju bilježi kontinuirani rast. Samo u hrvatskim lukama godišnje se zabilježi oko 500.000 (prosječno godišnje u razdoblju 2008. -2012.) uplovljenja i isplovljenja brodova u domaćem i međunarodnom prometu pri čemu se 41% godišnjeg prometa odvija u tri ljetna mjeseca intenzivnog putničkog i trajektnog prometa (od 15. lipnja od 15. rujna 2012. godine). U segmentu pomorskog prometa rekreacijskih plovila pored 120.000 tisuća brodica i jahti hrvatske zastave u pomorskom prometu sudjeluje i 60.000 tisuća stranih brodica i jahti godišnje. U morskome prostoru Republike Hrvatske u 2012. godini registrirano su 1.354 pomorske nesreće, dok se godišnje provede 413 akcija traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru (prosječno godišnje u razdoblju 2008. -2012.).

Konkurentno pomorstvo danas, gospodarska je aktivnost koja se mora temeljiti na načelu održivosti i učinkovitosti kao ekonomske kategorije, ali svakako i održivosti u pogledu negativnih utjecaja na kvalitetu življenja i njen okoliš. Temeljni preduvjet takve održivosti čine sigurnost i tehnička ispravnost pomorskog objekta, sigurnost uređenog plovnog puta i luke kao osnovne pomorske prometne infrastrukture.

U vremenu svjetske gospodarske krize kojoj svjedočimo posljednjih godina u određenoj mjeri smanjen je intenzitet gospodarskih aktivnosti, pa time dolazi i do razmjernog smanjenja volumena pomorskog prijevoza. U periodu od 2008. do 2010. godine pomorski prijevoz na razini Europske unije bilježi pad od najmanje 10 %, dok je u Hrvatskoj taj postotak 17 %.

Na prvi pogled ovi podaci ukazuju na smanjenje opterećenja na morski okoliš od pomorskog prometa no to je samo djelomice točno. Iako je volumen pomorskog prometa smanjen, zbog niskih vozarina u pomorskom prijevozu, brodarske tvrtke suočene su s relativnim povećanjem troškova održavanja brodovlja što tada vodi ka racionalizaciji ulaganja u njihovu sigurnost. U okolnostima ekonomske krize povećana je prijetnja okolišu od pod-standardnih brodova, dok se vjerojatnost pomorskih nesreća povećava razmjerno sa smanjenjem životnih i radnih uvjeta pomoraca na njima.

Takvi trendovi zahtijevaju od nas cjelovitu i temeljitu primjenu i aktivno učešće u razvoju najviših standarda sigurnosti plovidbe na međunarodnoj, europskoj, regionalnoj i nacionalnoj razini, a sve kako bi se učinkovito reducirale opasnosti pomorskih plovidbenih pothvata brodovlja hrvatske državne pripadnosti, te smanjile mogućnosti pojave pomorskih nesreća, kao i negativnih posljedica tih nesreća u pomorskom prometu Jadranskim morem.

U prethodnom pretpristupnom razdoblju ostvaren je značajan napredak u poboljšanju kvalitete brodova u međunarodnoj plovidbi koji plove pod hrvatskom zastavom, te je hrvatska flota od 2010. godine kontinuirano na „Bijeloj listi“ Pariškog memoranduma. Struktura i starost hrvatske flote u domaćoj plovidbi područje je na kojem su osobito potrebni daljnji naponi razvoja sigurnosti plovidbe koji trebaju biti usmjereni ka ranom otkrivanju i suzbijanju svake potencijalne nesreće ili pomorske katastrofe.

U području prevencije pomorskih nesreća i razvoja kulture sigurnosti plovidbe proteklih godina učinjeni su značajni iskoraci kako u pogledu regulatornih mehanizama, tako i u pogledu javnih usluga sigurne plovidbe koje obuhvaćaju široki opseg djelatnosti Republike Hrvatske kao obalne države. U 2012. godini u Republici Hrvatskoj bilo je u funkciji 687 svjetionika i drugih objekata sigurnosti plovidbe.

Uz poboljšanja i tehnološki razvoj u hidrografskoj djelatnosti, održavanju i izgradnji plovni putova i objekata sigurnosti plovidbe, formirane su organizacijske i tehnološke osnove Službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTS Hrvatska), koja je u 2012. godini u cijelosti započela s nadzorom plovidbe u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićeno ekološkom ribolovnom pojasu Republike Hrvatske kao tzv. *pomorska operativna služba*.

Daljnji koraci u evoluciji ovih usluga biti će vezani za razvoj i modernizaciju sustava obveznog javljanja brodova, sustava usmjerene i odijeljene plovidbe, kao i podizanje kvalitete informacijskih usluga prema pomorskom brodarstvu u skladu s međunarodnim i europskim *e-Maritime*¹⁷ i *e-Navigation*¹⁸ inicijativama, a sve s ciljem unaprjeđenja sigurnosti, ali i podizanja učinkovitosti u pomorskom prometu.

U segmentu javnih usluga sigurne plovidbe od 1998. godine strukturirano djeluje služba traganja i spašavanja ljudskih života na moru a sukladno Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru (SAR Konvencija), skrbeći se za pomoć sudionicima pomorskih nesreća i pružanje usluga podrške (Maritime Assistance Service), kao i djelovanje kod drugih izvanrednih događaja na moru uključujući onečišćenja mora. U narednom razdoblju podizanje kvalitete i dostupnosti u pružanju pomoći na moru nacionalni je prioritet kojem valja pristupiti kroz integrirana operativna rješenja i moderne tehničke resurse.

Razvoj pomorskog gospodarstva mora se odvijati na siguran i održiv način. Nastojanja da se stvori snažan potencijal rasta za pomorsko gospodarstvo treba biti usklađen sa sigurnosnim zahtjevima i razvojem javnih usluga sigurnosti plovidbe.

¹⁷ *E-maritime* označava inicijativu koja ima za cilj ubranu primjenu naprednih informacijskih tehnologija u svakodnevnom poslovanju pomorskog sektora. Više o *E-maritime* možete naći na http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime_en.htm;

¹⁸ *E-navigation* označava koncept koji je razvijen od strane Međunarodne svjetske organizacije. Isti ima za cilj da poveća sigurnost svjetskog brodarstva kroz bolju organizaciju i način razmjene mjerodavnih podataka o brodarstvu kako na kopnu tako i na moru.

CILJ 3.1.1. Kontinuirano podizati razinu učinkovitosti nadzora sigurnosti i sigurnosne zaštite hrvatskih pomorskih objekata

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 3.1.1.1.** Razvijati sustav ciljanog inspeksijskog i tehničkog nadzora primjene najviših međunarodnih, europskih i domaćih standarda sigurnosti na hrvatskim pomorskim objektima prema utvrđenim prioritetima, nadzor nad radom priznatih organizacija za statutarnu certifikaciju, kompanija, brodera i vlasnika brodova hrvatske državne pripadnosti;
- Mjera 3.1.1.2.** Unaprijediti sustav istraživanja pomorskih nesreća i primjene preporuka sigurnosnih istraga u suradnji s cjelokupnom pomorskom zajednicom;
- Mjera 3.1.1.3.** Uspostaviti sustav vođenja i razmjene podataka o svim hrvatskim pomorskim objektima koji obuhvaća podatke o tehničkim karakteristikama, pravnom statusu, inspeksijskim i tehničkim pregledima i dr;
- Mjera 3.1.1.4.** Podići razinu sigurnosne zaštite hrvatske flote u područjima piratskih napada;
- Mjera 3.1.1.5.** Uspostaviti učinkovit sustav nadzora nad stavljanjem na tržište rekreacijskih plovila i pomorske opreme.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj zaustavljanja brodova hrvatske državne pripadnosti u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi	Broj zaustavljanja (Nacionalna plovidba/međunarodna plovidba)	55/2	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	40/1	35/1	30/1

CILJ 3.1.2. Kontinuirano podizati razinu sigurnosti i sigurnosne zaštite luka

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 3.1.2.1.** Izgraditi i održavati lučku infrastrukturu i suprastrukturu u funkciji sigurnosti plovidbe;
- Mjera 3.1.2.2.** Razviti sustav ciljanog nadzora luka i objekata sigurnosti plovidbe;
- Mjera 3.1.2.3.** Podizati razinu sigurnosne zaštite u hrvatskim lukama kroz opremanje luka odgovarajućom opremom i uređajima sigurnosne zaštite i razvoj cjelovitog pristupa sigurnosnoj zaštiti lučkog sustava.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Udio utvrđenih nepravilnosti u odnosu na ukupan broj inspeksijskih nadzora luka	%	61 ¹⁹	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	46	36	25

¹⁹ Polazna vrijednost dobivena je na način da se ukupan broj nepravilnosti (208) dijelio sa brojem inspeksijskih nadzora (339 nadzora)

CILJ 3.1.3. Smanjiti i u konačnici ukloniti podstandardne brodove u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske

Način ostvarenja cilja:

Mjera 3.1.3.1. Unaprijediti provedbu inspeksijskog nadzora stranih brodova koji uplovljavaju u hrvatske luke na temeljima smjernica Europske unije i Pariškog Memoranduma;

Mjera 3.1.3.2. Uspostaviti sustav ranog otkrivanja podstandardnih brodova i mjera za sprječavanje njihove plovidbe u Republici Hrvatskoj.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj pregledanih individualnih brodova čija je zastava na listi posebnog nadzora Paris Mou u odnosu na ukupan broj brodova tih zastava koji su uplovili u luke Republike Hrvatske	%	29 ²⁰	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	45	55	70

CILJ 3.1.4. Kontinuirano podizati razinu sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, te zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske

Način ostvarenja cilja:

Mjera 3.1.4.1. Odrediti i klasificirati plovna područja i plovne putove s ciljem optimizacije i unaprjeđenja sigurnosti na moru;

Mjera 3.1.4.2. Razvijati sustave upravljanja pomorskim prometom u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru kao i izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske u suradnji s obalnim državama Jadranskog mora ;

Mjera 3.1.4.5. Uspostaviti cjelovite usluge nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTS) u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske u tehničkim i operativnim segmentima;

Mjera 3.1.4.6. Graditi i modernizirati objekte sigurnosti plovidbe, objekte pomorske signalizacije te unaprjeđivati postojeće pomorske radijske komunikacijske sustave;

Mjera 3.1.4.7. Provesti hidrografsku izmjeru morskog prostora do dubine mora od 15 m prema prioritetima utvrđenim sukladno mjeri 3.1.4.1;

Mjera 3.1.4.8. Uspostaviti sustav ranog otkrivanja i uklanjanja sigurnosnih rizika u pomorskom prometu kroz razvoj i primjenu *e- Navigation* koncepta prikupljanja, razmjene i analize podataka o sigurnosti plovidbe posebice za brodove na kružnim putovanjima;

Mjera 3.1.4.9. Unaprijediti sigurnost u prijevozu i rukovanju opasnim i štetnim tvarima unutar i izvan lučkih područja.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2010-2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
-------------------------------	----------	--------------------------------	-------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

²⁰ Ukupno u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske bilo je 145 uplovljenja stranih brodova čija je zastava bila na crnoj listi Pariškog memoranduma. Od toga broja bilo je 118 individualnih brodova (razlika od ukupnog broja uplovljenja je stoga što su neki brodovi više puta uplovljavali) od čega je 35 brodova pregledano po kriterijima Pariškog memoranduma. S tim u vezi dolazi se do polazne osnovice da je pregledano 29,6% brodova (100%).

Trogodišnji prosjek broja pomorskih nezgoda u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom Republici Hrvatske	Broj	1272 ²¹	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	1240	1200	1145
---	------	--------------------	--	------	------	------

CILJ 3.1.5. Kontinuirano podizati razinu djelovanja kod ugroze ljudskih života i imovine na moru

Način ostvarenja cilja:

Mjera 3.1.5.1. Reorganizirati i modernizirati službu traganja i spašavanja na moru na načelima povećanja dostupnosti i kvalitete službe;

Mjera 3.1.5.2. Izgraditi, modernizirati i pritom povećati dostupnost flote spasilačkih jedinica lučkih kapetanija;

Mjera 3.1.5.3. Osigurati stalnu dostupnost zračnih spasilačkih jedinica u službi traganja i spašavanja na moru;

Mjera 3.1.5.4. Razviti koncept integralne reakcije na izvanredne događaje na moru i AdriaGIS sustava kao osnovnog tehnološkog rješenja.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj ljudskih gubitaka u odnosu na ukupan broj intervencija	%	6,3 ²²	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	5,8	4,5	3,5

²¹ Broj pomorskih nezgoda u 2010 godini iznosio je 1317, u 2011. godini 1147, u 2012. godini 1354;

²² Polazna vrijednost dobivena je na način da se ukupan broj smrtnih slučajeva (27) dijelio s ukupnim brojem intervencija (425).

3.2. Zaštita morskog okoliša

Odgovorna zaštita morskog okoliša kombinira elemente zaštite morskog eko-sustava i obalnog područja kao nedjeljive cjeline, te poduzima mjere sprječavanja onečišćenja mora i zraka s brodova i drugih izvora onečišćenja okoliša u pomorskom prometu.

U prostoru suvereniteta i suverenih prava Republike Hrvatske nalazi se najvredniji, ali i najosjetljiviji prirodni sustav kojeg čine Jadransko more, njegove obale i otoci. Intenzivan pomorski promet u bazenu Jadranskog mora podrazumijeva značajan rizik od nesreća, a time i potencijalan snažan utjecaj na morski okoliš. S obzirom na geomorfološke značajke Jadrana kao poluzatvorenog morskog bazena, utjecaj jedne nesreće, može biti poguban za hrvatsko gospodarstvo koje je u bitnome usmjereno na djelatnosti u priobalju i na moru. Zbog toga obveza Republike Hrvatske kao obalne države Jadrana je da samostalno, a i u suradnji drugim državama posveti posebnu pozornost zaštiti Jadranskog mora u smislu njegovog, kako korištenja, tako i očuvanja.

U skladu sa razvojem Strategije upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem Republike Hrvatske kojom se osigurava postizanje i održavanje dobrog stanja morskog okoliša do 2020. godine potrebno je posebnu pozornost posvetiti zaštiti okoliša, očuvanju i omogućavanju oporavka morskih i obalnih okolišnih sustava te zaštititi biološku raznolikost i održivo korištenje mora i obalnog područja. Također je potrebno pozornost posvetiti prema očuvanju zaštićenih područja u moru i ekološki značajnih područja Europske unije NATURA 2000, te smanjenje onečišćenja odnosno opterećenja u morskome i obalnom okolišu kako bi se spriječili negativni utjecaji i rizici za ljudsko zdravlje i/ili zdravlje ekoloških sustava i/ili korištenje mora i obale.

Značajni negativni učinci pomorskog prometa na morski okoliš jesu oni koji uzrokuju iznenadna i operativna onečišćenja mora s pomorskih objekata poglavito nesreće pri prijevozu nafte i naftnih prerađevina kao i odbacivanje broskog otpada i ostataka tereta u more.

Iznenadna onečišćenja predmet su međudržavnog Subregionalnog plana intervencija za sprječavanje, spremnost za i reagiranje na iznenadna onečišćenja Jadranskog mora većih razmjera, te nacionalnog Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora (NN br. 92/08).

U posljednje vrijeme značajan pritisak na morski okoliš i narušavanje njegove kvalitete dolazi ne samo klasičnim brodarstvom, već i pojačanim razvojem nautičkog turizma koji ima negativne učinke koji se očituju naročito kroz količine otpada i fekalnih voda, te je nužno razvijati tehničke, tehnološke i organizacijske mjere uspostave učinkovitog sustava za prihvata otpada s brodova, te unaprijediti uvjete za učinkovito gospodarenje broskim i morskim otpadom.

Pored tradicionalnih oblika onečišćenja, posljednjih smo godina suočeni s prijetnjom tihih onečišćivača, morskih invazivnih organizama koje se prenose balastnim vodama. Postavljajući visoke kriterije Pravilnikom o upravljanju i nadzoru vodenog balasta zabranili smo izmjenu balastnih voda u Jadranu, čime smo otišli korak ispred brojnih država Europske unije, a koju inicijativu je u narednom periodu nužno osnažiti.

Svako od navedenih pitanja nosi ozbiljne rizike za okoliš s nepopravljivim posljedicama. Prepoznajući ove probleme i pritiske na morski okoliš, neophodne su zaštitne mjere koje se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja, te primjene rješenja i sustava s ciljem reduciranja nesreća na moru i onečišćenja okoliša kako bi se postignuli ciljevi vezani za sigurnost i klimatske promjene

Kontinuirano se radi na nacrtu prijedloga za proglašenje Jadranskog mora posebno osjetljivim morskim područjem (PSSA) koji uključuje i prijedlog dodatnih zaštitnih mjera u području upravljanja balastnim vodama. Taj institut MARPOL²³ Konvencije Republika Hrvatska ocjenjuje prioriternim alatom za učinkovitu zaštitu morskog okoliša Jadranskog mora svih jadranskih obalnih država.

Područje koje zahtijeva osobitu pozornost obuhvaća razvoj i provedbu politike zaštite zraka kroz smanjenja emisija brodova prema MARPOL Konvenciji i zakonodavstvu Europske unije kao i prilagodbu hrvatskog pomorskog sustava globalnim i europskim planovima

CILJ 3.2.1. Spriječiti onečišćenja okoliša i štetan utjecaja pomorskih objekata na Jadransko more

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 3.2.1.1.** Proglasiti Jadransko more Posebno osjetljivim morskim područjem u suradnji s obalnim državama Jadrana sukladno smjernicama Međunarodne pomorske organizacije (IMO-a);
- Mjera 3.2.1.2.** Staviti u punu operativnu primjenu Nacionalni i Subregionalni plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora;
- Mjera 3.2.1.3.** Provoditi obuku i opremiti inspeksijske službe u lučkim kapetanijama i drugim nadležnim službama Ministarstva, za otkrivanje i procesuiranje počinitelja onečišćenja;
- Mjera 3.2.1.4.** Formirati zajedničke inventare emisija i zajedničke pristupe evaluaciji brodarstva i njegovog utjecaja na zagađenje zraka u zemljama na području Jadranskog i Jonskog mora;
- Mjera 3.2.1.5.** Osigurati uvjete za održivu i dostupnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta;
- Mjera 3.2.1.6.** Provoditi obuku i organizirati vježbe uz primjenu propisanih procedura kod zahtjeva broda za mjestom zakloništa.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Onečišćenje mora i pomorskog dobra s pomorskih objekata	Broj slučajeva	47	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	45	40	32

²³ Međunarodna Konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, poznatija kao MARPOL (od eng. Maritime pollution) označava međunarodni Ugovor kojem je cilj potpuno eliminiranje namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova, svim štetnim tvarima za ljude, ostala živa bića, i korištenje mora.

CILJ 3.2.2. Smanjiti štetni utjecaj prijenosa živih vodenih organizama i patogena putem pomorske plovidbe (balastnih voda i obrastanja)

Način ostvarenja cilja:

Mjera 3.2.2.1. U suradnji sa drugim Jadranskim državama uspostaviti sustav „ranog dojavljivanja“ u prevenciji prijenosa štetnih vodenih organizama putem balastnih voda;

Mjera 3.2.2.2. Ojačati nadzor upravljanja balastnim vodama temeljem procjene rizika i sukladno međunarodno usuglašenim smjernicama.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Uzorkovanje balastnih voda	Broj uzorkovanja	0	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	4	8	14

CILJ 3.2.3. Smanjiti štetne posljedice onečišćenja s pomorskih objekata

Način ostvarenja cilja:

Mjera 3.2.3.1. Uvesti i primjenjivati standarde stručnog osposobljavanja i certifikacije sudionika u intervencijama kod onečišćenja mora s brodova;

Mjera 3.2.3.2. Osigurati specijalizirani brod za intervencije u slučaju onečišćenja mora velikih razmjera, te obnoviti i modernizirati flotu brodova-čistača;

Mjera 3.2.3.3. Osigurati dostupnost opreme i uređaja za djelovanje kod onečišćenja mora u gospodarskom pojasu Republike Hrvatske, teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Utvrđeno onečišćenje mora kroz „Clean sea net ²⁴ “, u odnosu na broj zaprimljenih upozorenja	%	7	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	6	5	4

²⁴ Republika Hrvatska je od 30. svibnja 2008. godine punopravna članica 'CleanSeaNet' servisa u sklopu Europske agencije za sigurnost plovidbe (EMSA), čime je postala aktivni sudionik europskog sustava satelitskog nadzora i otkrivanja naftnih mrlja na moru. U skladu s Europskom Direktivom 2005/35/EC Europskog Parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o onečišćenju mora s brodova i uvođenju kazni za prekršaje (SL L 255 30.9.2005) koja je u potpunosti prenesena u pravni poredak Republike Hrvatske Kaznenim zakonom (NN 125/11), propisani su zadaci Agencije s namjerom pružanja potpore zemljama članicama Europske unije u aktivnostima na području nadziranja naftnih mrlja na moru, razvijen je 'CleanSeaNet' servis, sustav za nadgledanje koji se temelji na satelitskom praćenju i nadgledanju naftnih mrlja u Europskim vodama. Ovim sustavom osigurava se pravovremena dostava detaljnih informacija o uočenim naftnim mrljama u vodama zemalja članica, te dostava dostupnih satelitskih snimki i podataka o poziciji potencijalnih naftnih mrlja.

CILJ 3.2.4. Osigurati dosljednu primjenu međunarodnih i europskih standarda zaštite okoliša u pogledu onečišćenja koje proizlazi s pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 3.2.4.1.** Unaprijediti sustav inspekcijskog nadzora pomorskih plovnih objekata hrvatske državne pripadnosti u cilju osiguranja cjelovite primjene odredbi nacionalnog zakonodavstva i međunarodnih normi vezanih za zaštitu morskog okoliša od onečišćenja;
- Mjera 3.2.4.2.** Potaknuti razvoj novih tehnologija te kontinuirano pratiti i unapređivati pravila, propise i postupke radi sprječavanja, smanjenja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša, koje mogu biti prouzročene djelatnostima bušenja, jaružanja, iskapanja, uklanjanjem otpada, postavljanjem cjevovoda i drugih djelatnosti u podmorju.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj utvrđenih nepravilnosti temeljem MARPOL-a, u odnosu na broj inspekcijskih nadzora	%	58 ²⁵	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	50	45	40

U području zaštite morskog okoliša sljedeće mjere su identificirane kao zajedničke mjere koje je potrebno provoditi kroz sve navedene ciljeve:

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 3.2.5.** Uspostavit Jadransku konvenciju za zaštitu mora od onečišćenja na temeljima Sporazuma o suradnji na zaštiti voda Jadranskog mora i obalnih područja od zagađivanja od 14. veljače 1974. godine, između bivše Jugoslavije i Talijanske Republike radi multidisciplinarnog rješavanja problema okoliša u Jadranskom prostoru;
- Mjera 3.2.6.** Aktivno sudjelovati u donošenju mjera proaktivne međunarodne i politike Europske unije u pogledu primjene globalnih standarda u sprječavanju i zaštiti morskog okoliša;
- Mjera 3.2.7.** Ratificirati i primijeniti Konvencije Međunarodne pomorske organizacije u području zaštite okoliša (Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (International Convention on the Removal of Wrecks), Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS Convention), Konvencija o recikliranju brodova (Ship's Recycling Convention);
- Mjera 3.2.8.** Jačati instrumente međunarodne, regionalne i subregionalne suradnje obalnih država Jadranskog mora u području sigurnosti plovidbe i zaštite mora.

²⁵ Postotak utvrđenih nepravilnosti dobiven je na način da se broj nedostataka (131) dijelio s ukupnim brojem inspekcijskih pregleda (226).

4. JAČANJE ADMINISTRATIVNE SPOSOBNOSTI

Ciljevi i mjere u ovom poglavlju su usmjerene na zajedničko korištenje raspoloživih resursa, bolju koordinaciju javnih službi i organizacijsku prilagodbu sustava pružanja javnih usluga na način koji će dovesti do povećanja njegove učinkovitosti uz zadovoljenje prihvaćenih kriterija i rastućih zahtjeva koje predstavlja članstvo u Europskoj uniji, a sve radi postizanja Strategijom utvrđenih strateških ciljeva razvoja konkurentnog, sigurnog i ekološki održivog pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske. Posebni ciljevi ovog poglavlja okosnica su za uspješno postizanje svih drugih posebnih ciljeva.

Ekonomično i učinkovito pružanje javnih usluga bez obzira radi li se o uslugama koje se pružaju građanima ili gospodarskim subjektima jedan je od kriterija kojim se utvrđuje konkurentnost neke zemlje, a istovremeno je i jedan od elemenata funkcioniranja pojedine države koji je podložan stalnim ocjenama domicilnog stanovništva, kao i stranih državljana koji u tu državu dolaze iz osobnih ili poslovnih razloga.

Stalna usmjerenost na krajnjeg korisnika usluge i na zadovoljavanje njegovih potrebe, pri čemu se teži proaktivnom pristupu, osnova je za stvaranje zakonodavnog, organizacijskog i tehnološkog okvira koji će pridonijeti bržem razvoju pomorskog gospodarstva. Pod proaktivnim pristupom se, podrazumijeva i preventivno djelovanje u onim područjima gdje država provodi nadzorne i inspeksijske poslove.

Upravo zbog zalaganja Međunarodne pomorske organizacije kao i Europske unije usmjerenih na pružanje javnih usluga u pomorstvu na principima međunarodnih standarda upravljanja kvalitetom i hrvatska pomorska administracija je bila prvo središnje tijelo državne uprave u Republici Hrvatskoj koje je 2001. godine certificirano u skladu s zahtjevima međunarodne norme ISO 9001. Prihvaćanjem ovih standarda, osim obveze stalnog poboljšanja kvalitete usluge, rad pomorske administracije podložan je periodičkim prosudbama od strane gore navedenih međunarodnih institucija kao i neovisnih prosuditelja.

Ljudski faktor, odnosno motiviran i osposobljen djelatnik ključni je element kvalitete i uspješnosti cjelokupnog procesa pružanja javnih usluga. Uzimajući u obzir činjenicu da na svjetskom tržištu radne snage stručni kadrovi koji čine najveći broj djelatnika pomorske administracije ostvaruju prihode koji višestruko nadmašuju primanja u državnim i javnim službama jedan od najvećih izazova u ostvarenju strateških ciljeva bit će zapošljavanje i zadržavanje stručnih kadrova u pomorskoj administraciji.

Moguća rješenja za problem nedostataka kadrova su učinkovitija organizacijska struktura kao i korištenje novih tehnologija. Iako samo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u ovom trenutku ima šest elektroničkih javnih servisa kojima se omogućava pružanje javnih usluga korištenjem Interneta za preko 700.000 zahtjeva stranaka godišnje, još uvijek postoje područja u kojima se mogu ostvariti značajan poboljšanja u elektroničkom poslovanju pomorske administracije prema gospodarstvu, te između pomorske administracije i drugih pružatelja javnih usluga, koja u odnosu na druge mjere ne zahtijevaju značajne financijske troškove.

CILJ 4.1. Osigurati dosljednu primjenu međunarodnih prava i obveza Republike Hrvatske kao države zastave, države luke i obalne države

Način ostvarenja cilja:

Mjera 4.1.1. Sudjelovati u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO), Međunarodne hidrografske organizacije (IHO), te Europske unije i njezinih stručnih tijela;

- Mjera 4.1.2.** Primijeniti međunarodne standarde, preporuke i smjernice u nacionalnom zakonodavstvu, te osigurati učinkovitu provedbu i nadzor;
- Mjera 4.1.3.** Osigurati koordinativne mehanizme između nadležnih tijela, te surađivati sa drugim dionicima sektora.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj utvrđenih nesukladnosti po provedenom međunarodnom nadzoru-hrvatske pomorske administracije, čiji cilj je bio utvrditi razinu usuglašenosti propisa, pravila i procedura države članice nad kojom se provodi nadzor (IMO, EK, EMSA i sl.)	Broj nesukladnosti	23	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	23	20	18

CILJ 4.2. Osigurati pružanje učinkovite javne usluge pomorske administracije u svrhu razvoja pomorskog gospodarstva

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 4.2.1.** Unaprjeđenje organizacijske strukture pomorske administracije uključujući tijela državne uprave, pravne osobe s javnim ovlastima i javne ustanove s nadležnostima u području pomorstva;
- Mjera 4.2.2.** Jačati administrativne kapacitete tijela nadležnih za sigurnost plovidbe i tijela nadležnih za pomorsko dobro, u skladu sa zahtjevima Europske unije i potrebama pomorskog gospodarstva;
- Mjera 4.2.3.** Uspostaviti učinkovit i javno dostupan sustav razmjene podataka iz matičnih registara zasnovan na principima interoperabilnosti;
- Mjera 4.2.4.** Promicati kompetencije pomorske administracije kroz kontinuiranu izobrazbu, sustav nagrađivanja i napredovanja zasnovan na učinkovitosti.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj pruženih pojedinačnih javnih usluga po broju djelatnika pomorske administracije	Broj pruženih usluga po djelatniku	2121 ²⁶	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	2150	2200	2350

CILJ 4.3. Otkloniti administrativne prepreke u svrhu razvoja pomorskog gospodarstva

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 4.3.1.** Uspostaviti usluge elektroničkog poslovanja za sve korisnike javnih usluga s posebnim naglaskom na razvoj Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sustava (CIMIS) kao „*single window*“ sustava u skladu s pravnom stečevinom Europske unije i potrebama pomorskog gospodarstva;
- Mjera 4.3.2.** Razviti i uspostaviti „*e-Maritime koncept*“ radi uvođenja daljnjih olakšica u prihvatu i otpremi brodova u međunarodnoj plovidbi;
- Mjera 4.3.3.** Preispitati i smanjiti dio parafiskalnih nameta;
- Mjera 4.3.4.** Uspostaviti „*One Stop Shop*“ za javne usluge u pomorstvu;
- Mjera 4.3.5.** Pojednostaviti postupke vođenja upisnika i očevidnika plovnih objekata.

²⁶ Polazna vrijednost dobivena je na način da je ukupan broj usluga (700.000) podijelio sa brojem djelatnika pomorske administracije (330)

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj elektroničkih javnih servisa pomorske administracije u primjeni	Ukupan broj servisa	6	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	8	10	12

CILJ 4.4. Uspostaviti sustav integralnog upravljanja obalnim i morskim područjem

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 4.4.1.** Razviti alate za sustavno upravljanje obalnim područjem i posebno pomorskim dobrom uz uspostavu katastra pomorskog dobra;
- Mjera 4.4.2.** Donijeti Strateški plan upravljanja i gospodarenja pomorskim dobrom.
- Mjera 4.4.3.** Ojačati administrativne kapacitete kako bi se cjelokupni posao upisa pomorskog dobra završio do 2020. godine.
- Mjera 4.4.4.** Razviti infrastrukturu prostornih podataka za obalno područje i pripadajući akvatorij (MSDI) u okviru nacionalne infrastrukture prostornih podataka (NIPP), te osigurati povezanost s nacionalnim, regionalnim i globalnim inicijativama i podatkovnim infrastrukturama kako bi se osigurala dostupnost i interoperabilnost podataka u skladu s relevantnim propisima;

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Postotak provedene ²⁷ granice pomorskog dobra	%	3	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	10	45	100

CILJ 4.5. Povećati prihode s osnova koncesija na pomorskom dobru

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 4.5.1.** Pojednostaviti postupke koncesioniranja pomorskog dobra;
- Mjera 4.5.2.** Analizirati model utvrđivanja koncesijske naknade kako bi se kreirao novi sustav koji će generirati veće prihode;
- Mjera 4.5.3.** Pojačati aktivnosti nadzora i mehanizme naplate koncesijskih naknada na pomorskom dobru;

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Prihod Državnog proračuna Republike Hrvatske s osnova koncesija na pomorskom dobru	Milijuna kuna	80	Registar koncesija	90	120	160

²⁷ Rješenjem Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture utvrđuje se granica pomorskog dobra. Temeljem istog Rješenja podnositelj zahtjeva obvezuje se na izradu geodetskog elaborata radi provedbe upisa tako utvrđenog pomorskog dobra u zemljišne knjige. Iz istoga slijedi da kad je temeljem utvrđene granice pomorskog dobra i geodetskog elaborata pomorsko dobro kao takvo upisano u zemljišnim knjigama granica se smatra provedenom. U osnovi granica pomorskog dobra smatra se provedenom kada se obavi upis utvrđenog pomorskog dobra u zemljišnim knjigama u listu B – vlastovnici.

5. JAČANJE POMORSKIH ZNANJA I KULTURE

Povijest Republike Hrvatske duboko je protkana povezanošću s morem. Naša prošlost ogleda se u brojnim ključnim pomorskim događajima koji su nesumnjivo odredili naš identitet, kulturno naslijeđe, razvoj, te opstojnost na ovim prostorima. Upravo takvo naslijeđe možemo smatrati bogatstvom naše raznolikosti koja čini dio cjelokupne baštine i predstavlja nematerijalnu imovinu tradicionalnih znanja koje su nam podarili razni naraštaji naših pomoraca, brodograditelja, ribara i mnogih drugih.

Možemo stoga reći da je pomorsko i povijesno naslijeđe nemoguće očuvati bez stalne brige na području zaštite, popularizacije, prezentacije i revitalizacije kulturnih dobara pomorskog naslijeđa.

Često se ističe nužnost iskoraka iz atributa primorske u pomorsku državu. Jačanje pomorskih znanja i kulture, te daljnji razvoj znanstvene djelatnosti osnova su održivosti pozitivnog trenda razvoja konkurentnog, sigurnog i ekološki održivog pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske i općenito revitalizaciji i održivosti hrvatskog pomorstva.

Za postizanje cilja važno je osigurati sinergiju pomorskog gospodarstva, civilnog društva, znanstvenih institucija i svih onih koji žive od mora i s morem. Isto tako, od Republike Hrvatske kao odgovorne članice Europske unije očekuje se da, uvažavajući njen geostrateški položaj uz istočnu obalu Jadrana, njeno povijesno naslijeđe, akumulirano znanje kao i suvremena gospodarska dostignuća i potencijal u području pomorstva, značajno doprinese promišljanju i definiranju pomorske politike Europske unije.

CILJ 5.1. Ojačati međunarodnu ulogu Republike Hrvatske kao pomorske države

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 5.1.1.** Osigurati učinkovito zastupanje interesa Republike Hrvatske u međunarodnoj pomorskoj organizaciji i drugim tijelima Europske unije;
- Mjera 5.1.2.** Formirati Pomorski forum u cilju razmjene znanja i definiranja budućih strateških opredjeljenja stajališta Republike Hrvatske u međunarodnim tijelima;
- Mjera 5.1.3.** Potaknuti organizaciju međunarodnih skupova u području pomorstva;

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Sudjelovanje predstavnika hrvatske pomorske administracije na skupštinama međunarodnih pomorskih institucija i organizacija (IMO, ILO, IHO, IALA, ECSA, ESPO, i dr.)	Broj	2 ²⁸	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	4	6	10

CILJ 5.2. Razvijati znanja o moru i pomorstvu

Način ostvarenja cilja:

- Mjera 5.2.1.** Promicati znanstvena postignuća i znanstvena istraživanja u području pomorstva;
- Mjera 5.2.2.** Poticati izdavačku djelatnost sa svrhom promoviranja pomorstva i pomorskog opredjeljenja;

²⁸ Podaci se od polazne vrijednosti kumulativno zbrajaju

Mjera 5.2.3. Poticati organizaciju stručnih i znanstvenih skupova u području pomorstva.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012-2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj znanstvenih radova iz područja pomorstva citiranih u međunarodnim stručnim časopisima	Broj	35 ²⁹	Nacionalna i sveučilišna knjižnica Zagreb (Znanstvena indeksiranost i citiranost) ³⁰ Science Citation Index Expanded (SCI-EXPANDED) --1955-present (područje: Engineering, Marine i Engineering, Ocean, Ports, maritime ports, maritime transport, shipping, port safety, safety of navigation, coastal liner service; kombinirano s Adresom: Croatia ili Hrvatska; godina: 2012.	70	110	150

CILJ 5.3. Promicati povijesne vrijednosti te pomorsku baštinu Republike Hrvatske

Način ostvarenja cilja:

Mjera 5.3.1. Očuvanje i revitalizacija tradicijskih i povijesnih plovila i građevina;

Mjera 5.3.2. Potaknuti sustavno prikupljanje pomorske povijesne građe (kroz muzeje, udruge, tiskovine i sl.);

Mjera 5.3.3. Promovirati tradicijske obrte i zanimanja u pomorstvu .

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj posjetitelja pomorskih muzeja u Republici Hrvatskoj	Broj	90.000 ³¹	Muzejski dokumentacijski centar	95.000	100.000	120.000

CILJ 5.4. Proaktivna medijska zastupljenost

Način ostvarenja cilja:

Mjera 5.4.1. Poticati izradu dokumentarnih emisija o pomorstvu;

Mjera 5.4.2. Provoditi promotivne medijske kampanje na temu razvoja pomorstva;

Mjera 5.4.3. Potaknuti promociju i prepoznatljivost hrvatske zastave.

Pokazatelj rezultata (output)	Jedinica	Polazna vrijednost (2013)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
Broj redovitih emisija o pomorstvu koje se emitiraju na radiju i televiziji na nacionalnoj razini	Broj	2	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	2	3	4

²⁹ Podaci se od polazne vrijednosti kumulativno zbrajaju

³⁰ Nacionalna i sveučilišna knjižnica u Zagrebu uzeta je kao relevantan izvor podataka obzirom da ista za hrvatsku akademsku zajednicu izdaje potvrde o zastupljenosti i citiranosti radova znanstvenika u relevantnim bazama podataka, potvrde o zastupljenosti časopisa za potrebe uredništva domaćih, znanstvenih i stručnih časopisa te potvrde o faktoru odjeka (Impact Factor) pojedinog časopisa za određenu godinu.

³¹ Podaci o broju posjetitelja u pomorskim muzejima uzet je za sljedeće muzeje: Dubrovački muzeji - Pomorski muzej, Hrvatski pomorski muzej Split, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

6. PROVEDBA I FINANCIRANJE

Osiguranje provedbe strateških ciljeva

S ciljem učinkovite i pravovremene provedbe Strategije Vlada Republike Hrvatske donijet će do 30. travnja 2015. godine Akcijski plan, kojim će se za svaku pojedinu stratešku mjeru utvrditi odgovarajuće provedbene aktivnosti, njihovi nositelji i sudionici u provedbi kao i način provedbe, te izvori financiranja. Akcijskim planom utvrdit će se obveze tijela državne i javne vlasti koja u skladu s ovlastima utvrđenim zakonskim propisima imaju nadležnosti u području pomorstva, kao i ona tijela čije nadležnosti jesu u vezi ili mogu utjecati na razvitak pomorstva, te će se istim podrobnije definirati dinamika provedbe mjera i utvrditi način upravljanja rizicima u postupku postizanja posebnih i strateških ciljeva Strategije.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture kao resorno tijelo državne uprave nadležno je za provedbu i koordinaciju provedbe mjera i ciljeva utvrđenih Strategijom, kao i aktivnosti koje će se utvrditi Akcijskim planom, te će periodički svake dvije godine izvještavati Vladu Republike Hrvatske o provedbi Strategije i Akcijskog plana. Osnovu za praćenje provedbe strateških i posebnih ciljeva čine pokazatelji rezultata utvrđeni za svaki pojedini posebni cilj Strategije.

Kako bi se osiguralo kontinuirano praćenje provedbe Strategije, Vlada Republike Hrvatske će prilikom donošenja Akcijskog plana osnovati Odbor za praćenje provedbe koji će obuhvaćati predstavnike svih resornih ministarstava uključenih u provedbu Strategije odnosno Akcijskog plana. Odborom za praćenje predsjedati će ministar pomorstva, prometa i infrastrukture. Odbor za praćenje provedbe sastajati će se najmanje svaka tri mjeseca, te će članovi odbora biti zaduženi za kontinuirano praćenje provedbe aktivnosti iz Akcijskog plana u nadležnosti pojedinog tijela državne uprave, koordinaciju aktivnosti između pojedinih tijela državne uprave, te uklanjanje zapreka u provedbi Akcijskog plana. Članovi Odbora biti će zaduženi izrađivati izvješća o provedbi aktivnosti Akcijskog plana, te sudjelovati u vrednovanju Strategije..

Financiranje i financijski učinak

Strategija utvrđuje niz mjera iz nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i drugih proračunskih korisnika koji će se s rashodovne strane planirati i izvršavati s postojećih, kao i novih aktivnosti i projekata Državnog proračuna Republike Hrvatske, te drugih izvora financiranja s posebnim naglaskom na korištenju fondova Europske Unije i vlastitih prihoda pojedinih pravnih osoba s javnim ovlastima.

Strategija pojedinim mjerama predviđa i smanjenje rashoda Državnog proračuna Republike Hrvatske, te povećanje prihoda kao posljedice, primjerice, stopostotnog očekivanog povećanja prihoda od koncesija na pomorskom dobru koji bi do 2020. godine trebali iznositi 160 milijuna kuna. Preciznije podatke o financijskom učinku strateških mjera nije moguće utvrditi obzirom da su Strategijom definirane okvirne strateške mjere, te će se fiskalni učinak utvrditi Akcijskim planom za provedbu Strategije.

Sva sredstva potrebna za provedbu aktivnosti Akcijskog plana iz nadležnosti proračunskih korisnika osigurati će se u okviru limita ukupnih rashoda koje Vlada Republike Hrvatske utvrđuje za pojedinog nositelja mjera iz Akcijskog plana.

7. PRILOZI

7.1. SWOT analiza

STRENGTHS - SNAGA	WEAKNESSES - SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - Geografski položaj i geomorfološke osobine obale - Uključenost pomorskih prometnih pravaca u europsku prometnu mrežu - lučka infrastruktura odgovara potrebama međunarodnog pomorskog prometa - Znanje i tradicija u pomorskom gospodarstvu, kod pomoraca i poslovođitelja u brodarskim društvima - U primjeni visoki standardi sigurnosti plovidbe (u skladu s Pariškim Memorandumom³²) - Uspostavljen sustav obrazovanja pomoraca u skladu s najvišim svjetskim standardima - Visoko očuvan morski okoliš - uspostavljen sustav sigurnosti plovidbe Republike Hrvatske - Dobro razvijene elektroničke usluge pomorske javne uprave 	<ul style="list-style-type: none"> - Mali udio pomorskog prometa u ukupnom prometu Republike Hrvatske (22%) - Nedostatni kapaciteti luka županijskog i lokalnog značaja - Nerazvijeno financijsko tržište za brodarstvo u Republike Hrvatske - Nedovoljno razvijen multimodalni promet - Nepovoljna starosna struktura flote u nacionalnoj plovidbi - Nedostatak klasterskog povezivanja znanosti, brodograđevne industrije i brodarstva - Mali udio klasičnog trgovačkog prometa u odnosu na promet rekreacijskih plovila (nautika) - Nedovoljni kapaciteti za reakciju u slučaju većeg zagađenja i ostalih izvanrednih događaja većih razmjera - Neusklađenost smjernica i kriterija za utvrđivanje opravdanosti i prioriteta i odobravanje infrastrukturnih i drugih razvojnih projekata u pomorstvu - Nedovoljna medijska zastupljenost pomorskog gospodarstva - Neučinkovitost javnih usluga - Fragmentacija i preklapanje nadležnosti javnog sektora nadležnih za pomorstvo - Nedovoljna učinkovitost javnih usluga u sektoru pomorstva - Slabljenje sposobnosti pomorske administracije u pružanju javne usluge - Nemogućnost promjene zaključenih koncesijskih ugovora na pomorskom dobru s neadekvatnom koncesijskom naknadom - Nema kontinuiranog praćenja ekonomskog doprinosa pomorskog sektora gospodarstvu Republike Hrvatske

³² Pariški memorandum o suglasnosti i o nadzoru države luke usvojen je 26. siječnja 1982. godine s ciljem razvoja efikasnog sustava nadzora stranih brodova u pogledu međunarodnih standarda sigurnosti, zaštite okoliša i sigurnosne zaštite. Pridruživanjem Bugarske i Rumunjske 2007. godine, Memorandum broji 27 država članica. Memorandum ne postavlja nove standarde, nego ima za cilj nadzor standarda koji se nalaze u konvencijama usvojenim u okviru Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije rada.

OPPORTUNITIES - PRILIKE	THREATS - PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> - atraktivnost priobalja kao mjesta života i rada - Članstvo u Europskoj Uniji i širenje Europske Unije na susjedne zemlje - Mogućnost financiranja iz fondova Europske Unije - Pomorski promet je siguran, energetski učinkovit i ekološki prihvatljiv vid prijevoza - mogućnost većeg korištenja kapaciteta razvoja pomorstva - Porast trenda korištenja putničkog prijevoza i prijevoza na kružnim putovanjima - Poticajna porezna politika za brodare i pomorce - Mogućnost značajnog povećanja učinkovitosti uprave poboljšanjima u upravljanju i koordinaciji - bolje korištenje potražnje stranih brodara za sekundarnim uslugama u pomorstvu - Razvoj i primjena modernih tehnologija - Uređen sustav socijalnih prava pomoraca - potražnja za lučkim uslugama dodane vrijednosti 	<ul style="list-style-type: none"> - Velika opasnost od onečišćenja mora na gospodarski razvoj i održivost - Sve veća opasnost od rizika za ljude i okoliš zbog povećanja ljudskih aktivnosti na moru i u priobalju - Dugogodišnja kriza u brodarstvu i pad potražnje za pomorskim prometom i uslugama - Kontinuirani pad bruto tonaže hrvatske trgovačke flote - Povećanje konkurencije na međunarodnom tržištu radne snage u pomorstvu - Depopulacija i smanjenje gospodarske aktivnosti na otocima - Rizici daljnjeg razvoja brodogradnje - Tehnička i tehnološka neusklađenost hrvatske flote sa svjetskim standardima izvrsnosti - Neusklađeni razvoj željezničke i pomorske infrastrukture

7.2. Izvori podataka

Podaci Ministarstva pomorstva prometa i infrastrukture:

- Godišnje izvješće o radu inspekcije sigurnosti plovidbe za 2012 i 2013. godinu – rezultati inspekcije- Uprava sigurnosti plovidbe, Služba inspekcijskih poslova, MPPI;
- Godišnje izvješće o PSC Paris MoU za 2012. i 2013. godinu - Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde, MPPI;
- Izvješće o pomorskim nezgodama u Republici Hrvatskoj za 2012. i 2013. godinu – uzroci nesreća i preporuke – tehnička neispravnost pomorskih objekata - Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde, MPPI;
- Liste posebnog nadzora brodova, zapovjednika i brodarara za 2013. godinu - Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde, MPPI;
- Godišnje izvješće o radu inspekcije sigurnosti plovidbe – rezultati inspekcije za 2012. i 2013. godinu- Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde, MPPI;
- Izvješće o pomorskim nezgodama u RH u 2012. i 2013. godini – uzroci nesreća i preporuke – sistemske greške - Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde, MPPI;
- Izrađene procjene rizika u 2012- Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde, MPPI;
- Maritimne studije/prometno-plovidbene studije izrađene od strane Uprave sigurnosti plovidbe i Uprave pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra u periodu od 2006-2013, MPPI;
- Godišnje izvješće o broju pojedinačnih pruženih VTS usluga u 2012. i 2013. godini - Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI;
- Pokrivenost Jadrana VTMS sustavima u 2013. godini (radarski, AIS, VHF, nadzorne kamere, hidro-meteorološki sustav) -Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI;
- Opseg bitnih podataka dostupnih u realnom vremenu (CIMIS) u 2013. godini -Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI;
- Izvješće o pomorskim nezgodama u RH u 2012. i 2013. godini – uzroci nesreća i preporuke – greške u navigaciji -Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI;
- Godišnje izvješće o radu lučkih kapetanija u 2012. i 2013. godini -Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI
- Godišnje izvješće o akcijama traganja i spašavanja u 2012. i 2013. godini -Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI;
- Analiza stanja flote lučkih kapetanija u 2012. i 2013. godini s prijedlogom mjera za poboljšanje sustava-Uprava sigurnosti plovidbe, Sektor za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, traganje i spašavanje i zaštitu mora, MPPI;

Podaci o poslovanju Lučkih uprava u 2012. i 2013. godini luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, odnosno luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja;

Podaci Hrvatskog hidrografskog instituta iz 2012. i 2013. godine;

Državni zavod za statistiku- godišnji statistički izvještaj za 2012. i 2013. godinu;

Podaci Agencije za obalni linijski pomorski promet o obalnom linijskom pomorskom prometu za 2012. i 2013. godinu;

„Plovput d.o.o. (trgovačko društvo osnovano radi održavanja pomorskih plovnih putova i radijske službe)- analiza Strategije razvoja Plovputa d.o.o. za razdoblje 2014. do 2018., odnosno analiza godišnjeg Plana poslovanja i plana razvoja i ulaganja u osnovna sredstva Plovputa d.o.o. u 2013. godini;

Analiza Godišnjeg Izvješća o radu Plovputa d.o.o. za 2012. i 2013. godinu;

Podaci Ministarstva financija, Registar koncesija o koncesijama na pomorskom dobru u 2012. i 2013. godini;

MARE NOSTRUM-Udruga hrvatskih poslodavaca – brodarka u međunarodnoj pomorskoj plovidbi- Analiza poslovanja hrvatskih brodarka u međunarodnoj pomorskoj plovidbi u 2012. i 2013. godini;

Statistički ured Europske unije (EUROSTAT)- podaci o pomorskom prometu u 2012. i 2013. godini.

7.3. Referentne strateške smjernice i sektorske strategije

Nacionalni strateški dokumenti:

- Strateški okvir za razvoj 2006.-2013.
- Strategija razvoja turizma do 2020. godine (Croatian Tourism Development Strategy untill 2020) (NN 55/13)
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. (Nautical tourism development strategy of The Republic of Croatia 2009 – 2019) (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Zagreb, prosinac 2008.)
- Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske, Strategy for Sustainable Development of the Republic of Croatia, Croatian Parliament, (NN 30/09)
- Strategija upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem Republike Hrvatske
- Ekološka mreža Republike Hrvatske, proglašena Uredbom o ekološkoj mreži (NN 124/2013), NATURA 2000.
- Predpristupna pomorska strategija (Pre-Accession Maritime Strategy of the Republic of Croatia, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2006.

Međunarodne i europske strategije i strateške smjernice

- Strategija EU-a za jadransko - jonsku regiju, (Maritime strategy for the adriatic and ionian seas), usvojena od strane Europske komisije 30.studenog 2012. godine

- BIJELA KNJIGA- mapa puta u jedinstveni europski prometni prostor- prema konkurentnom i učinkovitom prometnom sustavu (WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system) COM(2011)144, ožujak 2011. transeuropska transportna mreža (TEN-T)
- Održivi razvoj transportnog sustava (A Sustainable future for transport: «Towards an integrated technology-led and user friendly system), Komunikacija Europske komisije, 2009
- Strateški ciljevi i preporuke za EU pomorsku prometnu politiku do 2018. Godine (Strategic goals and recommendations for the EU's Maritime transport policy until 2018, Komunikacija Europske komisije, 2009.
- Komunikacija i akcijski plan Komisije s ciljem da se uspostavi europski pomorski prometni prostor bez barijera (Communication and action plan with a view to establish a European maritime transport space without barriers), Komunikacija Europske komisije 2009
- Smjernice za integralni pristup pomorskoj politici: Prema najboljoj praksi u integriranom pomorskom upravljanju i savjetovanju s dionicima (Guidelines for and Integrated Approach to Maritime Policy: «Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation, Komunikacija Europske komisije 2008
- Komunikacija o zajedničkoj politici europskih luka (Communication on a European Ports Policy), Komunikacija Europske komisije 2007
- Integrirana pomorska politika Europske unije (An Integrated Maritime Policy for the European Union), COM 2007.
- Integrirana pomorska politika Europske unije- PLAVA KNJIGA (Integrated Maritime Policy for the European Union (The «Blue Paper»)), 2007
- Integrirana pomorska politika Europske unije- AKCIJSKI PLAN (An integrated Maritime Policy for the European Union – Action plan), 2007
- ZELENA KNJIGA: «Prema budućnosti pomorske politike Europske unije:« Europska vizija za oceane i mora (Green paper: «Towards a future Maritime Policy for the Union: «A European vision for the oceans and seas), 2006
- Prometna politika Europske unije (EU Transport Policy: «Keep Europe moving: A Transport Policy for sustainable mobility), 2006
- BIJELA KNJIGA: Europska prometna politika za 2020: «Vrijeme odluke»,(White paper: European Transport Policy for 2020: «Time to decide»), 2001
- Strategija pomorske sigurnosti Europske unije (European Union Maritime Security Strategy as adopted by the Council (General Affairs) on 24 June 2014)
- Europska sigurnosna strategija (European Security Strategy (ESS), usvojena od strane Europskog vijeća u prosincu 2003
- Okvirna direktiva o morskoj strategiji (The Marine Strategy Framework Directive (2008/56/EC) (MSFD)).

Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture objavljuje objedinjene primjedbe zaprimljene od strane predstavnika zainteresirane javnosti koji su dostavili primjedbe na Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, putem održanog javnog savjetovanja provedenog u razdoblju 21. veljače - 7. ožujka 2014. godine te očitovanja o prihvatanju / neprihvatanju istih.

Redni broj	Naziv dionika (pojedinaac, organizacija, institucija)	Tekst primjedbe/prijedloga	Razlog prihvatanja/neprihvatanja primjedbe ili prijedloga
1.	SINDIKAT POMORACA HRVATSKE (sindikatomoraca-hrvatske@ri.t-com.hr)	<p>1) OPĆE NAPOMENE</p> <p>a) Metodološki pristup</p> <p>Strategija ne slijedi uobičajni postupak izrade modela strateškog upravljanja.</p> <p>Uobičajeni model slijedi nekoliko jasno ograničenih koraka kroz koje se osigurava konzistentno određivanje strateških ciljeva. Najčešće se model strateškog upravljanja sastoji od sljedećih koraka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Misija - sažet izraz temeljne zadaće odnosno subjekta; - Vizija - sažet izraz cilja ili stanja koje se želi postići ostvarivanjem svih ili većine strateških ciljeva; - Strateški ciljevi - opći ciljevi za pojedina programska područja ili zadaće; - Mjere - skup postupaka ili radnji kojima će se ostvariti strateški ciljevi; - Cilj odnosno željeno stanje - rezultat ili postignuće koje će se ostvariti nakon provedbe određene mjere; - Pokazatelji (indikatori) - brojčane, logičke ili opisne ocjene kojima se ocjenjuje napredak prema ostvarenju strateških ciljeva. 	<p>Prihvaća se primjedba da je u strategiju potrebno integrirati viziju i misiju</p> <p>Prihvaća se primjedba koja se odnosi na to da strategija nema jasne indikatore mjerljivosti. S druge strane ne prihvaća se primjedba koja se odnosi na metodologiju izrade (da je ista u nekim dijelovima preširoka a u nekim predetaljna i sl.).</p> <p>Strategija je rađena za potrebu Ministarstva i sa ciljem daljnjeg razvoja pomorskog sektora koji posljedično nije uvijek u cjelini u nadležnosti samo Ministarstva</p>

Nerijetko se pojedini koraci različito nazivaju, no načelno struktura strateškog dokumenta ima navedeni oblik. Također, kod subjekata visokog stupnja organiziranosti se u strategiji uz mjere pridružuju i:

- resursi (ljudi, prostor, oprema, financijska sredstva) odnosno
- odgovorne osobe i rokovi provedbe.

Dokumenti koji do te razine razrađuju strategiju se obično nazivaju akcijskim planovima.

Posljedice nedosljedne metodologije jesu sljedeće:

- Nije jasno u čije ime se piše strategija. Neki ciljevi i mjere jesu pridruženi Ministarstvu pomorstva, neki su ciljevi u stvari ciljevi županija (npr. specijalizacija luka), a neki gospodarstva (LNG terminal je gospodarska djelatnost i potpuno je nejasno zašto bi država razvijala takvu uslugu ili uslugu održavanja brodica).
- Brojni ciljevi značajno izlaze izvan okvira ovlasti Ministarstva.
- Ciljevi i mjere su nerijetko nepovezani pa nije jasno kako se ostvaruje neki cilj provedbom određene mjere. Primjerice, kako se povećava bruto tonaža flote financiranjem troškova ukrcaja vježbenika? Zašto bi uopće državnim novcima povećavali flotu u vlasništvu privatnika? Postoji li politička odluka koja to podupire?
- Ciljna stanja (ostvarenje strateškog cilja) ne postoje za većinu ciljeva. Točnije, navedeno je samo za tri (20% povećanje BT, smanjenje broja pomorskih nesreća za 10%, povećanje prihoda od koncesija za 50%). Za sve ostale mjerljivi cilj nije određen.
- Ne postoje rokovi provedbe. Strategija za sedmogodišnje razdoblje ne može se zasnivati na pretpostavci da svi ciljevi imaju rok 2020. godinu. Drugim riječima, Strategija ne sadrži prioritete i vremensku uvjetovanost (što slijedi prije čega).
- Indikatora nema. Slijedom toga nije moguće pratiti provedbu strategije niti je korigirati na vrijeme ako je potrebno.

b) Terminološki pristup

Strategiju obilježava:

- veliki broj riječi općeg značenja,

pomorstva. Za pretpostaviti je da ukoliko Vlada RH usvoji ovu strategiju, da će i provedba strategije biti u obavezi svih TDU (Odlukom Vlade RH o provedbi strategije), a ne samo Ministarstva, stoga se ne prihvaća primjedba da strategija zadire u područja tuđih djelokruga.

S druge strane, što se tiče gospodarskih djelatnosti, intencija predloženih mjera je upravo išla u smjeru da iste budu kasnije sadržane i u strategijama drugih ministarstva sa kojima će se u suradnji provoditi predložene mjere (primjer je LNG terminal koji nije moguć ukoliko Ministarstvo ne stvori podlogu kroz granicu pomorskog dobra, određivanje lučkog područja, te analizu sigurnosti pomorske plovidbe u tom dijelu Jadrana).

U pogledu vremenskog trajanja strategije intencija je bila da se strategija donese u vremenu trajanja proračuna Europske unije i s tim u vezi vremenu trajanja programa Europske unije kroz koje je moguće implementirati predložene mjere. Kako će i Europa raditi izmjene i dopune svojih strategija prije nego donese novi sedmogodišnji financijski plan ovom strategijom se

- značajan broj pojmova koji u kontekstu u kojem nema definicija ili nisu opće prihvaćene nemaju značenja.

Strategija, i to u dijelu koji bi trebao biti provedbeni, opisuje radnje koje treba provesti općim riječima koje ne postavljaju jasnu obvezu. Strategija je prepuna sljedećih radnji: *potaći, promovirati, aktivno sudjelovati, zalagati se, unaprjeđivati*, i slično. Ove radnje ne označavaju obvezu već nastojanje i kao takve su u strateškim dokumentima nepotrebne.

U Strategiji se pojavljuju konstrukcije koje ne nose nikakvo značenje. Primjeri jesu:

Mjera 2.5.1.1: Principe stimulativne porezne politike koja se primjenjuje na brodarstvo u međunarodnoj plovidbi na odgovarajući način proširiti i na jahte,

Proširivanje principa na jahte nema smisla. Smisla bi možda imalo primijeniti novu poreznu politiku prema vlasnicima jahti.

Mjera 4.4.4: jačati instrumente međunarodne, regionalne i ubregionalne suradnje obalnih država jadranskog mora u području sigurnosti plovidbe i zaštite mora.

Vrlo je upitno kako se mogu jačati instrumenti suradnje?

Mjera 5.2.1: Uspostaviti učinkovit i javno dostupan sustav razmjene podataka iz matičnih registara zasnovan na principima interoperabilnosti;

Interoperabilnost nije načelo koje se može slijediti već svojstvo suradnje unutar nekog sustava koje netko ima ili nema.

«Mjera 5.2.6: Osigurati kontinuiranu horizontalnu i vertikalnu povezanost svih nadležnih tijela, te civilnog društva u ispunjavanju strateških ciljeva;»

U dokumentu u kojem pojam horizontalne i vertikalne povezanosti nije određen niti je utvrđen nositelj obveze mjera nema nikakvog smisla.

Strategija nije jezično ujednačena. Koriste se jezične konstrukcije koje ne označavaju radnju pa je nejasno što se želi postići.

daje upravom mogućnost da i RH donese svoju novu (izmjene i dopune!) pomorsku strategiju u 2020.

b) Terminološki pristup

U dijelu primjedbi koje se odnose na terminološki pristup, iste se ne prihvaćaju. Razlog neprihvatanja leži upravo u činjenici da su predložene mjere zapravo okosnica budućih projekata/Uredbi/međunarodnih sporazuma koji zapravo ovim mjerama dobivaju smisao i opravdanost. Primjer jedne takve mjere je „Mjera 5.2.2: Provesti postupak jačanja administrativnih kapaciteta tijela nadležnih za sigurnost plovidbe i tijela nadležnih za pomorsko dobro, u skladu sa zahtjevima Europske unije i potrebama pomorskog gospodarstva“ kojom se želi skrenuti pažnja da u lučkim kapetanijama nedostaje dovoljno djelatnika, a i ono što ih ima je starosne strukture da će veliki broj djelatnika kroz par godina steći uvjete za mirovinu. S druge strane u tijelima koji se nadležni za poslove pomorskog dobra uočen je izrazit manjak djelatnika što rezultira

Primjerice:

Mjera 2.4.2: Specijalizacija luke Ploče za promet kontejnerskog i rasutog tereta, te razvoj Vc ogranka transeuropske prometne mreže

Mjera 3.2.2.2: Razvoj sustava ciljanog nadzora luka i objekata sigurnosti plovidbe;

U kojem trenutku je specijalizacija luke odnosno razvoj sustava (štogod to značilo) okončan?

Mjera 5.2.2: Provesti postupak jačanja administrativnih kapaciteta tijela nadležnih za sigurnost plovidbe i tijela nadležnih za pomorsko dobro, u skladu sa zahtjevima Europske unije i potrebama pomorskog gospodarstva;

Dalo bi se zaključiti da je postupak jačanja administrativnog kapaciteta podrobno propisan postupak, što barem na razini EU (koja je taj pojam iskovala) nije točno.

Pa time nije jasno što se tu treba u stvari činiti.

c) Ovlast i provedba

Strateški dokumenti jesu osnovni alat strateškog upravljanja. Kao takvi odnose se na one djelatnosti na koje rukovodna struktura može utjecati odnosno gdje ima pravo donositi odluke i temeljem njih nešto činiti.

Slijedom toga, radnje koje su već obveza (zakonska ili neka druga) i koje se moraju provoditi bez obzira na volju rukovodstva nisu predmet strateškog upravljanja. Primjerice, odluka o kupovanju brodova samo određene vrste jest strateška odluka; odluka o obveznom držanju straže na zapovjedničkom mostu nije strateška odluka jer je propisana obveza i o njoj se ne diskutira.

Sve takve ciljeve odnosno mjere ne bi trebale biti u Strategiji.

Primjerice:

Mjera 2.3.1.1: Aktivno sudjelovati u radu tijela IMO-a i ILO i EU te se zalagati za usvajanje harmoniziranih visokih standarda života i rada pomoraca;

Mjera 2.3.3.5: Zalagati se za dosljednu primjenu pravičnog odnosa

stanjem da je veliki postotak granice pomorskog dobra neucrtan.

Vežano za specijalizaciju luka prihvaća se komentar da je pojam specijalizacije potrebno dodatno pojasniti. S tim u vezi specijalizacijom se nije htjelo postići ograničavanje lučkih djelatnosti već samo naglasiti da će država kroz svoje financijske kapacitete (proračun RH) poticati daljnji razvoj luke u smjeru specijalizacije. Međutim, ukoliko postoji interes privatnog kapitala, tada se kroz druge oblike suradnje (zato je istaknut JPP kao jedan od mjera) daje mogućnost razvoja luke i u drugom smjeru. Ova mjera će se dodatno nadopuniti tekstem kako bi se izbjeglo dvojako tumačenje.

c) Ovlast i provedba

Primjedba se polovično prihvaća. Naime, možemo se složiti da su neke mjere podložne strateškim odlukama, a neke ne, pa s tim u vezi neke bi mjere trebale biti sadržane u strategiji, a neke ne. Međutim, neke mjere koje su propisane a na koje se odnosi primjedba npr. *Mjera*

prema pomorcima u slučajevima vođenja kaznenih i prekršajnih postupaka.

Mjera 3.2.1.1: Razvoj sustava ciljanoq inspekcijskog i tehničkog nadzora primjene najviših međunarodnih, europskih i domaćih standarda sigurnosti na hrvatskim pomorskim objektima prema utvrđenim prioritetima, nadzora nad radom priznatih organizacija za statutarnu certifikaciju, kompanija, brodara i vlasnika brodova hrvatske državne pripadnosti;

Mjera 3.2.1.3: Uspostaviti učinkovit sustav nadzora nad stavljanjem na tržište rekreacijskili plovila i pomorske opreme;

Mjera 4.4.2: Aktivno sudjelovati u donošenju mjera proaktivne međunarodne i EU politike u pogledu primjene globalnih standarda u sprječavanju i zaštiti morskog okoliša;

Konačno, u strateškim dokumentima se izbjegava ili se unosi s posebnom pažnjom ciljeve i mjere koje nije moguće provesti bez izravnog sudjelovanja drugih osoba ili država. Primjerice:

Mjera 4.4.1: Uspostava jadranske konvencije za zaštitu mora od onečišćenja na temeljima Sporazuma o suradnji na zaštiti voda jadranskog mora i obalnih područja od zaqadivanja od 14. veljače 1974. godine, između bivše Jugoslavije i Italije radi ultidisciplinarnoq rješavanja problema okoliša u jadranskom prostoru;

d) SWOT analiza

SWOT analiza je metodološki pristup kojim se određeno problemsko područje nastoji analizirati kako bi se utvrdili osnovni utjecaji, pozitivni i negativni, koji na njega utječu ili mogu utjecati. Vrlo je upitno u kojoj mjeri ta metoda, koja je ponajprije razvijena imajući u vidu projektno poslovanje ili poslovni poduhvat, primjerena strateškom upravljanju pomorskim sustavom na razini Ministarstva.

2) POMORSKO GOSPODARSTVO

2.3.3.5: Zalagati se za dosljednu primjenu pravičnog odnosa prema pomorcima u slučajevima vođenja kaznenih i prekršajnih postupaka.“ je mjera za koju ćemo se svi skupa složiti da je obaveza države, no nerijetko smo svjedoci da se ta mjera i ne provodi adekvatno. Stoga se ovim mjerama želi naglasiti da je potrebno uložiti dodatne napore kako bi se neke stvari ojačale i kako bi se stvorila pretpostavka učinkovite provedbe pojedinih mjera, iako su iste možda i sada zakonski propisane i ne bi se trebale posebno isticati u strategiji.

d) SWOT analiza

Primjedba se ne prihvaća. Sastavni dio većine strategija je i SWOT analiza. Ovom komentarom se ne pokazuje manjkavost iste, već se detektira samo vlastito stajalište.

POMORSKO GOSPODARSTVO

Primjedba se ne prihvaća

Načelno, većina mjera navedenih u ovom poglavlju odnose se na poticanje gospodarske aktivnosti. Opća primjedba ovom poglavlju je prevelika uporaba neodređenih glagola (npr. poticati) kojima se u stvari ne stvara nikakva obveza.

3) BRODARSTVO

Ciljevi i mjere ovog poglavlja u značajnoj mjeri su neodređeni i nije razvidno na koji način će se provesti. U značajnoj mjeri je pitanje je li Ministarstvo onaj subjekt koji treba brinuti o kvaliteti brodarstva i drugim neupitno gospodarskim pitanjima (zadiranje u tarifnu politiku, osnivanje stabilizacijskog fonda!). Nije jasno kojim radnjama će se ostvariti postavljeni ciljevi.

4) OBALNI LINIJSKI PUTNIČKI PROMET

Ciljevi i mjere su nejasni. Nije jasno kako će se mjere provesti. Neke mjere su izuzetno dvojbene: pa zar obalni linijski promet nije već povezan s drugim vidovima prometa? U kojoj mjeri to ima veze s Prometnom strategijom RH? Zar sada sustav povlaštenog prijevoza nije dostupan i transparentan? Jezično nedosljedno: udobnost ne može biti načelo.

5) POMORCI

Postojeći tekst dijela Strategije koji se odnosi na pomorce, ako se izuzmu opće primjedbe glede terminologije odnosno metodologije, jest razmjerno korektan. Temeljna primjedba jest da brojne važne odrednice nedostaju. U uvodnom djelu navedene brojke su više nego upitne obzirom da predstavljaju prva 22.000 procjenu, druga 14.500 nepotpunu evidenciju. Zbog toga bi bilo korisno dodati ostale brojke koje upozoravaju na puno veći broj pomoraca. Tako na primjer prema broju od 14.500 stoji broj iz istraživanja BIMCO/ISF od 18.200 hrvatskih pomoraca na istoj kategoriji brodova, također i činjenica koja se u praksi dokazuje gotovo svakodnevno da ima veliki broj po definiciji MLC2006 pomoraca ukrcanih na brodovima a koji su

BRODARSTVO

Primjedba se ne prihvaća obzirom na važnost i utjecaj pomorskog prometa na cjelokupno gospodarstvo Republike Hrvatske.

4) OBALNI LINIJSKI PUTNIČKI PROMET

Primjedba se ne prihvaća. Mjerama se nastoji stvoriti okvir za daljnju modernizaciju cjelokupnog sustava i to prvenstveno kroz EU fondove.

5) POMORCI

Primjedba o broju pomoraca se ne prihvaća iz razloga što je iskazani broj pomoraca izražen sukladno podacima evidencije MMPI

zaobišli sustav iz kojega dolazi brojka 14.500. Podatak da se sve više pomoraca pojavljuje iz sustava offshore industrije koji se registriraju zbog korištenja beneficije oslobođenja od poreza, napućuje na zaključak da i tu ima neregistriranih. I na kraju broj izdanih, važećih, pomorskih knjižica daje za pravo vjerovati da je i brojka od 22.000 vrlo proizvoljna procjena (preko 40.000 pomorskih knjižica).

Cilj 2.3.1. Osigurati usvajanje i implementaciju visokih standarda životnih i radnih uvjeta pomoraca.

Prva mjera je već obveza Ministarstva pa joj nema mjesta u Strategiji. Ta bi mjera bila vrlo dobrom kada bi na primjer sadržavala stav da će zatražiti od IMO-a da se prostori smještaja i boljih životnih uvjeta, kao što su učionica za vježbenike, prostor za tjelovježbu itd., neće računati u tonažu. Da će zatražiti od ILO-a da se standard/visina plaće pomoraca regulira prema stvarnim životnim potrebama (revizija formule prema Preporuci i MLC2006). Da nabroji koje će izmjene i dopune postojećih Direktiva EU tražiti i koja je politika prema postojećim socijalnim Direktivama EU. Bilo bi nam izuzetno interesantno čuti što je napravljeno do sada kako bi se Direktive EU o socijalnom standardu koje isključuju pomorce promijenile i što bi se nadalje trebalo činiti da se ubrza promjena. Koji se i do kada rezultati očekuju.

Mjera kojom se osigurava pružanje određenih usluga pomorcima na kopnu je nedorečena i potpuno nejasna. Nema naveden cilj, kako će se ostvariti i do kada. Obzirom na započete promjene očekivali smo da će se obveze države prihvaćene kroz MLC2006., ovdje iskazati u besplatnoj koncesiji na prostore u kojima se pružaju obvezne usluge pomorcima, a na koje država do sada nije uložila ni centa. Primjer je Crew Corner-a u luci Dubrovnik, gdje trošak usluga dijele sindikat, pomorci i suradnici u izvođenju i za to još plaćaju koncesiju.

Očekivali smo da će taj «pilot projekt» biti strateški razrađen. Kada

Primjedba se ne prihvaća. Kao što je komentator uočio u završnoj rečenici, ova mjera treba i biti će raspisana kasnije kroz Akcijski plan, stoga bi bilo pretenciozno da se u okviru svake mjere raspisuju detaljne aktivnosti.

će, kojim redosljedom i na kojim mjestima (lukama) biti ustupljeni na korištenje istovjetni prostori za pomorce u posjeti luci. Ambulante ovlaštene za ocjenu zdravstvene sposobnosti pomoraca - do kada će se ujednačiti Pravilnici i stvarno stanje. Voljeli bi znati čime će se «Poticati razvoj i dostupnost », kojim i kolikim sredstvima u kojem vremenu i kako će se kontrolirati potrošnja i učinak (koji program ima država, jer na žalost u ovih zadnjih 24 godine nismo imali na uvid niti jedan dokument s tim sadržajem). Iako govori o usvajanju i implementaciji standarda, to u potpunosti nedostaje. Daljnja razrada ovog cilja, posebice načini mjerenja njegovog ostvarenja, je nužna.

Cilj 2.3.2: Razviti i promicati Hrvatsku kao međunarodni centar izvrsnosti za školovanje pomoraca uz stalno unaprjeđenje sustava obrazovanja i izobrazbe pomoraca

Sve predviđene mjere su vrlo zahtjevne, posebice prva.

Mjera 2.3.2.1 (akcijski plan sustava obrazovanja) je iznimno opsežna mjera, no prijeko potrebna.

Mjera 2.3.2.2 (osiguranje uvjeta u pomorskim školama i fakultetima) je vrlo primjerena mjera za koju je uvjet provedba prethodne mjere.

Mjera 2.3.2.3 (dostupnost stranim studentima) je mjera koja je u ovom trenutku izuzetno upitna jer danas postojeći sustav obrazovanja te posebice provedbe ispita iziskuju temeljitu reformu. U tom dijelu značajno nedostaje administrativni kapacitet i bilo bi dobro uvesti poseban odjel unutar Ministarstva koji bi se bavio ispitima. Mjera zahtjeva opsežan akcijski plan.

Mjera 2.3.2.4 (suradnja pomorskih učilišta s gospodarstvom) jest

Primjedba se ne prihvaća

Primjedba se ne prihvaća. Cilja se

mjera gdje se Ministarstvo obvezuje poticati suradnju između dva subjekta nad čijim odlukama nema presudan utjecaj pa je veliko pitanje kako to provesti.

CILJ 2.3.3. Osigurati motivirajuće uvjete za izbor pomorskog zanimanja, te povećanje udjela časnika u ukupnom broju pomoraca
Prve dvije mjere jesu izravno povezane pri čemu je druga mjera (stipendiranje) u stvari jedna od mjera promocije. Pitanje je treba li u mjere ubrojiti ono što se već provodi. No kad je već tu potrebno je istaknuti da su dobronamjerne mjere pretvorene u loš rezultat. Imamo povećani broj zainteresiranih koji postaju ljudi bez zvanja, jer im je uskraćena mogućnost stjecanja. Zato bi bilo primjerenije obraditi mjere oslobođenje od plaćanja obveznih osiguranja (zdravstveno, mirovinsko i naknada za nezaposlenost) za pripravnike kojom bi se snizio trošak brodovlasnika. Jasno da mjeru treba pratiti financijski utjecaj, kontrolni mehanizam i vremenska kontrola učinka mjere. Obveze državnih poduzeća u obuci pripravnika s izračunom učinka.

Mjera 2.3.3.3. (zapošljavanje na kopunu) je nedovoljno određena. Veća zapošljivost pomoraca na kopnu iziskuje promjenu načina školovanja i u većoj mjeri iziskuje dodatne kvalifikacije pomoraca. Što nadalje iziskuje promjene obrazovnih programa. Navedena mjera je u izravnoj vezi s mjerom 2.3.2.1. Nažalost nismo vidjeli niti jednu analizu ponašanja hrvatskih pomoraca vezano za boravak na brodu i traženje posla na kopnu. Što su zapreke, što su prednosti, koliko godina u prosjeku provode na radu na brodu ... Na koncu sve to utječe i na atraktivnost posla pomorca, kao i razinu beneficija uključujući i staž s povećanim trajanjem.

Mjera 2.3.3.4. (stjecanje staža s produženim trajanjem) nije dobro određena. Nije jasno je li to mjera ili cilj koji treba postići. Nadalje, iz predloženog izričaja nije jasno hoće li se staž skratiti ili produžiti.

na EU fondove i mogućnost razvoja novih tehnologija

Primjedba se ne prihvaća

Primjedba se ne prihvaća

Primjedba se ne prihvaća, obzirom da Vlada RH donosi strategiju

Također, produženi staž je u nadležnosti i drugih ministarstava pa je pitanje kako tu mjeru provesti.

Mjera 2.3.3.5. (pravičan odnos prema pomorcima) je već dio obveznog postupanja Ministarstva pa je upitno koliko je uopće potrebno njezino navođenje, ako se ne radi o konačno pisanom priznanju nedosljednosti i nepravičnog sadašnjeg odnosa prema pomorcima. Tada bi bila prihvatljiva kao uvodna rečenica u što se mijenja, kako, do kada i koji bi bio konačni rezultat - cilj mjere.

Zaključno, iako je ovaj dio strategije jezično i metodološki bolji od većeg dijela teksta, treba ga doraditi. Valjalo bi razmisliti o mogućim mjerama upozoravanja i zaštite pomoraca od sigurnosnih prljtnji, neprimjerenih radnih uvjeta (crne liste brodara, mjere socijalne pomoći pomorcima koji nisu u stanju izvršavati svoje obveze temeljem drugih propisa), daljnjem reguliranju odnosa s *crew- managerima*, uvjetima zapošljavanja žena u pomorstvu, itd.

6) LUČKI SUSTAV

Mjere u ovom dijelu strategije obilježava iznimna nedorečenost. Mjere pridružene cilju 2.4.1. su iznimno dvojbene jer nameću gospodarskim subjektima određeno ponašanje, što nije prihvatljivo. Zašto bi se koncesionari specijalizirali ako to nije profitabilno? Temeljem čega Ministarstvo misli da specijalizaciju treba provesti? Mjere u drugom dijelu jesu *de facto* skup mogućih djelovanja bez jasne nakane odnosno zajedničkog cilja. Za većinu mjera provedba je ili trivijalna ili neprilična. Zašto JPP kao mjera? JPP je u suprotnosti sa sustavom koncesija. Tekst nije jezično korektan, a brojevi mjera su pobrkani.

7) NAUTIKA

Posve je upitno zašto je ovo poglavlje dobilo svoje mjesto. Sadržaj ovih točaka ima svoje mjesto u strategiji turističkog razvitka ili obalnog gospodarstva, no sigurno ne u strategiji kako je ovdje

Primjedba se ne prihvaća

Primjedba se ne prihvaća. O specijalizaciji je već pisano u uvod odgovora na primjedbe

Primjedba se ne prihvaća, obzirom na rastuću potražnju za nautičkim turizmom, a s tim u vezi i rastućom potrebom za novim vozovima

ocrtana.

Provedba točaka, osim donekle 2.5.1.2 i u manjoj mjeri 2.5.1.3 je bespredmetna.

Nije jasno što se navedenim mjerama želi postići.

8) SIGURNOST PLOVIDBE, SIGURNOST LJUDSKIH ŽIVOTA I IMOVINE, TE SIGURNOSNA ZAŠTITA POMORSKIH BRODOVA I LUKA

Ovo poglavlje pokriva razmjerno veliku i značajnu djelatnost države na moru. Slijedom navedenog u ciljevima ovog poglavlja brojne su dobro određene mjere, iz kojih je jasno moguće izvesti indikatore napredovanja. Po tom kriteriju ovo je metodološki najbolje poglavlje.

Osnovni nedostatak ovog poglavlja jesu pojedini ciljevi i mjere koje su obveza temeljem nekog propisa i stoga tu ne bi trebale biti.

Dodatno, pojedine mjere se iznimno razlikuju u opsegu i zahtjevima pa bi broj mjera i djelatnosti trebalo smanjiti odnosno ograničiti.

Konačno, jedna mjera zaslužuje posebnu pažnju: Mjera 3.2.4.10: Harmonizirati standarde i postupke za rukovanje opasnim i štetnim tvarima izvan lučkih područja. Smije li se rukovati opasnim i štetnim tvarima izvan lučkih područja? Koji standardi tu postoje da ih se sada treba harmonizirati?

9) ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA

U ovom poglavlju, osim jezičnih primjedbi, nema većih napomena.

Uz prethodno poglavlje i ovo poglavlje je korektno sastavljeno.

Izuzetak je jedino dio četvrti. Osim prve mjere ostale mjere to i nisu pa ih treba izostaviti

10) JAČANJE ADMINISTRATIVNE SPOSOBNOSTI

Ovo poglavlje je nedosljedna sastavljeno. Većina mjera navedenih u ciljevima 5.1 do 5.3 mogu biti izostavljene jer su već sada obvezni dio djelatnosti Ministarstva.

Ciljevi 5.4 i 5.5 imaju opravdanja i valjalo bi ih dodatno obraditi.

Može se postaviti pitanje zašto je pomorsko dobro izvučeno iz

smatramo opravdanim da ovo poglavlje bude sadržano u strategiji pomorstva.

Primjedba se ne prihvaća. Smatramo opravdanim da naglasimo nedostatne administrativne kapacitete pojedinih sektora. Ovim mjerama želi se naglasiti nedostatak i stvoriti podloga za otklanjanje uočenih nedostataka. Pomorsko

		<p>dijela koji se bavi morskim lukama kad su međusobno poprilično povezani.</p> <p>11) HRVATSKA-POMORSKADRŽAVA Ovaj dio Strategije značajno izlazi izvan okvira dužnosti koje se uobičajeno pridružuju pomorskim upravama. Uz dužno poštovanje autorima koji prepoznaju važnost brige za baštinu većina navedenih djelatnosti spadaju u djelatnost drugih ministarstava ili subjekata pa valja razmisliti treba li zadržati ovaj dio strategije.</p> <p>12) ZAKLJUČNO Predloženi tekst strategije predstavlja određenu osnovu za raspravu. No, potrebne intervencije su poprilične i to posebice na metodološkoj razini. Posebice bi trebalo izbjegavati dijelove za čiju provedbu ne postoji nadležnost ili koji izlaze izvan okvira djelatnosti. Dijelove koji su temeljna djelatnost Ministarstva treba dodatno razraditi i to po pitanju: rokova, odgovornosti, sredstava, međudjelovanja, pokazatelja, itd. Posebno treba odrediti one mjere koje iziskuju dubinske analize odnosno razradu podređenih strateških dokumenata (podstrategija, akcijskih planova, itd.).</p>	<p>dobro stavljeno je u ovo područje jer se primarno cilja na povećanje administrativnih kapaciteta u pogledu upravljanja, nadzora i sl. što bi trebalo posljedično dovesti i do realizacije cilja.</p> <p>Primjedba se ne prihvaća</p>
2.	<p>Ameropa Žitni terminal d.o.o., Vranjic</p> <p>Lada Jurišić Vukorepa (lada.jurisc@ameropa.com)</p>	<p>U Nacrtu Strategije se neopravdano umanjuje značaj Luke Split kao i teretne luke. Luka Split u svojim teretnim terminalima (većina specijalizirana) koji se nalaze u Vranjičko-Solinskom i Kaštelanskom bazenu, preko koncesionara u privatnom vlasništvu (Luka d.d., Ameropa Žitni terminal d.o.o., Cemex i dr.) ostvaruje značajan promet, na razini Luke Ploče. Zato Luka Split, zajedno sa Lukom Rijeka i Lukom Ploče, ostvaruje glavninu teretnog prometa hrvatskih luka i to u Strategiji treba konstatirati. Nadamo se da je autorima Strategije poznato da se daleko najveći</p>	<p>Primjedba se prihvaća. Veza sa komentarom lučke uprave Split</p>

Ivica Čapo
(ivica.capo@zltni-terminal.hr)

promet u hrvatskim lukama, a i na Jadranu, kada su u pitanju žitarice, uljarice i sl. ostvaruje u Luci Split na terminalu u vlasništvu Ameropa Žitnog terminala. Ameropa Žitni terminal d.o.o. je jedan od najvećih kupaca žitarica, uljarica i sl. u Hrvatskoj i jedan od najvećih izvornika u zemlje EU i treće zemlje na Mediteranu. Preko našeg terminala uvozi se trenutno sva non-gmo sojina sačma (SBM) iz Indije za hrvatsko tržište i tržište regije. Mi smo dio grupe Ameropa, iz Švicarske, koja je među vodećim svjetskim kompanija za umjetna gnojiva, značajno je prisutna i na tržištu žitarica, uljarica i sl. Mi smo i sjedište Adriatic grupe Amerope sa ciljem daljnjeg povećanja i proširena poslovanja u području koje pokrivamo (Hrvatska, Italija, Slovenija, Mađarska, Srbija, BiH, zemlje Mediterana).

U Vranjicu raspoložemo sa caa. 70.000 T silosnih i skladišnih kapaciteta, izgradili smo najmodernije automatizirano podno skladište, posjedujemo svu potrebni opremu za manipulaciju robama (dizalice, transportne sisteme, utovarivače i sl.). U Koprivnici i Silašu (Osijek) smo također kupili silosne i skladišne kapacitete radi povećanja opsega poslovanja u Hrvatskoj. Do sada smo od 2007 god. uložili u ljude, opremu, objekte i tehnologiju više od 30.000.000 EUR-a, zapošljavamo 55 ljudi i planiramo i dalje širiti poslovanje. Naši poslovni partneri iz svijeta i EU su zainteresirani koristiti naši kapacitete u Vranjicu odnosno Luci Split za ulazak svojih roba prema EU. Nakon provjera naših sposobnosti, organiziranosti i kvalitete rada u 2013 god. smo već za kompaniju AGRANA, vodeću kompaniju za hranu i šećer u EU, odradili prve poslove sa šećerom za Mađarsku. Očekujemo daljnje povećanje poslova na ovom području.

Naš interes je da se kroz Strategiju omogući kompanijama našeg profila da nas se ne ograničava u razvoju naših poslova i povećanju prometa, jer to radimo sa vlastitim kapitalom te uredno plaćamo obveze prema državi, uključujući koncesijsku naknadu.

		<p>Za osiguranje daljnjeg povećanja poslovanja na području Like Split i naših terminala potrebno je riješiti slijedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Osigurati da bazen Luka Split bude BIP (Border Inspection Post) - Povećati dubinu Vranjičko-Solinskog bazena da bi se omogućilo nesmetano pristajanje velikih teretnih brodova <p>Povećati kapacitete/propusnost željezničkog puta od Splita prema Zagrebu i obrnuto za razne terete (povećanje prometa roba iz unutrašnjosti i prema zemljama EU- Mađarska, Austrija, Slovenija)</p> <p>Očekujemo da se u Strategiju uključe i ove činjenice.</p>	
3.	<p>ŽELJKO BRADARIĆ (brazelko@gmail.com)</p>	<p>Iza mjera 3.4.2. dodati novu mjeru 3.4.3.:</p> <p>„Osigurati obavljanje hidrografske izmjere za novo uspostavljene sustave usmjerene i odijeljene plovidbe u skladu s IMO i IHO zahtjevima i standardima kao i za postojeće gdje to nije u skladu s IMO-a IHO zahtjevima i standardima.“</p> <p>Prenumerirati mjere do 3.4.7</p> <p>Brisati tekst postojeće mjere 3.4.7. "Provesti hidrografsku izmjeru...."</p> <p>Iza mjere 3.4.7. dodati nove mjere:</p> <p>Mjera 3.4.8. "Uvesti strateško planiranje i procjenu rizika za hidrografsko-navigacijski segmentu sigurnosti plovidbe. U skladu s rezultatima planiranja i procjene rizika postavili provedbene mjere kako bi se</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća. Ista je predviđena mjerom 3.4.7</p> <p>Primjedba se ne prihvaća.</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Ista je predviđena mjerom 3.4.1</p>

		<p>zadržati najvišu razinu hidrografske službe."</p> <p>Mjera 3.4.9. "Donijeti izmjene i dopune postojeće regulative kao formalno pravnih preduvjeta za poboljšanje hidrografske službe. Donijeti relevantne propise o hidrografskim standardima u Hrvatskoj na temelju tehničkih rezolucija i specifikacija Međunarodne hidrografske organizacije."</p> <p>Mjera 3.4.10. "Izraditi i provest akcijski plan hidrografske izmjere prioriternih područja utvrđenih u skladu s odgovarajućim kriterijima IMO i IHO i zahtjevima kvalitete za hidrografsku izmjeru prema normama IHO-a."</p> <p>Mjera 3.4.11. "Sustavno i kontinuirano unapređivati hidrografsku službu te time smanjivati sigurnosno plovidbene i ekološke rizike prikupljanjem hidrografskih podataka koristeći najnovije tehnologije u skladu s relevantnim standardima. Objavljivati podatke u službenim papirnatim i elektroničkim navigacijskim kartama i publikacijama. Održavati objavljenih podataka. Osigurati dostupnost službenih karata i publikacija diljem svijeta."</p> <p>Mjera 3.4.12. "Uspostaviti nacionalnu infrastrukturu pomorskih prostornih podataka (MSDI), a u okviru nacionalne infrastrukture infrastrukturi prostornih podataka (NIPP). MSDI uspostaviti na način da se osigura mogućnost daljnjeg povezivanja s nacionalnim, regionalnim i globalnim inicijativama i podatkovnih infrastruktura kako bi se osigurala dostupnost i interoperabilnost podataka u skladu s propisanim uvjetima."</p> <p>Prenumerirati mjere od 3.4.12. do 3.4.15.</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća obzirom da će se predloženo propisati nižim planom razrade</p> <p>Prihvaćaju se primjedbe</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Ista je predviđena mjerom 3.4.7</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Ista je predviđena mjerom 5.4</p>
--	--	---	---

Prenumerirati mjere od 3.5.1. do 3.5.4.

Mjera 3.5.4. dopuniti da glasi

"Razviti koncept integralne reakcije na izvanredne događaje na moru. Uspostaviti jedinstvenu bazu podataka i računalne podrške u odlučivanju (DSS) te sustavno osposobljavanje korisnika sustava na temelju postojećeg ASDRIA GIS operativnog rješenja."

Iza mjere 3.5.4. dodati novu mjeru 3.5.5.

"Potaknuti suradnju u Jadranskoj regiji na usklađivanju propisa, planova i postupku u vezi vrlo osjetljivog pitanja mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć.

Iza mjere 4.1.5. dodati novu mjeru 4.1.6.

"Provoditi obuku i organizirati vježbe uz primjenu propisanih procedura kod zahtjeva broda za mjestom zakloništa."

Mjera 5.1.1. Umetnuti i IHO-a

Mjera 5.2.5. Iza „Izraditi analizu učinka“ dodati „i procjene rizika“

Tekst postojeće mjere 5.4.4. zamijeniti s tekstom:

„Razviti infrastrukturu prostornih podataka za obalno područje i pripadajući akvatorij (MSDI) u okviru nacionalne infrastrukture prostornih podataka (NIPP), te osigurati povezanost s nacionalnim, regionalnim i globalnim inicijativama i podatkovnim infrastrukturama kako bi se osigurala dostupnost i interoperabilnost podataka u skladu s relevantnim propisima.“

Iza mjere 5.4.4. dodati novu mjeru 5.4.5.

„Jačati ulogu HHI-a unutar postojećeg zakonskog okvira za NIPP-a kao službenog pružatelja nacionalnih hidrografskih podataka (morski prostornih podataka), te usklađivanje aktivnosti prema

Primjedba se ne prihvaća. Smatramo da je ovo tehnička nadopuna i nije potrebna u strategiji.

Primjedba se ne prihvaća. Suradnja u jadranskoj regiji po ovom pitanju već je uspostavljena

Primjedba se ne prihvaća.

Primjedba se prihvaća.

Primjedba se prihvaća.

Primjedba se prihvaća.

Primjedba se ne prihvaća.

		dostupnosti podataka i interoperabilnost u okviru NIPP-a"	
4.	<p>Agencija za obalni linijski pomorski promet</p> <p>Ravnatelj kap. Ivan Franičević (ivan.franicevic@agencija-zlopp.hr)</p>	<p>U točki 2.2. na stranici 6. potrebno je izmijeniti odlomak broj 6 radi netočnosti i dvosmislenosti glede tumačenja učinaka prijelaznog razdoblja. stoga bi isti trebalo izmijeniti na način da glasi:</p> <p>"Svi ugovori sklopljeni prije 1. srpnja 2013. godine, odnosno prije ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, vrijede do dana 31. prosinca 2016. godine, a natječaji za iste bili su otvoreni samo za brodare pod hrvatskom zastavom. Nakon 1 . srpnja 2013. godine svi natječaji za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu moraju biti dostupni pod jednakim uvjetima svim brodarima čiji su brodovi registrirani na područje u Europskog gospodarskog prostora (EGP-a), a sve sukladno Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža), (SL L 364, 12.12.1992).</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća. Smatramo da je predloženim tekstom dovoljno argumentirano prijelazno razdoblje te isto nije potrebno opisivati ovako detaljno</p>
5.	<p>Pomorski Fakultet u Splitu</p> <p>izv. prof. dr. sc. Nikola Račić (nracic@pfst.hr) doc. dr. sc. Zvonimir Lušić (zlusic@pfst.hr)</p>	<p>Obrazovanje i izobrazba pomoraca (točka 2.3 u Strategiji pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH od 2014. do 2020. godine)</p>	<p>Ne prihvaća se primjedba. Nije jasno što se želi reći primjedbom.</p>

	<p style="text-align: center;">Lučka uprava Split</p> <p>6. Milan Blaževski, ravnatelj (milan.blazevski@portsplit.com)</p>	<p>2.4. Lučki sustav</p> <p>1) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, uvodni tekst. U rečenici „Glavnina teretnog prometa u hrvatskim lukama ostvaruje se u luci Rijeka i luci Ploče, ostvarujući gotovo 90% ukupnoga teretnog prometa hrvatskih luka od osobitoga gospodarskog interesa, što ih čini glavnim teretnim lukama Republike Hrvatske“ treba dodati i luku Split.</p> <p>Obrazloženje: U luci Split prošle je godine prekrano 3.108.247 tona tereta. Prema raspoloživim podacima u luci Ploče prekrano je nešto manje tereta nego u luci Split. To znači da je luka Split druga luka u Hrvatskoj po količini prekranog tereta.</p> <p>2) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, CILJ 2.4.1. Specijalizirati luke, Mjera 2.4.1.4. Osim za navedeno, treba navesti da treba specijalizirati luku Split za promet generalnog, hlađenog, kontejnerskog, rasutog (posebno žitarica) i tekućeg tereta, s posebnim naglaskom na razvoj luke u pogledu privlačenja novih tehnologija i posebnih tereta</p> <p>Obrazloženje: S obzirom na porast teretnog prometa, zemljopisni položaj, značaj i moguće buduće promjene i kretanja, luka Split bi se trebala specijalizirati i za teretni promet. Teretni promet u luci Split dijelom je u funkciji industrije u Splitsko-dalmatinskoj županiji, ali se ne smije zanemariti ni uloga i potencijal luke Split u međunarodnom teretnom prometu. Revitalizacija geostrateške pozicije luke Split kao teretne luke s ciljem znatnog povećanja njene konkurentnosti trebala bi biti jedna od okosnica nove razvojne paradigme grada Splita, a to se ne može postići bez navođenja specijalizacije luke Split za teretni promet u Strategiji pomorskog razvitka i integralne pomorske politike.</p>	<p>Prihvaća se primjedba</p> <p>Primjedba se ne prihvaća</p>
--	---	--	--

Očekuje se, na temelju inicijative prema Ministarstvu poljoprivrede, u dogovoru s koncesionarima te CURH-om, te obavljenih razgovora, da se luka Split uvrsti na popis graničnih inspekcijskih postaja na kojima se može obavljati veterinarski i fitosanitarni inspekcijski nadzor. Ne bi trebalo praviti slične greške kao i 2007./2008. godine, kada se odlučivalo o graničnim inspekcijskim postajama. Nakon ulaska Hrvatske u EU dio pošiljaka preusmjeren je na luke izvan Hrvatske koje imaju potrebne kapacitete (npr. Koper), pa na gubitku nisu samo Lučka uprava Split i koncesionari, već i država (25 posto od carinskih prihoda). Očekuje se da će te greške uskoro ispraviti Ministarstvo poljoprivrede i Vlada Republike Hrvatske. Uzrok tih grešaka je zanemarivanje činjenice da je luka Split osim putničke i teretna luka koja ima veliki razvojni potencijal. Luka Split (i koncesionar Luka d.d. Split) se specijalizirala kao luka sa velikim rashladnim kapacitetima što luci daje perspektivu i razvoj kao „Fruit Terminal“. U luci Split ima oko 40 tisuća kubnih metara rashladnih skladišta, što je više nego u lukama Rijeka i Ploče zajedno. Luka Split ima i veliki kapacitet skladišnih prostora otvorenog i zatvorenog tipa. Tu je i Ameropa žitni terminal d.o.o. sa silosima - zapremine: stari silos-ćelije: 20837 m³ (16250 metričkih tona), novi silos: 28000 m³ (21840 metričkih tona) i podno skladište: 25.000 m³ (20000 metričkih tona). U blizini je i Agrokorov logističko-distributivni centar „Dalmatina“ u Dugopolju s ukupnom površinom većom od 80.000 m².

Tijekom 2013. godine na području luke Split na operativnim obalama za ukrcaj/iskrcaj tereta izmanipulirano je 3.108.247 tona tereta, što je 10 posto više u odnosu na ostvareni promet u 2012. godini.

U prošloj godini ostvaren je porast prometa rasutog tereta od 14 posto u odnosu na 2012. godinu, odnosno prekrvano je 1.697.883 tona (55 posto tereta u luci Split). Promet generalnog tereta porastao je 6 posto u odnosu na 2012. godinu, odnosno

izmanipulirano je 994.409 tona (32 posto tereta u luci Split). Generalni teret uglavnom se odnosi na kontejnerski teret, i robu prevezenu trajektima (kamionima). S površinom od cca 20.000 m² kontejnerski terminal ima godišnji kapacitet od cca. 30.000 TEU i dnevni kapacitetom skladištenja kontejnera od 2.000 TEU. Tijekom 2013.godine kontejnerima je prekrvano 49.560 tona tereta. U 2013.godini kamionima je prekrvano 852.074 tona, što je za 1 posto više u odnosu na 2012. godinu. Na lokalni trajektni promet otpada 731.490 tona ili 146.298 kamiona. Na dužobalni promet otpada 20 tona, ili 4 kamiona, dok na međunarodni trajektni promet otpada 120.564 tona, ili 10.047 kamiona. Promet tekućeg tereta također je porastao 6 posto u odnosu na 2012. godinu, odnosno prekrvano je 415.955 tona tekućeg tereta (13 posto tereta u luci Split).

Najznačajnija vrsta tereta u splitskoj luci je cement koji u strukturi ukupnog tereta sudjeluje sa 28,2 posto. Tijekom 2013. godine prekrvano je 876.081 tona. Tijekom 2012.godine prekrvano je 11.432 tona ostalih građevinskih materijala. Nafta i naftni derivati sa ostvarenim prometom od 414.483 tona u strukturi ukupnog tereta sudjeluju sa 13,3 posto. U 2013. godini prekrvano je 280.873 tona žitarica. U strukturi tereta žitarice sudjeluju sa 9 posto. Tijekom 2013. godine izmanipulirano je 275.998 tona nemetala, koji u strukturi tereta sudjeluju sa 8,9 posto. U strukturi tereta ugljen sudjeluje sa 4,4 %. Prošle godine izmanipulirano je 137.936 tona. Tijekom 2013. godine pretovareno je 80.268 tona ruda i koncentrata. U strukturi tereta rude i koncentri sudjeluju sa 2,6 posto. Ostala roba podrazumijeva svu robu koja se prevozi kamionima (prijevoz kamiona trajektima), te sva ostala roba koja se ne može klasificirati na već gore spomenute vrste. U 2013.godini prekrvano je 990.028 tona. Ostala roba u strukturi tereta sudjeluje sa 31,9 posto.

Ako bi se ispunili potrebni ključni uvjeti, stvorile bi se pretpostavke

za daljnji razvoj teretnog prometa. To se prije svega odnosi na povećanje kapaciteta pruge Split-Zagreb. Trenutni kapacitet te pruge je prijevoz 1.200 tona tereta dnevno. Konkretno, povećanje kapaciteta se odnosi na gradnju nove trase pruge Kaštel Stari – Labin kako bi se doprinijelo „protočnosti“ pruge za teret te sigurnosti, elektrifikaciju pruge Split-Knin kako bi se poboljšala povezanost luka Split i Šibenik s zaleđem i srednjom Europom, te obnovu Unske pruge kako bi se poboljšala veza luka Split, Šibenik i Zadar s zaleđem te preko BiH sa srednjom Europom. Osim toga, potrebno je obnoviti željeznički kolosijek i cestovnu prometnicu u Vranjičko-solinskom bazenu luke Split, te povećati dubinu kako bi se omogućilo nesmetano pristajanje većih brodova.

3) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, CILJ 2.4.1. Specijalizirati luke, Mjera 2.4.1.4. Treba navesti i razvoj mogućeg Jadransko-jonskog koridora Osnovne mreže.

Prihvaća se primjedba

Obrazloženje: Razvoj VC ogranka Transeuropske prometne mreže EU-a navodi se u Mjeri 2.4.1.2, iako isti trenutno nije dio Osnovne mreže na Mediteranskom koridoru. Stoga bi se u Mjeri 2.4.1.4. trebalo dodati razvoj mogućeg Jadransko-jonskog koridora Osnovne mreže.

Prihvaća se primjedba

4) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, CILJ 2.4.1. Specijalizirati luke, Mjera 2.4.1.4. Treba specijalizirati luku Split kao luku polazišta.

Prihvaća se primjedba

Obrazloženje: Nakon dovršetka projekta „Nova operativna obala i popratni sadržaji na Stinicama u Vranjičko-solinskom bazenu luke Split“ luka Split, zajedno sa gradom Splitom, ispunjavala bi ključne selekcijske kriterije kruzerske industrije za izbor luke polazišta. Iz projekta Europe-Adriatic SEA-WAY preko IPA Programa jadranske prekogranične suradnje (IPA Adriatic) osigurana su sredstva za izradu studije izvodljivosti, kako bi se projekt mogao sufinancirati iz strukturnih i investicijskih fondova EU-a. Predmet ovog projekta je

izgradnja novih vezova, te međunarodnog putničkog terminala u Vranjičko-solinskom bazenu luke Split na predjelu Stinice u svrhu omogućavanja prihvata velikih kruzera, te ro-ro brodova. To je područje zaštićeno od vremenskih neprilika, pa bi pristajanje bilo moguće kroz cijelu godinu i u svim vremenskim uvjetima. Predmetnim projektom izvela bi se dva nova gata sa po dva veza, te izvela nova operativna obala. Na Stinicama u Vranjičko-solinskom bazenu postoji mogućnost da se spajanjem na postojeću elektroenergetsku mrežu ro-ro brodovima i kruzerima pruži usluga napajanja kako bi za vrijeme boravka u luci funkcionirali po sistemu „cold iron“. Projekt je povezan s gradskim projektom „Istočna obala“, pogotovo s dijelom koji se odnosi na Kopilicu i Stinice. To se, između ostalog, odnosi na djelomično premještanje postojećeg željezničkog i autobusnog kolodvora te ostalih postojećih sadržaja s područja Istočne obale u Kopilicu, stavljanje u funkciju gradskog metroa kroz postojeći tunel na potezu Kopilica - gradska luka, te na povećanje cestovnih kapaciteta za ulazak i izlazak iz grada proširenjem postojećih cesta ili gradnjom mosta ili tunela Stinice - Kaštela.

5) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, CILJ 2.4.2. Postići samoodrživost lučkog sustava uz povećanje učinkovitosti sustava, Mjera 2.4.2.8. Izbrisati „prvenstveno kroz razvoj infrastrukture županijskih luka“.

Obrazloženje: Razvoj lučke infrastrukture u funkciji razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, putničkog i ro-ro prometa, nužno je potreban i u lukama državnog značaja i u županijskim lukama.

6) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, CILJ 2.4.2. Postići samoodrživost lučkog sustava uz povećanje učinkovitosti sustava, Mjera 2.4.2.10. Osim izgradnje potrebna je i obnova željezničkih industrijskih kolosijeka na lučkim područjima teretnih

Primjedba se ne prihvaća. Naime u državne luke Republika Hrvatska je već uložila značajna sredstva za izgradnju infrastrukture, te smo mišljenja da u državnim (putničkim) lukama preostaje još samo izgradnja suprastrukture koja nije u obavezi RH.

		<p>luka, te obnova cestovnih prometnica.</p> <p>Obrazloženje: Mjera se na ovaj način preciznije definira. To je potrebno zbog toga što je obnova prometne infrastrukture ključna za povećanje učinkovitosti sustava na lučkim područjima teretnih luka.</p>	<p>Primjedba se prihvaća u dijelu obnove cestovnih prometnica</p>
<p>7.</p>	<p>Plovput d.o.o.</p> <p>Darko Meštrović, dipl. ing. (darko.mestrovic@plovput.hr)</p>	<p>Primjedba br. 1. str 2. SWOT ANALIZA Pod STRENGTHS- SNAGA dodati novu točku: <i>„Uređeni, obilježeni i održavani plovni putovi“</i></p> <p>Primjedba br. 2. str. 15. CILJ 3: SIGURNOST PLOVIDBE , SIGURNOST LJUDSKIH ŽIVOTA I IMOVINE, TE SIGURNOSNA ZAŠTITA POMORSKIH BRODOVA I LUKA Ispraviti zadnju rečenicu na način da glasi: <i>„U 2012. godini u Republici Hrvatskoj bilo je u funkciji 1040 objekata pomorske signalizacije.“</i></p> <p>Primjedba br. 3. str. 16. CILJ 3: SIGURNOST PLOVIDBE , SIGURNOST LJUDSKIH ŽIVOTA I IMOVINE, TE SIGURNOSNA ZAŠTITA POMORSKIH BRODOVA I LUKA Kako se ne bi pogrešno shvatilo da je preduvjet formiranja VTS službe poboljšanje, tehnološki razvoj, održavanje i izgradnja plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe, u prvoj rečenici ispred riječi <i>„formiranje“</i> potrebno je umetnuti zarez. <i>„Uz poboljšanja i tehnološki razvoj u hidrografskoj djelatnosti, održavanju i izgradnji plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe, formirane su organizacijske i tehnološke osnove Službe nadzora i</i></p>	<p>Primjedba se ne prihvaća</p> <p>Primjedba se ne prihvaća</p>

upravljanja pomorskim prometom (VTS Hrvatska), koja je u 2012. godini u cijelosti započela s nadzorom plovidbe u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićeno ekološkom ribolovnom pojasu Republike Hrvatske kao tzv. pomorska operativna služba."

Primjedba br. 4. str. 16.

CILJ 3: SIGURNOST PLOVIDBE, SIGURNOST LJUDSKIH ŽIVOTA I IMOVINE, TE SIGURNOSNA ZAŠTITA POMORSKIH BRODOVA I LUKA

U trećem pasusu iza teksta „(Maritime Assistance Service)“ potrebno je dodati tekst „uz posredovanje obalnih radijskih postaja (Plovput d.o.o.)“.

„U segmentu javnih usluga sigurne plovidbe od 1998. godine strukturirano djeluje služba traganja i spašavanja ljudskih života na moru a sukladno Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru (SAR Konvencija), skrbeći se za pomoć sudionicima pomorskih nesreća i pružanje usluga podrške (Maritime Assistance Service) uz posredovanje obalnih radijskih postaja (Plovput d.o.o.), kao i djelovanje kod drugih izvanrednih događaja na moru uključujući onečišćenja mora. U narednom razdoblju podizanje kvalitete i dostupnosti u pružanju pomoći na moru nacionalni je prioritet kojem valja pristupiti kroz integrirana operativna rješenja i moderne tehničke resurse.“

Primjedba br. 5. str. 17.

Mjera 3.4.6.

Potrebno izmijeniti tekst mjere na način da isti glasi:

„Unaprjeđenje razine sigurnosti plovidbe na moru, izgradnjom novih objekata sigurnosti plovidbe, uvođenjem novih tehnologija na objekte pomorske signalizacije te unaprjeđenjem postojećih pomorskih radijskih komunikacijskih sustava (Plovput d.o.o.)“

Primjedba se ne prihvaća

Primjedba se prihvaća djelomično

„Izgradnjom i modernizacijom objekata sigurnosti plovidbe, objekata pomorske signalizacije te unaprjeđenjem postojećih pomorskih

		<p>Primjedba br. 6. str. 17. Mjera 3.4.11. Potrebno ubaciti novu mjeru: <i>„Uspostavljanje integriranog pomorskog radijskog informacijsko-komunikacijskog sustava Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i Plovputa d.o.o.“</i></p> <p>Primjedba br. 7. str. 18. Mjera 3.5.5. Potrebno ubaciti novu mjeru: <i>„Osigurati kontinuiranu pokrivenost istočnog dijela Jadranskog mora radijskim signalom na frekvencijama za pogibelj i sigurnosti (VHF, VHF DSC i NAVTEX).“</i></p> <p>Primjedba br. 8. str. 25. Mjera 6.3.1. Potrebno izmijeniti tekst mjere na način da isti glasi: <i>„Očuvanje povijesnih svjetioničarskih zgrada.“</i></p> <p>Primjedba br. 9. str. 27. 7. IZVORI PODATAKA Potrebno dopuniti izvor podataka „Plovput“ na način da isti glasi: <i>„Plovput d.o.o.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Strategija razvoja Plovputa d.o.o. za razdoblje 2014. do 2018.</i> • <i>Godišnji Plan poslovanja i plan razvoja i ulaganja u osnovna sredstva Plovputa d.o.o.</i> • <i>Godišnje Izvješće o radu Plovputa d.o.o.“</i> 	<p><i>radijskih komunikacijskih sustava (Plovput d.o.o.).“</i></p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Predložena mjera je operativnog karaktera</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Ista je već sadržana u 3.4.6</p> <p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Primjedba se prihvaća.</p>
--	--	---	---