



PRETPRISTUPNA POMORSKA STRATEGIJA
REPUBLIKE HRVATSKE



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA



MINISTARSTVO MORA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA



**PRETPRISTUPNA
POMORSKA STRATEGIJA
REPUBLIKE HRVATSKE**

Zagreb, 6. lipnja 2005.



**Dr. sc. Ivo Sanader,
predsjednik Vlade RH**

Kada je dana 3. listopada ove godine u Luxemburgu donesena odluka o početku pregovora s Hrvatskom o punopravnom članstvu, bila je to potvrda ispravnosti dosadašnjeg puta naše zemlje na izgradnji stabilne demokracije, ali i istinski povijesni iskorak.

Europsku uniju hrvatski građani doživljavaju kao model življenja koji pruža mir, sigurnost i blagostanje, a time i mogućnost za ostvarenje svekolikog društvenog napretka i boljitka za svakog pojedinca.

Upravo je stoga priprema za punopravno članstvo u Uniji učinkovit motivacijski čimbenik u provedbi opsežnih, zahtjevnih i nerijetko skupih društvenih, političkih i gospodarskih reformi. Stabilna demokracija i vladavina prava zajedno s političkom stabilnošću i društvenom tolerancijom, temelj su našeg potpunog izlaska iz razdoblja formiranja države, tranzicije i poraća u razdoblje europske sigurnosti i europskih vrijednosti.

Posao koji je pred nama, kao uostalom i put koji smo do sada prošli nije lak ni bezbolan. No, svjesni da je postavljeni cilj zalag budućnosti, u reforme ulazimo s realnim optimizmom.

U tom kontekstu jačanje institucija pravne države, osiguranje vladavine prava u svim segmentima društva potporni su stupovi gospodarskog i uopće društvenog zamašnjaka.

U kontekstu priprema za započinjanje pregovora s Europskom unijom o punopravnom članstvu, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka izradilo je Pretpristupnu pomorsku strategiju. Ona je rezultat usporedne analize hrvatskog zakonodavnog, institucionalnog i gospodarskog sustava u području pomorstva sa sustavom Unije, te svojevrsan program realizacije definiranih ciljeva.

Pomorska strategija polazi od načela bezrezervne primjene najviših standarda sigurnosti na moru i

zaštite pomorskog okoliša. Bez očuvanja prirodne raznolikosti i sprečavanja svakog zagađivanja Jadranskog mora nezamisliv je gospodarski i uopće društveni razvoj na ovim prostorima. Stoga se promicanju kulture sigurnosti i ekološke svijesti trajno posvećuje posebna pozornost.

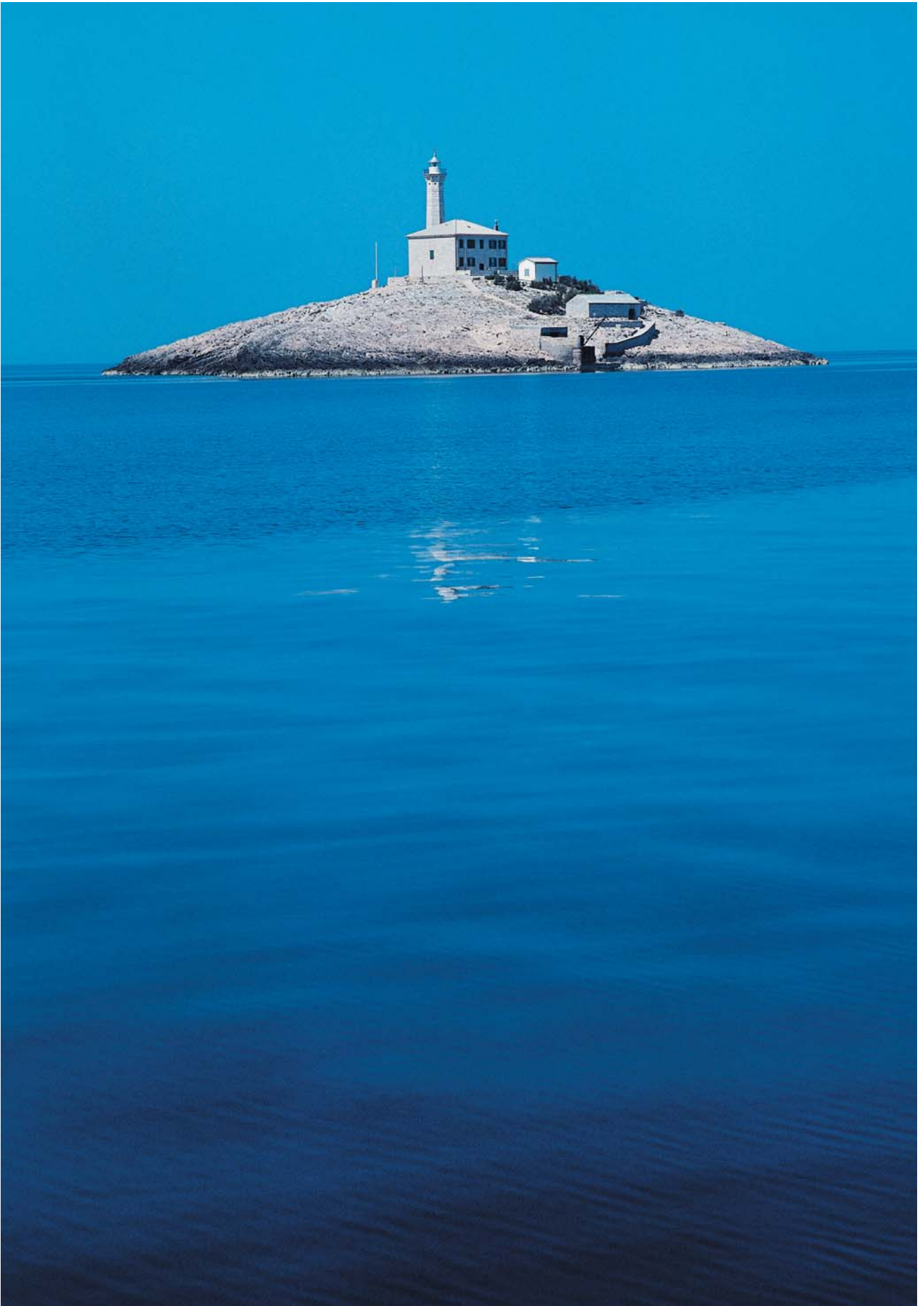
U području pomorskog gospodarstva Vlada Republike Hrvatske se zalaže za konkurentnost utemeljenu na visokoj kvaliteti usluga. U tom kontekstu nastavit ćemo sa projektima poticanja modernizacije hrvatske flote koji su već polučili rezultate. Infrastrukturni razvojni projekti u hrvatskim lukama uz odgovarajuće institucionalne prilagodbe omogućit će determiniranje luka kao modernih logističkih središta. Umrežavanje jadranskih luka u europske prometne koridore i njihovo pozicioniranje u mreži »pomorskih autoputova« nužan je preduvjet stabilnog gospodarskog razvoja cijele regije. Stoga, hrvatske luke vidimo kao dijelove umreženih europskih prometnih koridora i aktivne sudionike projekata poput »Motorways of the Sea« i »Short Sea Shipping«.

Svjesni svoje odgovornosti za stabilnost i boljitak regije u cjelini i ubuduće ćemo poticati i afirmirati suradnju jadranskih država u svim pitanjima, a poglavito na platformi zaštite Jadranskog mora.

Reforma svakog, pa tako i pomorskog segmenta, počiva na jasno utvrđenim ciljevima, objektivnoj analizi stanja, te promišljanju optimalnog modela za postizanje ciljeva. Upravo je u tome značaj Pretpristupne pomorske strategije koja je pred Vama jer ona definirajući ciljeve određuje okvir i načine njihova ostvarenja u realnom vremenu.

Hrvatska u pomorstvu ima što naučiti, ali ima što i ponuditi ujedinjenoj Europi. Uvjereni smo da ćemo kroz realizaciju ove Pretpristupne pomorske strategije ne samo pokazati svoju sposobnost prihvaćanja i implementacije standarda Europske unije, već i razviti potencijale aktivnog sudjelovanja u kreiranju standarda Unije u području pomorstva.

**Dr. sc. Ivo Sanader
Predsjednik Vlade RH**





**Božidar Kalmeta, dipl. ing.
ministar mora, turizma,
prometa i razvitka**

Poštovani,

Posebno mi je zadovoljstvo predstaviti Vam Pretpristupnu pomorsku strategiju Republike Hrvatske, dokument koji je proizašao iz analize dosadašnjih postignuća u području

pomorstva, anticipiranja postojećeg stanja i promišljanja njegove budućnosti u kontekstu Hrvatske kao dijela združene Europe.

Da je pomorstvo kao ekonomska, ali i uopće društvena kategorija od iznimnog značenja za Hrvatsku nije potrebno naglašavati ako se zna da je duljina naše obalne crte kopna i otoka 6278 kilometara, da je hrvatska obala s 1246 otoka i hridi jedna od najrazvedenijih obala u Europi, da je u hrvatskim upisnicima danas upisano 104 491 plovilo od malih brodica do prekooceanskih brodova, ako znamo da se u hrvatskim lukama godišnje prekrca oko 17 milijuna tona tereta i oko 7 milijuna putnika, da Hrvatska sa svojih 4 milijuna stanovnika ima oko 40 000 pomoraca, da u Hrvatskoj djeluje sedam srednjih pomorskih škola i tri pomorska fakulteta, te da je, uopće rečeno, hrvatski čovjek u bitnome povezan s morem.

Povijesno gledano, na ovim se prostorima živjelo s morem i od mora. Krešimirove lađe i dubrovački galijuni, statuti srednjovjekovnih dalmatinskih gradova, lošinjski i kostrenski kapetani nisu tek povijesne činjenice već sintagme duboko ukorijenjene u biće hrvatskog naroda.

Upravo na toj tradiciji i povijesnom iskustvu, svjesni da ulazak u zajednicu europskih država i naroda otvara novo povijesno razdoblje, promišljamo budućnost razvoja pomorstva kao jedne od strateških odrednica razvoja gospodarstva, poglavito u sinergiji s turizmom,

ribarstvom i razvojem drugih vidova prometa. Hrvatska je baštinik jednog od najljepših svjetskih mora. Ta nas činjenica dodatno obvezuje da naslijeđenu ljepotu i bogatstvo sačuvamo za nove naraštaje. Gospodarski razvoj i objektivne potrebe koje proizlaze iz načina života čovjeka u 21. stoljeću s jedne strane i obveza, ali i nasušna potreba da se očuva prirodan sklad i bogatstvo s druge strane, izazov su svim europskim državama, pa tako i Hrvatskoj. U tom smislu upravo sadržaj pojma »održiv razvoj« za nas je ključni kriterij u definiranju strateških odrednica gospodarskog razvoja. U pitanjima zaštite jadranskog mora od svih oblika onečišćenja posebno smo osjetljivi. Stoga smo bez odgađanja prihvatili sve standarde Europske unije u vezi s prevencijom i sprečavanjem onečišćenja mora s brodova. Kako je učinkovita zaštita Jadrana nezamisliva bez regionalne suradnje svih jadranskih država, inicirali smo i aktivno sudjelujemo u nizu regionalnih projekata radi podizanja razine sigurnosti plovidbe i zaštite Jadrana od onečišćenja. Tako smo zajednički razvili sustav javljanja brodova i sustave usmjerene i odijeljene plovidbe, te praćenje iskrcavanja vodenog balasta, a u pripremi je i razvoj sustava praćenja pomorskog prometa (CVTMIS) sukladno europskim standardima. Uvjereni smo da bi proglašenjem Jadranskog mora posebno osjetljivim morskim područjem, sukladno smjernicama Međunarodne pomorske organizacije, dodatno pridonijeli njegovoj zaštiti, ne ugrožavajući normalno odvijanje prometa. Čovjek je ključni čimbenik svake aktivnosti, pa tako i posebno sigurnosti na moru. Bez obrazovanih, motiviranih, odmornih članova posade koji žive i rade u uvjetima primjerenim 21. stoljeću nema sigurnog broda. Stoga je obrazovanje pomoraca, uz primjenu najviših europskih standarda, te osiguranje visoke razine životnih i radnih uvjeta pomoraca, naša kontinuirana preokupacija.

Pomorski promet je najefikasniji, najsigurniji i ekološki najprihvatljiviji oblik prometa kojim se

odvija gotovo 90% ukupnoga svjetskog prometa robe, te je njegova uloga u razvoju svjetskog i europskoga gospodarstva nezamjenjiva. Upravo u tom kontekstu promatram i važnost razvoja pomorskog prometa za hrvatsko gospodarstvo.

Gdje i kako vidim razvoj hrvatskoga pomorskog brodarstva? Svakako na zahtjevnom svjetskom tržištu, uz uvjete poslovanja izjednačene s drugim europskim brodarima i uz beskompromisno poštivanje najviših standarda sigurnosti i zaštite pomorskog okoliša. U tom kontekstu nužno je održavati stalni dijalog s broderskom industrijom, sindikatima, klasifikacijskim društvima, obrazovnim ustanovama u pomorstvu, te dodatno jačati institucije nadzora.

Iako je redovito i sigurno povezivanje danas 49 naseljenih hrvatskih otoka s kopnom bitno pitanje omogućavanja održivog razvoja tog dijela Hrvatske, ono nije tek ekonomsko pitanje razvoja, već pitanje zaštite temeljnih ljudskih prava stanovnika otoka. Stoga razvoju sustava povezivanja otoka s kopnom, koji uz konvencionalne brodove i trajekte uključuje i suvremena brza plovila, posvećujemo posebnu pozornost.

Luke su dijelovi prometnoga koridora na čvorištu kopnenog i pomorskog dijela istog prometnog lanca. Pravni okvir kojim je razdvojena funkcija upravljanja infrastrukturom u lukama od obavljanja lučkih djelatnosti omogućava rast efikasnosti u lukama, a time i njihov ubrzan razvoj. Zatečena lučka infrastruktura u hrvatskim lukama ne može odgovoriti izazovima i zahtjevima sutrašnjice. Stoga hrvatska Vlada neposredno i putem lučkih uprava, te uz sudjelovanje europskih i svjetskih financijskih institucija, ulaže znatna sredstva u modernizaciju i razvoj lučke infrastrukture u najvećim hrvatskim lukama.

U tom kontekstu, hrvatske luke budućnosti vidim kao ključne prometne i logističke točke suvremenoga multimodalnoga prometnog lanca, umrežene u transeuropske koridore i kao

ishodišta pravaca projekata »Autoputova na moru« (Motorways of the Sea) u ovom dijelu Europe.

Pretprijetnom pomorskom strategijom, koja je pred Vama, definirali smo ciljeve, te mjere za njihovo ostvarenje, a kako bismo do ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju osigurali potpuno usklađivanje zakonodavstva u području pomorstva s pravnom stečevinom Unije, te kako bismo omogućili prilagodbu pomorskoga gospodarskog sektora uvjetima poslovanja na zajedničkom tržištu. Uloga države i njenih tijela u tom se procesu također mijenja. Stoga će primjenu ove Strategije pratiti i odgovarajuća institucionalna prilagodba.

Naime, ova Strategija obuhvaća pitanja u području pomorstva koja su sukladno hrvatskom zakonodavstvu stavljena u nadležnost Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka. Međutim, njegova uspješna implementacija podrazumijeva dijalog s gospodarstvom i institucijama koje su u posrednoj ili neposrednoj vezi s pomorstvom. Upravo da bi se osigurao takav dijalog i usuglašen strateški pristup u svim segmentima gospodarstva koji su od utjecaja na razvoj pomorstva s jedne strane ili koji su pod utjecajem pomorskoga gospodarstva s druge strane, Ministarstvo će suglasno s praksom i iskustvima drugih europskih država osnovati svojevrstan »Pomorski zbor« (Maritime Cluster) kao forum sučeljavanja i usklađivanja cijelog sektora.

Kroz takav način djelovanja vidimo jamstvo uspješne primjene ove Strategije.

A upravo primjena Strategije bit će mjera našeg uspjeha na tom putu.



Božidar Kalmeta, dipl. ing.
Ministar

MINISTARSTVO MORA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA

PREPOZNAVAJUĆI važnost pomorskog prijevoza i s njim povezanih djelatnosti za gospodarski napredak Republike Hrvatske, **ŽELEĆI** osigurati stalan i održiv razvoj jadranskih otočnih i obalnih zajednica, posebno kroz razvitak i uspostavljanje djelotvorne mreže javnoga pomorskog prijevoza, **SVJESNI** da su čiste i nezačadene vode Jadranskog mora nužan preduvjet održivog razvitka Republike Hrvatske, **ODLUČNI** osigurati stalnu primjenu najviših primjenjivih standarda u području pomorske sigurnosti i zaštite okoliša koje su prihvatile službene međunarodne organizacije i koje su prihvatile europske ustanove, **ŽELEĆI** istodobno primijeniti različite mjere kojima je cilj povećati konkurentnost pomorstva i s njime povezanih industrija na svjetskom tržištu, **UZIMAJUĆI** u obzir važnost koju lučke djelatnosti imaju na cjelokupnu djelotvornost prometnog sektora, posebice u vezi s postojećim i budućim prometnim smjerovima, **SVJESNI** da je Vlada Republike Hrvatske dodijelila najveću važnost političkoj, društvenoj i gospodarskoj integraciji s Europskom unijom, **ODLUČNI** da u što kraćem vremenu ujednače propise Republike Hrvatske s pravnim sustavom Europske unije, posebice u području pomorskog prijevoza, sigurnosti na moru i zaštite okoliša, **NA TEMELJU** Strategije razvoja prometa Republike Hrvatske, koju je prihvatio Hrvatski sabor (»Narodne novine«, br. 139/1999.),

DONOSI

**PRETPRISTUPNU POMORSKU
STRATEGIJU REPUBLIKE HRVATSKE**





1. Uvod

Ova Strategija proizlazi iz Strategije razvoja prometa Republike Hrvatske iz 1999. godine i temelji se na analizi razlika u području pomorskog prometa u odnosu na pravnu i gospodarsku stečevinu Europske unije. Istodobno, ona uzima u obzir mišljenje Europske komisije o zahtjevu Republike Hrvatske za članstvo u Europskoj uniji, posebice u dijelu koji se odnosi na pomorski promet (*COM (2004) 257 final*) kao i Odluku Vijeća o načelima, prioritetima i uvjetima sadržanima u Europskom partnerstvu s Hrvatskom (*COM (2004) 275 final*). Ova Strategija sadrži plan mjera kojima je cilj osigurati smanjivanje utvrđenih razlika. U skladu s tim, područja u kojima je postignuta potpuna usklađenost nisu obrađena ovom Strategijom, osim u dijelu koji se odnosi na njihovu primjenu.

2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša

2.1. Stanje

Ministarstvo smatra da su sigurnost plovidbe i sprečavanje onečišćenja najvažnije zadaće dijela Ministarstva koji je zadužen za more. U vezi s tim, u suradnji s drugim odgovornim ustanovama, Ministarstvo će nastaviti rad na unapređenju sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite okoliša. Zbog povećanog opsega pomorskog prometa Jadranskim morem, posebice prometa brodova s mineralnim uljima, opasnim i onečišćujućim tvarima, mogućnost pomorskih nezgoda na Jadranu postaje znatno naglašenija. Vrijedno je istaknuti da bilo koja pomorska nezgoda koja uključuje štetne tvari, zbog bioloških i geomorfoloških obilježja Jadranskog mora može imati katastrofalne posljedice za sve države na njegovim obalama.

Kao što je vidljivo iz izvještaja Pariškog memoranduma o nadzoru države luke (*Paris MOU on Port State Control*), postoji značajan broj starih i/ili podstandardnih brodova koji uplovljavaju u Jadran. U isto doba, brodovi koji viju hrvatsku zastavu, posebice brodovi koji plove u nacionalnoj plovidbi također su relativno visoke starosti.

Luke otvorene za međunarodni promet imaju brojne poteškoće u zadovoljavanju uvjeta u vezi s lučkim postrojenjima za prihvat zauljenih voda, brodske otpada i ostataka tereta.

Prihvaćajući činjenicu da je ljudski faktor najvažniji čimbenik koji utječe na sigurnost plovidbe, posebna pozornost posvećena je obrazovanju i uvježbavanju pomoraca. Istovremeno, u želji da se učinkovito spriječi bilo kakav čin terorizma uperen protiv brodova, ljudi ili luka, IMO ISPS Pravilnik 2002., primijenjen je u Republici Hrvatskoj pravodobno, te na način koji u potpunosti zadovoljava postavljene međunarodne standarde.

Važno područje sigurnosti pomorske plovidbe predstavljaju brojne jahte i brodice, poglavito iz zemalja EU (više od 60 000 godišnje) koje plove hrvatskim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem. Stoga ovo Ministarstvo posebnu pozornost posvećuje sigurnosti osoba na tim plovilima. Ujedno se pozornost posvećuje utjecaju nautičkog turizma na zaštitu okoliša.

U skladu s navedenim, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka će posvetiti najveću pozornost primjeni mjera unapređenja pomorske sigurnosti, sigurnosnoj zaštiti i zaštiti okoliša.

Motorni brod Pojišan Lučke kapetanije Split namijenjen za traganje i spašavanje na moru

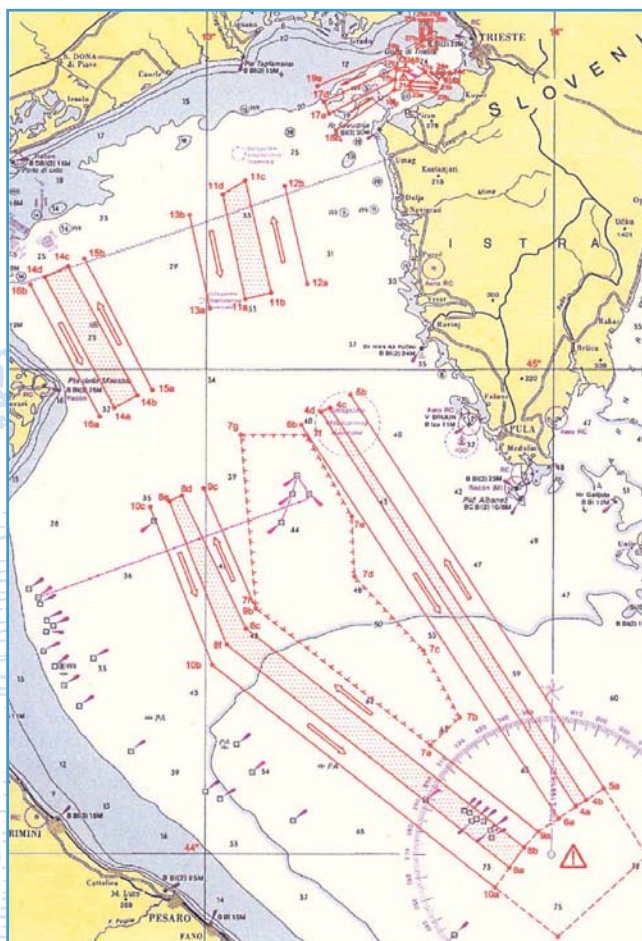


2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša

2.2. Ciljevi

Polazeći od postojećeg stanja kao i od očekivanoga budućeg razvoja Republike Hrvatske i susjednih država, Ministarstvo, kao svoje temeljne ciljeve u području pomorske sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite okoliša, utvrđuje:

- podizanje razine sigurnosti hrvatske flote i uvrštavanje brodova u međunarodnoj plovidbi u bijelu listu Pariškog MOU-a;
- osiguranje statusa Hrvatskog registra brodova sukladno Direktivi 94/57 kako je izmijenjena i dopunjena;
- uspostavljanje cjelovitog sustava nadzora i upravljanja prometom na Jadranu (CVTMIS);
- očuvanje čistoće mora na Jadranu;
- unapređivanje sustava obrazovanja i certificiranja pomoraca;
- podizanje standarda života i rada na brodovima;



Sustav usmjerene i odijeljene plovidbe na sjevernom Jadranu prihvaćen od strane Međunarodne pomorske organizacije (IMO-a)

- podizanje razine ekološke zaštite u lukama, sukladno najvišim standardima ekološke zaštite;
- jačanje administrativne sposobnosti i djelatne učinkovitosti u području prevencije od onečišćenja, intervencije u slučaju onečišćenja, te traganja i spašavanja na moru;
- usklađivanje zakonodavstva s odgovarajućim propisima Europske zajednice prema nacionalnom programu, pri čemu usklađivanje pojedinih pitanja može biti odgođeno, ako ih Vlada Republike Hrvatske smatra predmetom pregovora, te ako tijekom pregovora takav kasniji datum primjene bude ugovoren.

2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša

2.3. Mjere

2.3.1. Postavljeni ciljevi bit će ostvareni kroz:

- program poticanja obnove zastarjele flote (u rokovima utvrđenim u točki 3.3);
- pojačani nadzor nad domaćom flotom, u hrvatskim i stranim lukama, a na temelju proširenih ovlasti inspekcijskih službi;
- strogu primjenu zahtjeva utvrđenih u Pravilniku o inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe (trajno);
- obavljanje dodatnih hidrografskih mjerenja, te modernizaciju objekata sigurnosti plovidbe (svjetionici, radiofarovi itd.) u područjima i u prilazima uspostavljenim zonama usmjerene i odijeljene plovidbe (u razdoblju od 2006. do 2010.).

Da bi se ubrzala hidrografska izmjera, u 2005. godini započela je realizacija CRONO HIP projekta (zajednički projekt Republike Hrvatske i Kraljevine Norveške).

Osnovni cilj projekta je digitalizacija analognih hidrografskih originala i kreiranje njihove baze podataka, te uvođenje tehnike hidrografske izmjere primjenom višesnopnog dubinomjera, te njezina primjena na istraživačke brodove Hrvatskoga hidrografskog instituta, kao i kreiranje sustava prostorne baze podataka za upravljanje hidrografskim informacijama. Projekt će se izraditi u suradnji Hrvatskoga hidrografskog instituta i Norveškoga hidrografskog ureda u razdoblju od tri godine (2005.–2007.). Ukupna vrijednost projekta procijenjena je na 13,72 milijuna kuna, od čega je doprinos hrvatske strane 2,22 milijuna kuna. Za prvu fazu projekta Vlada Kraljevine Norveške odobrila je 10 milijuna kuna.

- utvrđivanje postupka i uvjeta koji se odnose na određivanje mjesta zakloništa, sukladno odredbama Pomorskog zakonika i Direktivi 2002/59/EC (do 31. prosinca 2007.);
- obavljanje mjerenja valnih visina na Jadranu radi određivanja morskih područja u skladu s



M/b Palagruža Hrvatskoga hidrografskog instituta za hidrografska istraživanja

Direktivama 2003/24/EC i 2003/25/EC (u razdoblju 2006.–2007.);

- opremanje luka opremom za prihvatanje zauljenih voda s brodova i drugih otpadnih tvari sukladno zahtjevima MARPOL 73/78 konvencije kako je izmijenjena i dopunjena i Direktive 2000/59 (u razdoblju 2005.–2010.);
- izradu prijedloga, u dogovoru sa susjednim državama o proglašenju Jadranskog mora posebno osjetljivim morskim područjem, sukladno primjenjivoj IMO Rezoluciji (podnijeti prijedlog IMO-u do ožujka 2006.) čime bi se definirale dodatne mjere u odnosu na ekološku zaštitu Jadrana;
- izradu nacionalnog propisa o upravljanju i nadzoru brodskega vodenog balasta radi zaštite

2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša



Jadrana od mogućega biološkog onečišćenja;

- suradnju s drugim državama jadranske regije radi zaštite Jadrana i podizanja razine sigurnosti plovidbe;
- aktivno sudjelovanje u radu tijela Pariškog memoranduma radi provođenja mjera sukladno mjerama koje provode države članice Pariškog memoranduma (EU, Island, Kanada, Norveška i Rusija).

2.3.2. Primjena Nacionalnog programa usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije,

prema rokovima iz Nacionalnog programa, pri čemu prema stupnju važnosti, te na temelju sektorske analize razlika posebno valja istaknuti sljedeće:

- Usklađivanje propisa Republike Hrvatske s propisima koji se odnose na pomorstvo, kako je to utvrđeno u *Regulation (EC) No 2099/2002 establishing a Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the Regulations on maritime safety and the prevention of pollution from ships*, članak 2.2, te kako je izmijenjeno i dopunjeno s *Commission Regulation (EC) No 415/2004 amending Regulation (EC) No 2099/2002 establishing a Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the regulations on maritime safety and the prevention of pollution from ships*, bit će okončano najkasnije do 31. prosinca 2007.
- Sustav obveznih pregleda brodova koji održavaju redovne ro-ro linije, te linije vrlo brzih putničkih brodova bit će uspostavljene sukladno zahtjevima *Council Directive 1999/35/EC on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high speed passenger craft services*, u što skorije vrijeme, najkasnije 3 mjeseca prije dana pristupanja.
- Ministarstvo će, radi primjene odredbi *Directive 2003/25/EC on specific stability requirements for ro-ro passenger ships*, utvrditi popis morskih područja u kojima plove ro-ro putnički brodovi u redovnim linijama od hrvatskih luka i prema hrvatskim lukama, te za svako odrediti odgovarajuće vrijednosti značajnih valnih visina. U vezi s tim Ministarstvo će nastojati postići dogovor sa susjednim državama, posebice s Republikom Italijom, o vrijednostima značajnih valnih visina u tim morskim područjima. Odredbe Direktive 2003/25/EC će se primijeniti najkasnije do 31. prosinca 2007. ili najkasnije 3 mjeseca prije dana pristupanja, što bude ranije.
- Ministarstvo će utvrditi popis morskih područja pod hrvatskom jurisdikcijom, određujući pritom područja u kojima je dopuštena plovidba tijekom cijele godine ili gdje je vremenski ograničena plovidba za skupine brodova, kako su one određene uvjetima

2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša

navedenim u *Council Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger ships*. Popis će biti javno objavljen na internetskoj stranici Ministarstva najkasnije do 31. prosinca 2007. ili najkasnije 3 mjeseca prije dana pristupanja, što je ranije.

- Ministarstvo će u okviru svojih nadležnosti izraditi i primijeniti Pravilnik o načinu provedbe istrage pomorskih nezgoda. Pravilnik mora biti u skladu s Rezolucijom IMO-a A.849(20) *Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*, koja je izmijenjena i dopunjena s IMO Rezolucijom A.884(21) *Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents* te u skladu s *Council Directive 1999/35/EC on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high speed passenger craft services*. Puna primjena navedenog pravilnika kao i potrebna izobrazba ovlaštenih djelatnika mora biti okončana prije 31. prosinca 2007.
- Ministarstvo će poduzeti mjere radi pravodobne i potpune primjene posebnih mjera za unapređenje sigurnosne zaštite, kako je to utvrđeno u *Regulation (EC) No 725/2004 on enhancing ship and port facility security*. Ove mjere bit će primijenjene najkasnije do 31. prosinca 2008. ili najmanje 3 mjeseca prije dana pristupa, što je ranije. S namjerom unapređenja prometa putnika i tereta između jadranskih luka Ministarstvo će predložiti nadležnim službama susjednih država uspostavljanje alternativnog sustava sigurnosne zaštite ili sličnih mjera u skladu s odredbama *Regulation (EC) No 725/2004 on enhancing ship and port facility security*. Prijedlog primjene alternativnog sustava treba biti dostavljen nadležnim vlastima tijekom prve polovice 2006. godine.
- Ministarstvo je dužno uspostaviti Hrvatski sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom (CVTMIS sustav) u skladu s odredbama *Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and*

information system and repealing Council Directive 93/75/EEC. Sukladno međunarodnim iskustvima sustav obuhvaća sustav usmjerene i odijeljene plovidbe, sustav stalnog praćenja brodova, davanja uputa za plovidbu i postupanje u izvanrednim situacijama. Funkcionalni zahtjevi, dužnosti i odgovornosti,

Svjetionik Poror – jedan od najstarijih objekata sigurnosti plovidbe na Jadranu



2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša

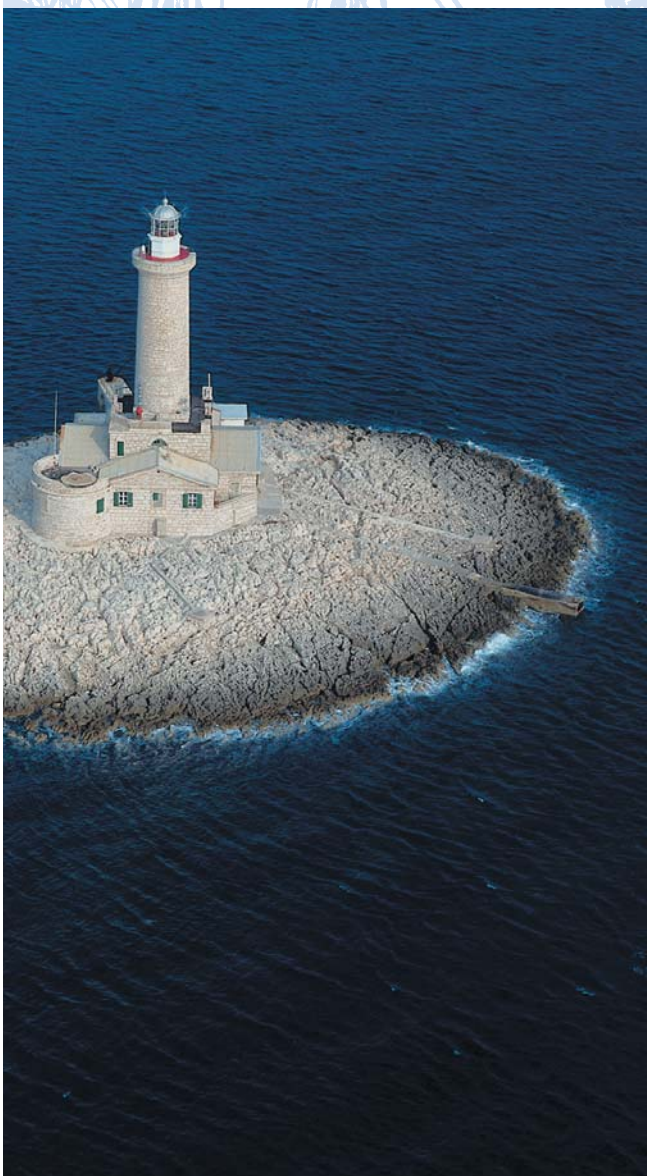
organizacijski i tehnološki okvir te dinamika uspostavljanja bit će utvrđeni u posebnoj dokumentu – CVTMIS Razvojnoj strategiji. Informacijsko-komunikacijski sustav CVTMIS-a, kao dio Integriranoga pomorskoga informacijskog sustava, će u vezi s mogućnosti razmjene podataka biti usklađen sa zahtjevima koje treba donijeti Europska agencija za pomorsku sigurnost, kako je predviđeno u

Regulation (EC) No 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency. Mjere i obveze koje proizlaze iz primjene Direktive 2002/59/EC i koje ne iziskuju potpuno dovršenje CVTMIS sustava, kao što je to primjerice korištenje Voyage Data Recorders na pojedinim skupinama brodova, određivanje luke zakloništa te određivanje i objavljivanje popisa ovlaštenih tijela će biti primijenjeno najkasnije do 31. prosinca 2007., ili najkasnije 3 mjeseca prije pristupanja, što bude ranije.

2.3.3. Jačanje administrativne sposobnosti ostvarit će se kroz:

- projekt Sigurnost pomorskog prometa: Jačanje administrativne sposobnosti-nadzor i upravljanje brodovima« (ukupne vrijednosti 2,55 milijuna eura) koji će se realizirati u sklopu PHARE programa pretprijetne pomoći za 2005. godinu.

Projektom je predviđeno kompletiranje postojećeg Sustava automatske identifikacije brodova (AIS) postavljanjem i integriranjem dodatnih 13 radiokomunikacijskih postaja uzduž jadranske obale i druge informacijsko-komunikacijske opreme vrijedne 1,5 milijuna eura (1,1 milijuna eura sufinancirano iz PHARE programa), kao i realizacija stručno-tehničke potpore za izradu informatičko-statističkih i operativnih rješenja VTMIS sustava, edukacija osoblja Ministarstva i izrada studije daljnjeg razvoja sustava u vrijednosti 1,05 milijuna eura (u potpunosti financirano iz PHARE programa). Realizacijom ovoga Projekta do polovice 2008. godine uspostaviti će se organizacijski i tehnološki sustav za praćenje svih brodova nosivosti veće od 300 BT u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske što će izravno utjecati na smanjenje broja nesreća na moru, poboljšanje rezultata akcija traganja i spašavanja na moru i smanjenje onečišćenja mora s brodova, te omogućiti razmjenu podataka s odgovarajućim tijelima Europske komisije. U slučaju njegove primjene, sustav može imati



2. Pomorska sigurnost, sigurnosna zaštita i zaštita okoliša



Svjetionik »Grebni« smješten na ulazu u luku Gruž – Dubrovnik

pozitivne učinke na poslovanje luka i uspješnost kombiniranog prijevoza;

- projekt »Sigurnost pomorskog prometa: Jačanje administrativne sposobnosti – nadzor i upravljanje brodovima« – Faza 2 (ukupne vrijednosti 9 milijuna eura) koji će se realizirati u sklopu PHARE programa pretpristupne pomoći za 2006. i 2007. godinu; Projektom se predviđa kompletiranje Hrvatskog sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom (CVTMIS sustava) radarskim, goniometrijskim, komunikacijskim i energetskim podsustavima, kao i podsustavom vremenske prognoze za pomorce. Ostvarenjem ovog Projekta do 2010. godine u potpunosti će se omogućiti funkcionalno upravljanje pomorskim prometom.
- obuku inspektora odgovornih za primjenu mjera nadzora nad brodovima hrvatske državne

pripadnosti te stranih brodova koji uplovljavaju u luke Republike Hrvatske, sukladno smjernicama Pariškog memoranduma;

- proširenje ovlasti inspektora odgovornih za primjenu mjera nadzora nad brodovima hrvatske državne pripadnosti te stranih brodova koji uplovljavaju u luke Republike Hrvatske;
- obuku osoba odgovornih za sigurnosnu zaštitu brodara;
- obuku timova za brzo djelovanje u slučaju onečišćenja;
- obuku timova za traganje i spašavanje na moru;
- obuku djelatnika pomorske administracije ovlaštenih za provođenje istraga pomorskih nesreća;
- prilagodbu brodovlja lučkih kapetanija obvezama koje proizlaze iz proglašenja zaštićenoga ekološko-ribolovnog područja i obveza pružanja pomoći na području otvorenog mora pod nadležnošću hrvatske Nacionalne središnjice za potragu i spašavanje na moru.

3. Pomorci

3.1. Stanje

Od dolaska na Jadransko more Hrvati su bili okrenuti plovidbi i iskorištavanju mora pri čemu je obrazovanje pomoraca imalo posebnu važnost. Već 1793. g. Collegium Ragusinum dopušta mladim plemićima studiranje navigacije, a 1849. g. osnovana je u Bakru prva pomorska škola da bi kasnije iste godine pomorsku školu dobio Split, te 1852. godine i Dubrovnik. Slijede i drugi hrvatski obalni gradovi Zadar i Lošinj. Danas u Republici Hrvatskoj djeluju pomorski fakulteti u Rijeci, Splitu i Dubrovniku i srednje pomorske škole u Splitu, Lošinju, Šibeniku, Zadru, Bakru, Korčuli i Dubrovniku. Od 1990. g. srednje pomorske škole završilo je 7312 učenika stekavši pomorska zanimanja, a na pomorskim fakultetima u istom razdoblju diplomiralo je 4626 studenata.

Na brodovima udruge hrvatskih poslodavaca brodara u međunarodnoj plovidbi »Mare Nostrum« plovi 4785 pomoraca, a na brodovima Hrvatske udruge privatnih brodara u nacionalnoj plovidbi plovi oko 850 pomoraca. Istovremeno prema nepotpunim procjenama na brodovima stranih zastava plovi oko 15 000 hrvatskih pomoraca.

Uvažavajući činjenicu da je ljudski faktor najvažniji čimbenik zaštite ljudskih života na moru, zaštite okoliša i sigurnosne zaštite, posebna pozornost posvećuje se obrazovanju i izobrazbi pomoraca, uvjetima života i rada na brodu, te poticanju đaka i studenata za pomorska zanimanja.

Suvremeni radar navigacijski simulator Pomorskog fakulteta u Rijeci



3. Pomorci

3.2. Ciljevi

- zadržavanje najviših standarda u obrazovanju, izobrazbi i certificiranju pomoraca,
- uvođenje pomoraca, u međunarodnoj plovidbi na hrvatskim i stranim brodovima, u sustav zdravstvenog i socijalnog osiguranja,
- primjena najviših standarda zaštite na radu na hrvatskim brodovima, kao i standarda životnih i radnih uvjeta na brodu,
- osigurati odgovarajuće praćenje kretanja pomoraca na domaćim i stranim brodovima,
- osigurati motivirajuće uvjete pri izboru pomorskih zanimanja.

3.3. Mjere

- osigurati održavanje primjenjivog sustava upravljanja kvalitetom na pomorskim učilištima i u pomorskoj administraciji,
- primjena najviših obrazovnih i tehnoloških standarda u pomorskim učilištima i implementacija Bolonjske deklaracije,
- nastaviti i unapređivati dijalog sa socijalnim partnerima,
- promjene nacionalnog zakonodavstva radi primjene ILO Konvencije 179. na način da se uredi pitanje posredovanja pri zapošljavanju pomoraca na stranim brodovima,
- raspisati natječaj za dodjelu stipendije Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka najboljim studentima pomorskih fakulteta i učenicima srednjih pomorskih škola,
- raspisati natječaj za subvencioniranje troškova obavljanja pripravničkog staža na brodovima,
- provođenje učestalog inspekcijskog nadzora životnih i radnih uvjeta na brodu,
- nadzor nad uvježbanošću članova posade brodova u poslovima vezanim za sigurnost plovidbe, sigurnosnu zaštitu i zaštitu okoliša.

Tradicionalna veslačka regata budućih pomoraca



4. Brodarstvo

4.1. Stanje



M/b »Marjan« Jadrolinije, Rijeka – najveći trajekt izgrađen u hrvatskim brodogradilištima za domaćeg broдача kapaciteta 130 vozila i 1200 putnika iz programa obnove i razvoja putničke flote Jadrolinije 2004.–2008. uz državni poticaj

Republika Hrvatska kroz svoju povijest uvijek je bila vezana uz pomorsko brodarstvo zbog svoga geostrateškog položaja, iznimno razvijene obale. U upisnicima brodova Republike Hrvatske trenutno je upisano 1575 brodova te 102 916 jahti i brodice.

Početkom agresije na Republiku Hrvatsku veliki broj brodova u vlasništvu hrvatskih brodara upisao se pod zastave pogodnosti i tek nakon međunarodnog priznanja Republike Hrvatske započeo je postupak vraćanja brodova pod hrvatsku zastavu.

Nažalost, tijekom osamdesetih godina, zbog višegodišnje neodgovarajuće politike prema brodarstvu, nedostatka privatne inicijative i tržišnoga gospodarstva, brodovi u nacionalnoj

plovidbi sporo su se obnavljali tako da je danas nepovoljna starosna struktura brodova u nacionalnoj plovidbi.

Treba ipak naglasiti da unatoč visokoj prosječnoj starosti putničke flote nije zabilježena niti jedna pomorska nesreća putničkih i ro-ro putničkih brodova s ljudskim žrtvama ili težim ekološkim posljedicama, u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

Brodovi u međunarodnoj plovidbi imaju povoljniju starosnu strukturu i u okvirima su svjetskog prosjeka.

Kao tradicionalna djelatnost otočnih i priobalnih zajednica na Jadranu, ribarstvo i danas ima posebnu važnost za njihov sveukupni razvoj. U

4. Brodarstvo



M/b »Sveti Nikola I« Atlantske plovidbe d.d., Dubrovnik izgrađen u brodogradilištu Uljanik, Pula



skladu s tim, propisi kojima je uređeno ribarstvo temelje se na naslijeđenoj tradiciji, iako je njihova opravdanost danas u značajnom dijelu upitna.

Kao što je to bio slučaj i s trgovačkom flotom, zbog niza razloga i ribarska flota pod zastavom Republike Hrvatske je iznimno visoke prosječne starosti. Njezino drugo važno obilježje je što je ponajprije namijenjena za ulov u unutarnjim morskim vodama. U znatno manjoj mjeri hrvatski ribarski brodovi upućuju se u nezaštićena područja Jadranskog mora. Posljedično, u pojedinim područjima unutarnjih morskih voda utvrđen je prelov.

4. Brodarstvo

4.2. Ciljevi

Polazeći od postojećeg stanja kao i od očekivanoga budućeg razvoja Republike Hrvatske i susjednih država, Ministarstvo, kao svoje temeljne ciljeve u području nacionalnog i međunarodnog brodarstva, utvrđuje:

- povećanje učestalosti, pouzdanosti i kvalitete povezivanja otoka s kopnom, te poticanje održivog razvoja otoka i turističkog razvitka;
- ustrojavanje obalnoga linijskoga putničkog prometa između kopna i otoka u obliku javnih ugovora kroz otvoren i jasan postupak nabave;
- obnovu i modernizaciju brodova u međunarodnoj plovidbi;
- vraćanje pod nacionalnu zastavu svih brodova čiji su vlasnici i brodari hrvatske tvrtke;
- modernizaciju i obnovu ribarske flote, s namjerom smanjenja prosječne starosti i usmjerenja ribarskih aktivnosti na otvorena područja Jadranskog mora i Mediterana;
- obnovu izletničke flote do 300 GT i putničke flote do 100 GT;
- usklađivanje zakonodavstva s odgovarajućim propisima Europske zajednice prema nacionalnom programu, pri čemu usklađivanje pojedinih pitanja može biti odgođeno, ako ih Vlada Republike Hrvatske smatra predmetom pregovora te ako tijekom pregovora takav kasniji datum primjene bude ugovoren.



M/b »Alan veliki«, 166 739 DWT, Tankerske plovidbe d.d., Zadar u plovidbi bosporškim tjesnacem. Tanker je izgrađen u Brodogradilištu Brodosplit uz potporu iz državnog proračuna

4. Brodarstvo

4.3. Mjere

Postavljeni ciljevi bit će ostvareni kroz:

- primjenu postupka javnog natječaja i javnih ugovora o uslugama u vezi s linijskim putničkim prijevozom u domaćem prometu kako je utvrđeno novim Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (predviđeno u drugoj polovici 2006.);

spomenutom Projektu proračunskim sredstvima poticanja sudjeluju Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (10 %) i Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva (10 %).

Od početka realizacije ovoga Projekta do kraja 2004. isporučeno je ukupno 12 brodova za domaće brodare na domaćim navozima, uz potporu državnog proračuna Ministarstva mora,



M/j »Tirena«, replika dubrovačkog galijsa iz 16. stoljeća izgrađenog 2005. godine u Brodogradilištu »Loger« Omiš uz potporu iz državnog proračuna po programu obnove izletničke flote

- poticanje gradnje brodova za domaće brodare (trajno od 1999. godine).

Program je osmišljen radi obnove i modernizacije flote, stvaranja konkurentnosti hrvatskih brodara na svjetskom pomorskom tržištu i radi zapošljavanja domaćih brodogradilišta. U

turizma, prometa i razvitka, u ukupnom iznosu od 211,7 milijuna kuna.

U 2005. nastavljeno je subvencioniranje gradnje brodova za domaće brodare, za brodove trgovačke mornarice i za putničke brodove, te su u ovoj godini isporučena dva tankera za potrebe

4. Brodarstvo

Tankerske plovidbe d.d., Zadar i Uljanik plovidbe d.d., Pula, građena u Brodogradilištu Split i 3. maj u Rijeci kao i tri ro-ro putnička broda (trajekta) za potrebe putničkih brodara Jadrolinije, Rijeka i Rapske plovidbe, Rab, uz potporu proračunskih sredstava Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka u ukupnom iznosu od oko 66,8 milijuna kuna.

- poticanje obnove i gradnje putničke flote prema odlukama i zaključcima Vlade Republike Hrvatske 2003. - 2004. (za razdoblje 2004. - 2008.).

Donošenje ovoga Programa usmjereno je na modernizaciju i obnovu putničke flote radi demografske i gospodarske obnove i razvitka hrvatskih otoka i što kvalitetnijeg zadovoljenja prometne potražnje tijekom turističke sezone, te radi povećanja sigurnosti brodova i ispunjavanja svih direktiva Europske unije u odnosu na sigurnost plovidbe.

Vrijednost Programa razvoja putničke flote Jadrolinije 2004.–2008. je 139,6 milijuna eura, čijim će ostvarenjem flota najvećega putničkog brodarka dobiti ukupno 10 novih brodova uz paralelan otpis njih 15, čime će se prosječna starost brodova Jadrolinije smanjiti s 28,1 na 19,0 godina (manje od europskog prosjeka), uz istovremeno povećanje ukupnih prijevoznih kapaciteta za 10 %.

Program je u potpunosti orijentiran na novogradnje, uz iznimku jednog, 2004. god. nabavljenog car-ferry broda »Zadar« (kapaciteta 280 vozila i 1025 putnika) za međunarodne linije.

U 2004. isporučena su dva trajekta (»Sv. Krševan« i »Supetar«, svaki kapaciteta 100 automobila i 600 putnika), ugovorene cijene 5,7 milijuna eura po brodu, a u 2005. također dva ro-ro putnička broda (trajekta) izgrađena u domaćim brodogradilištima Brodosplit – Brodogradilište specijalnih objekata i Kraljevica i to trajekt »Cres«, vrijednosti 5,7 milijuna eura



Motorni jedrenjak »Tirena« (detalj)

(kapaciteta 100 automobila i 600 putnika, od toga 400 putnika u klimatiziranim salonu) i trajekt »Marjan«, najveći trajekt do sada građen za Jadroliniju, vrijednosti 8,2 milijuna eura (kapaciteta 130 vozila i 1200 putnika – u tome 800 putnika u klimatiziranom salonu).

Za potrebe putničkog brodarka Rapske plovidbe d.d., Rab ispučen je 2005. g. jedan ro-ro putnički brod »Sveti Marin«, izgrađen u brodogradilištu Viktor Lenac d.d. u stečaju – Rijeka (kapaciteta 50 automobila i 250 putnika), vrijednosti 4,3 milijuna eura.

U spomenutom Programu država sudjeluje poticajnim sredstvima potpore u financiranju gradnje broda s 10 % ugovorene cijene broda;

4. Brodarstvo



Zbog svog geografskog položaja Republika Hrvatska uključit će se u Program Zajednice »Marco Polo« i sudjelovati u projektima na morskom koridoru »Motorway of the Sea South-East Europe«

- poticanje gradnje i obnove ribarske flote prema odluci Vlade iz 2005. g. (za razdoblje 2005.–2010.);

Model financiranja se oslanja na poticajna proračunska sredstva triju nadležnih ministarstava (Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva i Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva s 30% ugovorene cijene broda (10% + 10% + 10%) s namjerom prebacivanja dijela ribolovnog napora iz unutarnjeg na vanjsko ribolovno more (ZERP) radi zaustavljanja daljnjeg osiromašenja ribljeg fonda u tom dijelu Jadranskog mora, te povećanja sigurnosti plovidbe i konkurentnosti hrvatskih ribarskih brodova u odnosu na slične brodove država članica Europske unije.

Planirani Program obuhvatit će gradnju ukupno 50-ak brodova – većih brodova plivaričara

(duljine oko 25 m i 34 m) i ostalih tipova malih brodova.

Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva je provelo postupak javnog natječaja za dobivanje državne potpore u dijelu financiranja i modernizacije ribolovne flote, u tijeku je obrada prispjelih zahtjeva kako bi se započelo s operacionalizacijom ovoga Programa. Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka raspisalo je natječaj za izradu projektne dokumentacije za gradnju dvaju tipova ribarskih brodova. Projektnu dokumentaciju izradio je Brodarski institut, Zagreb čime se i ova organizacija uključila u provedbu projekta;

- poticanje gradnje putničke flote do 100 GT i izletničke flote do 300 GT, prema odluci Vlade iz 2005. godine (za razdoblje 2005.–2010.).

4. Brodarstvo

Radi stvaranja uvjeta za poboljšanje kvalitete pomorske prometne povezanosti i proširene turističke ponude kroz organizirane izlete brodovima hrvatskih poduzetnika – privatnih brodara na razini Vlade RH donesen je Program modela financiranja obnove putničkih i izletničkih brodova za potrebe brodara malih privatnih poduzetnika.

Riječ je o projektu kojim se potiče gradnja novih brodova koji održavaju putničke linije i jednodnevne izlete kao i višednevna kružna putovanja u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, a sve s namjerom što kvalitetnijeg i sigurnijeg prijevoza putnika i razvoja malih brodogradilišta na obali i na otocima.

Model financiranja projekta oslanjat će se na poticajna državna sredstva planirana u Državnom proračunu RH za 2005. kojima će se sufinancirati radovi na izgradnji trupa broda do 10% visine ugovorene cijene vrijednosti trupa.

Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka je provelo postupak javnog nadmetanja za dodjelu financijskih sredstava potpore za gradnju trupa putničkih linijskih brodova do 100 GT i izletničkih brodova do 300 GT u hrvatskim brodogradilištima, a imenovano Povjerenstvo obradilo je sve ponude.

Sukladno kriterijima iz dokumentacije javnog nadmetanja, predložena su 10 ponuđača – brodara s kojima je Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka 18. srpnja 2005. potpisalo Ugovor o potpori za gradnju trupa broda.

Ukupna cijena projekta – gradnje trupa broda svih 10 ponuditelja iznosi 22,698 milijuna kuna, u kojemu će ovo Ministarstvo u 2005. godini sudjelovati s 10% poticajnih sredstava u ukupnom iznosu od 2,270 milijuna kuna;

- uspostavljanje povoljnih uvjeta poslovanja za brodare u međunarodnoj plovidbi u obliku fiskalnih oslobođenja predviđena Pomorskim zakonom, 2004.;

- poticanje osnivanja i rada Centra za promicanje međuobalnoga prometnog povezivanja (Short Sea Shipping Promotion Centre). Centar za promicanje međuobalnoga prometnog povezivanja osnovali su 12. srpnja 2005. godine Ministarstvo, špediteri, lučke uprave, Hrvatske željeznice, Udruženje cestovnih prijevoznika i pomorskih agenata, te se u listopadu ove godine predviđa njegovo učlanjenje u Europsku mrežu centara za promicanje međuobalnoga prometnog povezivanja. Zadaci Centra usmjereni su naglašavanju prednosti koje međuobalno prometno povezivanje može ponuditi na transeuropskom i paneuropskom nivou i olakšavanju integracijskih procesa u logističkom lancu intermodalnog transporta, kroz pružanje podrške članicama Udruge u pronalaženju i pripremi konkretnih projekata kojima se ostvaruje prebacivanje tereta s cestovnog na druge prometne načine, s posebnim naglaskom na brodarski prijevoz, te potporu za ostvarivanje sufinanciranja od strane Europske unije;
- jačanje administrativnih kapaciteta radi osposobljavanja za sudjelovanje u projektima promicanja međuobalnoga prometnog povezivanja u sklopu sudjelovanja Republike Hrvatske u Programu Europske unije »Marco Polo«. Uz financijsku potporu iz PHARE programa za 2005. godinu Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka u 2006. godini uključit će se u Program »Marco Polo« čime će se hrvatskim prijevoznicima otvoriti mogućnost realizacije financijske potpore iz navedenog programa za konkretne projekte rasterećenja cestovnih smjerova.

Od 2007. godine predviđa se sudjelovanje Republike Hrvatske u Programu »Marco Polo II«.

5. Luke

5.1. Stanje

Izrazita uvučenost Jadranskog mora u europsko kopno kao i njegove navigacijske karakteristike oduvijek su bile razlog što su jadranske luke bile izuzetno atraktivne za tranzitne terete iz zemalja Srednje i Jugoistočne Europe.

Veliki infrastrukturni zahvati u Republici Hrvatskoj na izgradnji prometnica koje povezuju hrvatske luke s odgovarajućim prometnicama u Sloveniji, Austriji i Mađarskoj učinile su hrvatske luke još atraktivnijim, posebice luku Rijeka.

Luka Ploče, s druge strane, svojim položajem odgovara prometu robe za Republiku Bosnu i Hercegovinu, Srbiju i Crnu Goru, te istočnu Mađarsku.



Cruiser »Costa Mediterranea« usidren ispred stare gradske luke Dubrovnik

Stalni razvoj turizma uvjetovao je veliko povećanje prometa putnika, posebice na kružnim putovanjima, te u povezivanju hrvatske i talijanske obale.

Zbog navedenoga geoprometnog položaja Republike Hrvatske od iznimne je važnosti dosljedna primjena europskih odluka u dijelu koji

se odnosi na skretanje cestovnih tereta na ekološki prihvatljivije prometne putove, poglavito pomorske i unutarnje plovidbe.

Sadašnji kapaciteti kontejnerskog terminala u luci Rijeka ograničavajući su faktor za daljnje povećanje kontejnerskog, ro-ro i generalnog tereta koji bilježi stalan rast.

Ponovnim pokretanjem rada željezara u Bosni i Hercegovini nesumnjiv je ubrzani rast uvoza rasutog tereta preko luke Ploče čiji su kapaciteti već sada nedostatni. Isto tako postupnom obnovom gospodarstva u Bosni i Hercegovini povećava se i promet kontejnera preko luke Ploče koja uopće nema kontejnerskog terminala.

Dubrovnik je trenutačno jedno od najzanimljivijih odredišta za brodove na kružnim putovanjima u Sredozemlju, tako da već sada nije u mogućnosti sigurno prihvatiti sve zahtjeve za uplovljavanje brodova na kružnim putovanjima.

Stara gradska luka u gradu Zadru nije u mogućnosti zadovoljiti povećanje prometa putnika prema otocima niti u međunarodnoj plovidbi, te je prijeko potrebno njeno premještanje i gradnja novoga putničkog terminala u Gaženici. Novi putnički terminal bio bi u funkciji povezivanja istočne i zapadne Jadranske obale, odnosno uspostave povezivanja dviju jadranskih obala.

Luka Split prema opsegu putničkog prometa (3 milijuna putnika u 2004.) treća je luka u Sredozemlju. Postojeći kapaciteti u staroj gradskoj luci ozbiljno ugrožavaju nesmetano obavljanje prometa putnika, te je jedini izlaz u gradnji novih vezova s vanjske strane lukobrana. Dugoročno rješenje razvoja putničke luke Split je djelomično preusmjeravanje međunarodnog ro-ro prometa na područje bazena, danas nedovoljno iskorištene, Sjeverne luke.

Povećanje prometa putnika, posebno tijekom turističke sezone, te izgradnja novih suvremenih

5. Luke



Paneuropski koridori

putničkih brodova zahtijeva dodatna ulaganja u državne i županijske putničke luke.

U 2004. g. prekrzano je 7 milijuna putnika i 17 milijuna tona tereta u lukama državnog značaja (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik).

Očekivani porast prometa u lukama zahtijevat će dodatno opremanje luka uređajima i opremom sukladno MARPOL konvenciji i odgovarajućim europskim propisima.

5. Luke

5.2. Ciljevi

Polazeći od postojećeg stanja kao i od očekivanoga budućeg razvoja Republike Hrvatske i susjednih država, Ministarstvo, kao svoje temeljne ciljeve u području unapređenja lučkog sustava, utvrđuje:

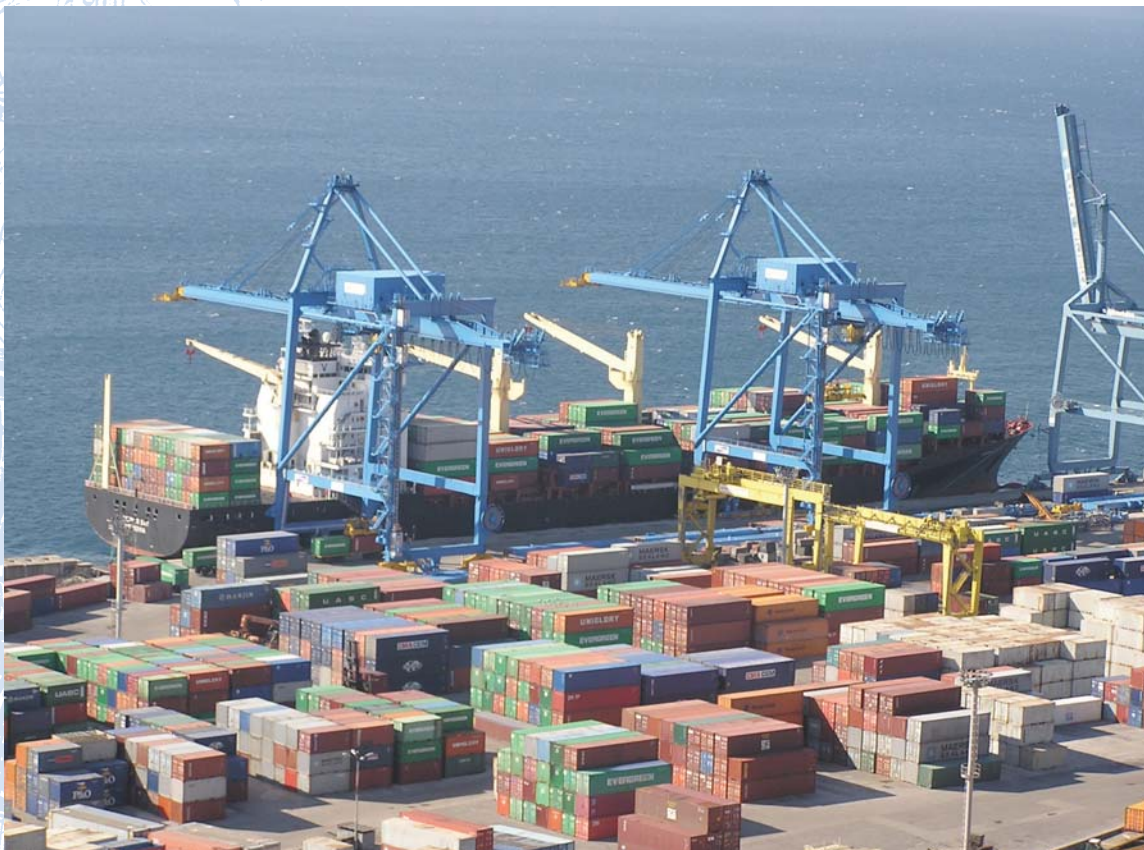
- modernizaciju luke Rijeka radi povećanja tranzitnog tereta posebice kontejnerskog i ro-ro prometa;
- povećanje prometa rasutih tereta i kontejnera kroz luku Ploče za potrebe Republike Bosne i Hercegovine i ostalih država na paneuropskom prometnom koridoru Vc;
- modernizaciju i rekonstrukciju putničkog terminala u luci Dubrovnik;
- izgradnju novoga putničkog i ro-ro terminala u luci Zadar;
- izgradnju ljetnog veza za prihvat putničkih brodova u luci Split;
- rekonstrukciju ostalih luka od državne i županijske važnosti za potrebe povezivanja obale i otoka;
- poticanje uspostave prekojadranskih pomorskih linija, te povezivanje Jadranskog i Jonskog mora;
- opremanje luka uređajima i opremom za prihvat zauljenih voda, smeća i ostataka tereta;
- usklađivanje zakonodavstva s odgovarajućim propisima Europske zajednice prema nacionalnom programu, pri čemu usklađivanje pojedinih pitanja može biti odgođeno, ako ih Vlada Republike Hrvatske smatra predmetom pregovora te ako tijekom pregovora takav kasniji datum primjene bude ugovoren.

Luka Rijeka, najveća hrvatska luka. U tijeku je realizacija Projekta »Rijeka Gateway« uz potporu kredita Svjetske banke i Državnog proračuna



5. Luke

5.3. Mjere



Kontejnerski terminal »Brajdica« u Rijeci bilježi stalan porast prometa

Postavljeni ciljevi bit će ostvareni kroz:

Rijeka

- ostvarenje projekta Rijeka Gateway (vrijednost projekta je 46.2 milijuna eura) koji se odvija sukladno Odluci Vlade RH od 30. travnja 2003. i 12. srpnja 2003. te potpisanog Ugovora o zajmu između Međunarodne banke za obnovu i razvitak i Lučke uprave Rijeka, te uz sredstva osigurana u proračunu Republike Hrvatske (do 2009.);
- Projekt Rijeka Gateway uključuje:
 1. uređenje obala rekonstrukcijom Bečke i Praške obale kojom će se ostvariti vrijedan operativni prostor ukupne površine 4 ha;
 2. izgradnju infrastrukturnoga koridora u ukupnoj dužini od 2,5 km kojim će se osigurati kvalitetna prometnica uzduž

3. izgradnju nove obale uz postojeću Zagrebačku obalu, ukupne dužine nove obale od 1200 m od čega će se u prvoj fazi izgraditi 300 m; novoizgrađeni prostor obale imat će ukupnu površinu od 10 ha i bit će namijenjen prekrcaju generalnog tereta;
4. putnički terminal smješten na korijenu Riječkog lukobrana; konačni izgled terminala obuhvaćat će dva priveza za putničke brodove i zgradu za prihvata putnika; početna rekonstrukcija lukobrana riješit će privez bodova do maksimalne dužine 200 m.

5. Luke

Cjelokupnom realizacijom projekta stvaraju se preduvjeti za daljnji razvoj teretnog i putničkog prometa u luci Rijeka, te se postiže specijalizacija terminala i omogućuju se na osnovi PPP-a i BOT-a daljnja ulaganja kapitala u lučke operacije.

Ploče

- nastavak pregovora sa Svjetskom bankom za realizaciju kredita radi gradnje terminala za rasute terete i kontejnerskog terminala u luci Ploče (procijenjena vrijednost projekta je 42 087 000 eura za terminal za rasute terete i 31 658 476 eura za kontejnerski terminal);

Realizacijom projekata izgradnje kontejnerskog terminala luka Ploče dobiva 12 ha nove operative površine, te obalu u dužini 300 metara za prihvata kontejnerskih brodova. Suprastrukturni objekti radit će se na temelju koncesije dodijeljene Luci Ploče d.d.

Projekt izgradnje terminala za rasute terete rezultira novom lučkom površinom od 25 ha i novom obalom od 300 metara za prihvat brodova od 150 000 DWT.

Ovim projektima odgovorit će se zahtjevima gospodarskih subjekata Bosne i Hercegovine i ostalim gospodarstvenicima u državama koje su vezane za Vc koridor. I u ovom slučaju suprastruktura će se graditi na osnovi BOT-a ili PPP-a.



Luka Ploče, buduće veliko gradilište kontejnerskog terminala i terminala za rasute terete



Gestrateški položaj luke Ploče jamči daljnje povećanje tranzitnog prometa

Dubrovnik

- realizaciju Ugovora o kreditu s Europskom bankom za izgradnju obalne infrastrukture u luci Dubrovnik, (vrijednost projekta je 26,5 milijuna eura), te izgradnju suprastrukture na temelju koncesija na osnovi međunarodnog natječaja (do 2007.);

Realizacijom projekta dobiva se nova obala za prihvat brodova na kružnim putovanjima u dužini od 1500 metara i nova površina od 15 000 četvornih metara što rezultira mogućnošću istovremenog prihvata najmodernijih brodova na kružnim putovanjima i iskrcaj/ukrcaj 10 000 putnika istovremeno. Izgradnjom infrastrukture stvaraju se pretpostavke za izgradnju sadržaja na kopnu kao što su putnički terminal, garaža, trgovački centar ili hotel-kasino) prema modelu BOT-a ili PPP-a.

Zadar

- nastavak pregovora s međunarodnim financijskim institucijama radi dobivanja kredita za izgradnju infrastrukture novoga putničkog terminala u luci Zadar-Gaženica (procjena vrijednosti projekta je 70 milijuna eura);

5. Luke



Početak 2006. godine započinje rekonstrukcija obale Luke Gruž-Dubrovnik čime će se zadovoljiti potrebe sve većeg broja brodova na kružnim putovanjima



Budući izgled putničke luke Zadar-Gaženica

5. Luke

Realizacijom projekta smanjit će se pritisak putničkih brodova na samu povijesnu jezgru grada Zadra, te će se dobiti moderna putnička luka za prihvat svih vrsta putničkih i ro-ro brodova. Tako se stvara nova lučka površina od 250 000 četvornih metara s ukupnom dužinom obale oko 3000 metara. Maksimalna dubina uz obalu iznosila bi 13 metara što omogućuje prihvat i najvećih putničkih i brodova na kružnim putovanjima. Na ovaj način dugoročno se rješava problem pomorskoga putničkog prometa u gradu Zadru.

Šibenik

- izgradnju putničkog terminala u Šibeniku (procijenjena vrijednost je 4 mil. eura), dok će se suprastruktura raditi na temelju koncesija na osnovi međunarodnog natječaja;

U sadašnjoj situaciji Šibenik nema odgovarajući putnički terminal pa se promet odvija dijelom na obali koja je predviđena za prekrcaj tereta. Izgradnjom terminala dugoročno se rješava pitanje putničkog prometa u luci Šibenik, mogućnost prihvata brodova na kružnim putovanjima, za što već postoji zanimanje, a ujedno bi se riješilo pitanje odgovarajućih ureda Lučke kapetanije, carine, policije i Lučke uprave koji sada rade u neodgovarajućim prostorima.

Split

- projekt izgradnje ljetnih vezova koji uključuje proširenje lukobrana s izgradnjom ro-ro rampi i izgradnju ro-ro rampe u sjevernoj luci Split, te produljenje gata Sv. Petra, a koji će se financirati putem komercijalnog kredita Lučkoj upravi Split uz jamstvo Vlade Republike

Zbog sve većeg broja putničkih brodova koji uplovljavaju u luku Šibenik u planu je izgradnja novog putničkog terminala



5. Luke



Luka Split, treća najprometnija putnička luka Sredozemlja

Hrvatske, dok će se i ovdje objekti suprastrukture graditi na temelju koncesija na osnovi međunarodnog natječaja;

Realizacijom projekta dobiva se veći broj vezova u gradskoj luci Split te se omogućuje prihvat brodova na kružnim putovanjima te se

rasterećuje najfrekventnija linija Split-Supetar u ljetnim mjesecima.

Na ovaj način, barem kratkoročno, riješit će se pitanja nedostatka vezova u luci.

Dugoročno rješenje pomorskog prometa rješavat će se sukladno prostornim planovima.

Voditelj projekta

- dipl. ing. Branko Bačić, državni tajnik

Autori

- kap. Mario Babić, pomoćnik ministra
- dipl. iur. Maja Markovčić-Kostelac, načelnica
- dipl. oec. Ksenija Košćević-Čuvalo, načelnica
- dipl. iur. Nina Perko, načelnica
- dipl. ing. Boško Ercegovac, savjetnik
- dipl. ing. Lukša Čičovački, suradnik
- Marina Halužan, glasnogovornica

Suradnici iz CARDS Programa

- dr. sc. Damir Zec, konzultant, Pomorski fakultet, Rijeka
- dr. sc. Fernando Pardo, konzultant, Španjolska
- dipl. ing. Eduardo Suanzes, konzultant, Španjolska
- dipl. iur. Jaime Rodrigo de Larrucea, konzultant, Španjolska

Suradnici

- kap. Tomislav Miletić, pomoćnik ministra
- mr. Tatjana Krilić, načelnica
- prof. dr. sc. Boris Pritchard, Pomorski fakultet, Rijeka
- dipl. ing. Igor Vidović, ravnatelj Hrvatskog registra brodova, Split
- doc. dr. sc. Dorotea Ćorić, Pravni fakultet, Rijeka

Tehnički suradnici

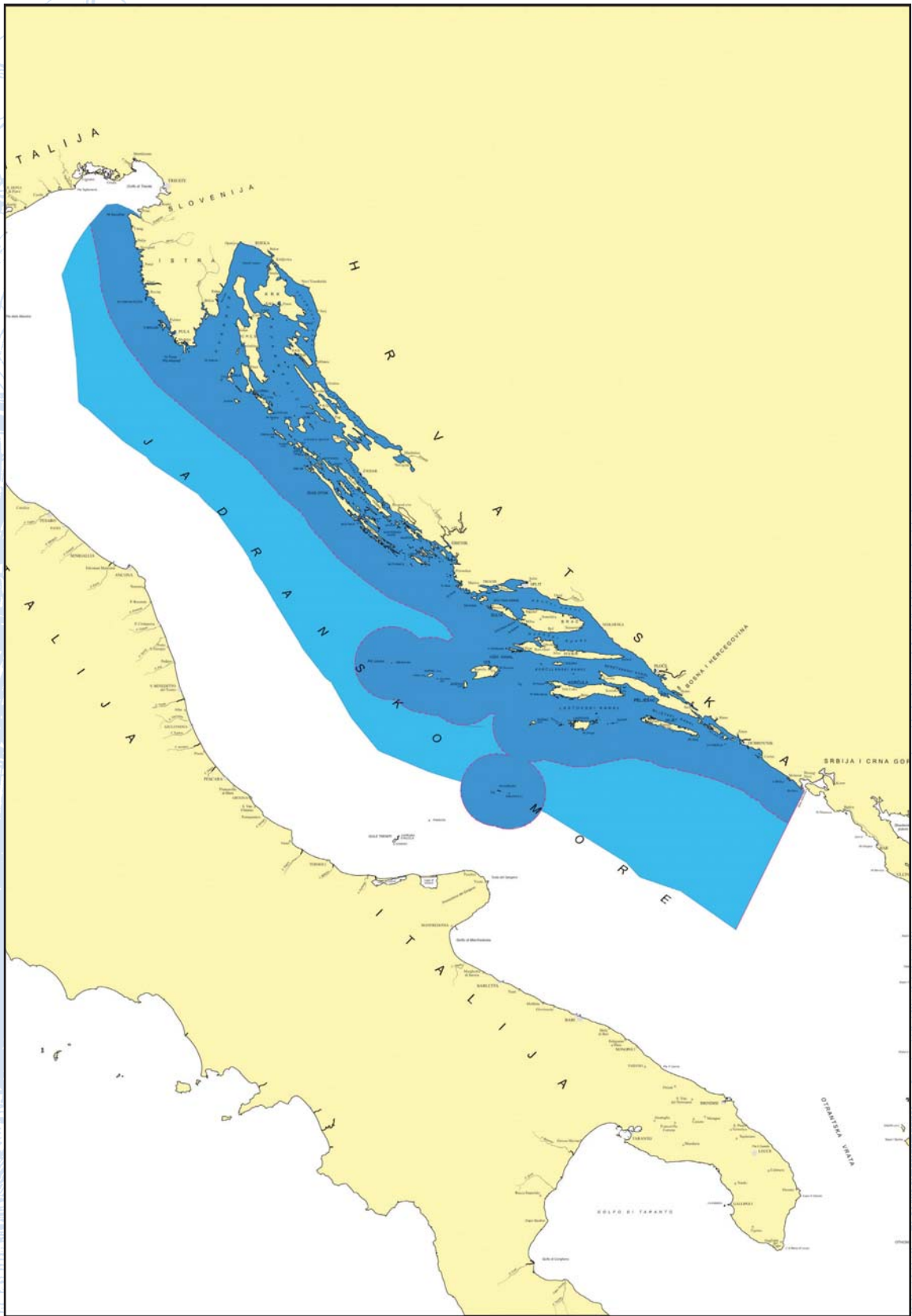
- Danijela Genc, administrator

Zahvaljujemo na suradnji

- Hrvatski hidrografski institut, Split
- Pomorski fakultet u Rijeci
- Tankerska plovidba d.d. – Zadar
- Atlantska plovidba d.d. – Dubrovnik
- Jadrolinija- Rijeka
- Luka Ploče d.d. – Ploče
- Lučka uprava Ploče
- Lučka uprava Rijeka
- Lučka uprava Split
- Lučka uprava Zadar
- Lučka uprava Šibenik
- Lučka uprava Dubrovnik
- Plovput d.o.o. – Split
- Andrija Carli, fotograf

Dizajn naslovnice/slikovni prilozi

- Marina Ćorić
- Tomislav Kaniški



MINISTRY OF THE SEA, TOURISM, TRANSPORT AND DEVELOPMENT
Prisavlje 14, 10000 Zagreb, CROATIA
phone: +385 1 6169 090 • fax: +385 1 6195 940
e-mail: ministar@ws.mmtpr.hr
www.mmtpr.hr