

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 (sindikato@ri.t-com.hr)	<p style="text-align: center;">1) OPĆE NAPOMENE</p> <p>a) Metodološki pristup Strategija ne slijedi uobičajeni postupak izrade modela strateškog upravljanja. 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 (indikator) - brožane, 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>

	<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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - resursi (ljudi, prostor, oprema, financijska sredstva) odnosno - odgovorne osobe i rokovi provedbe. <p>Dokumenti koji do te razine razrađuju strategiju se obično nazivaju akcijskim planovima.</p> <p>Posljedice nedosljedne metodologije jesu sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>b) Terminološki pristup Strategiju obilježava:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veliki broj riječi općeg značenja, 	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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</p>
--	--	---

	<p>- 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: <i>potaći, promovirati, aktivno sudjelovati, zalagati se, unaprijeđivati</i>, i slično. Ove radnje ne označavaju obvezu već nastojanje i kao takve su u strateškim dokumentima nepotrebne.</p> <p>U Strategiji se pojavljuju konstrukcije koje ne nose nikakvo značenje. Primjeri jesu: <i>Mjera 2.5.1.1: Principe stimulativne porezne politike koja se primjenjuje na brodarstvo u međunarodnoj plovidbi na odgovarajući način proširiti i na jahte,</i> Proširivanje principa na jahte nema smisla. Smisla bi možda imalo primijeniti novu poreznu politiku prema vlasnicima jahti. <i>Mjera 4.4.4: jačati instrumente međunarodne, regionalne i ubregionalne suradnje obalnih država jadranskog mora u području sigurnosti plovidbe i zaštite mora.</i> Vrlo je upitno kako se mogu jačati instrumenti suradnje? <i>Mjera 5.2.1: Uspostaviti učinkovit i javno dostupan sustav razmjene podataka iz matičnih registara zasnovan na principima interoperabilnosti;</i> Interoperabilnost nije načelo koje se može slijediti već svojstvo suradnje unutar nekog sustava koje netko ima ili nema. «<i>Mjera 5.2.6: Osigurati kontinuiranu horizontalnu i vertikalnu povezanost svih nadležnih tijela, te civilnog društva u ispunjavanju strateških ciljeva;</i>» U dokumentu u kojem pojam horizontalne i vertikalne povezanosti nije određen niti je utvrđen nositelj obveze mjera nema nikakvog smisla.</p> <p>Strategija nije jezično ujednačena. Koriste se jezične konstrukcije koje ne označavaju radnju pa je nejasno što se želi postići.</p>	<p>daje upravom mogućnost da i RH donese svoju novu (izmjene i dopune!) pomorsku strategiju u 2020.</p> <p>b) Terminološki pristup</p> <p>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 „<i>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</i>“ 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</p>
--	---	--

	<p>Primjerice: <i>Mjera 2.4.2: Specijalizacija luke Ploče za promet kontejnerskog i rasutog tereta, te razvoj Vc ogranka transeuropske prometne mreže</i> <i>Mjera 3.2.2.2: Razvoj sustava ciljanog nadzora luka i objekata sigurnosti plovidbe;</i> U kojem trenutku je specijalizacija luke odnosno razvoj sustava (štogod to značilo) okončan? <i>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;</i> 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.</p> <p>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: <i>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;</i> <i>Mjera 2.3.3.5: Zalagati se za dosljednu primjenu pravičnog odnosa</i></p>	<p>stanjem da je veliki postotak granice pomorskog dobra neurtan.</p> <p>Vezano 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 <u>financijske kapacitete (proračun RH)</u> 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.</p> <p>c) Ovlast i provedba</p> <p>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</p>
--	--	---

		<p><i>prema pomorcima u slučajevima vođenja kaznenih i prekršajnih postupaka.</i></p> <p><i>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, brodarka i vlasnika brodova hrvatske državne pripadnosti;</i></p> <p><i>Mjera 3.2.1.3: Uspostaviti učinkovit sustav nadzora nad stavljanjem na tržište rekreacijskili plovila i pomorske opreme;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p>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:</p> <p><i>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 zagađivanja od 14. veljače 1974. godine, između bivše Jugoslavije i Italije radi ultidisciplinarnog rješavanja problema okoliša u jadranskom prostoru;</i></p> <p>d) SWOT analiza</p> <p>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.</p> <p>2) POMORSKO GOSPODARSTVO</p>	<p>2.3.3.5: <i>Zalagati se za dosljednu primjenu pravičnog odnosa prema pomorcima u slučajevima vođenja kaznenih i prekršajnih postupaka.</i>“ 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.</p> <p>d) SWOT analiza</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Sastavni dio većine strategija je i SWOT analiza. Ovom komentaram se ne pokazuje manjkavost iste, već se detektira samo vlastito stajalište.</p> <p>POMORSKO GOSPODARSTVO</p> <p>Primjedba se ne prihvaća</p>
--	--	--	---

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 ukrcajnih 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.

		<p>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).</p> <p>Iako govori o usvajanju i implementaciji standarda, to u potpunosti nedostaje. Daljnja razrada ovog cilja, posebice načini mjerenja njegovog ostvarenja, je nužna.</p> <p><i>Cilj 2.3.2: Razviti i promicati Hrvatsku kao međunarodni centar izvrsnosti za školovanje pomoraca uz stalno unaprijeđenje sustava obrazovanja i izobrazbe pomoraca</i></p> <p>Sve predviđene mjere su vrlo zahtjevne, posebice prva.</p> <p>Mjera 2.3.2.1 (akcijski plan sustava obrazovanja) je iznimno opsežna mjera, no prijeko potrebna.</p> <p>Mjera 2.3.2.2 (osiguranje uvjeta u pomorskim školama i fakultetima) je vrlo primjerena mjera za koju je uvjet provedba prethodne mjere.</p> <p>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.</p> <p>Mjera 2.3.2.4 (suradnja pomorskih učilišta s gospodarstvom) jest</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Cilja se</p>
--	--	---	---

		<p>mjera gdje se Ministarstvo obvezuje poticati suradnju između dva subjekta nad čijim odlukama nema presudan utjecaj pa je veliko pitanje kako to provesti.</p> <p><i>CILJ 2.3.3. Osigurati motivirajuće uvjete za izbor pomorskog zanimanja, te povećanje udjela časnika u ukupnom broju pomoraca</i> 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>na EU fondove i mogućnost razvoja novih tehnologija</p> <p>Primjedba se ne prihvaća</p> <p>Primjedba se ne prihvaća</p> <p>Primjedba se ne prihvaća, obzirom da Vlada RH donosi strategiju</p>
--	--	--	---

		<p>Također, produženi staž je u nadležnosti i drugih ministarstava pa je pitanje kako tu mjeru provesti.</p> <p>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.</p> <p>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 prijetnji, neprimjerenih radnih uvjeta (crne liste brodara, mjere socijalne pomoći pomorcima koji nisu u stanju izvršavati svoje obveze temeljem drugih propisa), daljnjem reguliranju odnosa s <i>crew- managerima</i>, uvjetima zapošljavanja žena u pomorstvu, itd.</p> <p>6) LUČKI SUSTAV</p> <p>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 <i>de facto</i> 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.</p> <p>7) NAUTIKA</p> <p>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</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. O specijalizaciji je već pisano u uvod odgovora na primjedbe</p> <p>Primjedba se ne prihvaća, obzirom na rastuću potražnju za nautičkim turizmom, a s tim u vezi i rastućom potrebom za novim vezovima</p>
--	--	---	---

	<p>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.</p> <p>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?</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>smatramo opravdanim da ovo poglavlje bude sadržano u strategiji pomorstva.</p> <p>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>
--	--	--

		<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., Amperopa 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@zitni-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 raspolažemo 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>
--	---	---

		<p>Prenumerirati mjere od 3.5.1. do 3.5.4.</p> <p>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."</p> <p>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.</p> <p>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."</p> <p>Mjera 5.1.1. Umetnuti i IHO-a</p> <p>Mjera 5.2.5. Iza „Izraditi analizu učinka“ dodati „i procjene rizika“</p> <p>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."</p> <p>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</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća. Smatramo da je ovo tehnička nadopuna i nije potrebna u strategiji.</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Suradnja u jadranskoj regiji po ovom pitanju već je uspostavljena</p> <p>Primjedba se ne prihvaća.</p> <p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Primjedba se ne prihvaća.</p>
--	--	---	--

		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>

6.	<p style="text-align: center;">Lučka uprava Split</p> <p>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 prekrvano 3.108.247 tona tereta. Prema raspoloživim podacima u luci Ploče prekrvano je nešto manje tereta nego u luci Split. To znači da je luka Split druga luka u Hrvatskoj po količini prekrvanog 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-čelije: 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 dnevnim 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

		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4) Poglavlje 2.4 Lučki sustav, CILJ 2.4.1. Specijalizirati luke, Mjera 2.4.1.4. Treba specijalizirati luku Split kao luku polazišta.</p> <p>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</p>	<p>Prihvaća se primjedba</p> <p>Prihvaća se primjedba</p> <p>Prihvaća se primjedba</p>
--	--	--	--

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>
7.	<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>

		<p><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.“</i></p> <p>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.)“.</p> <p><i>„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.“</i></p> <p>Primjedba br. 5. str. 17. Mjera 3.4.6. Potrebno izmijeniti tekst mjere na način da isti glasi: <i>„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.).“</i></p>	<p>Primjedba se ne prihvaća</p> <p>Primjedba se prihvaća djelomično</p> <p><i>„Izgradnjom i modernizacijom objekata sigurnosti plovidbe, objekata pomorske signalizacije te unaprjeđenjem postojećih pomorskih</i></p>
--	--	--	--

		<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> <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>	<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>
--	--	--	---

8.	<p>Hrvatski hidrografski institut</p> <p>mr.sc. Željko Bradarić, kap.</p> <p>Doc. Dr.Sc. Nenad Leder, ravnatelj HHI-a</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 IHO zahtjevima i standardima.“</p> <p>Prenumerirati mjere do 3.4.7</p> <p>Brisati tekst postojeće mjere 3.4.7. "Provesti hidrografsku izmjeru.... Iza mjere 3.4.7. dodati nove mjere:</p> <p>Mjera 3.4.8. "Uvesti strateško planiranje i procjenu rizika za hidrografsko-navigacijski segment sigurnosti plovidbe. U skladu s rezultatima planiranja i procjene rizika postaviti provedbene mjere, kako bi se zadržala najviša razinu hidrografske službe."</p> <p>Mjera 3.4.9. "Donijeti izmjene i dopune postojeće zakonske 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-a i IHO-a i zahtjevima kvalitete za hidrografsku izmjeru prema normama IHO-a."</p> <p>Mjera 3.4.11. "Sustavno i kontinuirano unapređivati hidrografsku službu te time</p>	<p>U odnosu na komentare koje je dao gosp. Željko Bradarić, ove primjedbe zaprimljene su od strane HHI, i identične su primjedbama gosp. Bradarića</p>
----	---	---	--

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. Kontrolirati kvalitetu i ažurnost objavljenih podataka. Osigurati dostupnost službenih karata i publikacija diljem svijeta."

Mjera 3.4.12.

"Uspostaviti nacionalnu infrastrukturu morskih 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."

Prenumerirati mjere od 3.4.12. do 3.4.15.

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 ADRIA 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."

		<p>Mjera 5.1.1. Umetnuti i IHO-a</p> <p>Mjera 5.2.5. Iza „Izraditi analizu učinka“ dodati „i procjene rizika“</p> <p>Tekst postojeće mjere 5.4.4. zamijeniti s tekstem: „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.“</p> <p>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 (morskih prostornih podataka), te usklađivanje aktivnosti prema dostupnosti podataka i interoperabilnost u okviru NIPP-a“.</p>	
--	--	---	--