



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

Zagreb, Prosinac 2013.

Na temelju članka 6. stavka 7. Pomorskog zakonika (»Narodne novine«, broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13), Vlada Republike Hrvatske donosi

ODLUKU

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

I.

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

II.

Strategija iz točke I. ove Odluke nalaze se u privitku ove Odluke i njezin je sastavni dio.

III.

Ova Odluka stupa na snagu osmoga dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

KLASA:
URBROJ:
Zagreb,

SADRŽAJ

UVOD	1
1. SWOT ANALIZA	2
2. POMORSKO GOSPODARSTVO	3
2.1 Brodarstvo.....	3
2.2 Obalni linijski putnički promet.....	6
2.3 Pomorci.....	8
2.4 Lučki sustav	10
2.5. Nautika.....	13
3. SIGURNOST PLOVIDBE, SIGURNOST Ljudskih ŽIVOTA I IMOVINE, TE SIGURNOSNA ZAŠTITA POMORSKIH BRODOVA I LUKA	15
4. ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA	19
5. JAČANJE ADMINISTRATIVNE SPOSOBNOSTI	22
6. HRVATSKA- POMORSKA DRŽAVA	25
7. IZVORI PODATAKA	27

UVOD

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

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

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

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

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

U hrvatskim upisnicima i očevidnicima upisano je 72 plutajuća objekta, 4 nepomična odobalna objekta, više od 2.500 jahti te 118.000 brodica. U Republiku Hrvatsku prosječno godišnje uplovi oko 60.000 stranih rekreacijskih plovila.

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

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

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

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

1. SWOT ANALIZA

STRENGTHS - SNAGA	WEAKNESSES - SLABOSTI
<p>Geografski položaj Očuvan morski okoliš Uspostavljen sustav naobrazbe i izobrazbe pomoraca u skladu s najvišim svjetskim standardima Zastava na bijeloj listi Paris MoU² Know-how i tradicija u brodarstvu, kako kod pomoraca tako i kod poslovođitelja u brodarskim društvima Važnost pomorskog sektora u odnosu na osnovnu i sveobuhvatnu mrežu</p>	<p>Mali udio pomorskog prometa u ukupnom prometu RH Nije utvrđen opseg i ekonomski doprinos cjelokupnog pomorskog sektora gospodarstvu RH Nedostatak financijskog tržišta za brodarstvo u RH Nedovoljno razvijen multimodalni promet Starosna struktura flote u nacionalnoj plovidbi Nedostatak klsterskog povezivanja znanosti, brodograđevne industrije i brodarstva Od pomorske države sve više se pretvaramo u nautičku državu Nesposobnost za reakciju u slučaju većeg zagađanja i ostalih izvanrednih događaja većih razmjera Nedefinirani kriteriji za utvrđivanje opravdanosti, prioriteta i odobravanje velikih infrastrukturnih i drugih razvojnih projekata Prihodi po kvadratnom metru koncesioniranog područja Mala medijska zastupljenost pomorskog gospodarstva Nefikasnost javnih usluga Fragmentacija i preklapanje nadležnosti javnog sektora Administrativno opterećenje pomorskog gospodarstva Nedostatni kapaciteti pojedinih luka</p>
OPPORTUNITIES - PRILIKE	THREATS - PRIJETNJE
<p>Članstvo u EU i širenje EU na susjedne zemlje Mogućnost financiranja iz EU fondova Uređen sustav socijalnih prava pomoraca Poticajna porezna politika za brodare i pomorce Mjesto poželjno za život Moguće je ostvariti značajno povećanje efikasnosti primjenom jednostavnih organizacijskih i administrativnih mjera Neiskorišteni kapaciteti razvoja pomorstva Pružanje usluga vođenja brodova stranim brodarima (ship management) Razvoj i primjena modernih tehnologija Modernizacija i razvoj morskih luka u cilju daljnjeg razvoja države, te razvoja ekonomije u cijelosti</p>	<p>Porast broja pomoraca iz zemalja nižeg životnog standarda Odumiranje otoka Veliki utjecaj eventualnog onečišćenja mora na gospodarski razvoj i održivost Slabljenje sposobnosti pomorske administracije u pružanju javne usluge Moguće gašenje brodogradnje kao gospodarske grane Velika kriza u brodarstvu Tehničko i gospodarsko zaostajanje klasičnih brodova Kontinuirani porast ljudskih aktivnosti na moru i u priobalju Ograničen kapacitet i protočnost željezničkog prometa</p>

² Pariški memorandum o suglasnosti i o nadzoru države luke usvojen je 26. siječnja 1982. godine s ciljem razvoja efikasnog sustava nadzora stranih brodova u pogledu međunarodnih standarda sigurnosti, zaštite okoliša i sigurnosne zaštite. Pridruživanjem Bugarske i Rumunjske 2007. godine, Memorandum broji 27 država članica. Memorandum ne postavlja nove standarde, nego ima za cilj nadzor standarda koji se nalaze u konvencijama usvojenim u okviru Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije rada.

2. POMORSKO GOSPODARSTVO

2.1 Brodarstvo

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

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

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

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

Neke zemlje EU pružaju pomoć svojim brodarima na način da država sanira banke, a one restrukturiraju dugove nacionalnih brodarka, a s time da strane klijente, pa čak i one koji još redovno otplaćuju zajmove, upućuju da vrate kredite refinanciranjem kod drugih banaka kako bi

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

sanirana banka smanjila izloženost riziku brodarskog poslovanja i ostala poslovati samo s domaćim brodarima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CILJ 2.1.1. Do 2020. godine povećati hrvatsku flotu za 20% bruto tonaže

- Mjera 2.1.1.1.** Provoditi stimulativnu poreznu politiku - Sustav oporezivanja prema tonaži za brodare i potpuno oslobađanje od plaćanja poreza na dohodak za pomorce u međunarodnoj plovidbi uz smanjenje troškova vezanih uz posadu za brodare u nacionalnoj plovidbi;
- Mjera 2.1.1.2.** Osnovati stabilizacijski fond za brodarstvo u cilju kreditiranja brodara u nepovoljnim uvjetima tržišnog poslovanja;
- Mjera 2.1.1.3.** Motivirati financijski sektor za uključivanje u financiranje brodara;
- Mjera 2.1.1.4.** Financirati troškove ukrcanja vježbenika;
- Mjera 2.1.1.5.** Educirati i pomagati krajnje korisnike projekata u pripremi projekata za financiranje iz fondova EU.

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

- Mjera 2.1.2.1.** Poticati dužobalnu i priobalnu plovidbu za teretni promet uključujući ro-ro promet (razvoz naftnih derivata, plina i drugih opasnih tereta);
- Mjera 2.1.2.2.** Poticati linijsko povezivanje luka Jadranskog i Jonskog bazena kroz mjere tarifne politike u lukama, te promicati sudjelovanje u programima Unije koji potiču smanjenje učešća cestovnog prometa u korist pomorskog prometa.

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

- Mjera 2.1.3.1.** Potaknuti inovacije u brodarstvu;
- Mjera 2.1.3.2.** Potaknuti klstersko povezivanje znanosti, brodograđevne industrije i brodarstva;
- Mjera 2.1.3.3.** Razviti energetske učinkovito eko- brodarstvo poticanjem nabavke/ gradnje novih eko-brodova i prilagodbom postojećih brodova najvišim ekološkim standardima ugrađivanjem tehnologija za pročišćavanje balasni⁴ voda, ispušnih plinova i sl.

⁴ *Pojam vodenog balasta označava vodu s tvarima u njoj koja je ukrcana radi postizanja stabilnosti, uzdužnog i poprečnog nagiba, gaza i naprezanja plovnog ili plutajućeg objekta. Brodski vodeni balast može sadržavati: alge, ciste, ličinke školjkaša, riba, puževa i rakova, te bakterije i viruse*

2.2 Obalni linijski putnički promet

Javni prijevoz u linijskom obalnom putnički prometu⁵ smatra se ključnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno bez kojeg ne bi bilo održivog razvitka naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor pruža redovitu i reguliranu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke).

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

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

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

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

Do okončanja prijelaznog razdoblja (31. prosinac 2016.g.) u odnosu na Ugovore o koncesiji ili Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni sukladno Uredbi o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža⁶), uslugu prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarima svih država članica EU.

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

⁵ Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.

⁶ Kabotaža označava prijevoz putnika i/ili tereta između pojedinih mjesta na području jedne države. Pojam je uglavnom vezan uz pomorski prijevoz, odnosno na prijevoz putnika i tereta brodom iz jedne u drugu luku iste države njezinim teritorijalnim morem i unutarnjim morskim vodama.

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

- Mjera 2.2.1.1.** Redefinirati sustava linijskog prijevoza (sustav linija, odnos trajektnih, klasičnih i brzobrodskih linija);
- Mjera 2.2.1.2.** Povezati obalni linijski pomorski promet sa drugim vidovima prometa sukladno prometnoj strategiji Republike Hrvatske;
- Mjera 2.2.1.3.** Provesti dostupan, učinkovit i transparentan sustav povlaštenog prijevoza za otočno stanovništvo i otočno gospodarstvo.

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

- Mjera 2.2.2.1.** Informatizirati obalni linijski pomorski prijevoz koji će omogućiti transparentnost poslovanja i unaprijediti dostupnost usluge;
- Mjera 2.2.2.2.** Projektirati i izgraditi namjenske brodove za linije koje povezuju male otoke bez cestovne infrastrukture;
- Mjera 2.2.2.3.** Potaknuti razvoj i korištenje novih tehnologija u obalnom linijskom pomorskom prijevozu, i korištenje ekološki prihvatljivih brodova u sustavu obalnog linijskog pomorskog prometa.

2.3 POMORCI

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

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

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

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

Socijalna reforma obuhvatila je i institut staža osiguranja s povećanim trajanjem (beneficiranog staža) za pomorce kao i povoljnije uvjete stjecanja prava na starosnu mirovinu.

Sukladno međunarodnim standardima uređeno je i tržište posrednika pri zapošljavanju pomoraca što osigurava dodatnu radno pravnu zaštitu.

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

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

Mjera 2.3.1.1. Aktivno sudjelovati u radu tijela IMO-a⁷ i ILO⁸ i Europske unije, te se zalagati za usvajanje harmoniziranih visokih standarda života i rada pomoraca;

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

⁷ IMO - International Maritime Organization je specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda za pitanja pomorstva, sa sjedištem u Londonu. Pod okriljem IMO-a doneseno je oko tridesetak konvencija i čak oko sedamsto rezolucija o sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od onečišćenja. Hrvatska je članica IMO-a.

⁸ ILO - International Labour Office (Međunarodna organizacija rada) specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda, pod čijim okriljem je donesen veći broj konvencija o radnopravnom statusu pomorca. ILO

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

- Mjera 2.3.2.1.** Razviti akcijski plan o potrebama i budućnosti sustava naobrazbe i izobrazbe pomoraca u pogledu ciljanih tržišta, programa obrazovanja, ciljanog broja upisa i gubitaka. Procijeniti i poduprijeti potrebe hrvatske ekonomije za ljude s iskustvom na moru;
- Mjera 2.3.2.2.** U suradnji s drugim nadležnim tijelima, osigurati odgovarajuće materijalne i kadrovske uvjete u pomorskim školama i fakultetima;
- Mjera 2.3.2.3.** Potaknuti osmišljavanje i provedbu nastavnog programa, kao i programa izobrazbe i održavanja ispita za stjecanje svjedodžbi o osposobljenosti na engleskom jeziku radi dostupnosti stranim studentima i pristupnicima;
- Mjera 2.3.2.4.** Promovirati suradnju pomorskih fakulteta i učilišta sa pomorskim gospodarstvom.

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

- Mjera 2.3.3.1.** Promovirati izbor pomorskih zanimanja;
- Mjera 2.3.3.2.** Stipendirati učenika pomorskih škola i studenata pomorskih fakulteta;
- Mjera 2.3.3.3.** Osigurati uvjete za zapošljavanje pomoraca na kopnu nakon aktivne pomorske službe;
- Mjera 2.3.3.4.** Promijeniti uvjete stjecanja i korištenja prava na radni staž s produženim trajanjem;
- Mjera 2.3.3.5.** Zalagati se za dosljednu primjenu pravičnog odnosa prema pomorcima u slučajevima vođenja kaznenih i prekršajnih postupaka.

2.4 Lučki sustav

Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet⁹ od čega je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom. Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), smješteno je duž kopnene obale, te su sve proglašene lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

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

Morske luke imaju gospodarski potencijal koji se prvenstveno temelji na povoljnome zemljopisnom položaju. Glavna komparativna prednost hrvatskih morskih luka u odnosu na ostale luke Europske unije ogleda se u dubokom prodoru Jadranskog mora u kontinent, što omogućuje najkraću i najpovoljniju prometnu povezanost država iz hrvatskoga zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike. U tom smislu multimodalni TEN¹⁰ koridori koji se protežu preko hrvatskog teritorija potvrđuju na činjenicu da je teritorijalni položaj Hrvatske ne samo njezina prednost, nego i obveza prema Europskoj uniji. Koridor V s pripadajućim granama (VB – Rijeka – Zagreb – Budimpešta odnosno VC – Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta) kao i budući Jadransko jonski pravac stoga nesumnjivo integriraju Republiku Hrvatsku u europski prometni i gospodarski sustav Europske unije.

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. S druge strane, glavnina putničkog prometa odvija se kroz luku Split i luku Zadar, dok se kao luka u kojoj se odvija promet brodova na kružnim putovanja ističe luka Dubrovnik.

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

Vrijednost kapitalnih investicija izgradnje i modernizacije infrastrukture u lukama od državnog značaja, odnosno sufinanciranja izgradnje infrastrukture u lukama županijskog značaja i ribarskim lukama od osnivanja lučkih uprava iznosi više od 600 milijuna eura. U tom smislu potrebno je staviti naglasak na najveće projekte lučkog sektora koji su trenutno u implementaciji kao što su

⁹ Luka otvorena za javni promet je morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta;

¹⁰ Transeuropsku prometnu mrežu (Trans-European Transport Networks, TEN-T) čine prometni koridori koji povezuju zemlje centralne Europe sa zemljama istočne i jugoistočne Europe. Cilj TEN T mreže je zemljopisno i gospodarsko približavanje dijelova Europe kroz razvoj cesta, željeznica, unutrašnjih plovnih putova, zračnih luka, morskih luka, luka na unutrašnjim vodama i sustava upravljanja prometom.

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

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

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

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

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

Promet kontejnera u morskim lukama Republike Hrvatske kreće se na razini od 150.000 TEU¹¹, od čega se odnosi preko 120.000 TEU na luku Rijeka.

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

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

CILJ 2.4.1. Specijalizirati luke

- Mjera 2.4.1.1.** Specijalizirati luku Rijeka za promet kontejnerskog i tekućeg tereta, odnosno razvoj Vb ogranka transeuropske prometne mreže;
- Mjera 2.4.1.2.** Specijalizirati luku Ploče za promet kontejnerskog i rasutog tereta, te razvoj Vc ogranka transeuropske prometne mreže;
- Mjera 2.4.1.3.** Specijalizirati luku Dubrovnik kao luku za prihvat brodova na kružnim putovanjima;
- Mjera 2.4.1.4.** Specijalizirati luku Split kao Ro-Ro /putničku i luku za prihvat brodova na kružnim putovanjima;

¹¹ TEU - twenty-foot equivalent unit=20` kontejner, označava pojam kontejnerskog kapaciteta broda koji je mjereno u 20 stopnim ekvivalentnim jedinicama

- Mjera 2.4.1.5.** Specijalizirati luku Zadar kao Ro-Ro, putničku, i luku za prihvat brodova na kružnim putovanjima, luku polazišta (home port) s posebnim naglaskom na razvoj luke u pogledu privlačenja novih tehnologija i posebnih tereta;
- Mjera 2.4.1.6.** Specijalizirati luku Šibenik kao luku za prihvat ekskluzivnijih brodova na kružnim putovanjima manjeg kapaciteta (butik brodove) i mega jahti;
- Mjera 2.4.1.7.** Izgraditi LNG terminal na otoku Krku.

CILJ 2.4.2. Postići samoodrživost lučkog sustava uz povećanje učinkovitosti sustava

- Mjera 2.4.2.1.** Smanjiti učešća države u sufinanciranju infrastrukturnih projekata luka;
- Mjera 2.4.2.2.** Stvoriti povoljnije uvjete za ulaganje privatnog kapitala u izgradnju lučke infrastrukture i specijaliziranih lučkih terminala putem različitih oblika javno privatnog partnerstva;
- Mjera 2.4.2.3.** Podići učinkovitost i kvalitetu pružanja usluga radi osiguranja konkurentnosti prometnog pravca;
- Mjera 2.4.2.4.** Uvesti sustav edukacije i certifikacije lučkih radnika radi podizanja razine sigurnosti, protočnosti i kvalitete usluga;
- Mjera 2.4.2.5.** Uspostaviti objedinjeno upravljanje lukama na županijskoj (regionalnoj) razini;
- Mjera 2.4.2.6.** Standardizirati informacijska rješenja lučkih uprava s ciljem podizanja učinkovitosti lučkih operacija;
- Mjera 2.4.2.7.** Jačati integralno upravljanje lučkim sustavom uz optimizaciju i objedinjavanje zajedničkih funkcija;
- Mjera 2.4.2.8.** Potaknuti razvoj lučke infrastrukture u funkciji razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, putničkog i ro-ro prometa, prvenstveno kroz razvoj infrastrukture županijskih luka;
- Mjera 2.4.2.9.** Osigurati infrastrukturu za pružanje usluga opskrbe LNG pogonskog goriva i drugog alternativnog goriva, ovisno o potrebama tržišta;
- Mjera 2.4.2.10.** Izgraditi željezničke industrijske kolosijeeke na lučkim područjima teretnih luka;
- Mjera 2.4.2.11.** Uspostaviti sustava prihvata otpada i ostataka tereta koji osigurava odgovarajuću dostupnost i ekonomičnost od prihvata do konačnog zbrinjavanja integriranu u opći sustav zbrinjavanja otpada;
- Mjera 2.4.2.12.** Potaknuti razvoj luka kao logističkih centara integriranih u multimodalne pravace;
- Mjera 2.4.2.13.** Potaknuti korištenje obnovljivih izvora energije u lučkom sektoru;
- Mjera 2.4.2.14.** Potaknuti korištenje inovativnih rješenja u lukama radi sprječavanja onečišćenja okoliša;
- Mjera 2.4.2.15.** Privući visokotarifne terete u lukama.

CILJ 2.4.3. Revitalizirati već izgrađene i graditi nove lučke kapacitete

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

2.5. Nautika

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

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

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

Republika Hrvatska je jedna od najznačajnijih svjetskih charter¹² destinacija pa se tako konstantan rasta fizičkih pokazatelja u ovoj djelatnosti bilježi čak i u vremenima svjetske gospodarske krize. Flotu aktivnih jahti i brodica čini 3.658 plovnih objekata na kojima godišnje plovi preko 300.000 nautičara. Izravan prihod ove grane nautičkog turizma se procjenjuje na 150 milijuna EUR-a što je čini financijski najznačajnijim segmentom nautičkog turizma. Mogućnosti daljnjeg razvoja charter djelatnosti leži u podizanju kvalitete usluge kao i širenju ponude luksuznih plovila koja sada nisu adekvatno zastupljena jer se u charter floti nalaze samo dvije jahte dulje od 40 metara.

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

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

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

¹² Charter djelatnost označava djelatnost iznajmljivanje plovila ili pružanje usluge smještaja na plovilu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske sukladno posebnom propisu kojim je regulirano pružanje usluga u nautičkom turizmu

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

- Mjera 2.5.1.1.** Principe stimulatívne porezne politike koja se primjenjuju na brodarstvo u međunarodnoj plovidbi na odgovarajući način proširiti i na jahte,
- Mjera 2.5.1.2.** Uspostaviti novi sustav osposobljavanja nautičara, zasnovana na svjetskim standardima kao jednom od pokretača nautičkog turizma,
- Mjera 2.5.1.3.** Poticati izgradnju novih i izmještanje postojećih suhих vezova u skladišno-servise centre ili gospodarske zone izvan zaštićenog obalnog područja,
- Mjera 2.5.1.4.** Poticati primjenu odgovarajućih ekoloških standarda u zaštiti morskog okoliša, usmjerenu istovremeno na sve karike nautičkog lanca (nautičar – plovni objekt – luka), kao zajednički interes i zadaću,
- Mjera 2.5.1.5.** Zalagati se za izgradnju novih luka nautičkog turizma u već urbaniziranim područjima s riješenom komunalnom infrastrukturom, a posebno s izgrađenim sustavima pročišćavanja otpadnih voda.
- Mjera 2.5.1.6.** Uspostaviti međuresorni program izgradnje i obnove flote brodova, brodica i jahti namijenjenih nautičkom turizmu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Daljnji koraci u evoluciji ovih usluga biti će vezani za razvoj i modernizaciju sustava obveznog javljanja brodova, sustava usmjerene i odijeljene plovidbe, kao i podizanje kvalitete informacijskih usluga prema pomorskom brodarstvu u skladu s međunarodnim i europskim *e-Maritime*¹³ i *e-Navigation*¹⁴ inicijativama, a sve s ciljem unaprjeđenja sigurnosti, ali i podizanja učinkovitosti u pomorskom prometu.

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

Razvoj pomorske industrije mora se odvijati na siguran i održiv način. Nastojanja da se stvori snažan potencijal rasta za pomorsku industriju treba usklađena sa sigurnosnim zahtjevima i razvojem javnih usluga sigurnosti plovidbe.

CILJ 3.1. Kontinuirano podizati razinu učinkovitosti nadzora sigurnosti i sigurnosne zaštite hrvatskih pomorskih objekata

- Mjera 3.1.1.** Razviti sustav ciljanog inspekcijskog i tehničkog nadzora primjene najviših međunarodnih, europskih i domaćih standarda sigurnosti na hrvatskim pomorskim objektima prema utvrđenim prioritetima, nadzor nad radom priznatih organizacija za statutarnu certifikaciju, kompanija, brođara i vlasnika brodova hrvatske državne pripadnosti;
- Mjera 3.1.2.** Unaprijediti sustav istraživanja pomorskih nesreća i primjene preporuka sigurnosnih istraga u suradnji s cjelokupnom pomorskom zajednicom;
- Mjera 3.1.3.** Uspostaviti učinkovit sustav nadzora nad stavljanjem na tržište rekreacijskih plovila i pomorske opreme;
- Mjera 3.1.4.** Uspostaviti sustav vođenja i razmjene podataka o svim hrvatskim pomorskim objektima koji obuhvaća podatke o tehničkim karakteristikama, pravnom statusu, inspekcijskim i tehničkim pregledima i dr;
- Mjera 3.1.5.** Podići razinu sigurnosne zaštite hrvatske flote u područjima piratskih napada.

¹³ *E- maritime* označava inicijativu koja ima za cilj ubranu primjenu naprednih informacijskih tehnologija u svakodnevnom poslovanju pomorskog sektora. Više o *E- maritime* možete naći na http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime_en.htm;

¹⁴ *E-navigation* označava koncept koji je razvijen od strane Međunarodne svjetske organizacije. Isti ima za cilj da poveća sigurnost svjetskog brodarstva kroz bolju organizaciju i način razmjene mjerodavnih podataka o brodarstvu kako na kopnu tako i na moru.

CILJ 3.2. Kontinuirano podizati razinu sigurnosti i sigurnosne zaštite luka

- Mjera 3.2.1.** Izgraditi i održavati lučku infrastrukturu i suprastrukturu u funkciji sigurnosti plovidbe;
- Mjera 3.2.2.** Razviti sustav ciljanog nadzora luka i objekata sigurnosti plovidbe;
- Mjera 3.2.3.** Podizati razinu sigurnosne zaštite u hrvatskim lukama kroz opremanje luka odgovarajućom opremom i uređajima sigurnosne zaštite i razvoj cjelovitog pristupa sigurnosnoj zaštiti lučkog sustava.

CILJ 3.3. Smanjiti i u konačnici ukloniti podstandardne brodove u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske

- Mjera 3.3.1.** Unaprijediti provedbu inspekcijskog nadzora stranih brodova koji uplovljavaju u hrvatske luke na temeljima smjernica Europske unije i Pariškog Memoranduma;
- Mjera 3.3.2.** Uspostaviti sustav ranog otkrivanja podstandardnih brodova i mjera za sprječavanje njihove plovidbe u Republici Hrvatskoj.

CILJ 3.4. Kontinuirano podizati razinu sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, te zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske

- Mjera 3.4.1.** Odrediti i klasificirati plovna područja i plovne putove s ciljem optimizacije i unaprjeđenja sigurnosti na moru;
- Mjera 3.4.2.** Uspostaviti sustave usmjerene i odijeljene plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru u područjima povećanog rizika, te razviti sustave usmjerene i odijeljene plovidbe izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske u suradnji s obalnim državama Jadranskog mora (posebice na području srednjeg i južnog Jadrana);
- Mjera 3.4.3.** Uspostaviti posebne mjere za sigurnu plovidbu brodova na kružnim putovanjima;
- Mjera 3.4.4.** U suradnji s ostalim obalnim državama Jadrana modernizirati Sustav obveznog javljanja brodova (ADRIREP) uz smanjenje obveza od strane brodova;
- Mjera 3.4.5.** Uspostaviti cjelovite usluge nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTS) u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske u tehničkim i operativnim segmentima;
- Mjera 3.4.6.** Modernizirati najmanje 50% postojećih objekata i proširiti mrežu objekata sigurnosti plovidbe za 15%;
- Mjera 3.4.7.** Provesti hidrografska izmjeru morskog prostora do dubine mora od 15 m prema prioritetima utvrđenim sukladno mjeri 3.2.4.1 do 2024. godine;
- Mjera 3.4.8.** Uspostaviti sustav ranog otkrivanja i uklanjanja sigurnosnih rizika u pomorskom prometu kroz razvoj i primjenu *e- Navigation* koncepta prikupljanja, razmjene i analize podataka o sigurnosti plovidbe uključujući;
- Mjera 3.4.9.** Uspostaviti zajednički Jadranski sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom - ADRIA VTS u suradnji s obalnim državama Jadranskog mora u skladu sa smjernicama IMO-a i pravnom stečevinom Europske unije;
- Mjera 3.4.10.** Harmonizirati standarde i postupke za rukovanje opasnim i štetnim tvarima izvan lučkih područja.

CILJ 3.5. Kontinuirano podizati razinu djelovanja kod ugroze ljudskih života i imovine na moru

- Mjera 3.1.1.** Reorganizirati i modernizirati službu traganja i spašavanja na moru na načelima povećanja dostupnosti i kvalitete službe;
- Mjera 3.1.2.** Izgraditi, modernizirati i pritom povećati dostupnost flote spasilačkih jedinica lučkih kapetanija;
- Mjera 3.1.3.** Osigurati stalnu dostupnost zračnih spasilačkih jedinica u službi traganja i spašavanja na moru;
- Mjera 3.1.4.** Razviti koncept integralne reakcije na izvanredne događaje na moru i AdriaGIS sustava kao osnovnog tehnološkog rješenja.

CILJ 3.6. Smanjiti prosječnu stopu trogodišnjeg broja pomorskih nesreća za 10% do 2020.

Sve mjere navedene u ovom poglavlju mogu se sažeti u jedinstveni cilj smanjenja broja pomorskih nesreća. Kako su uzroci pomorskih nesreća raznovrsni, broj takvih događaja varira u zavisnosti od niza tehničkih, tehnoloških, normativnih i drugih okolnosti koje je nužno promatrati u dužem vremenskom periodu - u ovom slučaju trogodišnjem.

CILJ 4. ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA

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

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

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

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

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

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

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

Kontinuirano se radi na nacrtu prijedloga za proglašenje Jadranskog mora posebno osjetljivim morskim područjem (PSSA) koji uključuje i prijedlog dodatnih zaštitnih mjera u području upravljanja balastnim vodama. Taj institut MARPOL¹⁵ Konvencije Republika Hrvatska ocjenjuje prioritarnim alatom za učinkovitu zaštitu morskog okoliša Jadranskog mora svih jadranskih obalnih država.

¹⁵ Međunarodna Konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, poznatija kao MARPOL (od eng. Maritime pollution) označava međunarodni ugovor kojem je cilj potpuno eliminiranje namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova, svim štetnim tvarima za ljude, ostala živa bića, i korištenje mora.

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

CILJ 4.1. Spriječiti onečišćenja okoliša i štetan utjecaja pomorskih objekata na Jadransko more

- Mjera 4.1.1.** Proglasiti Jadransko more Posebno osjetljivim morskim područjem u suradnji s obalnim državama Jadrana sukladno smjernicama Međunarodne pomorske organizacije;
- Mjera 4.1.2.** Staviti u punu operativnu primjenu Nacionalni i Subregionalni plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora;
- Mjera 4.1.3.** Provoditi obuku i opremiti inspekcijske službe u lučkim kapetanijama i drugim nadležnim službama Ministarstva, za otkrivanje i procesuiranje počinitelja onečišćenja;
- Mjera 4.1.4.** Formirati zajedničke inventare emisija i zajedničke pristupe evaluaciji brodarstva i njegovog utjecaja na zagađenje zraka u zemljama na području Jadranskog i Jonskog mora;
- Mjera 4.1.5.** Osigurati uvjete za održivu i dostupnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta.

CILJ 4.2. Smanjiti štetni utjecaj prijenosa živih vodenih organizama i patogena putem pomorske plovidbe (balastnih voda i obrastanja)

- Mjera 4.2.1.** U suradnji sa drugim Jadranskim državama uspostaviti sustav „ranog dojavljivanja“ u prevenciji prijenosa štetnih vodenih organizama putem balastnih voda;
- Mjera 4.2.2.** Ojačati nadzor upravljanja balastnim vodama temeljem procjene rizika i sukladno međunarodno usuglašenim smjernicama.

CILJ 4.3. Smanjiti štetne posljedice onečišćenja s pomorskih objekata

- Mjera 4.3.1.** Uvesti i primjenjivati standarde stručnog osposobljavanja i certifikacije sudionika u intervencijama kod onečišćenja mora s brodova;
- Mjera 4.3.2.** Osigurati specijalizirani brod za intervencije u slučaju zagađenja mora velikih razmjera, te obnoviti i modernizirati flotu brodova-čistača;
- Mjera 4.3.3.** Osigurati dostupnost opreme i uređaja za djelovanje kod onečišćenja mora u gospodarskom pojasu Republike Hrvatske, teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama.

CILJ 4.4. Osigurati dosljednu primjenu međunarodnih i EU standarda zaštite okoliša u pogledu onečišćenja koje proizlazi s pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti

- Mjera 4.4.1.** Unaprijediti sustav inspekcijskog nadzora pomorskih plovnih objekata hrvatske državne pripadnosti u cilju osiguranja cjelovite primjene odredbi nacionalnog zakonodavstva i međunarodnih normi vezanih za zaštitu morskog okoliša od onečišćenja;
- Mjera 4.4.2.** Potaknuti razvoj novih tehnologija te kontinuirano pratiti i unapređivati pravila, propise i postupke radi sprječavanja, smanjenja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša, koje mogu biti prouzročene djelatnostima bušenja, jaružanja, iskapanja, uklanjanjem otpada, postavljanjem cjevovoda i drugih djelatnosti u podmorju.

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

- Mjera 4.5.1.** Uspostavit Jadransku konvenciju za zaštitu mora od onečišćenja na temeljima Sporazuma o suradnji na zaštiti voda Jadranskog mora i obalnih područja od zagađivanja od 14. veljače 1974. godine, između bivše Jugoslavije i Italije radi multidisciplinarnog rješavanja problema okoliša u Jadranskom prostoru;
- Mjera 4.5.2.** Aktivno sudjelovati u donošenju mjera proaktivne međunarodne i EU politike u pogledu primjene globalnih standarda u sprječavanju i zaštiti morskog okoliša;
- Mjera 4.5.3.** Ratificirati i primijeniti Konvencije Međunarodne pomorske organizacije u području zaštite okoliša (Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (International Convention on the Removal of Wrecks), Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS Convention), Konvencija o reciklaži broda (Ship's Recycling Convention);
- Mjera 4.5.4.** Jačati instrumente međunarodne, regionalne i subregionalne suradnje obalnih država Jadranskog mora u području sigurnosti plovidbe i zaštite mora.

CILJ 5. JAČANJE ADMINISTRATIVNE SPOSOBNOSTI

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

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

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

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

Moguća rješenja za problem nedostataka kadrova su učinkovitija organizacijska struktura kao i korištenje novih tehnologija. Iako samo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u ovom trenutku ima šest elektroničkih javnih servisa kojima se omogućava pružanje javnih usluga korištenjem Interneta za preko 500.000 zahtjeva stranaka godišnje, još uvijek postoje područja u kojima se mogu ostvariti značajan poboljšanja u elektroničkom poslovanju pomorske uprave prema gospodarstvu, te između pomorske uprave i drugih pružatelja javnih usluga, koja u odnosu na druge mjere ne zahtijevaju značajne financijske troškove.

Mjere u ovom poglavlju su usmjerene na zajedničko korištenje raspoloživih resursa, bolju koordinaciju javnih službi i organizacijsku prilagodbu sustava pružanja javnih usluga na način koji će dovesti do povećanja njegove učinkovitosti uz zadovoljenje prihvaćenih kriterija i rastućih zahtjeva koje predstavlja članstvo u Europskoj uniji.

CILJ 5.1. Osigurati dosljednu primjenu međunarodnih obveza Republike Hrvatske kao države zastave, države luke i obalne države

- Mjera 5.1.** Sudjelovati u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i Međunarodne organizacije rada (ILO) te Europske unije i njezinih stručnih tijela;
- Mjera 5.2.** Primijeniti međunarodne standarde, preporuke i smjernice u nacionalnom zakonodavstvu, te osigurati učinkovitu provedbu i nadzor;
- Mjera 5.3.** Osigurati koordinativne mehanizme između nadležnih tijela, te surađivati sa drugim dionicima sektora.

CILJ 5.2. Osigurati pružanje učinkovite javne usluge pomorske administracije u svrhu razvoja pomorskog gospodarstva

- Mjera 5.2.1.** Uspostaviti učinkovit i javno dostupan sustav razmjene podataka iz matičnih registara zasnovan na principima interoperabilnosti;
- 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;
- Mjera 5.2.3.** Uspostaviti i ažurirati sustav kvalitete sukladno međunarodnim standardima;
- Mjera 5.2.4.** Promicati kompetencije pomorske uprave kroz kontinuiranu izobrazbu, sustav nagrađivanja i napredovanja zasnovan na učinkovitosti;
- Mjera 5.2.5.** Izraditi analizu učinka mogućeg prijenosa pojedinih javnih ovlasti i organizacijsku strukturu pomorske administracije uključujući tijela državne uprave, pravne osobe s javnim ovlastima i javne ustanove iz područja pomorstva;
- Mjera 5.2.6.** Osigurati kontinuiranu horizontalnu i vertikalnu povezanost svih nadležnih tijela, te civilnog društva u ispunjavanju strateških ciljeva;
- Mjera 5.2.7.** Integrirano upravljati djelovanjem svih službi na moru u skladu s potrebama građana i pomorskog gospodarstva;
- Mjera 5.2.8.** Unaprijediti usluge pomorske meteorološke službe kroz uspostavu Jadranskog regionalnog pomorskog hidrometeorološkog centra- (World meteorological organization Integrated Global Observing System WIGOS).

CILJ 5.3. Otkloniti administrativne barijere u svrhu razvoja pomorskog gospodarstva

- Mjera 5.3.1.** Uspostaviti usluge elektroničkog poslovanja za sve korisnike javnih usluga s posebnim naglaskom na razvoj Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sustava (CIMIS) kao „*single window*“ sustava u skladu s pravnom stečevinom Europske unije i potrebama pomorskog gospodarstva;
- Mjera 5.3.2.** Razviti i uspostaviti „*e-Maritime koncept*“ radi ukidanja upravnih postupaka i uvođenja daljnjih olakšica u prihvatu i otpremi brodova u međunarodnoj plovidbi;
- Mjera 5.3.3.** Preispitati i smanjiti dio parafiskalnih nameta;
- Mjera 5.3.4.** Uspostaviti „*One Stop Shop*“ za javne usluge u pomorstvu;
- Mjera 5.3.5.** Pojednostaviti postupke vođenja upisnika i očevidnika plovniha objekata.

CILJ 5.4. Uspostaviti sustav integralnog upravljanja obalnim i morskim područjem

- Mjera 5.4.1.** Razviti alate za sustavno upravljanje obalnim područjem i posebno pomorskim dobrom uz uspostavu katastra pomorskog dobra;
- Mjera 5.4.2.** Donijeti Strateški plan upravljanja i gospodarenja pomorskim dobrom.
- Mjera 5.4.3.** Ojačati administrativne kapacitete kako bi se cjelokupni posao upisa pomorskog dobra završio do 2020. godine.
- Mjera 5.4.4.** Uspostaviti „*Pomorski katastar*“ kao nacionalne infrastrukture prostornih podataka o moru (MIPP) na temelju standarda Međunarodne hidrografske organizacije.

CILJ 5.5. Povećati prihode s osnova koncesija na pomorskom dobru za 50% do 2020.

- Mjera 5.5.1.** Pojednostaviti postupke koncesioniranja pomorskog dobra;
- Mjera 5.5.2.** Analizirati model utvrđivanja koncesijske naknade kako bi se kreirao novi sustav koji će generirati veće prihode;
- Mjera 5.5.3.** Pojačati aktivnosti i mehanizme nadzora naplate koncesijskih naknada na pomorskom dobru;

CILJ 6. HRVATSKA- POMORSKA DRŽAVA

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

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

Često se ističe nužnost iskoraka iz atributa primorske u pomorsku državu čemu treba doprinijeti i provedba ove strategije.

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

CILJ 6.1. Osigurati međunarodnu prepoznatljivost Republike Hrvatske kao pomorske zemlje

- Mjera 6.1.1.** Osigurati učinkovito zastupanje interesa Republike Hrvatske u međunarodnoj pomorskoj organizaciji i drugim tijelima Europske unije;
- Mjera 6.1.2.** Formirati Pomorski forum u cilju razmjene znanja i definiranja budućih strateških opredjeljenja stajališta RH u međunarodnim tijelima;
- Mjera 6.1.3.** Potaknuti organizaciju međunarodnih skupova u području pomorstva;
- Mjera 6.1.4.** Potaknuti unifikaciju standarda edukacije i certifikacije za nautičare na razini EU i IMO-a.

CILJ 6.2. Razvijati znanja o moru i pomorstvu

- Mjera 6.2.1.** Promicati znanstvena postignuća i znanstvena istraživanja u području pomorstva;
- Mjera 6.2.2.** Poticati izdavačku djelatnost sa svrhom promoviranja pomorstva i pomorskog opredjeljenja;
- Mjera 6.2.3.** Poticati organizaciju stručnih i znanstvenih skupova u području pomorstva.

CILJ 6.3. Promicati povijesne vrijednosti te pomorsku baštinu

- Mjera 6.3.1.** Očuvati povijesne svjetionike;
- Mjera 6.3.2.** Plovne objekte tradicionalne gradnje osloboditi dijela administrativnih naknada;
- Mjera 6.3.3.** Očuvati tradiciju izgradnje drvenih brodova;
- Mjera 6.3.4.** Potaknuti sustavno prikupljanje pomorske povijesne građe (kroz muzeje, tiskovine i sl);
- Mjera 6.3.5.** Promovirati tradicionalna zanimanja u pomorstvu;
- Mjera 6.3.6.** Regate plovnih objekata tradicionalne gradnje promovirati kao dio nautičke ponude Republike Hrvatske;
- Mjera 6.3.7.** Promicati kulturu zaštite okoliša u pomorstvu.

CILJ 6.4. Proaktivna medijska zastupljenost

Mjera 6.4.1. Poticati izradu dokumentarnih emisija o pomorstvu;

Mjera 6.4.2. Osmišljavati i provoditi promotivne medijske kampanje na temu razvoja pomorstva;

Mjera 6.4.3. Potaknuti promociju i prepoznatljivost hrvatske zastave.

Nacrt

7. IZVORI PODATAKA

Izvor podataka:

Podaci Ministarstva pomorstva prometa i infrastrukture

- Godišnje izvješće o radi inspekcije sigurnosti plovidbe – rezultati inspekcije
- Godišnje izvješće o PSC Paris MoU -
- Izvješće o pomorskim nezgodama u RH – uzroci nesreća i preporuke – tehnička neispravnost pomorski objekata
- Liste posebnog nadzora

- Godišnje izvješće o radi inspekcije sigurnosti plovidbe – rezultati inspekcije
- Godišnje izvješće o PSC Paris MoU

- Izvješće o pomorskim nezgodama u RH – uzroci nesreća i preporuke – sistemske greške
- Izrađene procjene rizika
- Maritimne studije/prometno-plovidbene studije

- Godišnje izvješće- broj pojedinačnih pruženih VTS usluga
- Pokrivenost Jadrana VTMIS sustavima (radarski, AIS, VHF, nadzorne kamere, hidrometeorološki sustav)

- Opseg bitnih podataka dostupnih u realnom vremenu (CIMIS)
- Izvješće o pomorskim nezgodama u RH – uzroci nesreća i preporuke – greške u navigaciji

- Godišnje izvješće o radu lučkih kapetanija
- Godišnje izvješće o akcijama traganja i spašavanja
- Analiza stanja flote lučkih kapetanija s prijedlogom mjera za

Lučke uprave

Hrvatski hidrografski institut

Plovput

Državni zavod za statistiku- godišnji izvještaj za 2012. godinu

Agencija za obalni linijski pomorski promet

EUROSTAT