

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

TOMISLAV PAPIĆ

**ULOGA MINISTARSTVA POMORSTVA, PROMETA I
INFRASTRUKTURE**

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2017.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

**ULOGA MINISTARSTVA POMORSTVA, PROMETA I
INFRASTRUKTURE**

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Prof. Dr. Soc. Josip Kasum

STUDENT:

Tomislav Papić (MB:0023083967)

Split, 2017.

SAŽETAK

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u Republici Hrvatskoj obavlja upravne i ostale poslove kao što su mjere zaštite Jadranskog mora, otoka te priobalja, razvoj politike i upravljanje otocima, zaštita mora od onečišćenja s brodova, te predlaže strategiju razvoja svih vidova promet. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture 2011. godine promijenilo je naziv u Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. Ministarstvo se sastoji od kabineta ministra, glavnog tajništva, samostalne službe za unutarnju reviziju, samostalne službe za odnose s javnošću te samostalne službe za europske poslove.

Ključne riječi: *Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, more, zaštita, promet*

ABSTRACT

The Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure in the Republic of Croatia carries out administrative and other activities such as measures of protection of the Adriatic Sea, islands and coastal areas, policy development and management of the islands, protection of the sea from ship pollution etc. It also proposes a strategy for development of all aspects of transport. Ministry of the Sea , Transport and Infrastructure changed its name in 2011. To Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure. The ministry consists of the Cabinet of the Minister, the General Secretariat, the Independent Internal Audit Service, the Independent Public Relations Services and the Independent Service for European Affairs.

Key words: *Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure, sea, protection, transport*

Sadržaj:

1. UVOD	1
2. MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE	2
2.1. Ustrojstvo Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.....	2
2.2. Dužnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture	12
2.3. Antikorupcijski plan	13
3. POMORSTVO	15
3.1. Pomorci	16
3.2. Školstvo	18
3.3. Luke	21
3.4. Lučka kapetanija.....	30
3.5. Lučka uprava.....	33
4. STRATEŠKI PLAN	34
4.1. Održivi razvoj prometnog sustava.....	34
4.2. Razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima	35
4.3. Sigurna plovidba morem	36
5. ZAKLJUČAK	38
6. LITERATURA.....	39
POPIS SLIKA	40
POPIS TABLICA.....	41

1. UVOD

Tema ovog diplomskog rada je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. U njegovoj nadležnosti je cestovni, željeznički, zračni te pomorski promet. U pomorskom sektoru pod njim spadaju Lučke kapetanije te lučke uprave Republike Hrvatske. Vrlo važan sektor je sigurnost plovidbe kojoj se posvećuje velika pažnja.

Sigurnost plovidbe odnosi se na osnovne uvjete kojima moraju odgovarati plovni putovi u unutrašnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru RH, luke, pomorski objekti hrvatske državne pripadnosti, kao i plovni objekti koji plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem RH, posada na pomorskim objektima, plovidba i peljarenje na moru.

S ciljem osiguranja sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske – u funkciji je ukupno 1035 objekta sigurnosti plovidbe koje održava Plovput, od čega je u vlasništvu Plovputa (Republike Hrvatske) 683 objekta sigurnosti plovidbe.

Diplomski rad podijeljen je na pet glavnih cjelina. Druga cjelina se zove Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture a podijeljena je u tri dijela u kojoj se govori o ustrojstvu tijela, njegovoj dužnosti te o antikorupcijskom planu. Treća cjelina, pomorstvo, se sastoji od četiri dijela; pomorci, luke, lučke kapetanije te lučke uprave u Republici Hrvatskoj. Četvrta cjelina je strateški plan koji je podijeljen u tri dijela; održivi razvoj prometnog sustava, razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima te sigurna plovidba morem. Peti dio je zaključak.

Doprinos u ovom radu postignut je analizom rada resornog ministarstva i uočavanjem njegove uloge u pomorskom gospodarstvu Republike Hrvatske. U radu su se koristile različite znanstveno istraživačke metode.

2.MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

U ovom poglavlju opisuje se rad Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, koje središnje tijelo državne uprave u Republici Hrvatskoj sa sjedištem u Zagrebu.

2.1. Ustrojstvo Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture obavlja razne upravne i druge poslove koji se odnosi na nautički, unutarnji međunarodni pomorski promet, željeznički, cestovni te poštanski promet; sustav prometa uspinjačama, žičarama i vučnicama te promet na unutrašnjim vodama s njihovom infrastrukturom. Nakon parlamentarnih izbora 2011. promijenjen je naziv u Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. Ministar je Oleg Butković, a državni tajnici su Maja Markovčić Kostelac (državna tajnica za more), Nikolina Brnjac (državna tajnica za promet) i Tomislav Mihotić (državni tajnik za infrastrukturu). [6]



Slika 1. Ministar pomorstva,prometa i infrastrukture, Oleg Butković,dipl.ing.

Izvor: www.mppi.hr

Ministarstvo se sastoji od kabineta ministra, te glavnog tajništva.

Tablica 1. Ustrojstvo Ministarstva

Kabinet ministra							
Glavno tajništvo							
Samostalna služba za unutarnju reviziju			Samostalna služba za odnose s javnošću		Samostalna služba za europske poslove		
Uprava pomorstva	Uprava unutarnje plovidbe	Uprava sigurnosti plovidbe	Uprava za cestovnu i željezničku infrastrukturu	Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošte	Uprava kopnenog prometa i inspekcije	Uprava za proračun i financije	Uprava za strateško planiranje i EU fondove

Izvor: Tablica u izradi studenta

Tablica 2. Ustrojstvo Glavnog tajništva

<p style="text-align: center;">Glavno tajništvo Glavni tajnik: Dražen Ivanušec</p>	
Sektor za ljudske potencijale i upravljanje imovinom i pomoćno tehničkim poslovima	Sektor za javnu nabavu, informatiku, komunikacije i informacijsku sigurnost

Izvor: Tablica u izradi studenta

Glavno tajništvo za potrebe Ministarstva obavlja upravne i stručne poslove vezane za tehničko usklađivanje rada unutarnjih ustrojstvenih jedinica u sastavu Ministarstva, pripremu, praćenje i ostvarivanje plana rada Ministarstva, kao i izradu nacrtu prijedloga propisa o unutarnjem ustrojstvu i unutarnjem redu Ministarstva. Brine o upravljanju ljudskim potencijalima i njihovom razvoju, daje mišljenja o pitanjima koja se odnose na državnu službu, priprema prijedloge planova prijema u državnu službu, sudjeluje u izradi i praćenju provedbe strategija, programa i planova izobrazbe za Ministarstvo. [5]

Vodi osobne očevidnike službenika i namještenika redovito dostavljajući podatke u središnji popis državnih službenika, unosi i ažurira podatke u Registru zaposlenih u javnom sektoru, provodi postupak prijema u državnu službu u suradnji sa središnjim tijelom državne uprave nadležnim za službeničke odnose, priprema rješenja, te obavlja druge pravne i stručne poslove iz područja ljudskih potencijala. Brine o urednom i pravilnom korištenju imovine i sredstava za rad, obavlja poslove javne nabave, poslove vezane za informacijsku sigurnost i obrambenu politiku, stručne poslove zaštite na radu i protupožarne zaštite, opće, tehničke i pomoćne poslove.

Za obavljanje poslova Glavnog tajništva, ustrojavaju se sljedeći sektori: [5]

- 1) Sektor za ljudske potencijale i upravljanje imovinom i pomoćno-tehničkim poslovima i
- 2) Sektor za javnu nabavu, informatiku, komunikacije i informacijsku sigurnost.

Sektor za ljudske potencijale i upravljanje imovinom i pomoćno-tehničkim poslovima obavlja upravne i stručne poslove u vezane za provedbu zakona i drugih propisa iz područja radno-pravnih odnosa, brine o upravljanju ljudskim potencijalima Ministarstva i njihovom razvoju. Priprema prijedlog plana prijema u državnu službu, provodi postupak prijema u državnu službu u suradnji sa središnjim tijelom državne uprave nadležnim za službeničke odnose, priprema rješenja, te obavlja druge pravne i stručne poslove iz područja ljudskih potencijala. Vodi osobni očevidnik državnih službenika i namještenika, unosi i ažurira podatke u Registru zaposlenih u javnom sektoru, sudjeluje u izradi i praćenju provedbe strategija, programa i plana izobrazbe za Ministarstvo. Izrađuje odgovore na tužbe u predmetima vezanim za prava službenika, obavlja poslove u vezi provođenja postupaka utvrđivanja odgovornosti službenika za lake i teške povrede službene dužnosti, te druge pravne poslove vezane za ljudske potencijale. Obavlja poslove pisarnice, pismohrane i druge upravno stručne i administrativne poslove. Brine o urednom i pravilnom korištenju imovine i sredstava za rad.

Za obavljanje poslova Sektora za ljudske potencijale i upravljanje imovinom i pomoćno-tehničkim poslovima, ustrojavaju se sljedeće službe: [6]

- Služba za ljudske potencijale i
- Služba upravljanja i gospodarenja imovinom i pomoćno--tehničkim poslovima.

Služba za ljudske potencijale obavlja upravne i stručne poslove u vezi s provedbom zakona i drugih propisa iz područja radnopravnih odnosa, brine o planiranju i upravljanju ljudskim potencijalima u Ministarstvu i njihovom razvoju. Provodi postupak prijema u državnu službu u suradnji sa središnjim tijelom državne uprave nadležnim za službeničke odnose. Obavlja poslove vezane za raspoređivanje, premještanje i prestanak državne službe službenika, odnosno radnog odnosa namještenika Ministarstva i poslove u vezi s drugim pravima i obvezama službenika i namještenika Ministarstva, vodi osobni očevidnik državnih službenika i namještenika, unosi i ažurira podatke u Registru zaposlenih u javnom sektoru. Sudjeluje u izradi i praćenju provedbe strategija, programa i plana izobrazbe za Ministarstvo. Obavlja poslove vezane za provođenje postupaka utvrđivanja odgovornosti službenika za lake i teške povrede službene dužnosti, te druge pravne poslove vezane za ljudske potencijale. Obavlja poslove vezane za pisarnicu i pismohranu, te druge poslove u okviru svoga djelokruga.

Za obavljanje poslova Službe za ljudske potencijale, ustrojavaju se sljedeći odjeli: [5]

- Odjel za planiranje i upravljanje ljudskim potencijalima i opće poslove,
- Odjel za razvoj ljudskih potencijala i
- Odjel za pravne poslove.

Odjel za razvoj ljudskih potencijala obavlja poslove vezane za provedbu i uspješnost procesa stručnog usavršavanja službenika Ministarstva, praćenje rada, napredovanja i nagrađivanja službenika i namještenika Ministarstva.

Vodi propisane očevidnike, sudjeluje u izradi i praćenju provedbe strategija, programa i planova izobrazbe za Ministarstvo, priprema i prati realizaciju ugovora o osposobljavanju i stručnom usavršavanju. Također prati rad vježbenika i sudjeluje u postupku izbora mentora vježbenicima i praćenju vježbeničke prakse. Odjel za pravne poslove obavlja poslove povodom žalbi o kojima rješava Odbor za državnu službu, daje očitovanja, te obavlja druge poslove u vezi s postupkom koji je prethodio žalbi službenika. Poduzima radnje u postupcima pred upravnim sudovima i Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske iz djelokruga Glavnog tajništva, te odgovara na upite Državnog odvjetništva Republike Hrvatske u vezi s radnopravnim sporovima. Obavlja i poslove u vezi provođenja postupaka utvrđivanja odgovornosti službenika za lake i teške povrede službene dužnosti. Izrađuje očitovanja na odluke Službeničkog suda, očitovanja u vezi s postupcima povodom žalbe, obavlja poslove vezane za davanje stručnih mišljenja na zakone i druge propise iz djelokruga Službe, te druge pravne poslove vezane za ljudske potencijale. [5]

Samostalna služba za unutarnju reviziju provodi unutarnje revizije za cjelokupno Ministarstvo i korisnike proračuna iz nadležnosti Ministarstva. Služba procjenjuje sustave, procese i sustav unutarnjih kontrola na temelju upravljanja rizicima, provodi unutarnje revizije u skladu sa standardima unutarnje revizije usklađenim s Međunarodnim standardima unutarnje revizije i kodeksom strukovne etike unutarnjih revizora, testira, analizira i ocjenjuje sve poslovne funkcije iz nadležnosti Ministarstva, obavlja revizije informacijskih sustava, financijske revizije i revizije uspješnosti poslovanja i daje preporuke ministru u svrhu postizanja veće učinkovitosti i djelotvornosti sustava. Samostalna služba za europske poslove sukladno djelokrugu i na razini Ministarstva koordinira izradu prijedloga nacionalnih stajališta i drugih dokumenata potrebnih za sudjelovanje predstavnika Republike Hrvatske u radu institucija i tijela Europske unije. [6]

Sektor za javnu nabavu, informatiku i tehničke poslove priprema i predlaže provedbene i druge akte u vezi s provedbom zakona i drugih propisa iz područja javne nabave za cijelo Ministarstvo. Zadužen je za obavljanje poslova koordinacije planiranja i svih poslova koji prethode zaključenju ugovora o nabavi i okvirnih sporazuma, te izvršava sve administrativne i stručne poslove u vezi s nabavom roba, radova i usluga. Koordinira rad između drugih ustrojstvenih jedinica Ministarstva i imenovanih članova stručnih povjerenstava za provedbu postupaka javne nabave, surađuje sa središnjim tijelom za javnu nabavu i s drugim državnim tijelima te proračunskim korisnicima Ministarstva. [5]

Sektor obavlja stručne i tehničke poslove vezane za planiranje, organiziranje i provedbu sustavne informatizacije u Ministarstvu, izrađuje analize potreba Ministarstva u području informacijske i komunikacijske tehnologije i predlaže mjere za unaprjeđenje informatizacije u Ministarstvu. Brine se za nabavu, raspodjelu i održavanje računalne i programske opreme, te za razvoj i održavanje lokalne računalne i komunikacijske mreže i pristupne veze na internet, kao i za razvoj i održavanje javnih i internih informacijskih usluga. Sudjeluje u razvoju i održavanju središnjih baza podataka u Ministarstvu, obavlja poslove posredovanja na telefonskoj centrali, sudjeluje u definiranju, razradi i održavanju korisničkih programskih aplikacija za pojedine ustrojstvene jedinice Ministarstva, brine se za sigurnost informacijskog sustava u suradnji sa savjetnikom za informacijsku sigurnost i vodi evidenciju o raspodjeli informatičke i komunikacijske opreme. Za obavljanje poslova iz djelokruga Sektora za javnu nabavu, informatiku i tehničke poslove, ustrojavaju se sljedeće službe: [5]

- Služba za javnu nabavu koja koordinira izradu plana potreba i plana nabave, objedinjuje te utvrđuje konačne planove, obavlja poslove pripreme i provedbe postupaka javne nabave robe, radova i usluga za potrebe Ministarstva (osim onih koji su posebnim propisima stavljeni u nadležnost središnjeg tijela za nabavu). Pomaže članovima stručnih povjerenstava za provedbu postupaka javne nabave, prati realizaciju plana nabave, surađuje s ostalim ustrojstvenim jedinicama Ministarstva u pripremi dokumentacije o nadmetanju, priprema ugovore o nabavi roba, radova i usluga, objavljuje propisane objave u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske, odnosno na internetskoj stranici. Služba prati propise iz područja javne nabave, predlaže edukaciju djelatnika i definira vrstu postupka za svaki predmet nabave sukladno zakonu, podzakonskim propisima i planu nabave. Suraduje sa središnjim tijelom za nabavu i s drugim državnim tijelima te proračunskim korisnicima Ministarstva kojima predlaže provedbene i druge akte u vezi s unaprjeđenjem poslovanja javne nabave. Bavi se i implementacijom napredne tehnologije u provedbi postupaka javne nabave, unosi podatke potrebne za nesmetan rad računalne aplikacije za javnu nabavu, na zahtjev ovlaštenih osoba izdaje narudžbenice na temelju zaključenih ugovora o javnoj nabavi i okvirnih sporazuma te za nabave koje ne podliježu primjeni zakona kojim se regulira područje javne nabave.

Služba kreira i izvješća o javnoj nabavi za potrebe Ministarstva i središnjeg tijela za javnu nabavu, vodi registar jamstava vezanih uz ugovore o javnoj nabavi te registar ugovora o javnoj nabavi i okvirnih sporazuma te obavlja i druge poslove koji po svojoj prirodi spadaju u djelokrug Službe.

- Služba za informatiku i komunikacije obavlja stručne i tehničke poslove vezane za planiranje, organiziranje, usklađivanje i provedbu sustavne informatizacije u Ministarstvu, izrađuje analize potreba Ministarstva u području primjene informacijske i komunikacijske tehnologije i predlaže mjere za unaprjeđenje informatizacije u Ministarstvu.
- Brine se za nabavu, raspodjelu i održavanje računalne i programske opreme, te za razvoj i održavanje lokalne računalne i komunikacijske mreže i pristupne veze na internet. Sudjeluje u razvoju i održavanju središnjih baza podataka u Ministarstvu, obavlja poslove posredovanja na telefonskoj centrali, te definiranja, razrade i održavanja korisničkih programskih aplikacija za pojedine ustrojstvene jedinice Ministarstva. Brine se za sigurnost informacijskog sustava, vodi evidenciju o raspodjeli informatičke i komunikacijske opreme, osigurava savjetodavnu podršku korisnicima informacijskog sustava. Suraduje s drugim tijelima državne uprave i samostalnim agencijama s kojima dijeli informacijsko-komunikacijsku infrastrukturu po pitanjima funkcionalnosti, ekonomičnosti, raspoloživosti, pouzdanosti i sigurnosti zajedničkih resursa. Sudjeluje u izradi internih planova, pravilnika i procedura iz područja informatike i komunikacija i provodi ih u granicama svojih ovlasti te obavlja i druge poslove iz djelokruga rada Službe.
- Služba za sigurnost i tehničke poslove obavlja stručne i tehničke poslove vezane za obrambene pripreme u Ministarstvu i koordinira obavljanje tih poslova s pravnim osobama u nadležnosti Ministarstva. Sudjeluje u obavljanju poslova provedbe fizičke sigurnosti, sigurnosnih provjera, sigurnosti podataka i poslovne suradnje. Obavlja poslove vezane za izradu plana obrane Ministarstva, te prati stanje provođenja i izrade planova i prosudbi obrambenih priprema u pravnim osobama u nadležnosti Ministarstva. Obavlja poslove koji se odnose na zaštitu imovine i osoba u poslovnom objektu Ministarstva, poslove zaštite na radu i zaštite od požara, koordinira poslove zaštite i spašavanja na zahtjev Državne uprave za zaštitu i spašavanje, obavlja uviđaje i sastavlja zapisnike o nastalim povredama na radu, te daje očitovanja o poduzetim mjerama zaštite na radu. [5]

Bavi se i poslovima stručnog nadgledanja i praćenja stanja poslovnih objekata u sjedištu Ministarstva, sudjeluje u pripremi i izradi izvješća i prijedloga za osiguranje potrebnih sredstava za adaptaciju i rekonstrukciju poslovnih objekata koje koristi Ministarstvo.

Možda najvažnija za nas je Uprava pomorstva, koja spada pod Samostalnu službu za unutarnju reviziju. Ona priprema nacрте prijedloga zakonskih i podzakonskih akata, te priprema i izrađuje nacрте međunarodnih ugovora i drugih akata iz područja pomorstva, pomorskog brodarstva, sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša od onečišćenja. Sudjeluje u radu međunarodnih organizacija u području pomorstva, kao i u praćenju propisa Europske unije u području pomorstva, pomorskog brodarstva, sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša od onečišćenja, te osigurava usuglašavanje zakonodavstva Republike Hrvatske u tom sektoru. Koordinira izradu stajališta vezano za pravnu stečevinu Europske unije, sudjeluje u izradi strateških dokumenata iz područja pomorstva, priprema i izrađuje stručne podloge za pomorstvo te izrađuje strategije, studije, planove i prati njihovu provedbu, dajući svoja mišljenja na zakonske prijedloge drugih nadležnih tijela. Vodi prvostupanjski upravni postupak iz područja pomorstva i brodarstva, kao i drugostupanjski upravni postupak iz područja pomorstva, pomorskog brodarstva i pomorskog dobra. Poduzima radnje u postupcima pred upravnim sudovima i Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske, prati i analizira razvoj tehničkih, tehnoloških i drugih dostignuća iz područja pomorstva, prati i sudjeluje u izradi razvojnih studija iz područja pomorstva, surađuje sa znanstvenim i drugim ustanovama iz područja pomorstva i zaštite morskog okoliša. Prati i poslovanje pravnih osoba od interesa za Republiku Hrvatsku u području pomorstva (posebno društava u većinskom vlasništvu Republike Hrvatske), sudjeluje s ministarstvom nadležnim za upravljanje državnom imovinom u poslovima upravljanja i raspolaganja dionicama i poslovnim udjelima trgovačkih društava koji čine državnu imovinu u vlasništvu Republike Hrvatske. Vodi brigu nad održavanjem pomorskoga putničkog prometa na državnim linijama i obavlja poslove koji se odnose na provedbu upravnog nadzora rada Agencije za obalni linijski pomorski promet.

Izdaje odobrenja za domaće i strane pravne i fizičke osobe, te hrvatske ratne brodove za obavljanje istraživanja, ispitivanja, fotografiranja ili mjerenja mora, morskog dna ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda (odnosno teritorijalnog mora Republike Hrvatske), te izdaje suglasnost na arheološka istraživanja, fotografiranja ili druge oblike dokumentiranja kulturnog dobra na moru, morskome dnu i podzemlju unutarnjih morskih voda. [6]

Daje i svoje stručno mišljenje o programima istraživanja mora vezana za procjenu utjecaja na okoliš ili vezana za stratešku procjenu utjecaja planova i programa te za izmjene ili dopune programa na okoliš. Jedna od dužnosti je i upravljanje lučkim sustavom, pripremanje nacrtu prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz područja pomorskog dobra, morskih luka, te koncesija na pomorskom dobru. Prati i analizira stanje, poslovanje i razvoj morskih luka, upravljanje pomorskim dobrom od strane jedinica lokalne i regionalne samouprave, obavlja poslove koji se odnose na provedbu upravnog nadzora nad gospodarenjem i korištenjem pomorskog dobra i provođenjem koncesijskog sustava na pomorskom dobru (od strane jedinica lokalne samouprave i koncesionara). Koordinira i vodi rad Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva, daje upute županijskim povjerenstvima za granice pomorskog dobra, kao i jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave za vođenje upisnika koncesija na pomorskom dobru. Provodi postupak davanja koncesije na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske. Nadzire, koordinira i daje upute za rad svih lučkih uprava, te saziva Stručno tijelo za ocjenu ponuda za davanje koncesija na pomorskom dobru koje daje Vlada Republike Hrvatske.

Za obavljanje poslova Uprave pomorstva, ustrojavaju se sljedeći sektori: [5]

- Sektor pomorskog gospodarstva, pravnih, međunarodnih i EU poslova u pomorstvu koji priprema nacrtu prijedloga zakonskih i podzakonskih akata, te priprema i izrađuje nacrtu međunarodnih ugovora i drugih akata iz područja pomorstva, pomorskog brodarstva, sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša od onečišćenja. Sektor sudjeluje u radu međunarodnih organizacija u području pomorstva, sudjeluje u izradi i prati propise Europske unije, te osigurava usuglašavanje zakonodavstva Republike Hrvatske u tom području.

Sudjeluje i u izradi strateških dokumenata iz područja pomorstva, priprema i izrađuje stručne podloge iz područja pomorstva i zaštite morskog okoliša za izradu strategija, studija i programa, te prati njihovu provedbu i daje mišljenja na zakonske prijedloge drugih nadležnih tijela. Vodi i prvostupanjski upravni postupak iz područja pomorstva i brodarstva, kao i drugostupanjski upravni postupak iz područja pomorstva, pomorskog brodarstva i pomorskog dobra, te poduzima radnje u postupcima pred upravnim sudovima i Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske.

Prati i analizira razvoj tehničkih, tehnoloških i drugih dostignuća iz područja pomorstva gdje sudjeluje u izradi razvojnih studija iz područja pomorstva sa znanstvenim i drugim ustanovama iz područja pomorstva i zaštite morskog okoliša. Sektor sudjeluje i s ministarstvom nadležnim za upravljanje državnom imovinom u poslovima upravljanja i raspolaganja dionicama i poslovnim udjelima trgovačkih društava koji čine državnu imovinu u vlasništvu Republike Hrvatske.

Obavlja i poslove koji se odnose na provedbu upravnog nadzora Agencije za obalni linijski pomorski promet, koordinira obavljanje poslova pravnih odjela u lučkim kapetanijama, analizira poslovanje i razvoj gospodarskih subjekata iz područja pomorskog prometa i brodarstva te pomorskih agenata i špeditera, što uključuje pripremu i izradu izvješća u cilju stvaranja sustavnih uvjeta za poslovanje u ovom području. Također vodi brigu nad održavanjem pomorskoga putničkog prometa na državnim linijama.

- Sektor za pomorsko dobro, morske luke i koncesije upravlja lučkim sustavom, priprema nacрте prijedloga zakonskih i podzakonskih akata iz područja pomorskog dobra, morskih luka, te koncesija na pomorskom dobru. Prati i analizira stanje, poslovanje i razvoj morskih luka, kao i upravljanje pomorskim dobrom od strane jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave. Obavlja poslove koji se odnose na provedbu upravnog nadzora nad gospodarenjem i korištenjem pomorskog dobra i provođenjem koncesijskog sustava na pomorskom dobru od strane jedinica lokalne uprave i samouprave i koncesionara. Koordinira i vodi rad Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva, koje u upravnom postupku utvrđuje granice pomorskog dobra tj. lučkog područja, obavlja sve stručno-tehničke poslove vezane uz rad Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstva i daje upute županijskim povjerenstvima za granice pomorskog dobra.

Priprema prijedloge odluka i ugovora o koncesiji na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske, gdje nadzire, koordinira i daje upute za rad svih lučkih uprava, a i saziva Stručno tijelo za ocjenu ponuda za davanje koncesija na pomorskom dobru koje daje Vlada Republike Hrvatske. Bavi se i analizom koncesijskih sustava, vodi očevidnik utvrđenih granica pomorskog dobra i prati izvršavanje županijskih godišnjih planova upravljanja pomorskim dobrom po pitanju granica i provedbe utvrđenog pomorskog dobra. Osigurava i provodi radnje vezane za namjensko trošenje proračunskih sredstava za poslove utvrđivanja i provedbe na pomorskom dobru, te izrađuje stručnu podlogu za dodjelu koncesija na pomorskom dobru u kojima je davatelj Vlada Republike Hrvatske.

Vodi strateško planiranje razvoja lučkog sustava morskih luka uz praćenje i analiziranje stanja, poslovanja i postignutog stupnja razvoja, te predlaže mjere unaprjeđenja sustava i predlaže mjere za poboljšanje.

2.2. Dužnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture

Osim već navedenih djelatnosti, MPPI obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na:

- izradu i provedbu strateških dokumenata i projekata prometne infrastrukture,
- sveobuhvatnu zaštitu Jadranskog mora od onečišćenja s brodova, zaštitu morskih luka i pomorskih dobara te utvrđivanje njihovih granica, zaštitu luka na unutarnjim plovnim putovima, planiranje, izradu i provedbu strateških dokumenata i projekata prometne i društvene infrastrukture na otocima i priobalju, te mjere racionalnog korištenja mora kao prirodnog resursa i inspekcijskim poslovima kao što su sigurnost plovidbe na moru, međunarodnog i unutarnjeg cestovnog prometa i cesta, sigurnosti željezničkog prometa, sigurnost prometa uspinjačama, vučnicama, žičarama te sigurnosti zračne plovidbe i plovidbe na unutarnjim vodama. [6]

-elektroničke komunikacije, pripremanje prijedloga zakona i drugih propisa iz područja elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga, pripremanje prijedloga zakona i drugih propisa iz područja radijske opreme, suradnju u praćenju, utvrđivanju i analizi razvoja informacijskih i komunikacijskih tehnologija, izradom mjera i planova za poticanje razvoja i poboljšanje stanja na tržištu informacijskih i komunikacijskih tehnologijskih usluga i infrastruktura, sudjelovanjem u radu europskih i međunarodnih organizacija te radnih tijela Vijeća Europske unije, te sudjelovanje na međunarodnim sastancima i pregovorima iz područja elektroničkih komunikacija.

-sigurnost plovidbe na moru, unutarnjeg i međunarodnog cestovnog prometa (osim poslova iz djelokruga Ministarstva unutarnjih poslova), sigurnosti željezničkog prometa, zračne plovidbe, plovidbe na unutarnjim vodama,

-organiziranje izrade infrastrukturnih projekata i investicijskih programa od velikog značaja za Republiku Hrvatsku, te pripremanje prijedloga Vladi Republike Hrvatske za njihovo odobravanje i organiziranje velikih investicijskih radova u izgradnji objekata i uređaja vodoprivredne prometne infrastrukture.

2.3. Antikorupcijski plan

Antikorupcijskim planom Ministarstvo pomorstva, prometa i je definiralo mjere kojima je svrha jačanje institucionalnog kapaciteta, odgovornosti i integriteta te transparentnosti u radu.

U svrhu jačanja integriteta, odgovornosti i transparentnosti u radu svi odjeli Ministarstva su dužni sve vrste javnih poziva i natječaja temeljem kojih se ostvaruju određena prava, dodjeljuju koncesije i sl. objavljivati na internetskoj stranici Ministarstva. Jedna od tih mjera je prijava nepravilnosti, kojom svaka nepravilnost, prijevara ili sumnja u korupciju može biti prijavljena pomoću svih sredstava komuniciranja (osobno, telefonski, elektronskom poštom, faksom) ili anonimno Dužnosniku za nepravilnosti ili Službeniku za nepravilnosti. Kod prijave nepravilnosti ispunjava se *Obrazac za prijavljivanje nepravilnosti* koji se potom šalje na adresu elektronske pošte nepravilnost@mppi.hr. Svaki zaposlenik je zakonski zaštićen te neće snositi nikakve negativne posljedice zbog prijavljivanja nepravilnosti za koju sumnja da možda uključuje njegove nadređene. Vlada Republike Hrvatske je kao prioritet i obavezu postavila učinkovitu borbu protiv korupcije, koju provodi kroz plan koji se revidira svake godine. Program je usmjeren posebno na tri cilja u okviru kojih treba provesti određene mjere sustavnog otklanjanja uzroka korupcije, da bi se ojačao institucionalni kapacitet, odgovornost i integritet.

Rezultat toga bi bila visoka razina transparentnosti u radu te preventivni alati za otklanjanje rizika od nepravilnosti, prijevara i korupcije. Ciljevi su sljedeći: [3]

- jačanje integriteta, odgovornosti i transparentnosti u radu, odnosno da sve razine organizacija djeluju vidljivo i razumljivo. Rukovodstvo mora biti odgovorno prema korisnicima usluga, dobavljačima, državi i drugim partnerima te mora pružiti razumna i prihvatljiva rješenja za svoje postupke i odluke,
- stvaranje preduvjeta za sprječavanje korupcije na svim razinama, kako bi svaki zaposlenik svojim ponašanjem pridonio općem razvoju, te otklonio svaku mogućnost dovođenja u situaciju koja bi rezultirala počinjenjem bilo kakvog kaznenog djela i
- afirmacija pristupa „nulte tolerancije“ na korupciju koji bi se postigao dodatnim educiranjem zaposlenika, te podizanjem antikorupcijske i etičke svijesti cijelog kolektiva.

3. POMORSTVO

Pomorstvo obuhvaća sve što se tiče odnosa između čovjeka i mora. Uključuje poznavanje različitih stvari i razvijanje specijaliziranih vještina kao što su navigacija i međunarodni pomorski zakon; vrijeme, meteorologija i prognoza vremena, rukovanje brodovima i čamcima, rukovanje opremom na palubi, sidrima i kablovima, rad s konopima, motorima, komunikacija, jedrenje, preživljavanje na moru, traženje i spašavanje. Uključuje i rukovanje kargo opremom, opasnim teretima, i kargo teretima, te snalaženje u izvanrednim situacijama i obranu od požara. Stupanj poznavanja ovih vještina ovisi o prirodi posla i vrsti plovidla na kojem pomorac radi. Uvježbanost dobrog pomorca je korisna za svih.

U širem smislu pomorstvo je skup djelatnosti, vještina i društvenih odnosa na moru ili u vezi s morem. U užem smislu, pomorstvo označava pomorske vještine, posebno upravljanje i manevriranje brodom, rukovanje brodskom opremom i teretom.

Između ostalog obuhvaća:

- arheologiju,
- brodogradnju,
- kolonizaciju,
- istraživanja,
- mornaricu,
- muzeje,
- navigacijsku opremu,
- okoliš,
- prijevoz i
- ribarstvo.

Hrvatsko pomorstvo utemeljeno je na bogatoj tradiciji dubrovačkoga pomorstva. Dubrovnik je u 16. stoljeću bio treća pomorska sila na svijetu. Dubrovački statut iz 1277. svoju sedmu knjigu sa 67 poglavlja – kapitula, posvećuje pomorstvu, određujući pomorskopravne propise. U hrvatskoj povijesti i gospodarstvu pomorstvo je oduvijek zauzimalo istaknuto mjesto. Zbog svojega geografskog položaja i obilježja (izrazito razvedena obala s 1246 otoka), koji u mnogo čemu određuju i smjernice gospodarskog razvoja, Republika Hrvatska je značajna pomorska zemlja. [6]

Hrvatska ima 333 morske luke, razvrstane u luke međunarodnoga gospodarskog značenja za Hrvatsku (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), luke županijskoga značenja (42) i luke lokalnoga značenja (285). Ribarska flota broji oko 3700, većinom manjih brodova. Hrvatski pomorci (njih oko 40 000) zbog svoje su stručnosti među najtraženijima u svijetu. U Hrvatskoj djeluje sedam srednjih pomorskih škola i tri pomorska fakulteta. Različitim oblicima poticaja država potpomaže razvoj brodarstva, brodogradnje i ribarstva. Pomorstvu se u okviru hrvatske gospodarske politike daje prioritet, a posebnu brigu Hrvatska posvećuje očuvanju i zaštiti pomorskog dobra kao dobra u općoj uporabi.

3.1. Pomorci

Pomorac ili moreplovac je izraz za osobu koja se profesionalno ili stručno bavi pomorstvom, odnosno plovidbom, bilo kao zapovjednik (kapetan) broda ili odgovarajućeg plovnog objekta, ili kao član njegove posade. Pod tim izrazima se općenito podrazumijeva širok pojam koji može obuhvaćati, kako osobe koje se pomorstvom bave kao dio svog redovnog zanimanja, tako i one koje se njime bave iz sporta i želje za pustolovinom (npr. sportski jedriličari). Ono što pomorce razlikuje od drugih ljudi jest prije svega posjedovanje elementarnih pomorskih vještina kao što su navigacija, brodska signalizacija, upravljanje i održavanje plovila, odnosno spremnost na rizike i psihološke posljedice dugotrajnog boravka na moru.

Načini na koje su pomorci tijekom povijesti stjecali temeljna znanja o plovidbi bitno su različiti i većinom su se odnosili na razvijanje praktičnih vještina za boravak na moru, gdje je presudnu ulogu u svladavanju navigacije imalo prenošenje iskustava sa starijih generacija na mlađe. Život pomoraca nikada nije bio lagodan, a uvjeti života i rada na brodu u prethodnim su razdobljima bili daleko nepovoljniji nego danas. Primjera organiziranog školovanja pomoraca tada nije bilo, a "naukovanje" za pomorsko zvanje započinjalo je rano, još u dječjačkoj dobi, kada su budući mornari tijekom dugogodišnje plovidbene prakse svladavali osnovna znanja, te tako stjecali iskustva. Razmjerno postignutom stupnju razvoja, u pomorstvu su se povećavali zahtjevi stručnosti, odnosno osposobljenosti posade na brodovima. U početku su bili usmjereni prema zapovjedniku broda i časnicima, da bi kasnije zahtjevi bili proširivani i na druge članove posade. Danas budući pomorci moraju proći zahtjevnije oblike školovanja kako bi dostigli poziciju koju žele.

Država sve više preuzima brigu o školovanju pomorskog kadra, što je dovelo do osnivanja raznih nastavnih planova i programa, te obuka i doškolovanja koje budućim pomorcima omogućavaju viši stupanj obrazovanja, pa samim time i veću mogućnost zapošljavanja. Za pomorce vrijede različita pravila od onih zaposlenih u primjerice državnim službama, od posebnih zdravstvenih pregleda, do usavršavanja i doškolovanja tijekom cijelog života. Jedna od tih posebnosti se tiče i prijave poreza na dohodak. Sukladno odredbama Pravilnika o porezu na dohodak svi pomorci u međunarodnoj plovidbi su dužni podnijeti prijavu poreza na dohodak. U prijavi pomorac je dužan priložiti obrazac DPOM koji će pomorcu na kućnu adresu dostaviti lučka kapetanija i obrazac EPOM.

Obrazac DPOM je potvrda o broju dana u međunarodnoj plovidbi. Ako je ukupni zbroj dana na potvrdi preko 183 dana pomorac je oslobođen plaćanja poreza na dohodak ali nije oslobođen podnošenja prijave. Potvrda se sastoji od broja dana koji se prenose iz prethodne godine, broja dana stvarne plovidbe, broja dana na liječenju, broja dana na stručnoj izobrazbi i broja dana koji se prenose u iduću godinu. Slijedom izmjena i dopuna Pomorskog zakonika iz 2011. godine, u 183 dana u godini za koju se utvrđuje obveza poreza na dohodak, mogu se pribrojiti i svi dani plovidbe, dani provedeni na putu od mjesta prebivališta do mjesta ukrcaja na brod, dani potrebni za povratno putovanje, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku i dani provedeni na stručnoj izobrazbi u inozemstvu, koji u prethodnoj godini nisu uračunati u 183 dana.

Ako se pomorac na dan isteka Zakonom propisanog roka za podnošenje godišnje porezne prijave nalazi, zbog obavljanja ugovorenog rada, na brodu u međunarodnoj plovidbi te stoga nije u mogućnosti u propisanom roku podnijeti godišnju poreznu prijavu, smatra se da je ispunjen opravdan razlog za propuštanje zakonskog roka, a za koji pomorac nije odgovoran (viša sila). U navedenom slučaju, pomorac može, prema članku 84. Općeg poreznog zakona (NN 147/08), podnijeti zahtjev za povrat u prijašnje stanje i to u roku od osam dana od dana kada je prestao razlog koji je uzrokovao propuštanje roka. Ako članovi posade broda smatraju da su povrijeđena njihova prava vezana za životne i radne uvjete na brodu, sukladno odredbi članka 133. a Pomorskog zakonika (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13) imaju pravo podnositi usmene i pisane prigovore nadređenom časniku, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, odnosno kompaniji i Ministarstvu. Ako se takav prigovor podnosi na brodu, prigovor se unosi u brodski dnevnik a podnošenju prigovora mora biti prisutan najmanje još jedan član posade broda kao svjedok. [2]

Vlasnik broda, brodar i kompanija dužni su osigurati da je svakom članu posade broda pri ukrcanju na brod dana preslika postupaka koji se primjenjuju na tom brodu po prigovoru, uključujući informacije o nadležnim tijelima države čiju državnu pripadnost ima brod, te imena članova posade broda koji će im u postupcima po prigovoru pružiti pomoć.

Što se tiče mirovinskog osiguranja, izmjenama i dopunama Pomorskog zakona iz lipnja 2007. godine, svi hrvatski pomorci ukrcani na brodovima u međunarodnoj plovidbi, bez obzira pod kojom zastavom plove, izjednačeni su u svojim pravima i obvezama u odnosu na mirovinsko i zdravstveno osiguranje kao i u odnosu na porezni sustav. Nakon više desetljeća svim pomorcima i njihovim obiteljima zajamčena je socijalna sigurnost uz izuzetno povoljne porezne olakšice. Zbog sveobuhvatnosti i dugoročnih pozitivnih učinaka, ovi se zakoni mogu slobodno nazvati „socijalnom reformom za pomorce“. [2]

3.2. Školstvo

Temelj kvalitetnog razvitka cjelokupnog pomorskog gospodarstva, kao i pomorske znanosti općenito, je odgovarajuće obrazovanje te odgovarajući znanstveno-istraživački i stručni rad u sferi pomorstva.

Upravo pomorske srednje škole, a pogotovo pomorski fakulteti obrazuju kadar koji u nacionalnim, europskim i svjetskim odnosno globalnim okvirima, aktivno sudjeluje u stvaranju, razvoju i odgovarajućoj primjeni pomorske znanosti te snažno ističe pomorsku orijentaciju Republike Hrvatske u svijetu. Prva pomorska škola na istočnoj obali Jadranskoga mora osnovana je u Bakru 1849., a malo kasnije i u Splitu, Malom Lošinju, Zadru i Dubrovniku. Viša pomorska škola osnovana je 1949. u Rijeci, a zatim u Splitu te je naknadno prerasla u pomorski fakultet. U Republici Hrvatskoj obrazovne ustanove u pomorstvu trenutačno čine dva pomorska fakulteta, dva sveučilišna pomorska odjela, tri pomorske srednje škole te pet srednjih škola sa smjerovima usko vezanim uz pomorstvo.

Pomorske srednje škole se nalaze u Bakru, Splitu, Zadru, Dubrovniku, Malom Lošinju, Šibeniku i Korčuli. Pomorski fakulteti s preddiplomskim i diplomskim studijem se nalaze u Splitu i Rijeci, dok sveučilišne pomorske odjele imamo u Dubrovniku i Zadru. [7]



Slika 2 – Logo pomorskog fakulteta u Splitu

Izvor: www.pfst.hr

Obrazovanje pomoraca ne prestaje završetkom pomorske škole ili fakulteta, već se nastavlja polaganjem ispita u lučkoj kapetaniji za stjecanje svjedodžbi, odnosno propisanih razina pomorskih zvanja. Zvanja i svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca su propisane Pravilnikom o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca.

Zvanja pomoraca u službi palube su: [7]

- Zapovjednik broda koji rukovodi brodom i svim pripadnim službama na brodu, predstavlja brodara te obavlja određene poslove upravne prirode. On je nadređen ostalim brodskim časnicima i cijeloj posadi, a odgovoran je za sigurnost plovidbe, posade i broda. Kapetani određuju kurs i brzinu, manevriraju brodom kako bi izbjegli riskantne situacije ili ostale brodove. Dužni su osobno upravljati brodom prilikom prolaza kroz kanale, tjesnace, pri ulasku u luku ili rijeku te izlasku iz njih u slučajevima smanjene vidljivosti, kao i kada to zahtijeva sigurnost broda i uvjeti plovidbe. Periodično određuju poziciju broda, služeći se navigacijskim sredstvima, opažanjem nebeskog svoda i pomorskim kartama. Zapovijedaju članovima posade koji usmjeravaju putanju broda, upravljaju brodskim motorom, signaliziraju svoju poziciju ostalim plovilima, održavaju plovilo, vrše privez broda ili sudjeluju u tegljenju broda. Kapetani su odgovorni za ispravnost procedura i pridržavanje pravila sigurnosti pri ukrcanju ili iskrcanju tereta ili putnika. Odgovorni su i za radnu ispravnost svih strojeva, uređaja i opreme na plovilu te za redovito vođenje broskog dnevnika i ostalih zapisa o kretanju broda i prijevozu tereta. U slučaju nesreće poduzimaju mjere za spas putnika, članova posade, tereta i brodskih isprava.

- Prvi časnik palube je osoba odgovorna za sve poslove vezane za palubu broda. Organizira poslove palube s rasporedom radnih sati, nadzire kvalitetu i sigurnost, koordinira poslove palube stroja i bijelog osoblja (posada koja održava brodski stambeni dio čistim, te se brine o kuhinji i usluzi). Prvi časnik se također brine o nabavi (opskrbi broda), prekovremenim satima, kao i nadzorom troškovnika nabave. Bavi se stabilnošću i teretom broda, te trenira kadete.
- Časnik plovidbene straže i
- Član plovidbene straže.

Zvanja pomoraca u službi stroja su:

- Upravitelj stroja je osoba na brodu koja je zadužena za održavanje strojeva i uređaja, te kao takav direktno odgovara zapovjedniku broda i inspektoru broda. Kao tehnička osoba savjetuje zapovjednika broda o svim tehničkim pitanjima na brodu, njihovom održavanju i upotrebi. Nadređen je cjelokupnoj posadi stroja te je odgovoran za njihov rad. Upravitelj stroja se postaje nakon plovidbenog staža od najmanje jednu godinu u svojstvu drugog časnika stroja, uz polaganje stručnog ispita pri kapetaniji,
- Drugi časnik stroja je odgovoran za stražu u strojarnici sa strojem porivne snage 3000 kW ili jačim. On je zamjenik Upravitelju stroja i uobičajeno je da on rukovodi radom na terenu, odnosno prati stanje brodskih strojeva i uređaja, te s nižim časnicima i ostalim osobljem dogovara vrstu i način izvođenja radova održavanja i popravaka . Prima naređenja od Upravitelja i njemu je direktno odgovoran. Da bi se postalo Drugi časnik stroja potrebno je završiti Pomorski fakultet brodstrojarskog smjera min. VI stupanj, ploviti najmanje jednu godinu u svojstvu časnika nižeg ranga tj. časnika stroja odgovornog za stražu u strojarnici sa strojem porivne snage 750 kW ili jačim (četvrti i treći časnik stroja), te položiti stručni ispit za Drugog časnika stroja pri Lučkoj kapetaniji.
- Časnik plovidbene straže u strojarnici i
- Član plovidbene straže u strojarnici.

Školovanje i napredovanje brodskih časnika, kao i ostalog brodskog osoblja, regulirano je posebnom međunarodnom konvencijom o standardima osposobljavanja i pomorskim certifikatima. Školovanje brodskih časnika započinje u pomorskoj školi, gdje se polaznici usmjeravaju u nautički ili strojarski smjer. [7]

Nakon završene škole budući brodski časnici trebaju godinu dana provesti na plovidbi kao vježbenici palube (kadeti) ili vježbenici stroja da bi postali poručnici trgovačke mornarice, odnosno pomorski strojari I. klase. Uz polaganje određenih ispita, na taj se način dolazi do razine trećeg časnika palube, odnosno stroja. Napredovanje na više razine (drugi, odnosno prvi, časnik) uvjetovano je dužinom plovidbe i polaganjem određenih ispita. Polaganje ispita za kapetana duge plovidbe, nakon čega se mogu obavljati poslovi zapovjednika broda, zahtijeva završen prvi ili drugi stupanj nautičkog smjera pomorskog fakulteta i najmanje dvije godine plovidbe. Slično tomu, upraviteljem stroja postaje se nakon završenog prvog ili drugog stupnja strojarskog smjera na pomorskom fakultetu ili brodstrojarskog smjera na tehničkom fakultetu i dvije godine radnog iskustva na poslovima časnika stroja. Na temelju položenih ispita potrebnih za napredovanje u ovom zanimanju, Ministarstvo izdaje dozvole za rad brodskim časnicima. One se upisuju u pomorske knjižice ili matrikule. Osim ovih zahtjeva, svakih pet godina treba produžiti ove dozvole, što uključuje i liječničke preglede kod specijalista za medicinu rada.

Brodski časnici trebaju biti dobra općeg zdravstvenog stanja, osobito uredna sluha i vida. Poželjno je da se časnici palube lako orijentiraju u prostoru te da su sposobni za predočavanje prostornih odnosa. Ove sposobnosti posebno dolaze do izražaja prilikom čitanja pomorskih karata, određivanja pozicije i korigiranja smjera kretanja plovila te općenito pri manevriranju brodom. U radu časnika stroja važne su sposobnosti uočavanja mehaničkih odnosa, što se odnosi na upravljanje i održavanje strojnog kompleksa plovila. Budući da brodski časnici rukovode radom drugih članova brodske posade, važno je da posjeduju određene osobine i vještine koje obično karakteriziraju uspješne rukovoditelje, npr. sklonost timskom radu, toleranciju na stres i vještinu postupanja s ljudima. Ovo je posebno važno zbog specifičnosti koje nosi socijalna izolacija posade na duže vrijeme. Zbog rada u smjenama i općenito uvjeta rada i života na brodu, posebno je važno da su brodski časnici emocionalno čvrste osobe. [7]

3.3. Luke

Luka je mjesto za pristajanje brodova te ukrcaj, prekrcaj ili iskrcaj tereta ili putnika s brodova i na njih, te ih temeljem toga dijelimo na putničke i teretne luke. Ako su tereti samo jedne vrste i služe kao odlazna postaja za promet roba i dobara proizvedenih u obližnjoj tvornici, rudniku ili naftnoj rafineriji, onda ih nazivamo terminalima.

Obično se nalaze na obali mora, jezera, rijeka ili kanala te ih temeljem tih svojstava dijelimo na morske, riječne ili jezerske luke. Teretne luke često imaju opremu za prekrcaj tereta kao što su dizalice i viličari, čiji vlasnici mogu biti privatne osobe ili javne ustanove. Često se u blizini luke nalaze skladišta, prostori za konzerviranje, hladnjače, cisterne i druge objekte za obradu i skladištenje robe, a zbog svoje važnosti, i razne građevine podgradnje i nadgradnje bivaju izgrađene kraj luka. Za funkcioniranje luke važna je dubina mora ili vode u kanalima ili vezovima, zaštita od vjetrova, valova i oluja, kao i pristup kopnenim prijevoznim sredstvima kao što su željeznica i cesta. U većim i značajnijim lukama nalazi se sjedište lučke kapetanije. Veće luke mogu imati i svoje brodove za posebne namjene. Zbog svoje važnosti za svoj gospodarski okoliš, a radi uređenosti poslovanja i sprječavanja svih zlouporaba, državna zakonodavstva (svih upravnih razina) imaju posebne skupine zakona i propisa koje se strogo bave lučkim stvarima, a i same luke imaju svoje uprave i pravilnike kojima se svi korisnici lučkih usluga se moraju podrediti.

Republika Hrvatska ima 6 luka otvorenih za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH u gradovima: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

- Luka Rijeka

Realizacija Rijeka Gateway projekta, čija je ukupna vrijednost 190 milijuna Eura, provodi se u skladu s Odlukom Vlade Republike Hrvatske donesene 30. travnja 2003. godine i 12. srpnja 2003. godine, a temeljem koje je potpisan Ugovor o zajmu između Međunarodne banke za obnovu i razvoj i Lučke uprave Rijeka, kojim se osigurava financiranje iz državnog proračuna. Rijeka Gateway Projekt obuhvaća 3 komponente: [9]

1. Restrukturiranje i modernizacija luke putem:

- a) obnove infrastrukture u zapadnom dijelu luke i izgradnjom kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu

- b) nabave suvremenih uređaja za manipulaciju teških tereta, ugradnjom sustava za upravljanje plovidbom i sustava za razmjenu elektroničkih podataka

2. Ponovni razvoj graničnog područja između luke i grada, što uključuje obnovu lučkog područja i izgradnju putničkog terminala

3. Poboljšanje međunarodnog cestovnog pravca i to:

- a) izgradnjom južne trake riječke zaobilaznice i spojnih cesta, kao i autoceste Zagreb-Macelj, sanacijom Krčkog mosta i uklanjanjem crnih točaka

b) uvođenjem sustava upravljanja kolnicima i mostovima, te manje opreme i upravljačkog softwarea.

Ukupna vrijednost lučke komponente prvog i drugog Rijeka Gateway projekta iznosi 190 milijuna EUR-a, od čega 158 milijuna EUR-a zajma Svjetske banke i 32 milijuna EUR-a domaćeg udjela iz državnog proračuna. Sukladno pravilima Svjetske banke o postotku financiranja izdataka pojedinih kategorija troškova, Vlada RH je osigurala domaći udio u Projektu u vidu potpore Lučkoj upravi Rijeka. Cjelokupnom realizacijom projekta stvaraju se preduvjeti za daljnji razvoj teretnog i putničkog prometa u luci Rijeka, te se postiže specijalizacija terminala i omogućuju na bazi PPP i BOT daljnja ulaganja kapitala u lučke operacije. Rijeka Gateway projekt obuhvaća razvoj područja Delte i luke Baros koji je usmjeren na stvaranje novih urbanih površina. Uklanjanjem skladišta i ostalih nefunkcionalnih građevina na tom prostoru stvorit će se novih 17 ha za gradnju urbanih sadržaja koji su potrebni za nastavak razvoja grada Rijeke.

Projekt uključuje i uvođenje strateškog partnera u društvo Jadranska vrata d.d., a koji je ovlaštenik koncesije na kontejnerskom terminalu Brajdica. Postupak odabira strateškog partnera je završen, te je dana 05. ožujka 2011. godine u Rijeci potpisan Ugovor između Luke Rijeka d.d. o strateškom partnerstvu i vlasničkom povezivanju tvrtki Jadranska vrata d.d. i International Container Terminal Services Inc. (ICTSI). [9]



Slika 3: Luka Rijeka

Izvor: www.lukarijeka.hr

- Luka Ploče



Slika 4: Luka Ploče

Izvor: www.luka-ploce.hr

Luka Ploče jedna je od glavnih strateških hrvatskih luka za prekrcaj gotovo svih roba u međunarodnom pomorskom prometu locirana na obali između Splita i Dubrovnika, kao vrata za budući Vc koridor. Odlukom RH Lučka uprava utemeljena je 1997. godine kao vlasnik lučkog područja i infrastrukture, a poduzeće "Luka Ploče" d.d. 2005. godine dobiva prvenstvenu koncesiju za obavljanje djelatnosti na području luke Ploče u trajanju od 12 godina i postaje glavni operator za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj roba, skladištenje, transport roba i druge djelatnosti u luci Ploče. Prekrcaj, skladištenje i ostale popratne usluge obavljaju se na terminalima za: generalne terete, rasute terete, tekuće terete, sipke terete, drvo, kontejnere, te glinicu i petrolkoks. Danas je "Luka Ploče" dd vlasnik nekoliko trgovačkih društava - kćeri s ograničenom odgovornosti, a djelatnosti koje iste obavljaju i posjeduju koncesiju su privez brodova, odvoz otpada s brodova, transport, održavanje, špediterske usluge, gradnja, skladištenje tekućih tereta - bunker brodova, opskrba brodova, ugostiteljstvo i dr.. Sastavni dio luke Ploče je i luka Metković koja se nalazi 20 km uzvodno na rijeci Neretvi. Specijalizirana je za prekrcaj cementa (silos), troske, te granuliranog kamena. [10]

Ukupni godišnji pretovarni kapacitet luke Ploče procjenjuje se na više od 5 milijuna tona generalnih i rasutih tereta dok je ukupni kapacitet skladištenja tekućih tereta oko 600 000 tona.

Terminali su raspoređeni na 7 operativnih obala u Pločama s gazom do 14 m i mogu primiti brodove do veličine Panamax brodova. Terminali su željezničkim kolosijecima, koji se prostiru cijelom operativnom duljinom, direktno povezani s gravitacijskim zaleđem. Realizacija Projekta integracije trgovine i transporta ima za cilj povećati kapacitet, učinkovitost i kvalitetu usluga uz južni dio koridora Vc s naglaskom na luku Ploče. Ukupni trošak projekta je procijenjen na 91 milijun Eura sa zajmom Svjetske banke od 58,8 milijuna Eura, zajmom Europske banke za obnovu i razvoj od 11,2 milijuna Eura, dok je udio Vlade RH 21 milijun Eura. Projekt sadrži 3 komponente: razvoj lučke infrastrukture, integracija transporta i trgovine i samu provedbu projekta.

Razvoj infrastrukture luke Ploče sadrži 3 faze: [10]

- (1) izgradnju kontejnerskog/višenamjenskog terminala,
- (2) izgradnju terminala za rasute terete i
- (3) izgradnju/obnovu cestovne/željezničke/energetske infrastrukture na području luke i izgradnja ulaznih lučkih objekata.

Novi terminal je izgrađen južno od obale br. 5 s mogućnošću daljnjeg proširenja ovisno o prometu. Faza IA, koja je izgrađena kroz ovaj projekt, obuhvaća sljedeće: Obalu br. 7 u dužini od 280 metara, širine 27 metara s Ro-Ro rampom, skladišni prostor, ceste i prostor za pretovar kapaciteta 40.000 TEU jedinica, bageriranje područja radi postizanja dubine mora od 13,5 metara, opskrbu vodom, sakupljanje otpadnih i oborinskih voda, energetska postrojenja na terminalu te cestovni priključak za spomenuti terminal. Terminal je otvoren u kolovozu 2010. godine. Terminal za rasute terete izgradit će se na jugoistočnom dijelu luke na desnoj strani kanala Vlaška. Cjelokupni terminal izgradit će se u dvije faze i imat će kapacitet od 5 milijuna tona na godinu. Prva faza terminala izgradit će se s reduciranom prekrcajnom opremom i skladišnim kapacitetom od 4 milijuna tona godišnje. Dužina obale bit će 350 metara s mogućnošću prihvata brodova do 80.000 DWT (Panamax) u prvoj fazi, premda će se obalna struktura izgraditi za veće brodove (Capesize preko 80.000 DWT) u slučaju potrebe za takvim brodovima u budućnosti. Projekt izgradnje terminala za rasute terete rezultira novom lučkom površinom od 25 ha i novom obalom 300 metara za prihvat brodova od 150 DWT.

- Luka Zadar



Slika 5: Luka Zadar

Izvor: www.luka-zadar.hr

Putničko-trajektna luka Zadar – Grad smještena je u samoj jezgri grada na vrlo skućenom prostoru dužine cca. 900 metara obale na kojem se odvija putnički promet od oko 2,7 milijuna putnika i 350 tisuća vozila sa stalnim trendom rasta od 8% godišnje. Trajektni terminal Zadar karakteriziraju multifunkcionalni prometni zahtjevi– otočki, dužobalni, međunarodni trajektni promet, putnički promet mega cruiserima, ro-ro promet te sva za to potrebna infrastruktura i prateća nadgradnja. Teretna luka smještena je u Gaženici s oko 600.000 BT godišnjeg prometa od čega oko 70 posto čini tekući teret. Ugovor o jamstvu i ugovor o zajmu potpisani su 7. rujna 2007. za projekt izgradnje Nove luke Zadar u Gaženici u ukupnoj vrijednosti od 220 milijuna eura, od čega je zajam KfW-a 120, a EIB-a 100 milijuna eura. Investitor cijelog projekta je Lučka uprava Zadar uz jamstvo Vlade Republike Hrvatske. Tim će se sredstvima financirati projekt izmještanja trajektnog terminala smještenog u središtu stare gradske jezgre i izgradnja nove trajektne luke u Gaženici, udaljene 3,5 km južno od gradskog središta. Završetak izgradnje kompletne luke se očekuje početkom 2014. godine, s time da bi obale otočkog i međunarodnog terminala trebale biti završene početkom 2012 godine. [11]

Izgradnja luke odvija se kroz tri faze: [11]

- Nasipavanje i izrada sekundarnog lukobrana,
- Izrada obala (otočki terminal, dužobalni terminal i međunarodni terminal koji uključuje i obalu za brodove na kružnim putovanjima) i
- terminalske zgrade sa svim tehničkim, kontrolnim, prometnim i komercijalnim sadržajima.

Realizacijom projekta smanjit će se pritisak putničkih brodova na povijesnu jezgru Zadra te će se dobiti suvremena putnička luka za prihvat svih vrsta putničkih i ro-ro brodova. Tako se stvara nova lučka površina od 250.000 metara četvornih s ukupnom dužinom od oko 3.000 metara. Najveća dubina uz obalu iznosila bi 13 metara, što omogućuje prihvat i najvećih putničkih i brodova na kružnim putovanjima. Na ovaj način dugoročno se rješava problem pomorskog putničkog prometa u Gradu Zadru.

- Luka Šibenik

Luka Šibenik d.o.o. raspolaže prekrcajnim, transportnim i skladišnim strojevima kao i potrebnom željezničkom, cestovnom, elektro i telefonskom infrastrukturom. [12]



Slika 6: Luka Šibenik

Izvor: www.lukasibenik.hr

- Luka Split

Projekt izgradnje ljetnih vezova i terminala u luci Split, u iznosu od 20 milijuna kuna, financirat će se putem komercijalnog kredita Lučkoj upravi Split uz jamstvo Vlade Republike Hrvatske, dok će se i ovdje objekti suprastrukture graditi temeljem koncesija na osnovi međunarodnog natječaja. U 2010. godini izvršen je projekt rekonstrukcije i dogradnje Gata sv. Duje u Gradskoj luci Split, čime je dobiven veći broj vezova, omogućen prihvata brodova na kružnim putovanjima, te je rasterećena najfrekventnija linija Split-Supetar u ljetnim mjesecima. U 2007. godini širenjem i dogradnjom Gata sv. Petra ova je najveća hrvatska putnička luka dobila 146 metara dužu obalu uz koju se mogu privezati 180 metara dugi kruzeri i do tri dvotrupca. [8]



Slika 7: Luka Split

Izvor: www.trajektnalukasplit.hr

- Luka Dubrovnik

U luci Dubrovnik je u tijeku projekt modernizacije luke, koji uključuje podgradnju, odnosno rekonstrukciju operativnih obala, te izgradnju objekata lučke nadgradnje oblikujući cjelokupno područje luke kao višenamjensku gospodarsko-turističku zonu od strateškog značaja za grad i regiju. U studenom 2011. otvoren je novi dio operativne obale u sklopu projekta Batahovina 1.

Riječ je novih 230 metara operativne obale kojima se osposobljava taj dio luke za potrebe trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa, povećava se mogućnost prihvata kruzera, a ujedno se i rasterećuje promet u Gruškoj luci. Radovi u vrijednosti od 60 milijuna kuna financirani su zajmom Europske banke za obnovu i razvoj uz jamstvo Vlade RH. U izgradnju i proširenje operativne obale u dubrovačkoj luci Gruž dosad je uloženo 34 milijuna eura, a 2013. i 2014. godine u planu je izgradnja operativne obale pod nazivom Batahovina 2. Taj projekt podrazumijeva izgradnju nove operativne obale koja se nastavlja na projekt Batahovina 1, u dužini od 400 metara. Realizacijom infrastrukturnih projekata, dio luke unutar Gruškog zaljeva planira se namijeniti isključivo za međunarodni promet, odnosno brodove na kružnim putovanjima i luksuzne jahte, dok će se područje Batahovina izdvojiti kao trajektna putnička luka od velikog značaja za ukupnu prometnu sliku grada, obzirom da će završetkom autoceste Zagreb-Dubrovnik biti omogućena izravna veza cestovnog pomorskog prometa, odnosno organizacija intermodalnog transporta, što će za grad značiti napredak u ekološkom i prostorno-organizacijskom smislu. [13]



Slika 8: Luka Dubrovnik

Izvor: www.portdubrovnik.hr

3.4. Lučka kapetanija

Lučka kapetanije je glavna institucija s provedbenom funkcijom u području pomorstva u Republici Hrvatskoj. Na čelu lučke kapetanije nalazi se lučki kapetan po kome je institucija kroz povijest i dobila ime. Lučka kapetanija može pod svojom nadležnošću unutar zakonom određenog područja imati jednu ili više ispostava, hijerarhijski nižih mjesnih jedinica, koje vodi kapetan ispostave. Po važnosti je funkcija lučkog kapetana jednaka čelnim funkcijama Porezne uprave, Carinske uprave, Policijske uprave, Državnog odvjetništva, Županijskog suda, Opće bolnice i sličnih na županijskoj razini. Kroz povijest se zbog razvoja luka javila potreba za osnivanjem tijela koje će sa stručnoga gledišta i sa snagom državne moći nadzirati i djelovati prema svim subjektima pomorske djelatnosti na lučkom području, a kasnije se to djelovanje proširilo i izvan samoga lučkog područja. Lučka kapetanija sa svojom stoljetnom tradicijom predstavlja najjasniji oblik državne vlasti nad pomorskom djelatnošću na moru i priobalju, ali i unutarnjim vodama (rijeke, kanali, jezera). [6]

Pojam lučke kapetanije u Republici Hrvatskoj je potrebno razlikovati od obalne straže koja je vojnog karaktera i koja se institucionalno nalazi pod Oružanim snagama Republike Hrvatske, točnije Hrvatskom ratnom mornaricom, a čija je prvenstvena zadaća zaštita suverenih prava RH izvan obalnog mora. Isto tako, bitno je razlikovati lučku kapetaniju od pomorske policije koja se nalazi pod Ministarstvom unutarnjih poslova, točnije Upravom za granicu, čija je prvenstvena zadaća nadzor državne granice na moru (granica se nalazi 12 nautičkih milja okomito prema pučini od polaznih crta). Također, bitno je istaknuti razliku između lučke kapetanije i lučke uprave jer se u javnosti često znaju neoprezno poistovjetiti. Lučka uprava je javna ustanova koja upravlja i razvija luku za koju je osnovana. Sama djelatnost prekrcanja tereta može se dati u koncesiju pa tako, npr. u riječkoj luci, na temelju koncesije, tvrtka Luka Rijeka d.d. obavlja manipuliranje s teretom. Lučka kapetanija za razliku od njih obavlja, pored ostalog, inspekcijske poslove u luci i na temelju svojih ovlasti može narediti i lučkoj upravi i tvrtki koja se bavi prekrcajem tereta provedbu određenih odluka. Primjerice, lučka kapetanija može, ako su takve okolnosti, u potpunosti zatvoriti luku za sav promet.

Lučka kapetanija institucionalno pripada ministarstvu nadležnom za poslove pomorstva i predstavlja njegovu područnu jedinicu bez pravne osobnosti. Nema upravno vijeće ni nadzorni odbor. Glavni pravni akt koji uređuje djelokrug rada, funkcioniranja i samog ustroja lučke kapetanije je Zakon o lučkim kapetanijama.

U Republici Hrvatskoj postoji osam lučkih kapetanija na jadranskoj obali te četiri u kontinentalnom dijelu. Prema broju ispostava, u Hrvatskoj je najveća Lučka kapetanija Rijeka (ukupno ima 19 ispostava).

Rukovodeći državni službenik koji upravlja radom lučke kapetanije je lučki kapetan. Bira se na temelju javnog natječaja na neodređeno vrijeme, a u svom poslu odgovoran je ministru i doministru nadležnom za poslove pomorstva. Lučki kapetan je ujedno zapovjednik Županijskog operativnog centra za provedbu plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora (ŽOC). Ustrojstvene jedinice lučke kapetanije su odjeli koje vode načelnici odjela.

Svaka lučka kapetanija ima: [6]

- odjel za inspekcijske poslove,
- odjel za pravne poslove,
- odjel za upravne poslove i
- odjel za upravljanje i nadzor pomorskoga prometa te poslove traganja i spašavanja na moru.

Lučka kapetanija može imati ispostave izvan svog sjedišta o čijem osnivanju odlučuje Vlada Republike Hrvatske. Ispostave lučke kapetanije osnivaju se u udaljenim područjima kapetanije ili u mjestima od većega gospodarskog i prometnoga značenja, a radom tih ispostava upravlja kapetan ispostave kojeg imenuje lučki kapetan. Lučka kapetanija ima mjesnu nadležnost za unutarnje morske vode i teritorijalno more te unutarnje vode Republike Hrvatske. Njezina djelatnost je raznovrsna i može se okarakterizirati kao inspekcijska, nadzorna, intervencijska, obrazovno-ispitivačka i administracijska. Djelatnosti koje obavlja kapetanija su inspekcijski poslovi plovidbene sigurnosti i zaštite morskog okoliša gdje inspektori, na primjer, ako utvrde da brod nije sposoban za plovidbu, mogu izreći brodu zabranu isplovljenja iz luke. Djelatnosti lučke kapetanije su i inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslovi nadzora plovidbe u obalnom moru i unutarnjim vodama Republike Hrvatske te poslovi traganja i spašavanja (SAR) ljudskih života i imovine na moru i unutarnjim vodama. Također, svaki čovjek pomorske struke koji želi postati časnik trgovačke mornarice mora u lučkoj kapetaniji položiti poručnički ispit, a jednako tako i poručnici koji kasnije u karijeri žele postati brodski zapovjednici moraju položiti kapetanski ispit.

Vezano s tim, izvršavaju se poslovi utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu (polaganje breveta), poslovi izdavanja i vođenja očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima, kao i poslovi izdavanja pomorskih knjižica. U sklopu lučke kapetanije postoji referada mirovinskog i zdravstvenog osiguranja za pomorce i referada koja vodi evidenciju i unosi podatke pomoraca u Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav (CIMIS). Mnogi ljudi koji žive uz more i koji posjeduju manja plovila, barke, ali i nautički turisti koji dolaze iz stranih zemalja polažu ispite za voditelja brodice u lučkoj kapetaniji. Tamo se izdaju i godišnje vinjete koje strane brodice i brodovi moraju obavezno imati dok plove hrvatskim morem. Djelatnici kapetanije vrše poslove upisa i brisanja brodova te vođenja upisnika brodova, baždare brodice i čamce, a zatim prema potrebi upisuju i brišu brodice, jahte i čamce uz vođenje očevidnika brodica, jahti i čamaca. Pored svega navedenog obavljaju se i drugi upravni, stručni i tehnički poslovi iz područja plovidbene sigurnosti na moru i unutarnjim vodama prema posebnom zakonu i drugim propisima.

Lučke kapetanije su teritorijalno organizirane prema županijskome ustroju. [6]

- Lučka kapetanija Pula, za područje Istarske županije,
- Lučka kapetanija Rijeka, za područje Primorsko-goranske županije,
- Lučka kapetanija Senj, za područje Ličko-senjske županije,
- Lučka kapetanija Zadar, za područje Zadarske županije,
- Lučka kapetanija Šibenik, za područje Šibensko-kninske županije,
- Lučka kapetanija Split, za područje Splitsko-dalmatinske županije,
- Lučka kapetanija Ploče, za dio Dubrovačko-neretvanske županije koji obuhvaća sljedeće gradove i općine: Metković, Opuzen, Ploče, Kula Norinska, Pojezerje, Slivno i Zažablje,
- Lučka kapetanija Dubrovnik, za dio Dubrovačko-neretvanske županije koji obuhvaća sljedeće gradove i općine: Dubrovnik, Korčula, Dubrovačko primorje, Janjina, Konavle, Lastovo, Lumbarda, Mljet, Orebić, Smokvica, Ston, Vela Luka, Župa dubrovačka i Trpanj.
- Lučka kapetanija Vukovar, sa sjedištem u Vukovaru
- Lučka kapetanija Osijek, sa sjedištem u Osijeku
- Lučka kapetanija Slavonski Brod, sa sjedištem u Slavonskom Brodu i
- Lučka kapetanija Sisak, sa sjedištem u Sisku.

3.5. Lučka uprava

Lučka uprava je neprofitna pravna institucija koju osniva država radi upravljanja, gradnje i korištenja luke koja je od osobitoga, međunarodnoga i gospodarskoga interesa za Republiku Hrvatsku. Djelatnost lučke uprave je: [6]

- briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskoga dobra koje predstavlja lučko područje,
- gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave,
- stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkoga područja (lučke podgradnje i nadgradnje),
- osiguravanje trajnoga i nesmetanoga obavljanja lučkoga prometa, tehničko-tehnološkoga jedinstva i sigurnost plovidbe,
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili onih za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata,
- usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkome području,
- donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkome području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone i
- drugi poslovi utvrđeni zakonom.

4. STRATEŠKI PLAN

Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2017.-2019. te godine uključuje stvaranje uvjeta i izgradnju kapaciteta koji će omogućiti izradu kvalitetnih zakona i ostalih propisa vezano za zaštitu mora, pomorsko dobro i plovidbene puteve unutarnjih voda, čime će se omogućiti sigurna povezanost otoka s kopnom, visoka razvijenost elektroničkih komunikacija, kao i izrada infrastrukturnih projekata koji su od velike važnosti za Republiku Hrvatsku. Dolje su navedeni osnovni ciljevi strateškog plana za sljedeće razdoblje. [6]

4.1. Održivi razvoj prometnog sustava

Jedan od bitnih ciljeva strateškog plana Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture je održivi razvoj prometnog sustava koji će se razvijati po modelu koji omogućava razvoj sustava uz energetska učinkovitost, uzimajući u obzir brigu o okolišu i sigurnost svih sudionika u prometu. Razvijeni prometni sustav omogućava rast produktivnosti i stvara preduvjete za uravnotežen regionalni razvoj, čime raste i privlačnost zemlje investitorima. To se odnosi na razvitak svih prometnih sustava, od cestovnog, željezničkog, zračnog do pomorskog. Ulaganjem u izgradnju novih i modernizacijom postojećih kapaciteta, te ulaganjem u kadrove i povezivanjem s međunarodnim organizacijama potiče se razvoj prometa kao gospodarske djelatnosti i podiže se razina kvalitete usluga. Jedna od mogućnosti je izgradnja ceste koja povezuje južnu Dalmaciju s unutrašnjosti zemlje. Time bi se osigurala stabilna, svakodnevna povezanost tog područja koja bi doprinijela teritorijalnoj koheziji. Od sedam mogućih varijanti spajanja juga s ostatkom Hrvatske, Pelješki most je proglašen najboljom opcijom. Projekt uključuje izgradnju mosta i spojnih cesta, kao i jednu zahtjevniju prometnu dionicu kod Stona. Pored projekta „Cestovno povezivanje južne Dalmacije“ planiraju se financirati i sljedeći projekti: [6]

- modernizacija i razvoj javnog prijevoza Grada Osijeka koja uključuje rekonstrukciju i opremanje postojećih stanica, ugradnju ekološki prihvatljive opreme, uvođenje sustava za upravljanje električnom mrežom, uvođenje pomoćnih sustava u slučaju nesreća, te kupovinu novih tramvaja, autobusa i vozila za održavanje tramvajske mreže,
- rekonstrukcija i elektrifikacija željezničke pruge na dionici Zaprješić- Zabok, koja uključuje rekonstrukciju cijele pružne dionice za brzinu od 120 km/h,

- nabavu vlakova za regionalni i gradsko- prigradski promet i
- izgradnju terminala za pretovar rasutog tereta u luci Osijek, koji uključuje izgradnju obalne građevine dužine 240 m s dva veza, pristupne ceste, željezničke kolosijeke, te pripadajuću lučku infrastrukturu.

Suradnja na području prometne infrastrukture ostvaruje se kroz usklađenost nacionalnih interesa s interesima Europske unije i susjednih zemalja, te se ostvaruje kroz inicijative Europske unije koje se provode u sklopu CEF-a (Connecting Europe Facility). CEF je instrument financiranja osnovan za dodatna ulaganja u izgradnju nove, te unapređenje postojeće prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture. Iz njega države članice mogu financirati projekte na devet koridora Osnovne mreže Transeuropske prometne mreže (TEN-T). Cilj mu je pomoći stvaranju međusobno povezanih mreža diljem Europe. Države članice imaju pravo koristiti sredstva državne pomoći unutar CEF Instrumenta koji se naziva PSA (Programme Support Actions).

4.2. Razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima

Pomorski promet je najvažnija pomorska djelatnost koja omogućuje globalno gospodarsko povezivanje. Danas je to najjeftiniji vid prometa i najčešće se upotrebljava za prijevoz robe u međunarodnoj trgovini. Stupanj iskorištavanja mora kao prometnog puta, izvora hrane i mineralnih bogatstava je utjecao na razvoj brojnih pomorskih, gospodarskih i negospodarskih djelatnosti koje zajedno čine jedinstven pomorski sustav. Pošto je dio pomorskog sustava i održivi razvoj, podrazumijeva se da se istovremeno omogućuje gospodarski rast, ali i zaštita okoliša. Zbog zemljopisnog položaja Republike Hrvatske i razvedenosti njene obale, važnu ulogu ima i pomorsko dobro koje prostorno zauzima veliki dio državnog teritorija. Razvijen sustav upravljanja pomorskim dobrom, kroz određivanje granica pomorskog dobra i lučkih područja, te upravljanje lučkim sustavom, nužan je preduvjet za održavanje razvoja samog prometnog sustava. Također je važna i razvijena lučka infrastruktura, pošto su morske luke (3) neobilazne poveznice pomorskog trgovini, te moraju biti učinkovite u obavljanju svih lučkih poslova uz visoki stupanj sigurnosti i zaštite ljudi, robe i okoliša.

Osim ulaganja u luke od državnog značaja, Republika Hrvatska će zbog potrebe povezivanja obale i otoka, te otoka međusobno, nastaviti sufinanciranje izgradnje i rekonstrukcije infrastrukture u županijskim i lokalnim lukama koje su otvorene za javni promet.

Sredinom 2016. godine započeta je izrada plana razvoja luka od međunarodnog interesa za Hrvatsku, koji uključuje i poticaje za korištenje ekološki prihvatljivijeg i financijski povoljnijeg goriva u pomorskom i kopnenom prometu.

Jedan od bitnih ciljeva Ministarstva je i kontinuirani razvoj sustava prometa na unutarnjim vodama, te osiguravanje uvjeta za njegovo odvijanje uz povećanje razine sigurnosti, pouzdanosti i zaštite okoliša. Najvažniji preduvjeti za privlačenje tržišta te povećanje obujma prijevoza u unutarnjoj plovidbi su sljedeći:

- Optimalni infrastrukturni i ekološki uvjeti vodnih plovnih putova i luka unutarnjih voda,
- Visoka razina sigurne plovidbe i
- Razvoj riječnog brodarstva.

Ispunjenjem ovih preduvjeta omogućio bi se održivi razvoj prometa, gospodarstva i turizma na unutarnjim vodama. Takav razvoj sustava se odvija prema smjernicama postojećih strateških i planskih dokumenata, te europskih razvojnih dokumenata.

4.3. Sigurna plovidba morem

Svi naponi uloženi u razvoj pomorske industrije moraju biti usklađeni sa zahtjevima sigurnosti plovidbe i biti koordinirani s razvojem javnih usluga sigurnosti. Ministarstvo će nastaviti održavati i razvijati adekvatnu razinu sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja u skladu s međunarodnim i europskim standardima, a i u skladu s potrebama sudionika u pomorskom prometu. Jedna od najbitnijih mjera Ministarstva je razvijati sustav ciljanog inspeksijskog i tehničkog nadzora kako bi se uvjerali da su primijenjeni najviši međunarodni, europski i nacionalni standardi sigurnosti na hrvatskim pomorskim objektima. Također će provoditi nadzor nad radom priznatih organizacija za certifikaciju, kompanija, brodara i vlasnika brodova (hrvatske državne pripadnosti), s posebnim naglaskom na međunarodnu plovidbu. [1]

Osim navedenog, naglasak će biti i na nadzoru poštivanja zahtjeva koji se tiču osposobljenosti, uvjeta rada, te drugih odredbi međunarodnih i nacionalnih propisa (koji se odnose na članove posade pomorskih objekata), uzimajući u obzir aktualne terorističke prijetnje na svjetskoj razini. [6]

Kako bi se postigao cilj podizanja razine sigurnosti pomorske plovidbe, bitno je uspostaviti i potpunu operativnost sustava stalnog nadzora i upravljanja pomorskim prometom, te osigurati tehničke preduvjete kako bi se plovidba odvijala prema utvrđenim pravilima u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru Republike Hrvatske, te zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu. U narednom razdoblju će se još više unaprijediti rad jedinica koje su nadležne za sigurnost plovidbe, kako bi bile spremne reagirati na najefikasniji način u izvanrednim situacijama koje za posljedicu mogu imati ugroženost ljudskih života i imovine na moru, tj. onečišćenje morskog okoliša. Na području usluga za sigurnu javnu plovidbu djeluje i Služba traganja i spašavanja ljudskih života na moru, koja pruža uslugu pomoći na moru. U nadolazećem periodu, prioritet je povećati kvalitetu i dostupnost službe za traganje, te njena reorganizacija i modernizacija. Republika Hrvatska, kao obalna država, mora samostalno i u suradnji s drugim državama posvetiti posebnu pozornost zaštiti Jadranskog mora u smislu njegovom korištenja i očuvanja. Pošto može doći do značajnih negativnih učinaka pomorskog prometa, kao što su iznenadna onečišćenja mora s pomorskih objekata, nesreće pri prijevozu nafte i naftnih prerađevina, te odbacivanje broskog otpada u more, u narednom razdoblju će se staviti u punu primjenu plan intervencija kod onečišćenja mora, te će se nastaviti provoditi obuka i opremanje inspeksijske službe u lučkim kapetanijama i drugim nadležnim službama kako bi se mogli kazniti počinitelji. Provođenjem hidrografskih istraživanja i oceanoloških mjerenja mora, morskog dna i podmorja, te njihovom obradom i javnom objavom, ostvaruju se uvjeti za siguran promet ljudi i robe hrvatskim dijelom Jadrana, održivo gospodarenje resursima mora i podmorja, te očuvanje morskog okoliša. Hidrografskom terenskom aktivnošću dobiti će se temeljni podaci koji se koriste za izradu novih, a i korekciju postojećih pomorskih karata. [4]

5. ZAKLJUČAK

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture ima iznimno složen djelokrug poslova i zadataka koji se organiziraju i provode tako da budu u funkciji razvoja efikasnog, sigurnog, ekološki prihvatljivog i modernog prometnog i komunikacijskog sustava, koji bi bio integriran u mrežu glavnih međunarodnih prometnih pravaca. To je javni interes i jedna od temeljnih pretpostavki gospodarskog razvitka, a u skladu s potrebama i na korist svih građana Republike Hrvatske. Vanjsko tržište te potencijali koje ono donosi su poticaj za rekonstrukciju, modernizaciju i poboljšanje svih vrsta prometnih sustava.

Republika Hrvatska je na iznimno povoljnom prometnom i geografskom položaju, pa zadaća Ministarstva mora biti osigurati i izradu kvalitetnih zakona i akata te organizirati izradu strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa. Ti programi bi bili usmjereni ka povećanju postojećeg stupnja povezanosti svih regija i povećanju dostupnosti svih oblika prometa, kao i prometnu povezanost otoka s kopnom uz visok stupanj mjera zaštite okoliša, mora i vodnih putova unutarnjih voda u transportu. Profesionalnost i sigurnost u pružanju prijevoznih usluga, kao i postizanju visoke razvijenosti elektroničkih komunikacija i tržišta poštanskih usluga također je na visokom mjestu.

Veliki naglasak je stavljen i na antikorupcijski program, pošto je dužnost Ministarstva osigurati obavljanje javnih poslova u skladu sa zakonima i propisanim standardima, uz zakonitost i pravilnost, čime bi se uspostavilo okruženje kojim je moguće upravljati i koje je moguće kontrolirati, a koje rezultira većom ekonomskom učinkovitosti, djelotvornosti i transparentnosti u poslovanju. U Strateškom planu Ministarstva za razdoblje od 2017. - 2019. godine definirani su vizija, misija i strateški ciljevi Ministarstva koji se provode kroz čitav niz dokumenata i reformi.

6. LITERATURA

- [1] *Act About Safety Protection of Merchant Ships and Ports Open to International Traffic and its Implementation*: J Kasum, P Vidan, K Baljak,
- [2] *Opći porezni zakon* (NN 147/08),
- [3] *Strategija suzbijanja korupcije* (NN 75/2008),
- [4] *Threats and new protection measures in inland navigation*: J Kasum, P Vidan, K Baljak,
- [5] *Zakon o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave* (NN 150/11),
- [6] <http://www.mppi.hr> (25.08. 2017.),
- [7] <http://www.pfst.hr> (25.08.2017.),
- [8] www.trajektnalukasplit.hr (25.08.2017.),
- [9] www.lukarijeka.hr (01.09.2017.),
- [10] www.luka-ploce.hr (02.09.2017.),
- [11] www.luka-zadar.hr (13.09.2017.),
- [12] www.lukasibenik.hr (13.09.2017.),
- [13] www.portdubrovnik.hr (13.09.2017.).

POPIS SLIKA

Slika 1 Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture, Oleg Butković,dipl.ing [6].....	2
Slika 2 Logo pomorskog fakulteta u Splitu [7]	19
Slika 3 Luka Rijeka [9]	23
Slika 4 Luka Ploče [10]	24
Slika 5 Luka Zadar [11]	26
Slika 6 Luka Šibenik [12]	27
Slika 7 Luka Split [8]	28
Slika 8 Luka Dubrovnik [13]	29

POPIS TABLICA

Tablica 1 Ustrojstvo ministarstva	3
Tablica 2 Ustrojstvo glavnog tajništva	3