

Na podlagi 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo) in na podlagi 109. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo) je Državni zbor na seji dne 26. oktobra 2010 sprejel

RESOLUCIJO **o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (ReNPRP)**

1 UVOD

1.1 Pravna podlaga

Pomorski zakonik¹ v 33. členu določa, da se usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa določijo z nacionalnim programom razvoja pomorstva Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: nacionalni program).

Pri pripravi nacionalnega programa so upoštevani: Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije,² Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo),³ Strategija razvoja Slovenije,⁴ Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije⁶ in Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023.⁵ Poleg tega so v nacionalnem programu upoštevane trenutno veljavne smernice in politika Evropske unije na področju pomorstva, kot na primer Bela knjiga o evropski prometni politiki za 2010: čas za odločitev⁷ (v nadaljevanju: Bela knjiga), Celostna pomorska politika za Evropsko unijo,⁸ Akcijski načrt celostne pomorske politike za Evropsko unijo,⁹ Strateški cilji in priporočila za pomorsko politiko EU do leta 2018,¹⁰ Sporočilo in akcijski načrt za vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja,¹¹ Celostna morska politika za boljše gospodarjenje z morjem v Sredozemlju,¹² Na poti k povezovanju pomorskega nadzora: Skupno okolje za izmenjavo informacij na področju pomorstva¹³ in Razvoj mednarodne dimenzije celostne pomorske politike Evropske unije.¹⁴

1.2 Izhodišča za pripravo nacionalnega programa

Nacionalni program temelji na analizi obstoječega stanja in razmer v pomorstvu, varnosti pomorskega prometa ter vlogi in pomenu pomorstva za gospodarski in družbeni razvoj. Spremembe v pomorstvu s poudarkom na varnosti v pomorskem prometu sprožajo nova razvojna gibanja, ki zahtevajo čim hitrejšo sledenje novostim in njihovo uresničevanje v praksi.

Nacionalni program je strateški dokument, ki z opredelitvijo stanja, ciljev in ukrepov zagotavlja možnosti za trajnostni in celostni razvoj predvsem na področju varnosti pomorskega prometa.

Hkrati pomeni vizijo in soustvarja razmere za razvoj pomorstva ter s tem učinkovitejšo uporabo prednosti, kot so izhod na Jadransko morje, sodobno tovarno in potniško pristanišče ter v pomorske dejavnosti usmerjeno gospodarstvo in šolstvo. Zavedati se moramo, da je pomorstvo prednost, ki Sloveniji omogoča vključitev v mednarodno delitev dela in prilagajanje merilom svetovnega gospodarstva.

Program vzpostavlja ravnotežje med ohranjanjem in izboljšanjem kakovosti življenja, boljšim varovanjem okolja, sobivanjem pristanišča, industrije in turizma na

občutljivem območju severnega Jadranskega morja ter zagotovitvijo boljših možnosti za razvoj Slovenije v sodobno pomorsko državo.

1.3 Povzetek vsebine nacionalnega programa

Nacionalni program je razdeljen na poglavja, ki so zaokrožene celote in v katerih so za vsako posamezno poglavje opredeljeni stanje, analiza prednosti in slabosti, predlogi ukrepov, akcijski načrt ter finančne posledice.

V uvodnem delu so opredeljeni pravna podlaga za sprejetje nacionalnega programa in izhodišča za njegovo pripravo.

V drugem poglavju je ob prikazu razvojnih gibanj v pomorskem prometu pomorsko gospodarstvo obravnavano kot globalna panoga, ki je močno občutila zlom finančnih trgov v letu 2008, katerega posledice segajo tudi v prihodnost.

V tretjem poglavju sta predstavljena pomen in vloga pomorskega gospodarstva ter varnosti pomorskega prometa v Sloveniji. Slovenski narod se že stoletja ukvarja s pomorskimi dejavnostmi in je pri tem tudi uspešen. Kot samostojna država in polnopravna članica EU pa imamo zdaj možnost in tudi dolžnost, da razvoj pomorskih dejavnosti načrtamo na vzdržen, splošno sprejemljiv način. Zagotavljanje varnosti pomorskega prometa in nadzora nad njim je ključnega pomena za državo in njene prebivalce ter za občutljivo morsko okolje.

Četrto poglavje obravnava najboljčutljivejšo temo pomorstva, to je varnost pomorskega prometa. Predstavljeni so pomen varnosti pomorskega prometa, stanje na tem področju ter cilji in načrti zagotavljanja varnosti pomorskega prometa v slovenskem morju.

V petem poglavju je predstavljen nacionalni pristop do urejanja obalnega prostora. To je izjemno pomemben del, saj določa uporabo obalnega prostora na celotni slovenski obali. Zaradi kratke obale je Republika Slovenija med najbolj svojevrstnimi državami EU – dejavnosti, povezane s pomorskim gospodarstvom, je treba uskladiti z vsemi deležniki, ki na tem prostoru že delujejo oziroma želijo delovati v prihodnje.

Šesto poglavje obravnava grozdenje v pomorskem gospodarstvu; tako delovanje je izjemnega pomena za ohranjanje konkurenčnih prednosti na svetovnem trgu pomorskih storitev ter bo pripomoglo k boljšemu delovanju slovenskih podjetij in povečalo njihovo prepoznavnost.

V sedmem poglavju je predstavljeno izobraževanje kadrov za potrebe pomorstva v Pomorskem in tehniškem izobraževalnem centru ter na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani. Poudarjen je pomen izobraževanja za pomorske poklice v skladu s sprejetimi mednarodnimi konvencijami, analizirano stanje pomorskega izobraževanja ter predstavljeni cilji in načrti razvoja v prihodnje.

V osmem poglavju je obravnavano edino tovorno pristanišče v Sloveniji. Po prikazu začetka razvoja in trenutnega stanja v koprskem tovornem pristanišču sta predstavljena načrt prihodnjega razvoja pristaniških in logističnih dejavnosti ter vizija možnosti razvoja Slovenije kot regionalnega logističnega središča. Predstavljeni so tudi načrtovani cilji in dejavnosti, potrebne za njihovo uresničitev.

V devetem poglavju je predstavljena vizija razvoja potniškega pristanišča v Kopru. Na kratko so obravnavani dosednji razvoj pomorskega potniškega prometa, stanje na tem področju, predviden razvoj in načrt razvoja pomorskega potniškega prometa.

Deseto, enajsto in dvanajsto poglavje obravnava preostale gospodarske dejavnosti, ki so za Slovenijo kot pomorsko državo ključnega pomena, in sicer ladjarstvo, ladjedelstvo in izdelavo ladijskih sestavnih delov ter jahte in plovila za rekreacijo. Predstavljeni so pomen dejavnosti za Republiko Slovenijo, stanje na tem področju ter cilji in načrti razvoja posameznih dejavnosti.

Trinajsto poglavje obravnava vključevanje koprskega pristanišča v sistem pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratkih razdaljah. Prikazani so pomen vzpostavitve takih oblik prevoza, mogoče povezave in pomen za celotno pomorsko gospodarstvo z vidika evropskih programov financiranja takih oblik prevoza.

V štirinajstem poglavju sta obravnavani hidrografija in kartografija, ki sta pomembni tudi z vidika zagotavljanja varnosti pomorskega prometa. Predstavljeni so vloga državne hidrografske službe, stanje hidrografije in pomorske kartografije pri nas ter načrti razvoja hidrografije in pomorske kartografije v Sloveniji.

V petnajstem poglavju je predstavljeno področje ekologije. Prikazani so pomen ekologije ter dejavnosti na tem področju, trenutno stanje na področju ekologije pri nas ter cilji in načrti razvoja za zagotavljanje dosežene ravni in izboljševanje na področju ekologije.

Šestnajsto poglavje je ključni del resolucije, saj uvaja nove instrumente izvajanja, nadziranja in dopolnjevanja nacionalnega programa razvoja pomorstva v Republiki Sloveniji.

V sedemnajstem poglavju je predstavljena pravna ureditev pomorstva v Republiki Sloveniji, in sicer notranji pravni viri, ustrezna evropska zakonodaja ter mednarodne konvencije, ki jih je Republika Slovenija do zdaj ratificirala. Prikazan je tudi kratek pregled mednarodnih konvencij, ki jih je treba ratificirati v prihodnje.

2 PREGLED IN RAZVOJNA GIBANJA V POMORSKEM PROMETU

Iztekaajoče se desetletje lahko imenujemo tudi desetletje hitrih preobratov. Še v letu 2007 smo bili priča neverjetni gospodarski rasti, polni optimizma in velikih pričakovanj. Vsa ta razmišljanja so temeljila na hrbtnici svetovne trgovine, pomorstvu. Še do pred kratkim se je razmišljalo o gradnji ladij za prevoz zabojnikov z zmogljivostjo 18.000 TEU, na trg so priplule prve ladje velikanke z zmogljivostjo okoli 12.000 TEU, pristanišča so mrzlično pripravljala infrastrukturo za sprejem takih velikanov, logistična podjetja so iskala rešitve za najoptimalnejši dovoz številnih zabojnikov v pristanišča in odvoz iz njih, postavljalo se je vprašanje varnosti in varovanja ... Potem je prišlo leto 2008, v katerem so se vsi kazalniki obrnili navzdol, in pomorstvo je zajela ena največjih kriz v vsej njegovi zgodovini.

- Kljub svetovni finančni krizi in gospodarski recesiji se je rast pomorskega prometa nadaljevala, čeprav v zmanjšanem obsegu.

Leto 2008 je bilo ključna točka v zgodovini svetovnega gospodarstva in svetovne trgovine. Rast svetovnega gospodarstva se je v drugi polovici leta hitro zmanjšala, temu je sledila še svetovna finančna kriza. Izkazalo se je, da je rast v razvitih gospodarstvih in državah v razvoju veliko manj trdna, kot se je pričakovalo.

Skladno z zmanjšanjem svetovne gospodarske proizvodnje in manjšim trgovanjem se je upočasnila tudi mednarodna pomorska trgovina, saj je njena rast v letu 2008 znašala 3,6 odstotka v primerjavi s 4,5-odstotno rastjo v letu 2007. Približni obseg mednarodne pomorske trgovine je bil v letu 2008 ocenjen na 8,17 milijarde ton. Zaradi hitrega zmanjšanja povpraševanja po potrošniških dobrinah in industrijske proizvodnje v vseh večjih svetovnih

gospodarstvih ter zmanjšane povpraševanja po energentih je kriza prizadela vse pomorske sektorje brez izjem.

Napovedi kažejo, da prihodnost pomorskega sektorja ni svetla ter da so pred njim in mednarodno pomorsko trgovino težki časi. To še dodatno otežujejo drugi dejavniki, vključno z varnostjo ladij na morju, in izzivi, povezani s podnebnimi spremembami.

- Medtem ko se je povpraševanje po pomorskih prevozi zmanjšalo, se je oskrba trga z novimi ladjami nadaljevala.

V začetku leta 2009 je svetovna bruto tonaža dosegla 1,19 milijarde DWT, kar pomeni 6,7-odstotno letno rast v primerjavi z januarjem 2008. Na tako rast so vplivala naročila novih ladij pred začetkom finančne krize, ko je gospodarstvo še pričakovalo hitro rast proizvodnje in povpraševanja, kar se ni zgodilo. Ker so se zmogljivosti svetovnega ladjevja kljub gospodarski recesiji še vedno povečevale, se je moralo pomorsko gospodarstvo spoprijeti s preveliko ponudbo ladijskega prostora, kar je povzročilo strmoglavljenje voznin in najemnin.

- Razrez obstoječe tonaže ni bil dovolj velik, da bi izravnal zmanjšanje povpraševanja na eni strani in povečanje ponudbe ladijskega prostora na drugi.

Od začetka gospodarske krize se je moralo veliko ladjedelnic spopadati z odpovedmi naročil. Zaradi tega so veliko več časa porabile za ponovna pogajanja o obstoječih naročilih in sprejem novih naročil. Čeprav so se naročila za vse vrste novih ladij praktično ustavila, bodo ladjedelnice še kar nekaj časa na trg dobavljale naročene novogradnje, še posebej ladje za prevoz razsutega tovora. Tudi če izvezemo trenutno gospodarsko krizo, je tonaža, ki je bila v zadnjih letih dostavljena na trg, povzročila presežek ponudbe tonaže in s tem padec cen ladij. Cene starega železa so bile v letu 2009 izjemno nizke v primerjavi z začetkom leta 2008, zato se je veliko ladjarjev odločilo, da ladje namesto v razrez pošlje na začasne priveze in počaka na boljše čase.

- Kot posledica zmanjšane povpraševanja in povečane ponudbe ladijskega prostora so se vozne zmanjšale pod raven iz leta 2008.

Začetek leta 2008 je prinesel nadaljevanje nihanja voznin v vseh sektorjih pomorskega gospodarstva. Zaradi posledic finančne krize, ki je močno vplivala na povpraševanje, so se razmere v tretjem četrtletju 2008 poslabšale. Obseg trgovine v sektorju linijskega prevoza in prevoza razsutega tovora se je dramatično zmanjšal, kar je trajalo do konca leta in se zavleklo globoko v leto 2009. Trg tankerskega prevoza se je v letu 2008 odrezal nekoliko boljše v primerjavi z drugimi sektorji, kljub temu pa so sredi leta 2009 vsi sektorji občutili približno enako zmanjšanje.

- Konec leta 2008 so se učinki svetovne gospodarske krize kazali pri vseh glavnih oblikah prevoza.

Svetovni pretovor zabojnikov se je povečeval približno 4 odstotke letno in je v letu 2008 dosegel 506 milijonov TEU. Delež kitajskih pristanišč je znašal kar 22,6 odstotka pretovora zabojnikov. Leto 2008 je bilo pri pretovoru zabojnikov ključno za vsa pristanišča in vse oblike prevoza. Zgolj Kitajska (3,5 odstotka), Ruska federacija (5 odstotkov) in Indija (8,4 odstotka) so dosegle povečanje prevoza po železnici, merjeno v tonskih kilometrih. V Evropi se je prevoz po železnici zmanjšal za 5 odstotkov. V Evropi, pa tudi v ZDA se je prevoz po železnici v prvih mesecih leta 2009 izrazito zmanjšal v primerjavi z istim obdobjem preteklega leta.

- Generalna skupščina ZN je leta 2008 sprejela Rotterdamska pravila, novo mednarodno konvencijo ZN o pogodbah za mednarodni prevoz blaga, ki v celoti ali delno poteka po morju.

Rotterdamska pravila, ki jih je 11. decembra 2008 sprejela Generalna skupščina OZN na predlog UNICTRAL-a¹⁵, naj bi posodobila to pravno področje in nadomestila dosedanje razdrobljene pravne okvire¹⁶.

Čeprav Rotterdamska pravila izhajajo iz pomorskega prava, posegajo tudi v domeno kopenskega in rečnega prometa, če je ta v povezavi s pomorskim prometom. Zagovorniki nove konvencije ob tem poudarjajo pomen prenove pravnih temeljev za posodobitev celotne logistične oskrbovalne verige predvsem zaradi enotne špeditorske pogodbe, ki zajema pomorski prevoz in kopenski del dostave, jasnih in nedvoumnih razmejitev odgovornosti vseh strani, ki so vključene v logistični proces, poenotenja mednarodnih konvencij za vse države sveta ter upoštevanja sodobnih tehnologij in sistemskega povezovanja elektronske izmenjave dokumentov.

- Pogajanja Svetovne trgovinske organizacije, povezana s trgovinskimi olajšavami.

Velik del do zdaj predlaganih ukrepov za olajšanje trgovine se osredotoča predvsem na čas, potreben za carinsko sprostitev blaga. Pri teh ukrepih ni upoštevana zgolj časovna razsežnost, temveč tudi posledice, ki nastanejo zaradi mogoče poškodbe blaga, zamujenih priložnosti ali povečanja stroškov in s tem zaradi izgube konkurenčnosti izdelkov. Ob koncu leta 2008 in v začetku leta 2009 so se pogajanja precej upočasnila in zelo malo časa je bilo namenjeno pregledu prispelih predlogov. V drugi polovici leta 2009 so bila pogajanja pospešena in pojavili so se prvi mogoči obrisi kompromisa. Na ministrski konferenci decembra 2009 je bilo sklenjeno, da se pogajanja končajo najpozneje do leta 2010.¹⁷

- Ključni izzivi mednarodnega sodelovanja in ureditve vključujejo boj proti piratstvu, varnost oskrbnih verig in podnebne spremembe.

Številni piratski napadi na ladje, še posebej ob obalah Somalije in v Adenskem zalivu, so povzročili veliko skrb celotnemu pomorskemu gospodarstvu, ki so ga taki napadi močno prizadeli, in vsem mednarodnim organizacijam, vključno z Združenimi narodi in Mednarodno pomorsko organizacijo. Zaradi tega so te skupaj iskale primerne rešitve.¹⁸ Na področju pomorske varnosti in varnosti oskrbnih verig se zavzemajo za sprejetje in izvajanje pravnih dokumentov in standardov. Omeniti je treba tudi prizadevanja Mednarodne pomorske organizacije za razvoj okoljskih rešitev, kot so na primer prizadevanja za omejevanje izpustov toplogrednih plinov v ladijskem prometu in vzpostavitev primerne svetovnega režima na tem področju.

- Pristanišča so hrbtenica svetovne trgovine in ključna točka narodnega gospodarstva.

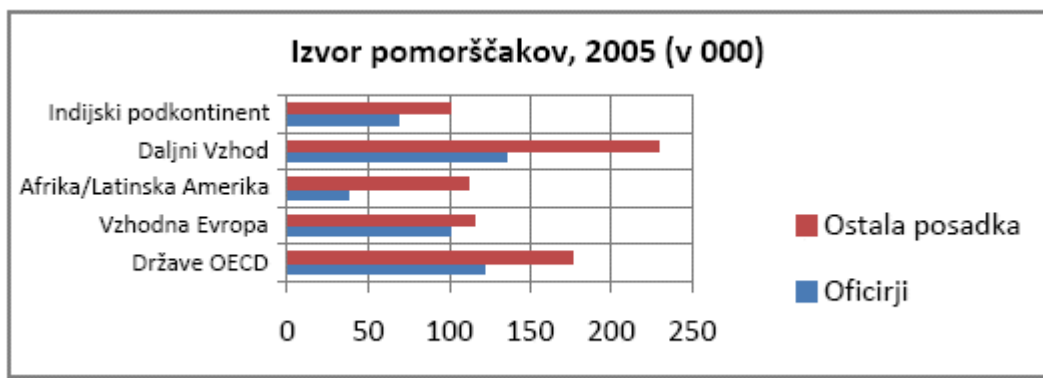
Evropska komisija je že v letu 2008 napovedala priporočila o državnih pomočeh za pristanišča, ki pa še niso pripravljena. Ta priporočila se bodo načelno nanašala na pristaniška območja, kjer potekajo gospodarske dejavnosti in so pristaniške uprave tudi polno odgovorne za njihovo izvajanje. Pod pojem državne pomoči ne uvrščajo vsa javna financiranja za izvedbo projektov, vključno z vzdrževanjem, razen kadar to koristi posameznemu uporabniku. Državne pomoči bodo lahko postale tudi del prihodnjih finančnih strategij razvoja pristanišč in se bodo nanašale na vsa pristanišča enako.

- Kljub recesiji in svetovni finančni krizi je pomorski potniški promet v letu 2009 dosegel rahlo rast.

Na področju zagotovitve višje ravni varstva potrošnikov ter boja proti diskriminaciji in socialni izključenosti invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo sta Svet in Evropski parlament končala delo glede Uredbe o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovni poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 o sodelovanju med nacionalnimi organi, odgovornimi za izvrševanje zakonodaje o varstvu potrošnikov. Predlog uredbe vsebuje zlasti določbe o dostopnosti, nediskriminaciji ter pomoči invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo, obveznosti prevoznikov, če je potovanje prekinjeno zaradi odpovedi ali zamude, obveznosti obveščanja potnikov in o njihovih pravicah ter obravnavanju pritožb in pristojnih organih za izvajanje uredbe.

- Ključno vprašanje pomorskega gospodarstva na svetovni ravni je pomanjkanje usposobljenih pomorščakov

Pomanjkanje usposobljene delovne sile je vse večja težava pomorskega gospodarstva na svetovni ravni. V raziskavi BIMCO¹⁹ iz leta 2005, v kateri so bili zbrani podatki številnih pomorskih uprav in ladjarjev, da bi se tako pridobila celovita slika trga pomorske delovne sile, je bilo ugotovljeno, da svetovna ponudba častnikov dosega številko približno 466.000, ponudba nekvalificirane delovne sile pa številko približno 721.000. Svetovno povpraševanje dosega številko 476.000 za častnike in 586.000 za nekvalificirano delovno silo.



Medtem ko Evropska komisija ugotavlja,²² da je samo v Evropi v letu 2006 primanjkovalo 36.000 usposobljenih častnikov, pa je BIMCO v svoji študiji precej bolj racionalen in govori o pomanjkanju približno 10.000 častnikov, kar pomeni približno 2 odstotka delovne sile, ponudba nekvalificirane pomorske delovne sile pa presega povpraševanje. Ključne ugotovitve za tako stanje so:

- oskrba gospodarstva z delovno silo se vse bolj premika iz držav OECD proti Daljnemu vzhodu, jugovzhodni Aziji in vzhodni Evropi;
- splošno povečanje povpraševanja po pomorščakih s poudarjenimi pritiski na posamezne nazive in usposobljenostjo za posamezne vrste ladij;
- vse starejša delovna sila iz držav OECD in pomanjkanje nadomestne delovne sile od kjer koli;
- vse večje potrebe po boljšem izobraževanju in zaposlovanju ter zmanjšanje osipa usposobljene delovne sile.

Spodnja preglednica prikazuje pomembnost posameznih pomorskih dejavnosti za celotno pomorsko gospodarstvo, razdeljeno v tri sektorje, in sicer ladjarje, pomorsko gospodarstvo in pristaniški sektor.

	Ladjarji	Pomorsko gospodarstvo	Pristaniški sektor
Pristanišča in pristaniške storitve	Visoka	visoka	/
Pomorska dela ²¹	Srednja	srednja	visoka
Ladjedelstvo	Nizka	nizka	nizka
Popravila ladij	Nizka	visoka	nizka
Pomorska oprema	Nizka	srednja/visoka	nizka
Klasifikacijska društva	Nizka	srednja	nizka
Ladijski posredniki	Srednja	srednja/visoka	nizka
Pomorska zavarovanja	Nizka	nizka	nizka
P&I	Nizka	nizka	nizka
Finance	Nizka	srednja/visoka	nizka

3 POMEN IN VLOGA POMORSKEGA GOSPODARSTVA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Pomorsko gospodarstvo v Republiki Sloveniji je zelo raznovrstno in ga nikakor ne moremo povezovati zgolj in samo s plovbo po morju.

3.1 Pomen in vloga pomorstva

Pomorstvo vključuje gospodarske in negospodarske dejavnosti, ki so povezane z morjem. Med pomorske gospodarske dejavnosti v Sloveniji se uvrščajo npr. ladjedelništvo²², pomorski promet²³, pristaniške dejavnosti in pristanišče²⁴, agencijske in špedicijske dejavnosti²⁵, pilotska služba²⁶ in vlačilci²⁷, oskrba ladij, čiščenje morja, bančništvo, zavarovalništvo in z varnostnega vidika tudi navtični turizem. Med pomorske negospodarske dejavnosti se uvrščajo upravne, nadzorne, varnostne, izobraževalne in raziskovalne dejavnosti, povezane z morjem.

Pomorstvo kot dejavnost, povezana s plovbo po morju in izkoriščanjem morskega bogastva, je del zgodovine, življenja in gospodarskega udejstvovanja slovenskega naroda. K večstoletni pomorski usmeritvi prebivalcev Slovenije pripomore tudi ugodna srednjeevropska lega. Ugodna lega v osrčju Evrope je velika prednost pri učinkovitem razvoju pomorskih dejavnosti, saj pomeni najkrajšo prometno pot in južna vrata za mednarodne trgovinske tokove med Evropo in preostalimi državami Sredozemlja in Sueza. Učinkovitost gospodarstva družbe je odvisna tudi od kakovosti delovanja njenega prometnega sistema, kar neposredno vpliva na pospeševanje ali pa zaviranje razvoja družbe kot celote. Pomen pomorstva se bo v Sloveniji in svetu v prihodnje še povečeval zaradi vpliva vrste dejavnikov:

- globalizacije gospodarskih gibanj in zmanjševanja trgovinskih ovir in omejitev;
- rasti obsega trgovine in prometa v povezavi z naraščajočimi zahtevami po kakovosti storitev (prevoz, logistika, večmodalnost);
- razvoja informacijskih in komunikacijskih tehnologij;
- krepitev pomena trajnostnega razvoja, ki bolj upošteva družbene, okoljske in kulturne vidike;
- internacionalizacije na trgu dela.

Toda vse naravne danosti in prednosti Slovenije še ne pomenijo samodejne preusmeritve prometnih tokov čeznjo. Sosednje države si prav tako prizadevajo prevzeti čim več prometa in povečati prihodek od njega. Morebitna izguba prometnih tokov bi tako vplivala na celotno slovensko gospodarstvo.

3.2 Pomen in vloga ladjarstva

Mnoge države želijo postati pomorske države s povečanjem števila ladij pod svojo zastavo. Da bi to dosegle, pogosto prilagajajo svojo politiko na področju davčnih ugodnosti za ladjarske družbe. Ugodna davčna ureditev običajno povzroči povečanje števila ladij pod nacionalno zastavo na eni strani in povečano pomorsko upravo za nadzor na drugi. Ker ladjarske družbe delujejo globalno, se postavlja vprašanje koristi, ali pomorska in pristaniška industrija zaradi povečanega števila ladij finančno tudi kaj pridobi. Mnenja so deljena in različne študije²⁸ ugotavljajo, da ima politika vpisa večjega števila ladij v nacionalni ladijski register zgolj omejene gospodarske učinke. K temu največ pripomore mednarodna narava ladijskega prometa, kar pomeni zanemarljiv vpliv na narodno gospodarstvo. Študije ugotavljajo:

- politike, ki so usmerjene k povečanju števila ladij pod nacionalno zastavo države, ne prinašajo bistvenih prihodkov narodnemu gospodarstvu razen prihodkov, povezanih z vpisnimi pristojbinami;
- večje število ladij pod nacionalno zastavo države prinaša manjše pozitivne učinke zgolj za ladjedelništvo in pristanišča;
- največ pozitivnih učinkov ladjarskih družb je opaziti na področju trga dela in izobraževanja. Te družbe imajo namreč velik vpliv na politiko izobraževanja pomorskega osebja. Hkrati je povpraševanje po pomorskem izobraževanju zelo odvisno od pravne urejenosti zaposlovanja na ladjah;
- trg dela v pomorskem gospodarstvu večinoma potrebuje ljudi s posebnim pomorskim znanjem in izkušnjami, zato si tu najde zaposlitev večje število nekdanjih pomorščakov. Tako se strokovno znanje ohranja v pomorskem gospodarstvu posamezne države;
- učinki novosti v pomorskem sektorju so omejeni, saj veliko ladjevje nujno ne vodi do novosti. Vsekakor so države z velikim ladjevjem in razvito ladjedelsko industrijo na tem področju določena izjema.

Glede na navedeno je priporočljivo, da vlade skrbno proučijo stroške sprememb politike povečanja števila ladij pod zastavo njihove države, preden spremenijo zakonodajo na tem področju. Ugotovljeno je, da imajo zunanji učinki pomorskega sektorja tako imenovani učinek kopičenja (znanje in trg dela). Ravno zaradi tega je smiselno razmišljati o spremembi sektorske politike v korist politike grozdenja, saj je znano, da grozdenje izboljšuje učinke kopičenja znanja in delovne sile ter tako zagotavlja njuno optimalno izkoriščanje.

3.3 Vloga varnosti pomorskega prometa

Pomorstvo je svetovna panoga, ki prinaša tudi številna tveganja. Že v preteklosti je bilo ugotovljeno, da je najboljši način za zagotavljanje in izboljšanje varnosti na morju razvoj in sprejetje mednarodnih pravil in predpisov, ki se bodo uporabljali v pomorskih državah. V Republiki Sloveniji je temeljni predpis s področja pomorstva Pomorski zakonik, ki med drugim ureja varnost plovbe po teritorialnem morju in notranjih morskih vodah. Varnost plovbe se po Pomorskem zakoniku zagotavlja z določanjem pogojev, ki jih morajo izpolnjevati plovne poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah Republike Slovenije, objekti za varnost plovbe, pristanišča, plovila ter posadke na njih. Za zagotovitev varnosti plovbe zagotavlja Republika Slovenija hidrografska dejavnost v skladu z mednarodnimi konvencijami.

3.4 Gospodarski pomen pristanišč

Pomen prometa v gospodarstvu je mnogostranski, saj različne analize kažejo na močno medsebojno odvisnost med stopnjo razvoja prometne dejavnosti in ravno razvitosti gospodarstva. Prometna dejavnost omogoča reprodukcijski proces s premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo; zagotavlja oskrbo gospodarstva s potrebnimi

viri; omogoča širjenje trgov dela, izdelkov in surovin; zagotavlja možnosti za specializacijo proizvodnje; je podlaga za zmanjševanje regionalnih razlik v razvitosti v posameznih državah. Zgodovinske izkušnje kažejo, da sta imela predvsem železniški in pomorski promet odločilno vlogo pri pospeševanju mednarodne menjave ter s tem pri razvoju držav in celin.

Temeljna infrastruktura na področju pomorstva je pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti. Zlasti evropska pristanišča so vedno imela vlogo prometnih vozlišč, ki olajšujejo gospodarsko rast. Skupaj s svojimi zalednimi območji so še vedno osnovni deli prostorske organiziranosti gospodarstev in družbenih struktur. Pristanišča so postala pomemben pospeševalec gospodarskega razvoja in rasti zlasti v severnoevropskih celinskih državah, v katerih se je izoblikoval tudi koncept pomorskih industrijskih razvojnih območij.

Pri ocenjevanju gospodarskega pomena pristanišč je potreben širši pogled, ki zajema vse pristaniške dejavnosti. To so vse dejavnosti, ki so potrebne za organiziranje in opravljanje pomorskega prevoza blaga:

- storitve za ladjarje (pilotiranje, privezovanje, oskrba itd.);
- spremljajoče storitvene dejavnosti (špediterji, carina, zavarovalnice, pomorski agenti itd.);
- storitve, povezane z blagom (pretovor, skladiščenje, sortiranje, pakiranje, označevanje, priprava za trg itd.);
- kopenski prevoz.

Posodobitev pristanišč je eden od pogojev za kakovostnejše in učinkovitejše vključevanje Slovenije v evropsko prometno omrežje ter zagotavlja ugodnejši pretok blaga, storitev in potnikov. Naraščanje tovornega tranzitnega prometa in naravne ovire (npr. Alpe, Pireneji) govorijo v prid pospeševanja razvoja pomorskega prometa in razbremenitve naraščajočega cestnega prometa. Vključitev koprskega tovornega pristanišča v projekt »pomorskih avtocest« pripomore k boljši povezavi držav za Alpami, Pireneji in Baltskim morjem, kar pa za Slovenijo ne pomeni hkrati tudi razbremenitve cestnega prometa. K tej razbremenitvi bo predvsem pripomogla načrtovana preusmeritev tovornega prometa na sodobno železniško povezavo Lyon–Trst/Koper–Ljubljana–Budimpešta v bližnji prihodnosti. Posodobitev železniške povezave bo vplivala tudi na učinkovitejše delovanje pristanišča, povečanje zmogljivosti in prednosti koprskega pristanišča.

4 VARNOST POMORSKEGA PROMETA

V zadnjih letih je bilo v ospredju delovanja EU in držav članic izboljševanje pomorske zakonodaje na področju varnosti ter spodbujanje visokih standardov kakovosti. Namen teh ukrepov je bil odpraviti podstandardne ladje, povečati varnost posadk in potnikov na ladjah, zmanjšati tveganja onesnaženja okolja z ladij in zagotoviti, da ladjarji, ki upoštevajo dobro prakso, niso v slabšem položaju kot tisti, ki želijo pomorsko varnost izigrati.

Medtem ko številne države zastave in ladjarji izpolnjujejo stroge mednarodne obveznosti, njihova prizadevanja nenehno ogrožajo tisti, ki svojega dela ne opravljajo v skladu s temi pravili. Kadar ladjarji kršijo varnostna pravila, ogrožajo ljudi, posadko in okolje, obenem pa ustvarjajo dodatne dobičke zaradi neloyalne konkurence.

Ukrepanje EU na področju pomorske varnosti in varovanja okolja ustvarja precejšnjo dodano vrednost mednarodno uveljavljenim standardom Mednarodne pomorske organizacije (IMO). Prenos pravil IMO v pravni sistem EU zagotavlja njihovo izvajanje po vsej EU.

Skozi pristanišča EU potuje ena milijarda ton nafte. EU zato neprestano razvija in krepi svojo politiko pomorske varnosti, katere cilj je izkoreninjenje podstandardnih ladij.

Nesreči tankerjev Erika in Prestige sta EU spodbudili, da izvede korenito reformo obstoječe ureditve s sprejetjem novih pravil in standardov za preprečevanje nesreč na morju, predvsem tankerjev. EU je zelo okrepila svojo zakonodajo v boju proti zastavam ugodnosti in s tem zagotovila državam članicam boljše varstvo pred tveganjem razlitja nafte. S sprejetjem tretjega pomorskega zakonodajnega paketa je EU končala zakonodajno reformo in določila celotno verigo odgovornosti v pomorskem sektorju.

4.1 Povzetek stanja

V koprsko pristanišče letno pripluje več kot 2500 ladij, od tega vsaj 100 tankerjev, ki pripeljejo dva milijona ton derivatov nafte. Še več tankerjev pripluje v tržaško pristanišče, in sicer s surovo nafto, kar pomeni, da letno vpluje v severni Jadran, vključno z ladjami v tranzitu, okoli 6000 tovornih ladij. Naraščanje tovornega prometa v koprskem in sosednjih italijanskih pristaniščih napoveduje večanje gostote prometa ladij v Tržaškem zalivu. Poleg tega se v koprskem pristanišču povečuje tudi število potniških ladij. Povečanje gostote prometa pomeni večjo verjetnost, da se zgodi pomorska nesreča. Posledice pomorske nesreče, npr. večje razlitje nafte, bi bile glede na majhnost in zaprtost akvatorija, kar Tržaški zaliv je, dolgoročno katastrofalne za okolje in gospodarstvo.

V Republiki Sloveniji Uprava Republike Slovenije za pomorstvo opravlja nadzor nad varnostjo plovbe, s tem da zagotavlja izvajanje reda v pristaniščih in drugih delih teritorialnega morja in notranjih morskih vodah, določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati plovne poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah, objekti za varnost plovbe, pristanišča, plovila in plavajoče naprave ter posadke na plovilih.

Prostori, v katerih deluje Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, ne zagotavljajo ustreznih delovnih razmer niti namestitve potrebne opreme za nadzor nad prometom in sporazumevanje z ladjami.

Zaradi številnih pomorskih nesreč ob obalah evropskih držav je Evropska unija sprejela Direktivo 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet. Direktiva od držav članic zahteva sodelovanje pri vzpostavitvi ustreznega informacijskega sistema za izmenjavo podatkov. Ladje, ki vplujejo v slovenska pristanišča, morajo imeti AIS (samodejni identifikacijski sistem za ladje), ki pa ne more nadomeščati nadzora VTS (Vessel Traffic Services).

Za operativno delo na morju, ki se nanaša na iskanje in reševanje na morju, ter nadzor nad pomorskim prometom je Uprava Republike Slovenije za pomorstvo opremljena z namenskim čolnom za iskanje, reševanje in nadzor nad pomorskim prometom KP – 10 SAR ter z dvema manjšima ploviloma. Plovila so redno vzdrževana, vendar so vsa starejša od 10 let, zato so vzdrževalni stroški višji in je težko zagotavljati njihovo brezhibnost. To vpliva na varnost posadke in oseb v stiski na morju, predvsem ob morebitni akciji v slabih vremenskih razmerah, ko ne sme nobena naprava na plovilu odpovedati.

V zadnjih treh desetletjih je opazno povečanje navtičnega turizma. Povečalo se je število večjih čolnov, katerih upravljanje zahteva več izkušenj in znanja. Zakon o pomorski in notranji plovbi²⁹ je določal, da je čoln plovilo do 12 m dolžine in do 15 bruto tonaže. Leta 2001 se je s Pomorskim zakonikom opredelitev čolna spremenila. Čoln je po veljavni zakonodaji opredeljen kot plovilo do 24 m dolžine. Sprememba je vplivala na usposabljanje za upravljanje čolna. Voditelji čolnov, ki so do takrat imeli potrdila o usposobljenosti za

upravljanje čolnov do 12 m, so pridobili potrdila o usposobljenosti za upravljanje čolnov do 24 m, ki so bili prej opredeljeni kot ladje.

4.2 Analiza prednosti in slabosti sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – povečanje varnosti plovbe, – večja skrb za morsko in priobalno okolje, – večja varnost ljudi na morju in ob njem, – boljši nadzor nad koprskim tovornim pristaniščem in sidriščem, – zmanjšanje stroškov, – izpolnitev zahtev EU. 	<ul style="list-style-type: none"> – omejena finančna sredstva, – omejeno strokovno izobraževanje operaterjev VTS, – neugodna zemljepisna lega (zaprt akvatorij), – zapleteni postopki javnega naročanja.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – standardizacija postopkov in ukrepov skladno z mednarodnimi zahtevami, – človeški viri (prerazporeditev zaposlenih iz drugih organov), – mednarodno sodelovanje. 	<ul style="list-style-type: none"> – napačna presoja o zagotovljeni popolni varnosti, – nepoznavanje delovanja senzorjev VTS, – nerazumevajoča in neodzivna razvojna politika lokalne skupnosti.

4.3 Predlogi ukrepov

Razvojni cilji za izboljšanje varnosti plovbe so usmerjeni v razvoj dejavnosti v okviru Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, nadgradnjo njenega obstoječega sistema nadzora nad plovo in v dodatno usposabljanje kadra. Zaradi tega je potrebno:

4.3.1 Pridobitev ustreznih prostorov

Novi prostori so predlagani v objektu bodočega potniškega terminala v koprskem tovornem pristanišču. Ta položaj je najustreznejši glede na naloge uprave, predvsem opravljanja nadzora VTS nad ladjami. Tudi v priročniku IALA za VTS je navedeno, da je priporočljivo, da je VTS ob morju, kar omogoča tudi vizualni nadzor nad pomorskim in v konkretnem primeru tudi pristaniškim prometom plovil.

Preglednica št. 1: Prostori za Upravo Republike Slovenije za pomorstvo (v 1000 EUR)

	2010	2011	2012
Proračunski viri	600	2400	500

4.3.2 Vzpostavitev centra VTS in nadgradnja informacijskega sistema za nadzor in spremljanje pomorskega prometa (Safe Sea Net)

Da bi lahko vzpostavili učinkovit nadzor nad pomorskim prometom v centru VTS je treba:

- sprejeti pravno ureditev določitve nadzora VTS – opredelitev področja in območja nadzora VTS, opredelitev storitve VTS in dolžnosti ladij na področju VTS vključno s sankcijami za opustitev predpisanih ravnanj, ter sklenitev sporazumov o medresorski in regionalni izmenjavi podatkov VTS;
- nabaviti opremo VTS – senzorji VTS in komunikacijska oprema;
- zagotoviti ustrezno izobraževanje za operaterje in inštruktorje VTS – določitev programa izobraževanja z izdajanjem spričeval za VTS operaterje in inštruktorje ter ureditev akreditacije izobraževalnega centra v Republiki Sloveniji.

Preglednica št. 2: Center VTS (v 1000 EUR)

	2011	2012	2013
Proračunski viri za center VTS	30	350	350
Skupaj	30	350	350

Projekt SafeSeaNet je v izvajanju, potrebno bo dodajati nove funkcionalnosti sistema v skladu s potrebami in direktivami EU.

Preglednica št. 3: SafeSeaNet (v 1000 EUR)

	2012	2014
Proračunski viri	35	50

4.3.3 Avtomatizacija objektov za varnost plovbe

Objekte za varnost plovbe – OVP je glede na trenutni način nadzora treba avtomatizirati, tako da bosta mogoča 24-urni oddaljen elektronski nadzor in samodejna odprava osnovnih napak v njihovem delovanju kot npr.: vklop rezervne žarnice ali napajanja. Avtomatizacija zajema tudi vzpostavitev alarmnega sistema, ki opozarja na poškodovanje OVP zaradi trčenj plovil ali drugih škodljivih posegov v objekte za varnost plovbe, kar bo s pomočjo samodejnega identifikacijskega sistema omogočalo odkriti povzročitelja poškodbe objekta in s tem povrnitev stroškov popravila.

Z avtomatizacijo OVP bi prihranili finančna sredstva, ki se zdaj porabijo za vizualni nadzor nad objekti varnosti plovbe.

Preglednica št. 4: Avtomatizacija objektov in naprav za varnost plovbe (v 1000 EUR)

	2013
Proračunski viri	40

4.3.4 Nabava sodobnejših plovil za potrebe reševanja, intervencij ter patroljiranja na morju

Da bi ustrezno nadomestili obstoječa, že deloma dotrajana in zastarela plovila Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, je treba:

- pripraviti dokumentacijo za javni razpis za nabavo novega patroljno-reševalnega S.A.R. gumijastega plovila s trdim dnom ali druge ustrezne lažje konstrukcije, ki bi ga poganjala dva izvenkrmna motorja;
- pripraviti dokumentacijo za prodajo plovil IZ-1 in PI-1;
- zagotoviti potrebna finančna sredstva.

4.3.5 Uvedba praktičnega dela izpita za upravljanje čolna

Izobraževanje pomorščakov na plovilih, ki se uporabljajo za prosti čas in razvedrilo, na mednarodni ravni ni enotno urejeno. Konvencija STCW tega področja ne ureja. Raven znanja, ki ga morajo imeti upravljalci teh plovil, je zelo različna, vendar večkrat nezadostna in pomanjkljiva, kar se posledično odraža v pogostih nepotrebnih težavah in nezgodah plovil že pri izvajanju običajnih plovbnih postopkov. V Republiki Sloveniji se

zavedamo, da je treba doseči določen višji nivo znanja in praktično usposobljenost iz mornarskih veščin tudi takih oseb, ki se profesionalno ali vsakodnevno ne ukvarjajo s pomorstvom.

Skladno z obstoječo zakonodajo je izpit za voditelja čolna v Republiki Sloveniji sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela, vendar ne v smislu, da bi ta del izpita potekal dejansko na plovilu. Da bo praktični del izpita potekal na plovilu, bo treba:

- pripraviti program za teoretični in praktični del usposabljanja za voditelja čolna,
- določiti pogoje, ki jih mora izvajalec praktičnega dela usposabljanja izpolnjevati,
- pripraviti razpis za izbiro izvajalcev praktičnega dela,
- pripraviti spremembe in dopolnitve Pravilnika o upravljanju s čolni.³⁰

4.4 Akcijski načrt

Na podlagi predlaganih ukrepov je cilj akcijskega načrta usmerjen v razvoj službe pri Upravi Republike Slovenije za pomorstvo, ki skrbi za varnost plovbe, ter v nadgradnjo njenega obstoječega sistema nadzora nad plovbo in dodatno usposabljanje kadra. V ta namen je treba pridobiti ustrezne prostore, vzpostaviti center VTS, avtomatizirati objekte za varnost plovbe in nabaviti novo S.A.R. plovilo. Da bi se povečala varnost navtičnega turizma, bo uveden praktični del izpita z dejanskim preizkusom usposobljenosti za upravljanje plovila.

Ministrstva, pristojna za promet, okolje in prostor ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, bodo nadaljevala v sodelovanju s pristojnimi organizacijami in službami, Policijo in Slovensko vojsko načrtne organizacijske, tehnične in druge priprave za zagotovitev zadostnih najnujnejših zmogljivosti za posredovanje v primeru nenadnega onesnaženja morja manjšega obsega oziroma nesreč na morju.

4.5 Finančne posledice

Finančna sredstva so navedena v tabelah št. 1, 2, 3 in 4.

5 PROSTORSKO NAČRTOVANJE

Pomorske dejavnosti imajo čezmejne razsežnosti, ki lahko v razmeroma zaprtih morjih, kot sta severni Jadran in Tržaški zaliv, katerega del so tudi notranje morske vode in teritorialno morje Republike Slovenije, bistveno vplivajo na razvoj pomorskega prometa v posamezni državi, zato se na takih območjih razvoj pomorskih dejavnosti usklajuje z meddržavnimi dogovori. V ta namen je Evropska komisija 10. oktobra 2007 sprejela Modro knjigo o celostni pomorski politiki (CPP) za Evropsko unijo.³¹

Na ključnih načelih CPP temelji tudi pomorsko prostorsko načrtovanje (PPN) v Republiki Sloveniji, ki ob strateških aktih, kot je Resolucija o strategiji za Jadran,³² obsega predvsem pripravo prostorskih načrtov za pomorske prometne ureditve (pristanišča, plovne poti, objekti za varnost plovbe) državnega in lokalnega pomena.

Vlada Republike Slovenije je skladno z določili drugega odstavka 35. člena Pomorskega zakonika³³ v Uredbi o določitvi pristanišč, ki so namenjena za mednarodni javni promet,³⁴ v 2. členu določila, da so pristanišča v Kopru, Izoli in Piranu namenjena za mednarodni javni promet in se skladno s petim odstavkom 2. člena Uredbe o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena³⁵ urejajo z državnimi prostorskimi načrti – DPN.

Temeljne strateške podlage za pripravo prostorskih ureditev državnega pomena določa Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije – OdSPRS,³⁶ ki v peti točki II.

poglavja Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev Prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje načela o povezanem in usklajenem razvoju prometnega in poselitvenega omrežja v povezavi z gradnjo gospodarske javne infrastrukture ter določa temeljna načela in zasnove prometnih povezav v Republiki Sloveniji in načelno opredeljuje vlogo pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru v daljinskih prometnih povezavah.

5.1 Povzetek stanja

Slovenija ima pristanišča za mednarodni javni promet v Izoli, Kopru in Piranu. Pristanišči v Izoli in Piranu sta namenjeni predvsem krajevnemu potniškemu in mednarodnemu turističnemu prometu, v Piranu se v mednarodnem prometu opravlja še pretovor soli, v Izoli pa iztovarjanje ribiškega ulova.

Pristanišče Koper kot edino slovensko pristanišče, namenjeno mednarodnemu pomorskemu prometu in transportu večjega obsega, se že več kot petdeset let razvija na območju Koprskega zaliva med severno obalo starega mestnega jedra, ustjem reke Rižane in zalivom Polje pri Ankaranu in se je v svojem dolgoletnem prostorskem razvoju razmahnilo skoraj že do samega roba razpoložljivega prostora ob obalah Koprskega zaliva.

Po primerjavi dosedanjega razvoja z načrtovanim lahko ocenimo, da je v začetku leta 2010 pristanišče Koper nekje na polovici svojega prostorskega razvoja. Zgrajeni so operativna obala v dolžini pribl. 3.300 m s 25 privezi in pokrita skladišča s površino 300.000 m² ter urejena odprta skladišča s površino 950.000 m², kar pomeni pribl. dve tretjini do zdaj načrtovane operativne obale in urejenih zalednih skladiščnih površin.

Navedeni obseg pomeni le slabo polovico površine mogočega prostorskega razvoja pristanišča. Čeprav je od 5.220.000 m² razpoložljivih površin v uporabi že 4.743.000 m², je treba upoštevati, da je 2.555.000 m² teh površin gradbeno urejenih z ustrezno komunalno opremo, preostala polovica pa je le funkcionalno urejena kot začasna makadamska skladiščna površina namenjena predvsem skladiščenju avtomobilov in drugih vozil, ki se tvorijo skozi koprsko pristanišče.

5.2 Analiza prednosti in slabosti prostorskega razvoja pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – določitev končnega obsega pristanišča, kar omogoča lokalni skupnosti ustrežnejše načrtovanje prostorskega razvoja, – sistematična ureditev cestnega in železniškega omrežja ter preostale podporne infrastrukture, – z novo razmestitvijo terminalov in racionalnejšo sestavo skladišč izboljšano delovanje pristanišča, – premišljena in z nosilci urejanja prostora usklajena umestitev pristanišča v prostor je porok za uspešno reševanje navzkrižnih prostorskih interesov in sporov, – nova organizacija pristanišča z neposredno navezavo na omrežje AC preko novega vhoda v pristanišče, lahko pomembno razbremeni promet v mestnem središču Kopra. 	<ul style="list-style-type: none"> – z določitvijo končnega obsega in meje mogoče širitev bo praktično onemogočena nadaljnja prostorska širitev pristanišča, – načrtovana širitev pristanišča bo zmanjšala kmetijske površine in površine naravnih habitatov na območju ankaranske bonifike ter bo zmanjšala proste morske površine v zalivu Polje pri Ankaranu in širše v Koprskem zalivu, – s širitvijo pristanišča se zmanjšujejo prostorske možnosti razvoja lokalne skupnosti na območju pristanišča, – povečanje pristanišča bo spremenilo krajinsko veduto Kopra in ankaranske obale ter zaradi gradnje III. pomola in podaljšanja obstoječih pomolov bo panoramski pogled iz Kopra proti Ankaranu in obratno deloma okrnjen.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – razvoj pristanišča omogoča Mestni občini Koper in širšemu zaledju Južne Primorske ter Sloveniji v celoti razvoj številnih transportnih, logističnih in drugih s pristaniščem povezanih dejavnosti ter odpiranje novih delovnih mest, – umik tovornega pristanišča s površin ob mestnem jedru, ureditev potniškega terminala ter drugih mestnih funkcij, ureditev lokalnega mandrača, veslaške proge in drugih stičnih površin ob tretjem pomolu izboljšajo sožitje med pristaniščem in mestno soseščino, – z energetskimi ukrepi, kot so fotovoltaični paneli na strehah skladišč izboljšati energetska oskrba pristanišča z obnovljivimi viri energije, – s krajinskimi ukrepi kot so ozelenjene ravne strehe skladišč in zvočno-vedutne pregrade, izboljšati vključitev pristanišča v naravno in urbano okolje, – sprejetje uredbe o DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča bo odpravilo oviro, ki jo načrtovanemu razvoju pristanišča predstavljajo sedanjí zastareli in z evropsko okoljsko zakonodajo neusklajeni prostorski akti. 	<ul style="list-style-type: none"> – zaradi povečanega pristaniškega pretovora in posledično večjega vstopno-izstopnega pomorskega, cestnega in železniškega prometa, utegnejo biti pomembno povečane prometne obremenitve in s tem poslabšana varnost prometa na morskih, cestnih in železniških povezavah pristanišča Koper s panevropskimi transportnimi koridorji (TEN-T), – v primeru zamud pri posodobitvi in povečanju prepustnosti prometne infrastrukture, ki povezuje koprsko pristanišče z zaledjem, obstaja možnost upočasnitve prometnih tokov in posledično večjih emisij škodljivih izpustov, – povečanje ladijskega prometa lahko v Tržaškem zalivu pomembno poveča količine emisij toplogrednih plinov in drugih škodljivih izpustov v morje.

5.3 Predlog ukrepov

Ukrep prostorskega načrtovanja na področju pomorstva v Republiki Sloveniji je prostorska ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru, kar zahteva sprejetje državnega prostorskega načrta (DPN) za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru, v katerem se medsebojno uskladijo različne vrste in oblike pretovora ter glede na prostorske možnosti in mogoče škodljive vplive na okolje določijo skrajne meje nadaljnjega prostorskega razvoja pristaniških zmogljivosti.

Nadaljnji prostorski razvoj operativne obale v pristanišču Koper je ob manjših dograditvah na že obstoječih terminalih mogoče usmeriti predvsem v podaljšanje operativne obale prvega in drugega pomola v morje proti zahodu in v gradnjo tretjega pomola v obsegu, ki vključuje tudi mejno območje med pristaniščem in ankaransko obalo z zeleno in vodno mejo ter območje vojaškega pristanišča.

Prostorska širitev skladiščnih površin v neposrednem zaledju pristanišča ima še precejšnje razvojne možnosti, še posebej z jasno opredelitvijo prednostne rabe prostora na območju pristanišča v Kopru za izvajanje prometno-prevoznih nalog (sprememba namenske rabe prostora iz kmetijske ali za komunalno dejavnost ob centralni čistilni napravi v prometno rabo) in z izkoriščanjem sinergijskih učinkov večmodalne rabe prostora (npr. kombinacija pretovora zabojnikov in vozil oziroma generalnih tovorov).

Treba je zagotoviti usklajeno delovanje cestnega in železniškega omrežja v pristanišču ter določiti celovit sistem vodenja in upravljanja prometnega omrežja pristanišča v povezavi z upravljanjem prometa na V. oziroma X. intermodalnem koridorju, ki povezuje koprsko pristanišče z vseevropskim prometnim omrežjem TEN-T.

Določiti je treba sisteme za vodno in energetska oskrbo pristanišča ter vsaj delno samooskrbo pristanišča z električno energijo. Pri samooskrbi z električno energijo je treba raziskati možnosti za njeno pridobivanje iz kogeneracije pri toplotni predelavi nekaterih pristaniških odpadkov, iz izrabe vetrne energije in fotovoltaičnih celic ter drugih alternativnih energetskih virov.

5.4 Akcijski načrt

Priprava DPN se je že začela s pobudo ministra za promet 13. 4. 2006, se nadaljevala s preveritvijo pobude ter pripravo in sprejetjem Programa priprave državnega lokacijskega načrta za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru.³⁷

Med pripravo DPN se je spremenila prostorska zakonodaja, ki je med drugim namesto lokacijskih predvidela izdelavo prostorskih načrtov, pri pripravi variantnih rešitev pa je bil uporabljen postopek natečaja. Izbrana je bila najboljša natečajna rešitev, na podlagi katere se je nadaljevala izdelava idejnega načrta in izvajala celovita presoja vplivov na okolje ter pripravljale vse potrebne strokovne podlage.

Po uskladitvi osnutka DPN sta bili jeseni 2009 izvedeni javna razgrnitev in javna obravnava, v kateri je civilna javnost dala celo vrsto pobud in zahtev, na katere so pripravljavci DPN oblikovali usklajen odgovor, dopolnili DPN in po uskladitvi pridobili soglasja nosilcev urejanja prostora. Po končanem postopku bo predlog DPN predložen v sprejetje vladi.

5.5 Finančne posledice

Pripravljavec državnega lokacijskega načrta je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, ki zagotovi sredstva za recenzijo presoje in medsebojne primerjave variantnih rešitev, revizijo okoljskega poročila, recenzijo državnega prostorskega načrta in recenzijo drugih potrebnih dokumentov.

Naročnik strokovnih podlag in državnega lokacijskega načrta je Luka Koper, ki je zagotovila vsa sredstva za izdelavo strokovnih podlag iz programa priprave, študije variant, okoljskega poročila, geodetskega načrta, poročila o vplivih nameravanega posega v okolje – PVO, revizije poročila o vplivih na okolje ter vseh faz državnega lokacijskega načrta.

6 RAZVOJ POMORSKIH GROZDOV

Tako kot v drugih panogah gospodarstva so tudi v pomorskem gospodarstvu znane težave svetovne globalizacije. Za uspešno obvladovanje globalizacije v pomorskem gospodarstvu so potrebni ukrepi, na katere opozarja Evropska komisija v svoji zeleni knjigi.³⁸ Zelena knjiga razkriva problematiko pomorskega gospodarstva v prostoru EU na vseh področjih (stebrih) pomorskega gospodarstva. Ponujeni pristop obravnava pomorsko gospodarstvo kot enotno (združeno gospodarstvo) celotne EU. Tak pristop ponuja uresničitev ciljev, ki jih zahteva globalizacija, to pa je večja konkurenčnost in s tem povezan hitrejši razvoj vseh pomorskih stebrov.

Kot veliko držav EU je tudi Republika Slovenija dejavno sodelovala pri iskanju rešitev, ki bi gospodarsko moč in položaj pomorskih dejavnosti v EU tudi v prihodnje zadržale na svetovni vodilni ravni oziroma bi jo še povečale. Mnogi predlogi, ki jih je Vlada Republike Slovenije predložila Evropski komisiji,³⁹ so bili upoštevani, svoje mesto pa so našli v

akcijskem načrtu modre knjige.⁴⁰ Grozdenje v pomorskem gospodarstvu je ena od tem, ki jo je predlagala tudi Slovenija.

6.1 Povzetek stanja

V slovenskem gospodarstvu grozdenje ni nepoznana oblika poslovanja, vendar ga v pomorskem gospodarstvu Slovenije ni mogoče najti. V pomorstvu so se prvi premiki v tej smeri pojavili v februarju leta 2008, ko je bila Slovenija povabljen k sodelovanju pri projektu STARNETregio (7. evropski okvirni program). Omenjeni evropski projekt je usmerjen v iskanje sinergij, ki povezujejo tri regije na področju ladjedelstva in zajemajo Furlanijo - Julijsko krajino v Italiji, celotno Slovenijo in hrvaško primorsko-goransko regijo. Temeljni cilji projekta grozdenja so:

- povečanje konkurenčnosti ladjedelske dejavnosti v evropskem prostoru,
- pospeševanje inovativne dejavnosti v ladjedelstvu,
- razvoj raziskovalnih dejavnosti,
- omogočanje razvoja predvsem srednjih in malih podjetij.

Našteti cilji so popolnoma v skladu z evropskimi smernicami o prihodnji evropski pomorski politiki.

Evropska komisija se je v svojem sporočilu⁴¹ zavzela, da bo podpirala države članice in regije pri njihovih prizadevanjih za izboljšanje njihovih politik grozdov predvsem z zagotavljanjem objektivnih informacij o grozdih in politiki grozdov po vsej EU. Zavzemala se bo za zagotovitev boljše skladnosti in dopolnjevanje med različnimi ukrepi Skupnosti za podporo grozdov. Vzpostavila bo evropsko grozdno politično skupino, ki bo svetovala Komisiji in državam članicam o mogočih strateških usmeritvah za vrhunske grozde v Evropski uniji. Spodbujala bo razvoj skupnega evropskega raziskovalnega in inovacijskega prostora, ki bo izboljšal sodelovanje med obstoječimi grozdi ter pretok informacij med njimi. Poleg tega bo zagotavljala podporo v okviru programa za konkurenčnost in inovacije za razvoj novega orodja za olajšanje udeležbe malih in srednjih podjetij v inovativnih grozdih. Hkrati Komisija spodbuja države članice, da povežejo svoje politike grozdov v steber konkurenčnosti nacionalnih reformnih programov z upoštevanjem evropskih smernic ter da zagotovijo večjo podporo za udeležbo malih in srednjih podjetij v teh kot tudi, da se pospešijo prizadevanja za sodelovanje med različnimi politikami, programi in pobudami na področju politike grozdov.

Podatki, pridobljeni pri projektu STARNETregio, kažejo to stanje slovenske ladjedelske industrije:

- izdelava ladijskih sestavnih delov ter izdelava jaht in plovil za šport in razvedrilo sta razpršeni po vsej Sloveniji,
- izdelava ladijskih sestavnih delov, vključno s podizvajalci in izdelovalci materiala za potrebe ladjedelstva v Sloveniji, zaposluje 2.558 delavcev, ki so v letu 2008 ustvarili 669,5 milijona evrov letnega prometa,
- izdelava jaht in plovil za šport in razvedrilo zaposluje v Sloveniji vsaj 684 delavcev, ki so v letu 2008 ustvarili 83 milijonov evrov letnega prometa,
- v Sloveniji ni izobraževalne ustanove, ki bi izobraževala strokovnjake za potrebe ladjedelske industrije ter izdelavo jaht in plovil za šport in razvedrilo,
- izdelovalci ladijskih sestavnih delov naročil ne prejemajo od ladjedelnic, ampak od posrednika,
- raziskave se opravljajo predvsem v obratih podizvajalcev ladijskih sestavnih delov, sodelovanje univerze pa je majhno.

6.2 Analiza prednosti in slabosti grozdenja

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – stabilen pravni okvir poslovnega okolja, – dobro strokovno izobražena delovna sila na področju tehnologije izdelave, – inovativnost v podjetjih, – dobro sodelovanje med ladjarji in pomorsko upravo. 	<ul style="list-style-type: none"> – pomanjkanje strokovno izobraženega kadra, – organizacijska struktura grozdenja v Sloveniji je slaba, – Slovenija je na samem repu držav glede registrirane bruto tonaže, – pomanjkanje ozaveščenosti o tem, kako pomembna oblika sodelovanja med podjetji je grozdenje, – stroga domača zakonodaja, še posebej o zaposlovanju tujcev.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – vzpostavitev sodelovanja med grozdi in javno upravo, še posebej na področju zaposlovanja, – privlačno poslovno okolje za tuje ladjarje, – sodobno ladjeve po vzpostavitvi slovenskega ladijskega registra, – povečano delovanje na področju raziskav in razvoja, – nadaljnji strukturni razvoj v malih in srednjih podjetjih, – večja vladna prizadevanja za spodbujanje interesov slovenskega pomorskega gospodarstva, – večje osredotočanje na kakovost. 	<ul style="list-style-type: none"> – nezanimanje gospodarstva za sodelovanje v grozdih, – draga delovna sila, – pomanjkanje zavedanja o pomenu pomorskega gospodarstva za gospodarsko rast in zaposlovanje, – konkurenca tretjih držav s poceni delovno silo.

6.3 Predlog ukrepov

Predlagani ukrepi, ki jih je treba sprejeti, temeljijo na teh dognanjih:

- pomorsko gospodarstvo v Sloveniji se je razvilo v takem obsegu, da je njegov razvoj nacionalnega pomena;
- pri nadaljnjem razvoju pomorskega gospodarstva v Sloveniji je treba upoštevati, da je Slovenija majhen trg in je več kot 90 odstotkov izdelkov namenjenih izvozu. Ker pomorsko gospodarstvo Slovenije deluje na svetovnem trgu, mora biti organizirano tako, da je konkurenčno tudi v okolju svetovne globalizacije. Majhno pomorsko gospodarstvo, kot je slovensko, je treba glede na velik prostor globalnega trga temu primerno obvladovati;
- raziskovalni dejavnosti in inovativnosti v pomorskem gospodarstvu je treba dati večje možnosti, kot so dane do zdaj. To je mogoče doseči le s primerno izobraževalno politiko in večjim povezovanjem z neposrednimi naročniki ladijskih sestavnih delov;
- izkoristiti je treba možnosti, ki jih na področju pomorskega gospodarstva daje EU, katere cilj je ostati vodilna v svetu. Pri tem je posebni poudarek na grozdenju v nacionalnem in regionalnem prostoru, pa tudi v celotni EU.

Našteto omogoča grozdenje predvsem srednjih in malih podjetij. Organiziranje uspešnega pomorskega grozda zahteva strokovni pristop ob dobrem poznavanju pomorske stroke in vloge posameznih podjetij, pa tudi izobraževalnih ustanov doma in v tujini.

V Sloveniji je prvi primer grozdenja v pomorskem gospodarstvu šele v svojem začetnem obdobju.⁴² Ker ni mogoče pričakovati, da bo iz pomorskega gospodarstva kmalu prišlo do naslednjih pobud za grozdenje, ga je treba spodbuditi, in sicer z uvedbo začasnega sistema TOP-DOWN, pri katerem je pobudnik grozdenja država.

Predlog:

- organizira se služba pomorskega grozdenja v kateri od že obstoječih javnih agencij (npr. Agenciji za razvoj tehnologije Republike Slovenije – TIA) ali na Ministrstvu za promet;
- za obdobje treh let se služba financira iz državnega proračuna ali evropskih sredstev. Po preteku tega obdobja se reorganizira in postane finančno samostojna (npr. v sklopu Gospodarske zbornice Slovenije).

Služba pomorskega grozdenja ima te naloge:

- obvešča in spodbuja domača podjetja (ki bi bila lahko ali pa so že povezana s pomorskim gospodarstvom), da razvijejo sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami. To bi pomagalo pri oblikovanju pomorskega izobraževalnega sistema, ki bi v sodelovanju s

- podjetji pripomogel k hitrejšemu tehnološkemu razvoju in s tem k večji konkurenčnosti domačih podjetij;
- spremlja uspešnost delovanja že obstoječih grozdov v EU in domačim podjetjem predlaga nova povezovanja;
 - vodi seznam aktivnih ladjedelnic v EU;
 - vodi seznam podjetij v Sloveniji, ki že izdelujejo izdelke iz pomorskega programa.

6.4 Akcijski načrt

Na podlagi predlaganih ukrepov in analize okvirnih pogojev v Sloveniji je v primerjavi s številnimi drugimi vodilnimi pomorskimi državami cilj akcijskega načrta izboljšati okvirne pogoje grozdenja v Sloveniji. Ti ukrepi morajo biti predvsem:

- izboljšati politiko grozdenja,
- izboljšati mednarodno sodelovanje na področju grozdenja,
- spodbujati odličnosti grozdov in organizacij, ki v grozdih sodelujejo,
- izboljšati vključevanje inovativnih malih in srednjih podjetij v grozde.

Akcijski načrt za uresničitev ciljev zajema sedem prednostnih področij:

- boljše izobraževanje in večji pretok kvalificirane delovne sile v slovenskem pomorskem grozdu;
- raziskave, razvoj in inovacije v slovenskem pomorskem grozdu;
- davčno politiko in razvoj financiranja;
- zmanjšanje administrativnih ovir;
- izboljšanje dostopa do trga;
- povečanje poudarka na kakovosti pomorskega gospodarstva;
- učinkovito, storitveno usmerjeno in sodobno upravo.

6.5 Finančne posledice

Finančne posledice se nanašajo na:

- stroške prostorov,
- stroške dela treh strokovnjakov (plače, stroški potovanj). Služba se organizira znotraj obstoječih virov.
- Komunikacijsko opremo in stroške njene uporabe.

7 IZOBRAŽEVANJE V POMORSTVU

Za pomorstvo je značilno, da se postopoma razvija že tisočletja. Že pred našim štetjem so namreč poznali plovna sredstva, pozneje pa se je začela počasi razvijati tudi navigacija. Danes lahko rečemo, da so se ti sistemi toliko razvili, da je za učinkovito delovanje ladje potrebna visoka usklajenost sistemov in podsistemov tehnične in tehnološke ureditve ladje, njihovega upravljanja in posadke.⁴³

Potreba po hitrem in varnem prevozu ljudi in blaga v pomorskem prometu je narekovala sodobno gradnjo ladij. Te so se v zadnjih dvajsetih letih precej spremenile in zahtevajo visoko usposobljene častnike, ki morajo obvladati čedalje obsežnejše in bolj specializirano znanje. Slovenija se je s podpisom konvencije STCW zavezala, da bo v svojih izobraževalnih zavodih upoštevala zahteve, ki jih konvencija predpisuje za šolanje pomorščakov.

Poleg pomorščakov so za razvoj pomorskega gospodarstva v državi pomembni tudi kadri, ki delujejo na kopnem. Sem spada široka paleta strokovnjakov, ki delujejo v celotnem spektru pomorskega gospodarstva.

Znanje, ki ga študenti pridobijo, je nujno potrebno za kakovosten razvoj gospodarstva, saj optimalno delovanje prometnega sistema zagotavlja učinkovite prometne in prevozne storitve, ki so gibalno razvoja narodnega gospodarstva.

7.1 Povzetek stanja

Človeški dejavnik je pomemben ne le za pomorsko varnost in varovanje morskega okolja, ampak tudi kot podpora rasti in blaginje pomorskega gospodarstva v Evropi. Evropskemu pomorskemu gospodarstvu primanjkuje evropskih pomorščakov, zlasti častnikov. Primanjkljaj se bo verjetno v prihodnjih letih v škodo pomorskega gospodarstva, ki nujno potrebuje pomorsko znanje in izkušnje, še povečal. Glavni cilj je ukreniti vse, da bo postal pomorski poklic privlačnejši. To se lahko doseže z izboljšanjem socialne varnosti pomorščakov na ladjah, ki plujejo pod evropsko zastavo, ter strogim izvajanjem direktiv na ladjah, ki pristajajo v evropskih pristaniščih.

EU je od leta 1994 sprejela celo vrsto ukrepov za usposabljanje pomorščakov in izdajanje njihovih spričeval. Njihov cilj je na eni strani prenesti v zakonodajo Skupnosti mednarodne standarde, ki jih predpisuje Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (konvencija STCW), in na drugi strani zagotoviti, da so pomorščaki, ki delajo na ladjah Skupnosti, usposobljeni v skladu s temi zahtevami.

Prva slovenska pomorska šola je bila ustanovljena že daljnega leta 1947 kot Slovenska pomorska trgovska akademija. Od tistih časov, pa vse do današnjih dni se je usposobilo veliko slovenskih pomorščakov, ki so bili vedno cenjeni kot strokovni in zanesljivi. V zadnjem času opazamo, da je vse manj zanimanja za poklic pomorščaka. Ob tem smo lahko upravičeno zaskrbljeni, saj je ta dejavnost za državo strateškega pomena. Pomorski prevoz ima namreč pomembno vlogo v mednarodni trgovini in svetovnem gospodarstvu kot najučinkovitejši, najvarnejši in okolju najprijaznejši način prevoza blaga okoli sveta.

Zaradi spremenjenih razmer na svetovnem pomorskem trgu je poleg zmanjšanega vpisa v pomorske šole opazno zmanjševanje števila slovenskih pomorščakov, zaposlenih na ladjah. Zmanjšanje zanimanja za pomorske poklice je opazno tudi v nekaterih državah z dolgo pomorsko tradicijo. Nekaterim državam je s sprejetjem ustreznih ukrepov uspelo to gibanje ustaviti in ga v nekaterih primerih tudi obrniti.

Pomorščaki v primerjavi z drugimi zaposlenimi na kopnem delajo v posebnih okoliščinah in pod posebnimi pogoji, zato morajo biti pri svoji zaposlitvi odgovornejši in bolj usposobljeni za opravljanje dela ter za varnost ladje in varovanje morskega okolja pred onesnaženjem. Kljub večjim zahtevam pa nimajo enake zdravstvene in socialne varnosti kot delavci na kopnem.

Vzrok za zmanjšanje vpisa v pomorske šole je tudi višji življenjski standard, saj v primerjavi s poklici na kopnem zaslužki niso tako visoki, da bi odtehtali dolgo odsotnost od doma in poravnali stroške zdravstvenih in socialnih prispevkov, ki si jih morajo pomorščaki plačevati sami. Ker evropski pomorščaki pomenijo višji strošek dela, ladjarji raje zaposlujejo cenejšo delovno silo.

Ker se je veliko hudih pomorskih nesreč zgodilo ravno zaradi človeške napake, je zato nujno potrebno, da so pomorščaki strokovno usposobljeni. Zaradi nepredvidljivosti

vremena in mogočne moči morja morajo biti v vseh okoliščinah sposobni varno pripeljati ladjo v pristanišče. Republika Slovenija je za zagotavljanje večje varnosti plovbe skladno z direktivami Evropske unije in ratificiranimi mednarodnimi konvencijami zavezana k zagotavljanju predpisanih minimalnih standardov znanja, ki ga morajo pomorščaki pridobiti.

Izobraževanje pomorščakov v Republiki Sloveniji skladno s predpisi opravljata izobraževalna zavoda, registrirana za dejavnost izobraževanja, ki imata potrjen program izobraževanja in sistem kakovosti s točno opredeljenimi cilji izobraževanja.

Izobraževanje pomorščakov poteka na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani ter na Pomorskem tehničnem in izobraževalnem centru, oba s sedežem v Portorožu.

Učinkovito in kakovostno izobraževanje in usposabljanje zagotavljata, da človeški viri v pomorskem prometu s poznavanjem področja ter postopkov varno opravljajo svojo dejavnost.

7.2 Analiza prednosti in slabosti izobraževanja za pomorske poklice

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – pomorska tradicija, – obsežen trg dela, – uveljavljenost slovenskih pomorščakov na tujem trgu. 	<ul style="list-style-type: none"> – omejena finančna sredstva, – neustrezni izobraževalni programi, – neustrezno potrjevanje izobraževalnih programov, – neprimerne zahteve za predavatelje, – neustrezen sistem kakovosti.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – možnost zaposlovanja slovenskih pomorščakov na tujih ladjah, – možnost pridobitve tujih študentov, – povezovanje izobraževalnih ustanov na mednarodni ravni, – povečan vpis v pomorske šole. 	<ul style="list-style-type: none"> – neustrezni izobraževalni programi, – nekonkurenčnost delovne sile, – izguba pomorske tradicije, – zaton izobraževanja pomorščakov, – onemogočanje izvajanja programov v skladu s konvencijo STCW.

7.3 Predlogi ukrepov

Republika Slovenija mora kot država članica EU sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev, da so pomorščaki, ki delajo na ladjah, izobraženi najmanj v skladu z zahtevami konvencije STCW in direktivo o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov ter da imajo ustrezna spričevala.

Za doseg navedenega cilja je treba zagotoviti naslednje:

Kakovostni izobraževalni programi in programi usposabljanja ter skladnost teh programov z zahtevami konvencije STCW

Za zagotavljanje stalne usklajenosti izobraževalnih programov z zahtevami konvencije STCW morajo izobraževalni zavodi:

- spremljati spremembe konvencije STCW;
- zaposlovati predavatelje z zahtevanimi delovnimi izkušnjami na ladjah;
- skrbeti za stalno usposabljanje in izpopolnjevanje kadra za podajanje teoretičnega znanja in praktičnih spretnosti;
- zagotoviti zahtevano opremo za izvajanje izobraževanja in skrbeti za njeno brezhibno delovanje;
- skladno z zakonodajo najmanj vsakih 5 let opraviti neodvisno vrednotenje sistema kakovosti.

Za zagotavljanje izpolnjevanja minimalnih standardov konvencije STCW je treba v postopek potrjevanja učnih načrtov in študijskih programov ter v nadzor nad izobraževanjem pomorščakov poleg ministrstev, pristojnih za šolstvo in visoko šolstvo, vključiti tudi ministrstvo, pristojno za pomorstvo, in temu ustrezno prilagoditi zakonodajo.

Nadaljnji razvoj izobraževalnih zavodov in nadaljevanje tradicije pomorskega izobraževanja

Zaradi majhnega zanimanja mladih za izobraževanje na področju pomorstva morata izobraževalna zavoda svoje storitve razširiti na mednarodni trg s poudarkom na kakovosti programov, ki ustrezajo zahtevam konvencije STCW, in strokovnosti predavateljev.

Študijski program bo oblikovan tako, da je znanje, zahtevano po konvenciji STCW, v celoti zajeto v prvih dveh letih študija. Po končanem drugem letniku imajo študenti, ki to želijo, možnost, da se za nedoločen čas zaposlijo na ladji in ob pogoju zadostne plovbe opravljajo izpite za pridobitev naziva poveljnik ladje z bruto tonažo 3000 ali več ali upravitelj stroja na ladji s pogonskim strojem z močjo 3000 kW ali več in študij nadaljujejo takrat, ko to želijo.

Drugi del študija bo prilagojen zahtevam pomorskega gospodarstva, tako da se bodo pomorščaki, ki ne želijo več pluti, usmerjeno izobraževali in bili po končanem izobraževanju usposobljeni za delo v pomorskem gospodarstvu.

Človeški viri kot pomemben dejavnik varnosti v pomorskem prometu morajo biti ustrezno usposobljeni, kar je mogoče zagotoviti v okviru izobraževanja le s predavatelji, ki imajo zahtevane izkušnje na morju, in ustreznimi programi izobraževanja.

Za nadaljnji obstoj pomorskega šolstva mora država zagotavljati financiranje pomorskega izobraževanja za poklic pomorščaka kot deficitarnega poklica.

Povečanje zanimanja za vpis v pomorske šole

Zanimanje za pomorske poklice je mogoče zagotoviti s:

- promocijskimi akcijami za vpis na srednje šole in fakultete;
- politiko štipendiranja;
- povišanjem subvencij za bivanje dijakov in študentov v dijaškem oziroma študentskem domu ter
- zagotavljanjem obvezne prakse in pripravništva na ladjah
- spodbujanjem zaposlovanja v pomorskem sektorju, pospeševanjem poklicnega razvoja, razvoja znanj in spretnosti ter večjih zaposlitvenih možnosti za pomorščake.

7.4 Akcijski načrt

Na podlagi predlaganih ukrepov je cilj akcijskega načrta uskladitev učnih programov s spremembami konvencije STCW. Akcijski načrt zajema uskladitev učnih načrtov, redno usposabljanje predavateljev in zagotovitev potrebne opreme za izobraževanje.

7.5 Finančne posledice

Razvojni cilji za izboljšanje izobraževanja pomorščakov so usmerjeni v razvoj dejavnosti tudi v okviru Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, ki v ta namen letno namenja proračunska sredstva za naložbe v razvoj pomorskega šolstva, s čimer pripomore k izboljšanju kakovosti izobraževanja in usposabljanja prihodnjih pomorščakov.

Preglednica št. 7: Naložbe v razvoj pomorskega šolstva (v 1000 EUR)

	2010	2011	2012	2013
Proračunski viri	23	23	20	20

8 KOPRSKO TOVORNO PRISTANIŠČE

Pomen prevoza v gospodarstvu je mnogostranski, saj različne analize kažejo na močno medsebojno odvisnost med stopnjo razvoja prevozne dejavnosti in ravno razvitosti gospodarstva. Prevozna dejavnost omogoča reprodukcijski proces s premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo; zagotavlja oskrbo gospodarstva s potrebnimi viri; omogoča širjenje trgov dela, izdelkov in surovin; vzpostavlja pogoje za specializacijo proizvodnje in je podlaga za zmanjševanje regionalnih razlik v razvitosti v posameznih državah. Zgodovinske izkušnje kažejo, da sta imela predvsem železniški in pomorski prevoz odločilno vlogo pri spodbujanju mednarodne menjave in s tem pri razvoju držav in celin.

Temeljna infrastruktura na področju pomorstva je pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti. Zlasti evropska pristanišča so vedno imela vlogo prometnih vozlišč, ki olajšujejo gospodarsko rast. Skupaj s svojimi zalednimi območji so še vedno osnovni del prostorske organiziranosti gospodarstev in družbenih struktur. Pristanišča so postala pomembno gibalno gospodarstva razvoja in rasti zlasti v severnoevropskih celinskih državah, v katerih se je izoblikoval tudi koncept pomorskih industrijskih razvojnih območij.

Pri ocenjevanju gospodarskega pomena pristanišč je potreben širši pogled, ki zajema vse pristaniške dejavnosti. To so vse dejavnosti, ki so potrebne za organiziranje in izvajanje pomorskega prevoza blaga:

- storitve za ladjarje (pilotiranje, privezovanje, oskrba itd.),
- spremljajoče storitvene dejavnosti (špediterji, carina, zavarovalnice itd.),
- storitve, povezane z blagom (pretovor, skladiščenje, sortiranje, pakiranje, označevanje, priprava za trg itd.),
- kopenski prevozi.

8.1 Povzetek stanja

V preteklih letih je ladijski promet koprškega pristanišča iz leta v leto naraščal in bil v letu 2008 rekorden, saj je bilo pretovorjenih več kot 16 milijonov ton najrazličnejšega blaga, od katerega je bilo nad 350.000 TEU kontejnerskega prometa in blizu 600.000 avtomobilov, tako da to dvoje že dlje velja za strateško blagovno skupino koprškega pristanišča. Ta konjunktura se je (predvsem zaradi svetovne gospodarske krize) v letu 2009 zmanjšala, saj je bilo v letu 2009 pretovorjenega 18 odstotkov manj blaga v primerjavi z istim obdobjem lani. Pri tem je bilo najopaznejše zmanjšanje pri pretovoru avtomobilov, premoga in nekaterih vrst sipkega tovora, pretovor tekočega tovora in lesa pa se je nekoliko povečal. Pretovor zabojnikov je ostal na ravni leta 2008. Iz Poslovne strategije delniške družbe Luke Koper d.d. do leta 2015 izhaja, da je cilj pristanišča do leta 2015 pretovoriti 18 milijonov ton najrazličnejšega blaga.

Za preteklih nekaj let so značilna tudi pospešena investicijska vlaganja, ki so koprskemu pristanišču prinesla pomembne pridobitve, med ključnimi so: podaljšanje prvega pomola za kontejnerski promet, novi rezervoarji za tekoči tovor, nove zaprte skladiščne zmogljivosti za avtomobile, prenovljena hladilnica za sadje, nova dvigala in druga prekladalna oprema.

V letu 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o upravljanju koprskega tovarnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču⁴⁴ (v nadaljevanju: uredba). Med Republiko Slovenijo (koncedentom) in Luko Koper, d. d. (koncesionarjem) je bila za obdobje 35 let podpisana Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovarnega pristanišča (v nadaljevanju: koncesijska pogodba). Vlada Republike Slovenije bo v letu 2010 sprejela nov državni prostorski načrt za celovito ureditev koprskega tovarnega pristanišča, ki je pogoj za nadaljnjo širitev pristaniških zmogljivosti ter razvoj dejavnosti.

V smislu panožnih gibanj, ki jih je treba omeniti zaradi boljše ocene tržnih možnosti in mogočega razvoja pristanišča, je bilo v zadnjih letih pred sedanjo krizo opaziti različne usmeritve:

Kontejnerizacija blaga še vedno pomembno označuje prevozno-logistično dejavnost, pomorske prevoze in poudarja večmodalnost. Pri prevozih zabojnikov in s tem v pristaniščih je mogoče opaziti tri bistvene pojave:

- pojav ladij velikank,
- koncentracija kontejnerskih ladjarjev in okrepitev njihovih zvez (alliance) ob najpomembnejših progah,
- spremembe pri upravljanju pristanišč, zlasti s pojavom velikih operaterjev terminalov (štirje veliki operaterji obvladajo skoraj polovico svetovnega kontejnerskega prometa) in vključitvijo ladjarjev v upravljanje terminalov.

Zaradi tega se je vse bolj začela koncentrirati tudi celotna logistična veriga, predvsem na razdalji pristanišče–pristanišče, saj želijo ladjarji vse bolj nadzirati tudi operacije v pristaniščih.

V pomorskem prevozu je delež tovorov v rzsutem stanju (suhem in tekočem) zaradi njihove količinske obsežnosti še vedno eden največjih.

Delež konvencionalnih tovorov, vključno z istovrstnim nepakiranim generalnim tovorom (neobulk), je na trgu še vedno nespremenjen. Kot blagovna skupina so zanimivi zaradi visoke dodane vrednosti, problematični pa z vidika velike delovne intenzivnosti, ki lahko povzroča težave.

RO-RO prevozov je zlasti v Evropi vse več, še posebej v severni Evropi, v Sredozemlju pa je ta prevoz bolj razpršen in brez sistematičnega razvojnega koncepta. Zanimiva je specializacija logistike za avtomobile, saj je zanj kljub zelo enostavnim infrastrukturnim potrebam v pristaniščih specializiranih le manjše število pristanišč.

Pred gospodarsko krizo smo bili priča močni konjunkturi, ki je napovedovala, da sedanje pristaniške zmogljivosti ne bodo zadostovale za načrtovano rast pomorske blagovne menjave, zato so bila vlaganja v pristaniško infrastrukturo velika.

V pristaniščih je opaziti tudi zelo velika vlaganja v informacijsko in varnostno tehnologijo ter okoljevarstvo. Vse očitnejši sta "ekološke ozaveščenosti" pristanišč, kar vodi k "zelenemu pristanišču", in krepitev partnerstva ali sožitja z lokalno skupnostjo s poudarjanjem splošne okoljske ozaveščenosti.

8.2 Analiza prednosti in slabosti koprskega tovarnega pristanišča

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – izredna geografska lega pristanišča na najsevernejši točki Sredozemlja v neposredni bližini osrednje Evrope, – neposredna navezava na V. TEN-T intermodalni panevropski koridor, – kakovost storitev in učinkovitost, – izkušnje in znanje, – prilagodljivost, – elektronsko poslovanje, – status evropskega pristanišča, – enovito upravljanje specializiranih terminalov, ki podpirajo vse vrste blaga na enem mestu, – utečeni posli, prilagodljive in kakovostne storitve po meri (zadovoljnih) kupcev, – naraščajoča prepoznavnost prevozne poti prek Kopra ter blagovne znamke družbe, – obvladovanje slovenskega prostora ter razpredena mreža predstavništva na zalednih trgih, – motivirani in usposobljeni kadri, – uspešno (učinkovito in produktivno) poslovanje in stabilen finančni položaj. 	<ul style="list-style-type: none"> – zaradi premajhne globine morja omejen največji ladijski vgrez, – premalo zmogljiva železniška zaledna povezava, – visoka odvisnost od zunanjih dejavnikov in drugih logističnih izvajalcev, – rast tržnih potencialov ter novih zahtev kupcev hitro zapolnjuje obstoječe skladiščne zmogljivosti, – omejene možnosti širitve pristaniških zmogljivosti, – potrebe po velikih investicijskih vlaganjih, – vezava sredstev v opremo in (fiksne) zmogljivosti – težka preusmeritev dejavnosti, – (še) neprepoznavnost na nekaterih ciljnih trgih (Daljni vzhod).
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – visoka dodana vrednost, – vse večje zanimanje tujih vlagateljev, – zemljepisna lega ob zanimivih razvitih in razvijajočih se trgih, – povečana blagovna mednarodna menjava na razdalji do kopskega gravitacijskega zaledja, – rast mednarodne blagovne menjave, – stabilna pristaniška dejavnost (kopičenje blaga na enem mestu) zagotavlja možnosti za donose tudi drugih storitev logistične podpore, – razvoj blagovnih distribucijskih dejavnosti v neposrednem zaledju – ustvarjanje novih dejavnosti, – sodelovanje s sosednjimi pristanišči za okrepitev skupnega tržnega položaja južne prevozne poti v Evropo. 	<ul style="list-style-type: none"> – preusmeritev strank na druga pristanišča, – omejene možnosti tujih vlaganj, – zmanjšana gospodarska rast zalednih trgov, – zasičenost pristanišča, – uveljavljanje konkurenčnih prevoznih poti do novih trgov/za nove blagovne tokove, – nove okoljevarstvene, varnostne in institucionalne zahteve, – pritiski na zniževanje cen pri kupcih ter poviševanje cen pri dobaviteljih, – neučinkovitost infrastrukturne (železniške) povezave z zalednimi trgi, – razmeroma majhno pristanišče za globalne oblikovalce logističnih rešitev/prevoznih poti – pomembna vloga ladjarjev, – poslabšanje makroekonomskih in političnih razmer v svetu.

8.3 Predlog ukrepov

Predvideni ukrepi bodo omogočili predvsem uskladitev razvoja pristaniških dejavnosti, ki bodo zagotovile uresničevanje naslednjih pomorskih gospodarskih ciljev Republike Slovenije, začrtanih v programu razvoja pristanišča in poslovni strategiji koncesionarja:

- povečanje pretovora prek kopskega pristanišča na 18 milijonov ton skupnega pretovora do leta 2015,
- kontejnerski promet (panožna gibanja) in promet z avtomobili (posebna prednost kopskega pristanišča) sta strateška tovara,
- pretovarjanje vseh vrst blaga in ohranjanje večnamenske vloge pristanišča (v prid zmanjševanju poslovnih tveganj ter z notranjim prerazporejanjem zmogljivosti tudi možnost višje stroškovne učinkovitosti),
- sistematično obvladovanje trgov in razvijanje ponudbe v smeri dodane vrednosti,
- vzpostavitev tesnejših in učinkovitih odnosov (dolgoročnih partnerstev) med vsemi logističnimi ponudniki storitev,
- dograjevanje in posodabljanje pristaniških infrastrukturnih zmogljivosti ter skrb za ustrezno umestitev kopskega pristaniškega sistema v širša mednarodna infrastrukturna omrežja,
- skrb za trajnostni razvoj in uporabo obnovljivih virov energije, varstvo okolja in varnost pristanišča,
- uporaba varčnih, sodobnih in inovativnih tehnologij s pomembno vlogo informacijsko-komunikacijske podpore,
- sodelovanje koncesionarja z lokalno skupnostjo in družbeno odgovorno ravnanje.

V prihajajočem obdobju je za uspešen razvoj slovenske pristaniške dejavnosti nujno potrebno sprejeti Državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru ter zagotoviti pravilno umeščenost edinega slovenskega pristanišča med razvojne državne prednostne usmeritve, kar mu bo omogočalo tudi lažji, trdnejši in skladnejši prodor na mednarodno tržišče pristaniških storitev.

V posebnem javnem interesu je vzpostavitev dobrega in usklajenega sodelovanja med izbranim koncesionarjem v koprskem pristanišču in pristojnimi državnimi organi ter lokalno skupnostjo.

Republika Slovenija si je v svoji strategiji razvoja⁴⁵ postavila pet prednostnih razvojnih nalog, med katerimi je na prvem mestu konkurenčno gospodarstvo in hitrejša gospodarska rast. Med glavnimi opornimi točkami te prednostne naloge so:

- spodbujanje podjetniškega razvoja in povečanje konkurenčnosti s spodbujanjem naložb in strateških projektov, ki pozitivno učinkujejo na regionalni ali mednarodni ravni s spodbujanjem podjetniškega povezovanja na nosilnih gospodarskih področjih, med katerimi je tudi logistika in s pospeševanjem razvoja nosilnih storitvenih dejavnosti ter razvijanjem investicijskih instrumentov za skupna vlaganja države in zasebnega sektorja v obliki koncesijske gradnje infrastrukture;
- povečanje prilivov iz razvojno spodbudnih domačih in tujih naložb z vzpostavitvijo gospodarskih con na prometno učinkovitih krajih, omejitvijo administrativnih ovir za tuje in domače vlagatelje, spodbujanjem vključevanja podjetij s tujim kapitalom v slovensko gospodarstvo, spodbujanjem neposrednih tujih naložb in zagotavljanjem ustreznih možnosti za zelene naložbe;
- podpora internacionalizaciji gospodarstva z razvojem gospodarske diplomacije in posebnim poudarkom na storitvah, ki so najtesneje povezane z uspešnim poslovanjem in med katere se uvrščajo tudi distribucijske storitve in
- povečanje konkurenčne sposobnosti slovenskih ponudnikov storitev s povečanjem prilagodljivosti fiskalne in dohodkovne politike.

Za uspešnejši razvoj pristaniške dejavnosti v Sloveniji, kar je še posebej pomembno pri gradnji strateško pomembnega tretjega pomola v koprskem pristanišču, je potrebno ob že navedenih ukrepih iz Strategije razvoja Slovenije, tudi pri oblikovanju drugih širših nacionalnih konceptov in operativnih načrtov gospodarskega razvoja prometne infrastrukture določiti predvsem:

- ključne prednostne medsebojno povezane infrastrukturne projekte, ki bodo ustvarjali sinergijske učinke na celotnem državnem prometnem omrežju in posledično zagotavljali koherenten razvoj pristaniške dejavnosti v koprskem pristanišču, kar je ključnega pomena za gradnjo tretjega pomola v povezavi z gradnjo drugega železniškega tira med Koprsko in Divačo ter razvojem celinskih logističnih centrov na križiščih panevropskih transportnih koridorjev. Sočasno z načrtovanjem in vzpostavljanjem glavnih slovenskih prevoznih poti je treba skrbno spremljati in analizirati tudi vsa vzporedna dogajanja in vlaganja v razvoj intermodalnih transportnih poti v širši jadransko-alpski regiji in na ravni Evropske skupnosti zagotoviti ustrezno prioriteto razvoja za slovensko prevozno pot;
- realen časovni načrt izvedbe povezanih infrastrukturnih projektov ob upoštevanju sosledja, prednosti in soodvisnosti med posameznimi projekti;
- finančno konstrukcijo za izvedbo povezanih infrastrukturnih projektov, ki bo vključevala sodobne modele financiranja in ob upoštevanju določil koncesijske pogodbe v koprskem pristanišču, prikazovala različne možne investicijske scenarije potrebne za nadaljevanje dela na posebnih projektnih področjih kot so pomorske avtoceste in ostali projekti za zniževanje transportnih stroškov ob nižji rabi energije in s povezanimi manjšimi emisijami toplogrednih plinov iz prometnih obremenitev.

8.4 Akcijski načrt

Akcijski načrt razvoja pristanišča kot operacionalizacija ukrepov iz 8.3 točke tega nacionalnega programa se izvede s programom razvoja pristanišča, ki ga skladno z določili uredbe in koncesijske pogodbe sprejme Vlada Republike Slovenije.

8.5 Finančne posledice

Investicije v pristaniško infrastrukturo, namenjeno za javni promet, in pristaniško infrastrukturo, ki ni namenjena za javni promet, ter vse ostale prostorske ureditve, ki jih je skladno z določili prostorskega akta dolžan urediti upravljavec pristanišča, financira in izvede v svojem imenu in za svoj račun koncesionar pristanišča.

V skladu z uredbo in koncesijsko pogodbo Vlada Republike Slovenije sprejme petletni program razvoja pristanišča, ki se lahko letno spreminja ali dopolnjuje.

Investicije v pristaniško infrastrukturo, namenjeno za javni promet, in pristaniško infrastrukturo, ki ni namenjena za javni promet, financira in izvede v svojem imenu in za svoj račun koncesionar. Gospodarska javna služba rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet, se financira iz pristaniških pristojbin. Če prihodki iz naslova pristaniških pristojbin ne zagotavljajo pokrivanja stroškov izvajanja javne službe, razliko zagotovi koncesionar iz lastnih sredstev.

Za uporabo pristaniške infrastrukture koncesionar plačuje koncedentu koncesijsko dajatev, ki znaša 3,5 odstotka letnih poslovnih prihodkov družbe, zmanjšanih za pobrane pristaniške pristojbine.

Preglednica št. 8: Investicije koncesionarja v pristaniško infrastrukturo za obdobje 2010–2014 (v 1000 EUR)

	2010	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Investicije – ne javne	7.070	14.165	12.520	16.390	15.182	65.327
Javna pristaniška infrastruktura	3.920	19.045	1.000	2.600	8.600	35.165
SKUPAJ	10.990	33.210	13.520	18.990	23.782	100.492

Preglednica št. 9: Poglobljanje vplovnega kanala v bazen I koprskega tovornega pristanišča – območje izven koncesijske pogodbe (v 1000 EUR)

	2011
Proračunski viri	3.500

9 POTNIŠKO PRISTANIŠČE KOPER

Produktivnost gospodarstva je v vsaki razviti družbi zelo odvisna od delovanja prometnega sistema. Pri tem je razvoj potniškega pristanišča v Sloveniji nacionalnega pomena, saj ima za državo poleg gospodarske tudi simbolno vrednost.

9.1 Povzetek stanja

V Republiki Sloveniji so pristanišča, namenjena za mednarodni javni promet, v Kopru, Izoli in Piranu. Rednega linijskega prevoza potnikov ni, le v turistični sezoni se opravijo posamezni potniški prevozi v povezavi s turistično dejavnostjo (iz Portoroža v Trst ali Benetke). V preteklih poletnih sezonah je že potekal redni potniški promet z manjšimi potniškimi plovili med obalnimi kraji, vendar se je zaradi ukinitve izvajalca prevozov prenehal izvajati.

Mednarodni pomorski potniški promet poteka predvsem z Italijo in Hrvaško, občasno tudi z Albanijo, Grčijo, Črno goro, Francijo in Turčijo. V njegovem okviru je v slovenska pristanišča od leta 2000 do vključno leta 2009 priplulo 3385 ladij, ki so letno pripeljale od 17 do 50 tisoč potnikov.

V zadnjih letih se v turistični sezoni (od maja do septembra) število potniških ladij v koprskem pristanišču stalno povečuje, saj se od obiskov enkrat mesečno ob sklenitvi prvih pogodb z operaterji turističnega križarjenja po Sredozemlju obiski potniških križark vrstijo že večkrat na teden, nemalokrat pa sta v pristanišču celo po dve turistični križarki hkrati.

Občasno manjše turistične ladje pristajajo tudi v Portorožu oziroma Piranu in Izoli, nekajkrat na leto pa jih obišejo tudi večje križarke, ki pa promet z obalo opravijo kar na sidrišču (prevozi potnikov z manjšimi plovili na obalo).

9.2 Analiza prednosti in slabosti koprskega potniškega pristanišča

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – ugodna geoprometna lega v neposredni bližini osrednje Evrope z dobrimi prometnimi povezavami Kopra z neposredno navezavo na slovenski in avtocestni sistem, – povečano povpraševanje po križarjenjih v Jadranu in Sredozemlju, – Koper kot prepoznaven turistični cilj za pomorski potniški promet, – možnosti za promet povečanega števila potniških ladij v slovenskih pristaniščih. 	<ul style="list-style-type: none"> – omejena finančna sredstva, – neustrezna infrastruktura, – nezgrajen objekt potniškega terminala, – nezadostna globina morja ob vezu 1 A, – potencialni okoljski pritiski zaradi povečane možnosti negativnih vplivov ladijskega prometa na okolje in zaradi množičnega obiska na obalne kraje.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOST
<ul style="list-style-type: none"> – razvoj rednega notranjega in mednarodnega pomorskega potniškega prometa, – razvoj turističnih križarjenj kot nove turistične storitve, – z rednimi potniškimi povezavami prometno razbremeniti obalne kraje, – z razvojem potniškega pristanišča povezati razvoj turističnih programov v ožjem in širšem zaledju pristanišča. 	<ul style="list-style-type: none"> – zaradi še neizgrajene potniške infrastrukture odhod večjih plovil v konkurenčna pristanišča severnega Jadrana (Trst, Benetke, Reka).

9.3 Predlog ukrepov

Za uspešen razvoj pomorskega potniškega prometa v Republiki Sloveniji je treba zgraditi objekt mednarodnega pomorskega potniškega terminala – PPT v Kopru za promet velikih potniških ladij na mednarodnih potniških linijah in turističnih križarjenjih.

Objekt mednarodnega potniškega terminala bo zgrajen na območju nekdanjih skladišč 7 in 8 (parceli 106/1 in 106/2, obe k. o. Koper) v tovornem pristanišču Koper. V njem bo vzpostavljen mejni prehod, v njem bodo tudi upravni prostori Uprave Republike Slovenije za pomorstvo in prostori za delovanje drugih državnih služb na morju, urejena bo potniška infrastruktura s spremljajočimi dejavnostmi. Poleg navedenega je treba izvesti še naslednje ukrepe:

- poglobiti morsko dno ob privezih 1 in 1 A na vsaj 10 m enotne globine v končni fazi, kar bo omogočilo pristajanje večjih potniških ladij dolžine do 300 m,

- posodobiti in po potrebi dograditi obstoječa potniška pristanišča v Izoli in Piranu,
- vzpostaviti redni pomorski potniški promet v priobalni plovbi med obalnimi kraji in s sosednjimi pristanišči v Italiji in na Hrvaškem,
- vzpostaviti redne potniške trajektne proge z drugimi pristanišči v Jadranskem in Jonskem morju.

9.4 Akcijski načrt

Akcijski načrt za izvedbo projekta izgradnje objekta PPT bo izveden v letih 2010 do 2012, izvede pa se lahko tudi postopoma v več fazah:

1. faza: pridobitev projektne dokumentacije in gradbenega dovoljenja, gradnja osnovnega skeleta objekta PPT s prostori za državne službe (Uprava RS za pomorstvo, Carina in Policija) in osnovnih prostorov za potnike, pričetek v letu 2010, zaključek 2011/12;
2. faza: gradnja komercialnega dela potniškega terminala, pričetek po letu 2015;
3. faza: povezava objekta s starim mestnim jedrom in ureditev zunanjih površin na območju ob 2. vezu koprskega pristanišča.

9.5 Finančne posledice

Višina naložbe za izgradnjo objekta PPT in ureditev okolice v celoti je ocenjena na cca 10 milijonov evrov. Od tega obsega delež, ki naj bi ga zagotovila država od 30 do največ 40 odstotkov investicije, ostali del investicije naj bi zagotovil koncesionar Luka Koper d.d., ki je v projekt že vložil cca 3.5 milijonov evrov za odkup in rušenje objekta nekdanjih skladišč 7 in 8.

10 LADJARSTVO

Evropa je svetovna pomorska velesila, saj imajo evropski ladjarji v lasti 41 odstotkov bruto tonaže celotnega svetovnega ladjevja. Zaradi prilagoditve zahtevam svetovnega gospodarstva se je struktura sektorja bistveno spremenila, zaradi globalizacije pa so se zelo povečali konkurenčni pritiski pomorskih držav z vsega sveta.

Številni ukrepi, ki so jih sprejele države članice v skladu s smernicami Skupnosti o državnih pomočeh v pomorskem prometu,⁴⁶ so prispevali, da je del ladjevja ostal vpisan v evropskih registrih, kar je pripomoglo k ustvarjanju delovnih mest za evropske pomorščake. Toda ladje iz tretjih držav še naprej pomenijo veliko konkurenco za ladje pod zastavami evropskih držav. Tuji konkurenti imajo pogosto precejšnjo prednost zaradi državne podpore, dostopa do poceni kapitala in poceni delovne sile ali prožnega izvajanja mednarodno sprejetih standardov.

Zaradi trenutne gospodarske krize bi lahko dejavniki, kot so tveganje presežka zmogljivosti v nekaterih segmentih trga, zaščitni trgovinski ukrepi tretjih držav, nestanovitnost na energetskih trgih ali izguba znanja in izkušenj zaradi pomanjkanja usposobljenih človeških virov v Evropi, povzročili, da bi se sedeži ladijskih družb in pomorski sektorji selili na druge konce sveta, kar bi oslabilo prizadevanja EU za zagotovitev kakovostnega pomorskega sektorja.

10.1 Povzetek stanja

Glede na bruto tonažo ladij, registriranih pod slovensko zastavo, je Republika Slovenija uvrščena na dno lestvice držav članic Mednarodne pomorske organizacije, razvrščenih po bruto tonaži ladij, pod njihovo zastavo. Daleč pred Republiko Slovenijo so

uvrščene države, ki nimajo morja (npr. Slovaška, Avstrija, Švica). V interesu Slovenije kot države s pomorsko usmeritvijo je, da poveča število trgovskih ladij pod svojo zastavo.

Slovensko ladjarstvo ima že dolgoletno tradicijo. Danes ima v Republiki Sloveniji sedež nekaj gospodarskih družb, ki opravljajo dejavnost prevoza po morju in imajo v lasti ali upravljajo trgovske ladje, ki pa večinoma plujejo pod tujimi zastavami. Obstajajo torej znanje in razvojne možnosti za razširitev sektorja ladjarstva. Če bi bila ta tradicija in znanje izgubljena, bi ju bilo težko ponovno pridobiti.

Veljavna delovnopravna zakonodaja za pomorščake še ni usklajena s Konvencijo MOD o delovnih standardih v pomorstvu in prilagojena potrebam pomorskega gospodarstva, kar je prav tako eden od razlogov, da se slovenski ladjarji ne odločajo za prepis svojih ladij pod slovensko zastavo.

Evropska komisija je 13. januarja 2009 odobrila slovensko shemo državne pomoči za pomorski promet po Zakonu o davku na tonažo, in sicer za obdobje desetih let od 1. januarja 2008 dalje. Sistem davka na tonažo je zaživel tudi v praksi, saj je tako obdavčitev izbralo nekaj ladjarskih družb davčnih zavezancev za davek od dohodkov pravnih oseb. To je bil prvi konkretni korak države k podpori razvoja slovenskega ladjarstva.

Vse možnosti dodeljevanja državnih pomoči za pomorski promet, ki jih predvideva Evropska komisija v smernicah Skupnosti o državnih pomočeh v pomorskem prometu, kot na primer zmanjšanje stroškov, povezanih z delovno silo, pa še niso izkoriščene.

Sistem plačila prispevkov za socialno varnost in obdavčitev dohodkov nista prilagojena posebni naravi del pomorščakov. Večina pomorskih držav, tudi tistih v Evropski uniji, ima za pomorščake predviden poseben režim plačevanja prispevkov, ki velja za vse pomorščake, ki delajo na ladjah pod domačo zastavo, ob tem pa ima določeno še posebno obravnavo za pomorščake, ki niso državljani Evropske unije oziroma nimajo stalnega prebivališča v Evropski uniji.

10.2 Analiza prednosti in slabosti ladjarstva

PREDNOST	SLABOST
– tradicija in znanje.	– strokovno in kadrovsko podhranjena pomorska uprava.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
– uveljavitev slovenskega ladijskega registra, – sodobno ladjeve, – ohranitev in povečanje števila ladjarskih družb s sedežem v Sloveniji, – povečanje prihodkov iz ladjarstva, – povečanje števila delovnih mest v ladjarstvu.	– poskusi registracije podstandardnih ladij, – manjši prihodki proračuna zaradi oproščenih davčnih in socialnih prispevkov, – višja članarina v IMO zaradi povečanja bruto tonaže.

10.3 Predlog ukrepov

- Pripravi se sprememba zakonodaje, tako da se:
- posodobi slovenski ladijski vpisnik, pri čemer se zagotovi visoka raven varnosti vpisanih ladij,
 - uskladi in prilagodi delovnopravna zakonodaja s Konvencijo MOD o delovnih standardih v pomorstvu,
 - predpiše poseben režim plačevanja prispevkov za socialno varnost in obdavčitve dohodnine za pomorščake, primerljiv z drugimi pomorskimi državami članicami Evropske unije in v skladu z evropskim pravnim redom.

Poleg tega je treba zagotoviti strokovno in kadrovsko okrepljeno pomorsko upravo, ki bo ladjarjem zagotavljala kakovostne storitve.

10.4 Akcijski načrt

V normativni program dela Vlade Republike Slovenije je treba uvrstiti spremembe in dopolnitve predpisov, ki urejajo delovnopravna razmerja, dohodnino in plačilo prispevkov za socialno varnost.

10.5 Finančne posledice

Finančne posledice bodo ocenjene pri posamezni spremembi in dopolnitvi predpisov, ki jih je treba spremeniti.

11 LADJEDELSTVO IN IZDELAVA LADIJSKIH SESTAVNIH DELOV

Izraz ladjedelstvo pomeni izdelavo plovil, ki so namenjena prevozu različnih vrst tovara in potnikov.

Še pred petdesetimi leti so se ladje gradile domala v celoti v ladjedelnici. To je pomenilo, da so morale ladjedelnice imeti strokovno osebje in proizvodne obrate, da so lahko opravile vse zahtevne naloge s področja ladijskega sestava. To so deli ladijskega sestava (trup ladje, krmilne naprave, naprave za prenos moči glavnega motorja na ladijski vijak, izdelava ladijskega vijaka, vsi sestavni deli hladilnih in grelnih naprav, električni agregati in njihova krmilna sestava itd.).

Hiter tehnični razvoj v svetu na vseh področjih ladijskega sestava je zahteval takemu razvoju prilagojeno organizacijo gradnje ladij v ladjedelnicah. Posledica iskanja konkurenčnosti med ladjedelnicami je bila opuščanje klasičnega načina dela. Ladjedelnice so začele opuščati načrtovanje in izdelavo posameznih zahtevnih ladijskih sestavnih delov in izdelavo prepuščale specializiranim podjetjem, ki ne delujejo v okviru ladjedelnice, temveč postajajo njihovi dobavitelji.

11.1 Povzetek stanja

Danes smo priča povsem spremenjenemu načinu poslovanja ladjedelnice. Dobavitelji prispevajo od 50 do 70 odstotkov vrednosti izdelkov, ki so vgrajeni v ladjo,⁴⁷ kar pomeni, da večina dodane vrednosti izdelane ladje pripada zunanjim dobaviteljem. Dobavitelji ladijskih sestavnih delov niso zavezani geografskemu položaju ob ladjedelnici, ampak so lahko kjerkoli.

Ladjedelstvo v Evropi je v bližnji preteklosti imelo vodilno vlogo v svetovni ladjedelski industriji in je dosegalo tretjo največjo rast v svetu. Z vstopom konkurenčnih držav Azije v ladjedelstvo, predvsem Južne Koreje in Kitajske, so se konkurenčne možnosti Evrope hitro zmanjševale. Tako se je že v letu 2004 zaposlitev evropskih ladjedelnice zmanjšala na le 20 odstotkov tiste, ki so jo dosegale pred vstopom azijskih ladjedelnice na trg novogradenj ladij. Povečanje konkurenčnosti azijskih ladjedelnice temelji predvsem na subvencioniranju ladjedelstva, ki v Evropi ni dovoljeno. Sprememb v politiki azijskih držav do državnih pomoči njihovim ladjedelnicam v doglednem času ni pričakovati, kar kaže tudi večkratno neuspešno posredovanje WTO.

Da bi se ohranilo evropsko ladjedelstvo, je bila izdelana analiza SWOT,⁴⁸ ki nakazuje, da je treba evropsko ladjedelstvo prestrukturirati. Bistvo te analize je opredelitev tistih ključnih sestavin v ladjedelstvu, ki omogočajo določene prednosti evropskih proizvajalcev novogradenj. Glavne prednosti so tradicija v ladjedelništvu, visoko strokovna delovna sila, velika produktivnost dela ter velika investicijska vlaganja v raziskave in razvoj.

Edina trenutno delujoča ladjedelnica v Sloveniji je Ladjedelnica Izola, ki pa jo zavezuje dogovor, da mora prostore, v katerih deluje, izprazniti do konca leta 2010. Kam naj bi se preselila, za zdaj še ni znano.

Možnosti za delovanje ladjedelnice v Sloveniji so izjemno slabe. Prav pri umeščanju ladjedelniške dejavnosti v obalni prostor je dolžina slovenske obale ključna sestavina dvoma o pravilnosti odločitve, ki bi vodila v ohranjanje oziroma v razvoj ladjedelnice. Trenutno je ladjedelnica sredi območja, ki je namenjeno turističnemu gospodarstvu. Ker je ladjedelstvo delovno intenzivna dejavnost, ki se srečuje tudi s strogimi naravovarstvenimi predpisi, ta ugotovitev še otežuje razmislek o nadaljevanju ladjedelniške dejavnosti na sedanjem kraju.

Za opravljanje ladjedelniških dejavnosti so potrebni strokovni delavci in izvajalci ladjedelniških del. Izobraževanje strokovnega kadra, kot so ladjedelski inženirji, v Sloveniji ni omogočeno, saj za to ni nobene izobraževalne ustanove. Prav tako v Sloveniji tudi ni mogoče dobiti izvajalcev ladjedelniških del, saj je tudi za sedanje delovanje Ladjedelnice Izola treba delavce "uvažati", predvsem iz Hrvaške.

Povsem drugačno sliko kaže izdelava ladijskih sestavnih delov. Tovrstna dejavnost ne zahteva obremenitve morskega okolja, ampak je lahko umeščena po vsej Sloveniji, predvsem v krajih, kjer je tradicionalno prisotna kovinskopredelovalna industrija. Raziskava, ki jo je v letih 2008 in 2009 opravila Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani v okviru evropskega projekta STARNETregio,⁴⁹ odkriva naslednje stanje v Sloveniji na področju izdelave ladijskih sestavnih delov ter proizvajalcev materiala in pomožnega materiala za ladjedelstvo:

- izdelovalci in podizvajalci ladijskih sestavnih delov: skupaj zaposlenih 1.198 delavcev, ki v podjetjih ustvarijo 371,5 milijona evrov letnega prometa,
- proizvajalci materiala in pomožnega materiala za ladjedelstvo: skupaj zaposlenih 1.360 delavcev, ki v podjetjih ustvarijo 298 milijonov evrov letnega prometa.

Izdelava ladijskih sestavnih delov in proizvajalci materiala in pomožnega materiala za ladjedelstvo zaposlujejo torej skupno 2.558 delavcev, ki ustvarijo 669,5 milijona evrov letnega prometa v podjetjih, ki so opredeljena po 55. členu ZGD kot majhne in srednje družbe. Le ena od njih je opredeljena kot velika družba.

11.2 Analiza prednosti in slabosti izdelave ladijskih sestavnih delov

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - ustrezna tehnična izobrazbenost ključnih delavcev na področju tehnologije izdelave ladijskih sestavnih delov, - prisotnost tehničnih fakultet, na katerih je mogoče pridobiti znanje, potrebno pri izdelavi ladijskih sestavnih delov, - pri izdelavi ladijskih komponent so vključene tudi raziskovalne dejavnosti, vendar v glavnem pri tehnologiji obdelave, - proizvajalci se v glavnem zatekajo k opravljanju raziskav v lastnem podjetju, z lastnimi raziskovalci. Tako se lahko hitro prilagodijo povpraševanju trga, prihranijo pa tudi pri stroških "doma" opravljenih raziskav, - proizvajalci ladijskih sestavnih delov vključujejo v proizvodnjo tudi podizvajalce. 	<ul style="list-style-type: none"> - nezadostno poznavanje ladijske konstrukcije, - univerzitetni programi ne vsebujejo programov iz ladjedelstva, - zanemarljiva povezava raziskovalnih ustanov s proizvajalci ladijskih sestavnih delov, - strategija raziskovalnih dejavnosti ni skladna s potrebami proizvodnje po hitrem prilagajanju trgu, - nezadostno varstvo intelektualnih pravic.

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – izkoristiti obstoječo raziskovalno infrastrukturo tudi za izdelavo ladijskih sestavnih delov, – organizirati možnost izobraževanja glede poznavanja ladijskih sestavnih delov, – sprejeti nacionalni program razvoja vseh pomorskih dejavnosti, ki bo omogočil povečanje raziskovalnih dejavnosti na tem področju in bo v podporo gospodarski rasti podjetij, – omogočati razvoj malih in srednjih podjetij na področju izdelave ladijskih sestavnih delov, – pospeševati zasebne raziskave v malih in srednjih podjetjih, saj to ugodno vpliva na hitro prilagajanje trgu, – povezovanje v grozde. 	<ul style="list-style-type: none"> – trenutna politika Slovenije za proizvajalce ladijskih komponent ni ugodna, – dolgoročna strategija izobraževanja na področju znanja iz ladjedelstva ni jasna, – visoki stroški raziskav, ki se opravljajo na akademski ravni, – odhajanje strokovnjakov iz stroke, – mali proizvajalci ladijskih sestavnih delov imajo na področju konkurenčnosti slabe možnosti, – prenos tehnologije je premajhen, kar vpliva na slabo konkurenčnost, – manjša naročila med recesijo.

11.3 Predlog ukrepov

Ukrepi za nadaljevanje dosedanje proizvodnje, posebej za izboljšanje in zagotovitev širjenja proizvodnje, se nanašajo na dva sklopa dejavnosti, ki so po pomembnosti enakovredne. Prvi sklop ukrepov vključuje dejavnosti, ki so usmerjene v zagotovitev naročil in omogočajo doseganje trenutne konkurenčnosti glede kakovosti izdelave. Ta sklop ukrepov je pri proizvajalcih ladijskih sestavnih delov mogoče uresničiti. Drugi sklop ukrepov vključuje dejavnosti, ki niso povsem odvisne od proizvajalcev ladijskih sestavnih delov, omogočajo pa razvoj inovativnosti.

Prvi sklop ukrepov

Glede na to, da sedanja proizvodnja ladijskih sestavnih delov temelji na izdelavi manjšega asortimenta zahtevnih izdelkov, ki največkrat ne zapolnijo vseh proizvodnih zmogljivosti izdelovalcev, in glede na to, da je glavni naročnik največkrat posrednik, je treba:

- povečati naročila izdelave ladijskih sestavnih delov v smeri večjega asortimenta izdelkov. To je mogoče doseči s povezovanjem proizvajalcev ladijskih sestavnih delov z ladjedelnicami, ki so zemljepisno blizu Slovenije (Furlanija - Julijska krajina in hrvaške ladjedelnice v Istri), pa tudi zunaj tega območja na svetovni ravni;
- vključevati izdelovalce ladijskih sestavnih delov v sistem grozdenja ladjedelske industrije. Sodelovanje v grozdu ladjedelske industrije zagotavlja večjo varnost glede naročil, večjo ponudbo ladijskih sestavnih delov in boljšo prepoznavnost proizvajalcev;
- pospešiti tehnološki razvoj podjetij, ki izdelujejo ladijske sestavne dele. Pod tehnološki razvoj spadata predvsem organizacija dela ter vlaganje v posodobitev delovnih strojev in naprav. Ta zahteva izhaja iz narave ladjedelske industrije, ki je mednarodna in zaradi tega neposredno povezana s konkurenčnostjo med vsemi izdelovalci ladijskih sestavnih delov v svetu. Konkurenčnost slovenskih izdelovalcev je mogoče doseči le z dobro uravnoteženostjo organizacije dela in uporabo sodobne tehnologije izdelave. Za doseg tega je treba oblikovati razvojno usmerjeno politiko, ki omogoča tudi naložbe. Primerna davčna politika je ena od bistvenih zahtev tovrstnega razvoja;
- ohraniti interne raziskave na področju tehnološkega razvoja in razvoja inovativnih dejavnosti v podjetjih. Ker je inovativnost v ladjedelski industriji Slovenije pod povprečjem EU in je konkurenčnost tovrstne industrije odvisna predvsem od inovativnosti, je v prihodnje pri izvozu ladijskih sestavnih delov pričakovati težave. Politiko obdavčitve je treba naravnati tako, da bo inovativnost postala zanimiva tudi za izdelovalce ladijskih sestavnih delov.

Drugi sklop ukrepov

Največja težava pri izdelavi ladijskih sestavnih delov v Sloveniji je pomanjkanje inovativnosti. Drugi sklop ukrepov je namenjen zapolnitvi tistih vrzeli, ki inovativnost na tem področju ovirajo, in sicer:

- boljše poznavanje ladijskega sestava. Inovativnost na področju ladijskih sestavnih delov lahko pričakujemo le na podlagi dobrega poznavanja vloge posameznih ladijskih sestavnih delov v celotnem ladijskem sestavu. V Sloveniji ni izobraževalne ustanove za tovrstno izobraževanje. Težava je rešljiva na dva načina, in sicer:
 - s prirejanjem seminarjev, na katerih bo tehnično osebje, ki je že zdaj v slovenskih podjetjih dejavno pri izdelavi ladijskih sestavnih delov, seznanjeno s posebnostmi ladijskega sestava,
 - z vzpostavitvijo študijskih modulov, ki bodo del rednih programov v tehniških izobraževalnih ustanovah. Pri tem je treba pripomniti, da ti moduli ne vodijo v pridobitev naziva ladjedelski inženir, ampak zagotavljajo posebno znanje tistim, ki se želijo zaposliti v industriji izdelave ladijskih sestavnih delov;
 - odprava ovir za inovativne dejavnosti. Finančne možnosti za raziskovanje in inovacijske dejavnosti so v srednjih in malih podjetjih majhne, vendar so izjemnega pomena. Posledica takega stanja je slabo razvito varstvo intelektualnih pravic, ki pa ga je mogoče izboljšati z izobraževalno politiko ter dodatno podporo raziskavam in inovativnim dejavnostim v podjetjih;
 - večja povezanost z javnimi raziskovalnimi ustanovami. Javnim raziskovalnim ustanovam je treba omogočiti raziskave na področju ladijskih konstrukcij, kamor spadajo tudi ladijski sestavni deli, s čimer jim bo dana možnost sodelovanja v mednarodnih raziskavah. Hkrati bo mogoče izsledke raziskav uporabiti tudi pri inovativnih dejavnostih podjetij;
 - povezava med zasebnimi raziskovalci in javnimi raziskovalnimi ustanovami. Med raziskovalci v podjetjih in javnimi raziskovalnimi ustanovami mora biti povezava, ki omogoča prenos potreb pomorske industrije na eni strani in že dobljenih raziskovalnih izsledkov na drugi. Vzpostavitev take povezave je nujna tudi z vidika varstva intelektualnih pravic, saj primerno varstvo razvoja novih tehnologij vodi k večjemu gospodarskemu razvoju regionalnih udeležencev;
 - izmenjava dobre prakse. Primeri "najboljše prakse" so v evropskem prostoru dobro znani. Vključujejo začasno menjavo ključnih delavcev, predvsem tehnologov, med dvema ali več podjetji. Ker izmenjava dobre prakse poteka predvsem med sorodnimi podjetji, ki si prizadevajo za doseg enakovrednih ciljev, je vključevanje v grozdenje za njihovo doseg najprimernejše.

11.4 Akcijski načrt

Ker so naročila za izdelavo različnih ladijskih sestavnih delov odvisna od potreb ladjedelnic s celega sveta, je treba:

- širiti krog ladjedelnic, s katerimi slovenski proizvajalci ladijskih sestavnih delov še ne sodelujejo. V ta namen je treba organizirati službo pomorskega grozdenja v eni od že obstoječih javnih agencij (npr. Agencija za razvoj tehnologije Republike Slovenije – TIA) ali na Ministrstvu za promet. Naloga omenjene službe je pospeševanje grozdenja pri izdelavi ladijskih sestavnih delov;
- davčno politiko prilagoditi tako, da se bodo spodbujale raziskave in inovativna dejavnost izdelovalcev ladijskih sestavnih delov;
- raziskovalne skupine, ki delujejo pri izdelovalcih ladijskih sestavnih delov, povezovati z javnimi raziskovalnimi ustanovami. To nalogo prevzema služba, pristojna za pomorsko grozdenje;
- Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani organizira izbiro tistih izobraževalnih ustanov, ki bodo v svoje izobraževalne programe vključile predmete iz poznavanja ladijske konstrukcije.

11.5 Finančne posledice

- Ustanovitev posredniške ustanove (vsaj trije strokovnjaki, delovni prostor, potovanja, začetno financiranje iz državnega proračuna).
- Določen odstotek denarja, namenjenega iz državnih sredstev za razvoj, nameniti spodbujanju raziskav in inovativnih dejavnosti v podjetjih, v katerih izdelujejo ladijske sestavne dele.
- Pokritje stroškov petih specializiranih predavateljev za obdobje vsaj treh let.
- Pokritje dela stroškov strokovnjakom iz naslova "dobre prakse".

12 JAHTE IN PLOVILA ZA REKREACIJO

Jahte in plovila za rekreacijo zavzemajo široko področje primarnih in sekundarnih gospodarskih dejavnosti. Med primarne prištevamo načrtovanje plovila, izdelavo trupa plovila z vso pripadajočo notranjo opremo ter izdelavo pripadajočih sestavnih delov. V primarno sestavo plovil spadajo še pogonski stroji in naprave ter vsa električna in elektronska oprema. Sekundarne gospodarske dejavnosti, ki so tesno povezane s primarnimi dejavnostmi, so storitve v zvezi s plovili, njihovim najemanjem in vzdrževanjem.

V evropskem prostoru se je prodaja plovil vse do začetka velike svetovne krize stalno povečevala. Statistični podatki kažejo, da se je prodaja povečevala vsako leto za pribl. 5 odstotkov.⁵⁰ Tako je danes mogoče izračunati, da na vsakih 75 prebivalcev v Evropi pripada eno plovilo.⁵⁰

Proizvodnja plovil v EU spada med visoko konkurenčno proizvodnjo, ki je močno podprta s sodobno in napredno tehnologijo.

12.1 Povzetek stanja

Gradnja plovil in pripadajočih sestavnih delov zahteva posebno znanje ladjedelske stroke od načrtovalcev plovil do izvajalcev del. Vzgoje strokovnega kadra v Sloveniji ni, saj na nobeni izobraževalni ustanovi ni tovrstnega izobraževanja. Obstoječi kader, ki je dejaven pri načrtovanju plovil, je strokovno znanje pridobil v tujih izobraževalnih ustanovah, predvsem v ZDA in Angliji. V Sloveniji pa so tudi izdelovalci plovil, ki svoje znanje pridobivajo s posnemanjem drugih izdelkov. Na podlagi takih podatkov je mogoče sklepati, da je vprašljivo tudi spoštovanje varstva intelektualne lastnine.

Ponudba plovil, izdelanih v Sloveniji, daleč presega povpraševanje, zato je ta panoga izrazito izvozno usmerjena. Razlog za to so predvsem petični kupci in različne zahteve glede na velikost plovila, njegov pogon, opremljenost in namen uporabe. Vse raziskave s tega področja kažejo, da obstaja močna povezava med propadlimi izdelovalci plovil in tistimi, ki načrtujejo proizvodnjo plovil samo za domači trg.⁵¹

Vsa podjetja v Sloveniji, katerih dejavnost je uvrščena v gradnjo plovil, so v letu 2008 zaposlovala 684 delavcev in ustvarila 83 milijonov evrov letnega prometa.

Število raziskovalcev v slovenskih podjetjih, katerih dejavnost se nanaša na raziskave in konstruiranje plovil, je skupno 88. Večino teh raziskovalcev zaposlujeta dve največji podjetji, to sta SEAWAY in ELAN.

12.2 Analiza prednosti in slabosti izdelave jaht in plovil za rekreacijo

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – uspešen prenos tradicionalnih znanj in izkušenj izdelovalcev plovil z območja severnega Jadrana pri ustvarjanju sodobnih plovil, – slovenski izdelovalci slovijo kot solidni izdelovalci plovil, saj so na svetovnem trgu slovenska plovila visoko cenjena zaradi oblikovalske in tehnične inovativnosti ter visoke tehnološke dodelanosti, – močna podpora raziskovalni dejavnosti in neposredno izvajanje raziskav v podjetjih omogoča hitro prilagajanje zahtevam trga, obenem pa zmanjšuje stroške za uporabo rezultatov raziskav v redni proizvodnji plovil. 	<ul style="list-style-type: none"> – razdrobljena proizvodnja plovil, prevladujejo mala podjetja, – mala podjetja ne zmorejo opravljati vseh potrebnih raziskav v zadostni meri, – nezadostno varstvo intelektualnih pravic pri tehničnih, tehnoloških in oblikovalskih inovacijah, – ob slovenskem morju ni zadosti primernih industrijskih površin za izdelovanje večji rekreacijskih plovil in manjših turističnih ladij.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – mala podjetja imajo več možnosti za hitro prilagajanje zahtevam trga, – potrebne raziskave, ki se opravijo v podjetjih, hitreje sledijo zahtevam trga, – načrten razvoj gradnje plovil za rekreacijo lahko omogoči boljši razvoj podjetij in celotnega pomorskega gospodarstva vključno s pomorskimi raziskovalnimi institucijami (RTD), – usmeritev manjših kvalitativnih izdelovalcev plovil v tržno nišo izdelave plovil za ciljni trg, pri katerem se proizvodnja hitro prilagaja posameznemu naročilu, – povečanje števila izdelovalcev opreme za plovila lahko ugodno vpliva na gospodarsko rast in ustvarjanje novih delovnih mest. 	<ul style="list-style-type: none"> – zaradi majhne konkurenčne sposobnosti malih proizvajalcev plovil omejenost pri dostopu na svetovne trge rekreativnih plovil, – zaradi finančne omejenosti nezadosten prenos zahtevnejše in dražje tehnologije v redno proizvodnjo plovil, – omejeno znanje in izkušnje pri gospodarjenju oziroma vodenju-podjetja in trženju izdelkov povzroča težave povezane s prepoznavnostjo podjetja, – proizvodnji plovil neprijazna ekonomska politika države in čezmerna obdavčitev ogrožata obstoj podjetij za izdelovanje plovil ter jih silita v selitev proizvodnje plovil v druge države.

12.3 Predlog ukrepov

Ukrepi, ki jih je treba upoštevati za doseg večje konkurenčnosti pri izdelavi plovil v Sloveniji, vključujejo dve medsebojno povezani področji, ki ju ni mogoče obravnavati ločeno. Prvo je usmerjeno v tehnološki razvoj in spodbujanje inovativnosti, drugo pa v izobraževanje in prenos znanja in inovacij v proizvodnjo plovil.

Država bo z naslednjimi ukrepi omogočila uspešnejši razvoj in napredek proizvodnje jaht in plovil za rekreacijo:

- z ustrezno davčno politiko bo spodbujala raziskovalno in inovativno usmerjenost podjetij pri gradnji plovil ter s tem ohranila konkurenčnost slovenske gradnje plovil na svetovnem trgu, kar bo pomagalo ohraniti, povečati in zagotoviti prisotnost tovrstne dejavnosti v Sloveniji;
- politika države mora podpirati raziskovalno in inovacijsko politiko v podjetjih. Podpora se mora kazati tudi v davčni politiki, ki mora biti usmerjena v spodbujanje inovativnosti. Ker je inovativnost na področju plovil tesno povezana s konkurenčnostjo na svetovnem trgu, je le tako mogoče ohraniti, povečati in zagotoviti prisotnost tovrstne dejavnosti v Sloveniji;
- učinke raziskovalnih dejavnosti v podjetjih je treba povečati z učinki javnih raziskovalnih ustanov, posebej še univerze. Seveda je treba omenjene ustanove za raziskave na področju plovil šele usposobiti. Uporabne rezultate je mogoče pričakovati le z večjim sodelovanjem med proizvajalci plovil in javnimi raziskovalnimi ustanovami. Ključnega pomena sta povezava in sodelovanje s tujimi raziskovalnimi ustanovami;
- pozornost je treba nameniti tehnološkemu razvoju proizvajalcev plovil. To je pomembno predvsem zato, ker so slovenski proizvajalci plovil močno odvisni od povpraševanja na tujem trgu;
- v slovenski izobraževalni sistem je treba vključiti predmete, ki bodo zainteresiranim zagotavljali znanje s področja načrtovanja, gradnje in vzdrževanja plovil. To je za razvoj dejavnosti v Sloveniji posebnega pomena, saj do zdaj še ni nobene izobraževalne ustanove, na kateri bi bilo mogoče pridobiti tako znanje;
- zagotoviti je treba prenos znanja s področja plovil. To je mogoče doseči s pomočjo posredniške ustanove, ki bo podpirala sodelovanje med neodvisnimi raziskovalnimi institucijami in proizvajalci plovil v Sloveniji. Ena od nalog posredniške institucije mora

- biti tudi pomoč proizvajalcem pri varstvu intelektualne lastnine, ki nastane pri raziskovalnem delu. Primerno varstvo intelektualne lastnine na novo razvitih tehnologij pripomore k večjim gospodarskim učinkom, to pa spet prispeva k pozitivnemu gospodarskemu razvoju regionalnih subjektov;
- grozdenje na področju plovil mora postati vodilna tema razvoja tega področja gospodarske dejavnosti. Tukaj je še posebej pričakovati možnosti uporabe evropskih sredstev.

12.4 Akcijski načrt

Akcijski načrt sestavljajo naslednji ukrepi:

- Pripraviti predloga davčne politike, ki spodbuja inovativnost.
- Pripraviti predlog kreditiranja faz izdelave za jahte.
- Uvesti izobraževalne programe za projektante jaht in plovil za šport in razvedrilo.
- Organizirati grozdenje na področju izdelave jaht in plovil za šport in razvedrilo.
- Sprejeti davčno politiko, ki je usmerjena v spodbujanju inovativnosti.
- Omogočiti primerno kreditiranje pri gradnji jaht, pri kateri se bodo upoštevale posamezne faze gradnje jahte. Sistem kreditiranja naj bo podoben tistemu, ki velja za gradnjo ladij v ladjedelnicah.
- Uvesti sistem izobraževanja projektantov jaht in plovil za šport in razvedrilo.
- Organizirati posredniško institucijo, ki bo podpirala sodelovanje med raziskovalnimi ustanovami in proizvajalci plovil v Sloveniji.

12.5 Finančne posledice

Uresničitev predlaganih ukrepov zahteva denarna sredstva, saj se večina ukrepov nanaša na mednarodno sodelovanje s področij znanosti in izobraževanja ter na povezovanja v tehnoloških verigah izdelovalcev plovil. Za taka povezovanja je mogoče uporabiti določena evropska sredstva, za črpanje katerih do sedaj posamezna slovenska podjetja niso mogla uspešno konkurirati.

13 POMORSKE AVTOCESTE IN PREVOZ PO MORJU NA KRATKIH RAZDALJAH

Namen koncepta pomorskih avtocest je uvajanje novih intermodalnih logističnih verig s pristanišči v njihovem središču, ki naj bi omogočile strukturne spremembe pri prometni ureditvi v naslednjih letih. Te verige bodo bolj trajnostne in komercialno učinkovitejše kot cestni promet. Pomorske avtoceste bodo tako izboljšale dostopnost trgov po vsej Evropi in razbremenile preobremenjen evropski cestni sistem. V ta namen bo treba bolj izkoriščati storitve pomorskega prometa ter tudi možnosti železnic in celinskih plovnih poti kot del integrirane prevozne verige.

Koprsko pristanišče, ki je edino stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti v Republiki Sloveniji, je v osrčju srednje Evrope ob V. in X. vseevropskem prometnem koridorju. Prek pristanišča potekajo pomembni mednarodni trgovski tokovi med tem delom Evrope in čezmorskimi deželami.

Sredozemsko morje je znano kot največje mednarodno pomorsko prometno območje z vozlišči in koridorji svetovnega pomena. Zaradi Sueškega prekopa in bližnjice, ki jo ta prekop omogoča med Indijskim in Atlantskim oceanom, ponuja Sredozemlje in še posebej vzhodno Sredozemlje veliko število novih pomorskih povezav in storitev.

Obstoj pristanišč in intermodalnih povezav svetovnega pomena v regiji z visokimi razvojnimi možnostmi ponuja pomembno razvojno priložnost za vzpostavitev pomorskih avtocest.

Z vzpostavitvijo pomorskih avtocest bo novo razvojno priložnost dobilo tudi koprsko pristanišče, vendar le če bo primerno povezano z evropsko prometno infrastrukturo. Odločilna pri tem bo pravočasna gradnja drugega železniškega tira Koper–Divača.

13.1 Povzetek stanja

Evropska komisija je predlagala koncept pomorskih avtocest leta 2001 v Beli knjigi. Pomorske avtoceste se navezujejo na razvoj ključnih pomorskih smeri med državami članicami EU (in kadar je to mogoče, tudi na države nečlanice, na katere te mejijo). Pomorske avtoceste zagotavljajo visoko kakovost rednih storitev in povezavo z drugimi načini prevoza. Koncept pomorskih avtocest pomeni vzpostavitev novih, integriranih, intermodalnih logističnih verižnih povezav, katerih podlaga je visoko kakovostna pomorska povezava. Ta povezuje izbrana pristanišča, ki so na strateških točkah vzdolž evropske obale. Take verižne povezave so trajnejše in komercialno uspešnejše, saj zagotavljajo redno in visoko kakovostno alternativo cestnemu prevozu. Hkrati omogočajo pomemben prehod tovornega prometa s preobremenjenih cest na kopensko-pomorske poti. Z uresničitvijo takih poti bo omogočena sprememba osnovne strukture evropskega prometnega sistema, kar se bo glede na to, kako so zasnovane, zgodilo v nekaj letih.

Pomorske avtoceste bodo omogočile dostop do trgov po vsej Evropi in zmanjšale gnečo na evropskem cestnem sistemu. V povezavi z zamislijo o pomorskih avtocestah je treba upoštevati tudi nadaljnjo celostno povezavo pomorskih poti s potencialom, ki ga imajo železnica in notranje plovne poti, ki so sestavni del integrirane prevozne verige. To je dodana vrednost pomorskih avtocest celotni Skupnosti.

V decembru 2009 je bila končana študija o pomorskih avtocestah v vzhodnem Sredozemlju, pri kateri so poleg Slovenije sodelovali še Italija, Grčija, Malta in Ciper, pozneje pa sta se pridružili še Romunija in Bolgarija. Po oceni obstoječega stanja glede intermodalnih pomorskih prometnih in logističnih procesov na vzhodno-sredozemskem območju, ki je vključevala javni in zasebni sektor, so bili v študiji zajeti mogoči tokovi pomorskih avtocest v vzhodnem Sredozemlju, opredelitev koridorjev na podlagi ugotovitev oziroma analiz kritičnih parametrov ter ovir pri izvedbi pomorskih avtocest. Študija je pokazala glavne parametre za razvoj pomorskih avtocest v vzhodnem Sredozemlju in vključuje:

- mogoče vzhodno-sredozemske koridorje pomorskih avtocest – določa, katere pomorske avtoceste v regiji imajo prednost pri vzpostavitvi in izvajanju, ureja operativne cilje za povečanje privlačnosti pomorskih avtocest in ugotavlja razlike pri infrastrukturi za doseg operativnih ciljev,
- finančna vlaganja in akcijski načrt – opredeljuje potrebna vlaganja in predstavlja alternativne metode financiranja,
- politične pobude – ugotavlja, kako odpraviti ovire pri izvajanju in širitvi vzhodno-sredozemskih pomorskih avtocest.

Z analizo je bilo opredeljenih devet mogočih koridorjev, ki so bili izbrani glede na predloge zasebnega sektorja, ter določene nove alternativne povezave, ki so zadostile pogojem povpraševanja trga in kritične mase pretovora.

13.2 Analiza prednosti in slabosti pomorskih avtocest

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – predhodne izkušnje, – ugodna zemljepisna lega, – učinkovita cestna infrastruktura, – obstoječe sodelovanje z ladjarji, – uporaba sodobnih informacijskih sistemov, – dobra organiziranost in povezanost pristaniškega sistema, – neproblematičen prehod na brezpapirno poslovanje. 	<ul style="list-style-type: none"> – zaledna povezava kopskega pristanišča samo z enim tirom, – upravni postopki, – pomanjkljiva infrastruktura, – pomanjkanje izkušenj z večjimi projekti, – vprašljiva prilagodljivost celotnega pristaniškega sistema novim tržnim razmeram.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – obvladovanje pomorskih avtocest vzdolž X. prometnega koridorja, – okrepljeno sodelovanje s trgi ter pridobivanje novih poslov, – gospodarski učinki/multiplikativni vplivi, – uvajanje novega pristopa – prevoz prikolic brez voznikov, – razvoj pristanišča, – črpanje evropskih sredstev. 	<ul style="list-style-type: none"> – povečan obseg prometa tovornih vozil na cestnem omrežju, – drage ladijske vozne, – dolgotrajnost procesa poenostavljanja upravnih postopkov, – visoka odvisnost od podpore IT, – ozka grla zaradi neustrezne infrastrukture, – premajhna prepoznavnost prometne poti prek Kopra.

13.3 Predlog ukrepov

Razvoj novih pomorskih tovornih in potniških prog med Slovenijo in državami Evropske unije bo imel pozitiven učinek na gospodarstvo, turizem, zaposlovanje in ekologijo. Treba je oceniti višino potrebnih strateških naložb v pristanišča in še naprej vlagati v podporo učinkovitim prevoznim storitvam na kratke razdalje, npr. s pomočjo programa Marco Polo. Prav od zmožnosti vlaganj je namreč odvisno, kako in kdaj bodo pomorske avtoceste v popolnosti uresničene. Projekti bodo lahko hitro zaživel, če nam bo uspelo poleg zasebnih sredstev in sofinanciranja iz evropskih sredstev zagotoviti tudi državno pomoč za zagon tam, kjer je to zakonsko mogoče. Pričakujemo, da bo v prihodnosti lažje zagotoviti sredstva za izvajanje projektov tudi z napovedjo Evropske komisije, da bo pripravila direktivo o državnih pomočeh na področju pomorstva in pristanišč.

Pri vsem tem pa se ne sme pozabiti na veliko mero previdnosti in vztrajanja pri najnujnejših merilih, kot so:

- skrbno in objektivno izbrati pristanišča ali skupine pristanišč, da se ne poruši ravnotežje konkurenčnosti ali ne pride do diskriminacije;
- ob vlaganjih v pristaniško infrastrukturo je treba zagotoviti ustrezno povezavo med pristanišči in glavnimi prometnimi osmi v zaledju;
- odpraviti je treba carinske in administrativne ovire v pristaniščih;
- izboljšati je treba inšpekcijski nadzor v pristaniščih;
- pravočasno je treba zagotoviti pogoje za zamenjavo starih plovil, ki niso ekološko sprejemljiva.

Širša javnost še vedno ni dovolj seznanjena s koristmi, ki jih prinašajo pomorski prevozi na kratkih razdaljah "od vrat do vrat". To vprašanje se na ravni EU⁵² rešuje z dvema ločenima mrežama, od katerih je vsaka pristojna za posebne naloge: točke za stike za pomorski prevoz na kratkih razdaljah in centri za spodbujanje takega prevoza.

Točke za stike za pomorske prevoze na kratkih razdaljah so pravzaprav visoko usposobljeni državni uslužbenci iz nacionalnih uprav, ki so v svojih javnih upravah pristojni za to vrsto prevoza na ravni države. Njihovo delovanje je usklajeno z Evropsko komisijo in politiko EU. Na pobudo Komisije se točke za stike povezujejo na ravni EU zaradi izmenjave izkušenj, analiziranja načinov spodbujanja pomorskega prevoza na kratkih razdaljah, odprave ozkih grl, ki zavirajo razvoj tega prevoza, in oblikovanja novih strategij. Sestanki na ravni točk za stike se v povprečju skličejo dvakrat na leto pod predsedstvom Komisije. Forum pomorskih gospodarskih panog se teh sestankov udeležuje kot opazovalec. Točke za stike v upravah držav članic in drugih držav imajo ključno vlogo pri usklajevanju političnih usmeritev glede pomorskega prevoza na kratkih razdaljah.

V EU trenutno deluje 16 nacionalnih centrov⁵³ za spodbujanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah. Delujejo v skladu s politiko Komisije in pri tem uporabljajo celo vrsto delovnih metod, kako se obratovati na javnost v svojih matičnih državah. Vodi jih poslovni interes in mogočim uporabnikom pomorskega prevoza na kratkih razdaljah pomagajo z nasveti in informacijami. Spodbujanje med drugim poteka v obliki medijskih predstavitev za različne ciljne skupine, dvostranskih srečanj s ciljnimi skupinami, odgovorov na poizvedovanje, poštnih pošilk (informacijski letaki), izjav za javnost in razstav. Pri tem so posebna ciljna skupina ladijski in cestni prevozniki, saj si centri prizadevajo, da spremenijo njihovo miselnost in način dela pri opravljanju pomorskega prevoza na kratkih razdaljah. Nekateri centri podpirajo tudi posamezne pobude, kot so na primer predstavitve zaposlitvenih možnosti za mlade v pomorskem prevozu in pomorski logistiki.

Finančni viri različnih centrov za spodbujanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah se raztezajo skozi paleto javnih in zasebnih sredstev. Za doseganje ciljev je pomembno, da imajo zagotovljeno vsaj srednjeročno finančno varnost. Državna podpora je dober način za zagotavljanje nevtralnosti centrov in povečanje njihove verodostojnosti. Široka udeležba gospodarskega sektorja pa je temeljni pogoj za njihovo uspešno delovanje.

Za uspešno vzpostavitev centra spodbujanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah je treba zagotoviti:

- nevtralnost dela,
- upoštevanje različnih interesnih skupin,
- primeren kader z ustreznimi izkušnjami pri poslovanju v pomorstvu,
- javno podporo, ki jo projektu zagotavljata država in gospodarstvo.

Akcijski načrt Evropske komisije za spodbujanje prevoza po morju na kratke razdalje med drugim vključuje vrsto ukrepov, ki bodo pripomogli k odpravljanju ovir, da bi se tako izboljšala učinkovitost nadaljnega razvoja prevoza po morju. Pri tem so se pokazale ovire glede povezovanja oskrbovalnih verig od vrat do vrat, administrativne ovire ter zahteve po višji pristaniški učinkovitosti in boljših zalednih povezavah. Za odpravljanje administrativnih ovir je v postopku sprejemanja prenovitev Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/6/ES z dne 18. februarja 2002 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti in/ali izplujejo iz njih. Predlog uvaja poenostavitev administrativnih postopkov, uporabo elektronskega poslovanja do leta 2015 ter vzpostavitev nacionalnega enotnega okna za vse pristaniške postopke, kar sovпада s poenostavitvijo carinskih postopkov in uvedbo povezljivega komunikacijskega sistema E-maritime, ki bo v prihodnje omogočal brezpapirno poslovanje med vsemi subjekti. S programom Marco Polo se bodo tudi v prihodnje zagotavljala finančna sredstva za sofinanciranje projektov prevoza po morju na kratke razdalje. Poleg tega so prve pomorske avtoceste v praksi že zaživele s pomočjo TEN-T in programov sofinanciranja Marco Polo. Evropska komisija je zaradi tega konec leta 2009 državam članicam in EU priporočila, naj sofinancirajo pomorske avtoceste. Z vidika okoljevarstva si je treba v prihodnje prizadevati za nadaljnje zmanjševanje dušikovih (NO_x) in žveplovih oksidov (SO_x) ter toplogrednih plinov (CO₂), tako da bi vse ladje v pristaniščih EU uporabljale čistejše gorivo in da bi se jim zagotavljala električna energija z obale. V skladu s konceptom pomorskega prostora brez ovir so v pristaniščih EU poenostavljeni carinski postopki za blago evropskega porekla. Predvidena so tudi redna srečanja in nadaljnje delo točk za stike ter nacionalnih centrov za spodbujanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah s posebnim poudarkom na zagotavljanju finančnih sredstev za njihovo delovanje. Evropska komisija se zaveda, da je spodbujanje prevoza po morju ključnega pomena, zato bo tudi v prihodnje s pomočjo držav članic izvedla vrsto akcij in tako širši javnosti predstavila vse prednosti takega prevoza.

Ministrstvo, pristojno za pomorstvo, si bo prizadevalo, da se skladno s priporočili EU čim prej vzpostavi enotno okno za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje. Namen takega ukrepanja je razbremenitev cestnega prometa in uporaba alternativnih prevoznih oblik (železnica, vodni promet). Pripravljena bo študija o obliki in načinu izplačila ekološkega bonusa prevoznikom in lastnikom blaga ter izdelano IT-orodje za organizacijo prevoza. Ena od mogočih rešitev je kombinacija različnih prevoznih sredstev in optimizacija organizacije poti in časa. Za doseganje rezultatov je treba razviti okolje, ozaveščenost, dostopnost in orodje, ki bo lastnikom blaga olajšalo ali celo narekovalo izbor poti in načina prevoza. Orodje bo dostopno uporabnikom na internetu.

Akcijski načrt je sestavljen iz dveh delov, in sicer iz političnega ukrepanja in izvedbenih dejavnosti.

- Politično ukrepanje zajema vrsto dejavnosti, s katerimi si bo ministrstvo, pristojno za pomorstvo, prizadevalo v projekt enotnega okna vključiti vse države jugovzhodne Evrope in Balkana ter z njimi podpisati pismo o nameri, v katerem bi natančneje določili obliko sodelovanja med državami in ključne nosilce. Bistveni del dogovora je vzpostavitev plačila ekološkega bonusa lastnikom blaga ali prevoznikom, ki bodo za prevoz blaga uporabljali cestni prevoz le, kadar to drugače ne bo mogoče; prevoz naj bi v večjem delu potekal po železnici in/ali vodnih poteh.
- Izvedbene dejavnosti zajemajo določitev IT-izhodišč za izvedbo projekta in vzpostavitev glavne pisarne v Republiki Sloveniji.

13.5 Finančne posledice

Preglednica št. 10: Projekt pomorskih avtocest (v 1000 EUR)

	2010	2011
Proračunski viri	150	150

14 HIDROGRAFIJA IN KARTOGRAFIJA

Hidrografija se ukvarja z merjenjem in opisovanjem objektov in pojavov na morju, obali in priobalnih območjih zaradi zagotavljanja varnosti plovbe. Pomorska kartografija prikazuje za varnost plovbe pomembne objekte in pojave na morju, obali in priobalnih območjih.

Hidrografijo in pomorsko kartografijo ureja Pomorski zakonik, ki določa, da se morajo za zagotavljanje varnosti plovbe izvajati hidrografske dejavnosti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah Republike Slovenije v skladu z mednarodnimi konvencijami⁵⁴ ter da pomorsko karto Republike Slovenije izda minister, pristojen za pomorstvo, v skladu z mednarodnimi standardi za pomorsko hidrografijo.⁵⁵ Za opravljanje hidrografske dejavnosti skrbi Ministrstvo za promet, znotraj njega pa Direktorat za pomorstvo, ki ga v tehničnih zadevah pogodbeno zastopa in operativno ter razvojno podpira Geodetski inštitut Slovenije.

14.1 Povzetek stanja

Geodetski inštitut Slovenije skrbi za pridobitev podatkov s sodobnimi hidrografskimi izmerami. Podatke arhivira in javni del razpošilja uporabnikom. Prav tako izdeluje, hrani in razpošilja slovenske pomorske karte ter pomorske publikacije. Pomanjkanje in zastarelost hidrografskih podatkov in kart neposredno ogrožata varnost plovbe.

Operativno-tehnična dela na področju hidrografije in pomorske kartografije so se v Sloveniji začela leta 1997. V tem času je bila izdelana hidrografska zbirka podatkov o globinah, svetilnikih, bojah in preostalih navigacijsko pomembnih objektih. Izdelane so bile klasične pomorske karte Koprskega zaliva,⁵⁶ Piranskega zaliva in Tržaškega zaliva,⁵⁷ zbirka Malih kart⁵⁸ slovenskega morja, pomorska karta pristanišča Koper⁵⁹ in elektronska karta Koprskega zaliva.⁶⁰ V letu 2007 so se začeli izdajati oglasi za pomorščake zaradi vzdrževanja pomorskih kart in publikacij. Oglase je za slovensko morje do takrat izdajal Hrvaški hidrografski inštitut iz Splita. V letu 2008 so se začeli evidentirati objekti pristaniške gospodarske javne infrastrukture.

Geodetski inštitut Slovenije redno vzdržuje pomorske karte in uporabnikom pošilja javni del hidrografskih podatkov, to je tiste podatke, ki so pomembni za varnost plovbe ter za znanstvene, administrativne in ekonomsko-komercialne namene. Izdane so bile tudi publikacije IALA – Sistem pomorskih oznak,⁶¹ Kartografski ključ znakov in krajšav na slovenskih pomorskih kartah,⁶² Navtični vodnik slovenskega morja in obale⁶³ ter Popis objektov za navigacijo.⁶⁴ Poleg tega je bilo izdelanih tudi več raziskovalnih projektov s področja hidrografske dejavnosti.

Slovenija je od leta 2002⁶⁵ članica Mednarodne hidrografske organizacije (IHO),⁶⁶ v kateri dejavno sodeluje pri raznih mednarodnih projektih in konferencah na sredozemsko-črnomorskem območju.

14.2 Analiza prednosti in slabosti hidrografije in kartografije

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – zagotovljena varnost plovbe, – lastni hidrografski podatki in znanje, – hidrografsko obvladljiv akvatorij, – polna pokritost s pomorskimi kartami, – sistematično večletno sodelovanje med MP in GI, – članstvo v IHO in IMO. 	<ul style="list-style-type: none"> – neurejeno stanje na področju zakonodaje, – ni pogojev za pošiljanje kart ENC, – omejena proračunska sredstva, – neizmerjen jugozahodni del akvatorija, – nerešeno mejno vprašanje s Hrvaško, – premalo šolanih hidrografov.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – sodelovanje s podobnimi pomorskimi državami, – podpora delovanju Luke Koper in logističnim podjetjem, – strokovno povezovanje s prostorskim, okoljskim in gospodarskim resorjem, – mogoča uporaba hidrografije na celinskih vodah. 	<ul style="list-style-type: none"> – občasno pomanjkanje sredstev in začasna opustitev dela dejavnosti, – premajhna prepoznavnost pomena hidrografije, – zastaranje hidrografskih podatkov, – možnost pomorske nesreče, – obvezna uporaba ENC na ladjah.

14.3 Predlog ukrepov

Zaradi ohranitve in povečanja varnosti plovbe je potrebna aktivna politika razvoja hidrografije in pomorske kartografije na ravni države ter v odnosu do drugih pomorskih držav in organizacij, predvsem do IHO.

Najmanj na 5 do 10 let je treba obnavljati hidrografske meritve in redno vzdrževati vse hidrografske podatke, pomorske karte ter publikacije skladno s priporočili Mednarodne hidrografske organizacije (IHO). Nujno je treba izmeriti in kartirati že več kot 20 let neizmerjen jugozahodni del slovenskega morja, ki leži na zelo prometnem območju sheme ločene plovbe.

Za javni del hidrografskih podatkov in kart je treba vzpostaviti distribucijski sistem podatkov kot del e-uprave. Treba je začeti z mednarodno validacijo in razpošiljanjem že izdelanih elektronskih navigacijskih kart (ENC).

14.4 Akcijski načrt

V prihodnje se načrtuje:

- sprememba Pomorskega zakonika, ki bo uredila področje hidrografije,
- izvedba hidrografskih meritev slovenskega morja in obale,
- izdelava slovenskih pomorskih kart in publikacij.

14.5 Finančne posledice

Naloge s področja hidrografije in kartografije, ki jih za Ministrstvo za promet opravlja Geodetski inštitut Slovenije, so zajete v programu dela državne geodetske službe. Program dela, ki vključuje tudi višino potrebnih sredstev za izvedbo posameznih nalog, s sklepom potrdi Vlada Republike Slovenije.

Preglednica št. 11: Projekti na področju hidrografije in kartografije (v 1000 EUR)

	2010	2011	2012	2013
Proračunski viri	143	124	124	145

15 VAROVANJE MORSKEGA OKOLJA, EKOLOGIJA

Varovanje morskega okolja v Sloveniji urejajo posamezni predpisi predvsem s področja ohranjanja in varstva narave, voda in okolja, kulturne dediščine, kopalnih voda in drugih področij splošne rabe, pa tudi s področja pomorstva, ribištva, energetike in druge posebne rabe morja ter celo s področja prostorskega načrtovanja in lokalne samouprave, vendar v Sloveniji ni predpisa, ki bi enotno urejal sistem varovanja morskega okolja.

Za varovanje morja je še najboljša podlaga Zakon o vodah,⁶⁷ ki ob varovanju celinskih in podzemnih voda ureja tudi varovanje morja in priobalnih zemljišč, predvideva pa tudi pripravo načrtov upravljanja povodij in podrobnejših načrtov upravljanja voda – NUV za posamezno povodje, porečje ali njegov del in za morje, ureja odločanje o rabi voda, ureja tudi javno dobro in javne službe na področju voda, vodne objekte in naprave ter razmejuje pristojnosti države in lokalnih skupnosti pri varovanju voda. Med drugimi zakoni, ki urejajo posamezne vidike varovanja morja, so pomembni predvsem:

- Zakon o ohranjanju narave;⁶⁸
- Zakon o varstvu okolja;⁶⁹
- Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami;⁷⁰
- Zakon o prostorskem načrtovanju;⁷¹
- Zakon o varstvu kulturne dediščine;⁷²
- Pomorski zakonik;⁷³
- Zakon o morskem ribištvu;⁷⁴
- Zakon o lokalni samoupravi;⁷⁵
- Resolucija o Strategiji za Jadran;⁷⁶
- Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS;⁷⁷
- Direktiva 2008/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (Okvirna direktiva o morskem strategiji);⁷⁸
- Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladjami, 1973, podpisana v Londonu 2. novembra 1973⁷⁹ (MARPOL) s protokoli.

15.1 Povzetek stanja

Slovensko teritorialno morje je del Tržaškega zaliva, najbolj severnega dela Jadranskega in Sredozemskega morja, ki si ga Slovenija deli skupaj z Italijo in Hrvaško. Varovanje morskega okolja je na tem območju Sredozemlja ključnega pomena, saj je to izjemno plitvo morje v osrčju gospodarsko dejavne regije severnega Jadrana, ki ga zaznamujejo izlivni del reke Pad in rastoče gospodarstvo na obalnem pasu vseh treh držav, vključno s hitro rastjo pomorskega prometa, tesno povezano z usklajevanjem rabe morja in njegovih virov z načeli trajnostnega razvoja, kar pa je zaradi njegove strateške lege in relativne zaprtosti Tržaškega zaliva izredno zahtevno. Severni Jadran je zaradi oceanografskih značilnosti (plitvost – severno od črte Ancona–Pulj je komaj 2 odstotka vodne mase Jadrana) in vpliva gospodarskih dejavnosti po oceni UNEP/MAP med najbolj občutljivejšimi in najbolj ogroženimi deli Sredozemlja, kar še posebej velja za Tržaški zaliv, v katerem številni pritiski in stalne zahteve po večji rasti vse bolj razvejanih pomorskih dejavnosti narekujejo nujnost usklajenega meddržavnega načrtovanja razvoja in učinkovitejšega varstva morskega okolja.

Ključni pritiski na morsko okolje in obalni prostor izvirajo predvsem iz hitre rasti pomorskega prometa in pristanišč, ki se prepleta z rastjo turizma in rekreacijske plovbe s turističnimi pristanišči ter s stalno naraščajočo poselitvijo in koncentracijo gospodarskih dejavnosti na ožjem obalnem pasu.

Najizrazitejša potreba po usklajenem varovanju morskega okolja se je izkazala ob nameri gradnje plinskih terminalov v Tržaškem zalivu. Projekti so bili zastavljeni, ne da bi predhodno določili mogoče različice in bile opravljene strateške presoje vplivov na okolje ter brez usklajevanja na tristranski ravni (Slovenija, Hrvaška, Italija), kar je sprožilo val nasprotovanja projektu in odprlo ključno vprašanje, kako načrtovati razvoj, ki bo zmanjševal pritiske in vplive na vodno telo Jadrana in pripomogel k vzpostavitvi njegovega dobrega ekološkega stanja ob še vzdržnem trajnostnem razvoju raznovrstnih pomorskih dejavnosti.

Zagotovo je to mogoče le s tesnim sodelovanjem med državami, ki si delijo vodno telo Jadrana, da se tako vzpostavi trajnostni načrt upravljanja obalnih in morskih virov. Dobra oblika sodelovanja je delovanje Stalne tristranske slovensko-italijansko-hrvaške komisije za varstvo Jadranskega morja in obalnih območij pred onesnaženjem.

Primeren pravni okvir, na katerem Slovenija gradi svoje ukrepe za trajnostno rabo Jadrana, je tudi izvajanje Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike⁸⁰ in v regionalnem okviru Barcelonske konvencije⁸¹ z Mediteranskim akcijskim načrtom (UNEP/MAP),⁸² kar je hkrati izjemen prispevek k pripravi in izvajanju Okvirne direktive o morskem strategiji.

V skladu s pomenom ohranjanja biotske raznovrstnosti je Slovenija kar petino morske obale s pripadajočim akvatorijem razglasila za zavarovano območje, v katerem so tudi območja, zavarovana v skladu z Ramsarsko konvencijo.⁸³ Gre za območja, v katerih potekajo okolju prilagojene gospodarske dejavnosti, med njimi je najpomembnejše solinarstvo.

Za zmanjševanje obremenjevanja vodnega telesa Jadrana iz virov na kopnem je Slovenija v obdobju 1996–2004 vložila 20 milijonov evrov ter zmanjšala obremenitev voda v jadranskem povodju za 100.000 PE. Z načrtovano gradnjo sistemov odvajanja in čiščenja komunalnih odpadnih voda vseh treh obalnih občin (Koper, Izola in Piran) je Slovenija skupaj s sredstvi kohezijskega sklada EU namenila še 28 milijonov evrov in s tem zmanjšala obremenitev s kopnega dodatno še za 120.000 PE v letu 2008 in 2009. S tem je izpolnila

zahteve Direktive Sveta z dne 21. maja 1991 o čiščenju komunalne odpadne vode⁸⁴ in rešila to vprašanje v celotnem slovenskem delu povodja Jadrana.

Ministrstvo za okolje in prostor je v letu 2003 začelo izvajati Program upravljanja obalnega območja (Coastal Area Management Plan/ CAMP Slovenia), ki je nastal v partnerstvu med Mediteranskim akcijskim planom (UNEP-MAP) in osmimi občinami južne Primorske zaradi načrtovanja trajnostnega razvoja v obalni regiji Slovenije in želje po čimprejšnji razširitvi na italijansko in hrvaško stran.

Slovenija je od maja 2003 do maja 2004 predsedovala omizju Okolje in trajnostni razvoj v okviru Jadransko-jonske pobude (All). Najpomembnejši dosežek tega obdobja je zagotovo subregionalni Načrt za ravnanje v primeru onesnaženja zaradi nesreč v severnem Jadranu (Contingency Plan for the Northern Adriatic), katerega pripravo je usklajeval Regionalni center za ukrepanje v primeru onesnaženja Sredozemskega morja (REMPEC – Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea). V Portorožu je bil novembra 2007 tudi podpisan tristranski sporazum med Italijo, Hrvaško in Slovenijo za izvajanje tega načrta.

Kot gostiteljica in predsedujoča Mediteranskega akcijskega načrta (2005–2007) si je Slovenija prizadevala za čim boljše povezanost držav in sodelovanje regij ter lokalnih skupnosti pri izvajanju ukrepov za uresničevanje načel trajnostnega razvoja v praksi. Vodilo delovanja je izvajanje konkretnih programov in projektov za vzpostavljanje dobrega ekološkega stanja vodnega telesa Jadrana. V partnerstvo za doseg tega cilja namerava Slovenija pritegniti nevladne organizacije, izobraževalne ustanove (vključno z univerzami) in pomembne gospodarske dejavnike.

15.2 Analiza prednosti in pomanjkljivosti

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – za zagotavljanje varnosti pomorskega prometa se pospešeno načrtuje in že uresničuje sodoben informacijski sistem, – vprašanja o onesnaževanju okolja (npr. onesnaževanje zraka in morja zaradi prahu s terminala razsutega tovora) se bodo reševala v okviru novega prostorskega razvoja koprškega pristanišča, – problematika odlaganja slanega refulimega materiala se rešuje hkrati z gradnjo pristaniških skladiščnih površin, – služba za varovanje morja Luke Koper, ki opravlja storitve v zvezi s preprečevanjem in odpravo posledic onesnaženja morja na območju pristanišča, je v fazi učinkovitega organiziranja in opremljanja, – varovanje morskega okolja je vse bolj urejeno na različnih sistemskih in praktičnih ravneh. 	<ul style="list-style-type: none"> – pomorski promet v severnem Jadranu narašča, s tem pa se slabša varnost navigacije ter povečuje možnost ladijskih trčenj in drugih nevarnih dogodkov zaradi plovbe, – zaradi še neurejenega čiščenja naplavljenih odpadkov z obale in pomanjkljivega zbiranja odpadkov na območjih komunalnih privezov je problematično sezonsko zadrževanje plovil na zavarovanih morskimi območjih in ob kopalni obali, – zdravje morskega okolja je odvisno od kakovosti morske in rečne vode, na kar vplivajo komunalne odpadne vode, pomorski promet z izpusti iz plovil, infrastrukturni in ribiški posegi z vplivi na morsko dno ter zasedenost in raba obalnih območij.
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – z vključitvijo vseh jadranskih držav v izvajanje zaščitnih in preventivnih ukrepov pred onesnaževanjem morja zaradi gostega pomorskega prometa zmanjšati možnosti velikih katastrofalnih nesreč, – z dejavnim sodelovanjem regionalnih in lokalnih oblasti pomembno prispevati k uresničevanju trajnostnega razvoja v Jadranu, vključno s sonaravnim razvojem pomorstva, ribištva in navtičnega turizma kot pomembnih gospodarskih dejavnosti, – z omejevanjem širitve urbanizacije na še neurbanizirane dele obale izboljšati razmerje med urbaniziranimi in naravnimi deli obale, – z avtomatizacijo in sistemom nadzora VTS izboljšati premalo učinkovit nadzor nad izvajanjem režima varovanja morja, – z ustanovitvijo posebnega sklada in pritegnitvijo evropskih sredstev izboljšati financiranje varstva morskega okolja. 	<ul style="list-style-type: none"> – neenakomerne navtične turistične sezonske obremenitve otežujejo načrtovanje zaščitnih ukrepov in trajnostno rabo morja in obale, – širitev turistične infrastrukture zaseda morsko obalo in ovira dostop do nje ter izriva ribiško in ladjedelniško (škver) ter drugo tradicionalno rabo priobalnega pasu morja, – krajinske spremembe značilne sredozemske podobe obalnega pasu kot posledica intenzivne urbanizacije in gradnje objektov velike prostorske zasnove prometne in turistične infrastrukture na ožjem obalnem območju, kot so ceste, marine, pristanišča, športni objekti, turistična naselja, – biotska raznovrstnost se v splošnem zmanjšuje, praviloma ekosistemom zaradi večanja različnih pritiskov na vrste, njihove habitate in habitatne tipe pogosto grozi uničenje.

15.3 Predlog ukrepov

Za zaščito morskega okolja pred negativnimi posledicami nenehno naraščajočega pomorskega prometa in njegovih pritiskov ter čezmejnih vplivov na celotno vodno telo Severnega Jadrana, Vlada Republike Slovenije sprejema ukrepe na nacionalni in mednarodni ravni. Ukrepe na mednarodni ravni vlada predhodno uskladi v okviru strokovne skupine pri mešani medvladni slovensko-hrvaško-italijanski »Stalni tristranski komisiji za varstvo Jadrana in obalnih območij pred onesnaženjem« ter tako učinkovito omogoča izvajanje Sredozemske strategije trajnostnega razvoja ob skupnem Jadranskem morju (Program Združenih narodov za okolje/Sredozemski akcijski načrt za Barcelonsko konvencijo, Portorož, 2005).

Ukrepi na nacionalni ravni:

- za zagotavljanje varnosti pomorskega prometa nadaljevati s pospešenim načrtovanjem in uresničevanjem sodobnega informacijskega in nadzornega sistema (SafeSeaNet, VTS center, avtomatizacija objektov za varnost plovbe),
- s sprejemom novega državnega prostorskega načrta razvoja kopskega pristanišča omogočiti izvajanje ukrepov za zmanjšanje onesnaževanja okolja zaradi pristaniške dejavnosti (prekritje terminala za premog, protihrupne zaščite, zmanjšanje tovornega prometa na mestnih vpadnicah z izgradnjo novega vhoda, varno deponiranje slanega izkopskega mulja z gradnjo novih pristaniških površin),
- spodbujati sodelovanje državnih in lokalnih oblasti pri pospeševanju uporabe obnovljivih virov energije, trajnostnem in sonaravnem razvoju pomorstva, ribištva in navtičnega turizma kot pomembnih pomorskih gospodarskih panog,
- določiti usmeritve in cilje nadaljnjega razvoja »Službe za varstvo obalnega morja« kot izvajalca rednega nadzora stanja morja in organizatorja ukrepov za redno vzdrževanje morskega okolja in odpravo posledic onesnaženj v okviru koordinacije služb na morju.

Ukrepi na mednarodni ravni:

- regionalno usklajen pristop na območju Severnega Jadrana pri nameščanju novih gospodarskih objektov in drugih posegov v prostor, ki imajo relevanten vpliv na ravnovesje ekosistema tega območja,
- vključitev vseh jadranskih držav v izvajanje zaščitnih in preventivnih ukrepov pred onesnaževanjem morja, kot jih zaradi gostega pomorskega prometa predvideva subregionalni Načrt za ravnanje v primeru onesnaženja zaradi nesreč v severnem Jadranu (Contingency Plan for the Northern Adriatic) zmanjšati možnost nastanka velikih katastrofalnih nesreč,
- priprava in sprejem »Načrta upravljanja balastnih voda v Jadranu« v skladu s standardi Mednarodne pomorske organizacije (IMO), kar bo pripomoglo k zmanjšanju tveganj in ogroženosti Jadrana zaradi vnosov in razširitve tujerodnih organizmov zaradi pomorskega prometa.

15.4 Akcijski načrt

Predlog akcijskega načrta z vključenimi predlogi ukrepov iz prejšnjega poglavja 15.3 pripravi Ministrstvo za okolje in prostor s pomočjo posebne Medresorske delovne skupine za pomorstvo in sprejme Vlada Republike Slovenije za obdobje petih let.

Na osnovi Direktive 2008/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja, Skupne izjave o okoljski zaščiti Jadranskega morja, sprejeti 16. junija 2008 v Portorožu na 9. zasedanju mešane slovensko-hrvaško-italijanske komisije za varstvo voda Jadranskega morja in obalnih območij pred onesnaženjem in Protokola o celovitem upravljanju obalnih območij v Sredozemlju,⁸⁵ skladno s temeljnimi nameni ter strateškimi opredelitvami

Resolucije o Strategiji za Jadran, Vlada Republike Slovenije vključi ukrepe na mednarodni ravni iz akcijskega načrta v pripravo pobude za pripravo mednarodne, razvojno usmerjene Pomorske strategije za Jadran kot skupnega načrta jadranskih držav: Albanije, Bosne in Hercegovine, Črne gore, Hrvaške, Italije in Slovenije glede rabe in varovanja Jadranskega morja, ki naj bo sprejeta v okviru Evropske unije in naj bi imela enak status kot Strategija za Baltik.⁸⁶

15.5 Finančne posledice

Potrebna sredstva za izvedbo posameznih strateških ukrepov za varovanje morskega okolja zagotovijo v okviru svojih proračunskih namenov ministrstva, pristojna za okolje in prostor, promet, ribištvo, turizem, obrambo in zaščito ter zdravje.

Druge stroške za izvajanje ukrepov za varovanje in zaščito morskega okolja krijejo nosilci koncesij in imetniki vodnih dovoljenj na vodnem telesu morja.

16 POLITIČNI UKREPI IN USKLAJEVANJE

Na področju pomorskega prometa je treba ukrepati takoj in odločno, saj se sicer lahko zgodi, da bo evropsko pomorsko gospodarstvo za vedno izgubilo svojo vodilno vlogo.

Evropski pomorski sektor se naenkrat spoprijema s številnimi velikimi izzivi. Svetovna gospodarska kriza je zelo težko prizadela sektor. Strožje zahteve glede ladijskih izpustov bi lahko težave sektorja samo še povečale. Poleg tega pa sta iz dneva v dan bolj pereči vprašanji vse večjega pomanjkanja pomorščakov in ponovnega vzpona piratstva na svetovnih morjih.

Vse več je mnenj, da bi morali pomorski poklici postati privlačnejši za mlade. Priliv mladih v pomorske poklice ter oblikovanje takega okolja, da bodo ti v pomorstvu tudi ostali, je bistvenega pomena. Poleg ukrepov na ravni EU in ravni držav je nujno treba spodbujati evropsko pomorsko dediščino in začeti izmenjevati najboljše prakse, da bi pritegnili mlade, da se odločijo za pomorske poklice.

Opozoriti je treba na dolgoletno zavezanost Evropske unije odprti in pošteni konkurenci ter ponovno poudariti potrebo po izogibanju protekcionističnih ukrepov, saj je le tako mogoče zagotoviti zdravo gospodarstvo. Za dober svetovni položaj evropskega pomorskega gospodarstva je treba doseči dogovor o državnih pomočeh, da bi tako zagotovili enake konkurenčne pogoje in s tem konkurenčnost evropskega ladjevja po celem svetu. V zvezi s tem Slovenija podpira stališče Evropske komisije o oblikovanju celostnih pravil za svetovno industrijo in poudarja pomen ureditve pomorskih pravil na mednarodni ravni.

Ker je vse več piratskih napadov na ladje, bo Slovenija podpirala vzpostavitev ustreznih pristojnosti in oblikovanje mednarodne zakonodaje za zajezitev te kriminalne dejavnosti. Pri tem se bomo zavzemali za tesnejše sodelovanje med EU in ZN ter okrepili svoje sodelovanje pri delu odborov in pododborov Mednarodne pomorske organizacije v Londonu.

Velike priložnosti, ki se ponujajo evropskemu pomorskemu gospodarstvu, so predvsem v podpori naložbam v raziskave in razvoj, v »zelenih« ladjah, gorivih in pristaniščih.

Ministrstvo, pristojno za pomorstvo, skupaj z Upravo Republike Slovenije za pomorstvo vsako leto pripravi konferenco v okviru pomorskega gospodarstva, na kateri se pregleda izvajanje nacionalnega programa in sprejmejo predloge o njegovem izboljšanju.

- Vlada Republike Slovenije vsaki dve leti po sprejetju tega nacionalnega programa:
- sprejme poročilo o izvajanju programa in z njim seznanjeni Državni zbor Republike Slovenije,
 - predloži posodobitev programa Državnemu zboru Republike Slovenije v sprejem.

Za izvajanje nacionalnega programa ustanovi minister, pristojen za pomorstvo, medresorsko delovno skupino za področje pomorstva, sestavljeno iz predstavnikov:

- Ministrstva za promet,
- Ministrstva za finance,
- Ministrstva za gospodarstvo,
- Ministrstva za okolje in prostor,
- Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve,
- Ministrstva za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo,
- Ministrstva za šolstvo in šport,
- Ministrstva za notranje zadeve, Policije,
- Ministrstva za javno upravo,
- Ministrstva za obrambo, Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje,
- predstavnika Sveta za pomorsko gospodarstvo.

Naloga medresorske delovne skupine je povezana predvsem z izvajanjem tega nacionalnega programa, delovna skupina pa se sestaja po potrebi, odvisno od nastale problematike. Njen vodja mora ministru, pristojnemu za pomorstvo, o delu skupine poročati vsaj dvakrat letno.

17 POMORSKA PRAVNA UREDITEV V RS

Pomorsko pravno ureditev v Republiki Sloveniji sestavljajo:

- notranjepravni viri,
- pravni viri Evropske unije in
- mednarodnopravni viri.

17.1 Notranjepravni viri

V Republiki Slovenije je pomorstvo pravno urejeno s temeljnim predpisom s področja pomorstva, to je Pomorskim zakonikom.

Pomorski zakonik je bil sprejet v letu 2001 in pripravljen v duhu mednarodnih konvencij. Če zakon ne ureja posameznega področja, se subsidiarno uporabljajo drugi predpisi, kot na primer Zakon o vodah.

Pomorski zakonik je sestavljen iz 11 delov, in sicer ureja suverenost Republike Slovenije na morju, varnost plovbe, državno pripadnost, identifikacijo in vpis ladij, stvarne pravice na ladjah, ladjarja, pomorske pogodbe, plovbne nezgode, izvršbo in zavarovanje ter prekrške.

17.2 Pravni viri Evropske unije

Republika Slovenija je od 1. maja 2004 polnopravna članica Evropske unije, katere države članice so gospodarsko, družbeno in politično močno povezane. Pravni red Evropske unije je postal del slovenske zakonodaje, kar še posebej velja za področja, ki so v pristojnost Evropske unije.

Večina predpisov s področja pomorstva je bila sprejeta zaradi varnosti v pomorskem prometu in preprečevanja onesnaženja, ki ga povzročajo plovila.

S Pomorskim zakonikom so urejene pravne podlage za te direktive:

- Direktiva Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblašene za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav, s spremembami;
- Direktiva Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o uveljavitvi mednarodnih standardov za varnost ladij, preprečevanje onesnaževanja ter pogoje za življenje in delo na ladjah, ki uporabljajo pristanišča Skupnosti in plujejo v vodah v pristojnosti držav članic (pomorska inšpekcija), s spremembami;
- Direktiva Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi, s spremembami;
- Direktiva Sveta 97/70/ES z dne 11. decembra 1997 o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, s spremembami;
- Direktiva Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, s spremembami;
- Direktiva Sveta 98/41/ES z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, s spremembami;
- Direktiva Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili, s spremembami;
- Direktiva 2001/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. decembra 2001 o določitvi usklajenih zahtev in postopkov za varno nakladanje in razkladanje ladij za prevoz razsutega tovora;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/6/ES z dne 18. februarja 2002 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti in/ali izplujejo iz njih, s spremembami;
- Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS, s spremembami;
- Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti ro-ro potniških ladij, s spremembami in
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve.

Direktive so podrobno prenesene s podzakonskimi akti.

Konec leta 2009 je bil sprejet tako imenovani tretji pomorski sveženj (ERIKA III), ki določa strožje pogoje glede varnosti plovbe in onesnaževanja. Države članice jih morajo v svoj notranjepravni red prenesti v letih 2010 do 2012.

17.3 Mednarodnopravni viri

Na mednarodni ravni so bili sprejeti številni predpisi IMO.

Med drugimi pomembnimi mednarodnimi organizacijami je treba omeniti Komisijo Združenih narodov za mednarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL), Konferenco Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD), Mednarodno organizacijo dela (ILO), Mednarodni inštitut za unifikacijo zasebnega prava (UNIDROIT), Mednarodni pomorski odbor (CMI) itd.

Predpisi omenjenih organizacij, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, so:

- Konvencija o teritorialnem morju in zunanjem pasu, sprejeta v Ženevi 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65, str. 183;

- Konvencija o odprtem morju, sprejeta v Ženevi 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65, str. 183;
- Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dodatki I–VI, podpisana v Montego Bayu (Jamajka) 10. decembra 1982, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 1-1/86, str. 3;
- Uredba o ratifikaciji Sporazuma o izvajanju XI. dela Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-38/95, str. 168 (Uradni list RS, št. 32/95);
- Sklep Sveta 98/392/ES z dne 23. marca 1998 o sklenitvi Konvencije Združenih narodov o pomorskem pravu z dne 10. decembra 1982 in Sporazuma o izvajanju dela XI Konvencije z dne 28. julija 1994 s strani Evropske skupnosti – UL L št. 179 z dne 23. 6. 1998, str. 1, prevod: Uradni list EU 2004, poglavje 4, zvezek 3, str. 260;
- Sporazum o pospeševanju usklajevanja ribiških plovil na odprtem morju z mednarodnimi ukrepi za ohranjanje in upravljanje – UL L št. 177 z dne 16. 7. 1996, str. 26, prevod: Uradni list EU 2004, poglavje 4, zvezek 2, str. 324;
- Sporazum o uporabi določb Konvencije Združenih narodov o pomorskem pravu z dne 10. decembra 1982 glede ohranjanja in upravljanja čezconskih staležev rib in izrazito selivskih staležev rib – UL L št. 189 z dne 3. 7. 1998, str. 17, prevod: Uradni list EU 2004, poglavje 4, zvezek 4, str. 5;
- Konvencija o olajšavah v mednarodnem pomorskem prometu, podpisana v Londonu 9. aprila 1965, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 8-130/66, str. 678 in 49-98/75, str. 821;
- Mednarodna konvencija o intervenciji na odprtem morju v primeru nesreče, ki jo povzroči ali utegne povzročiti onesnaženje z olji, podpisana v Bruslju 29. novembra 1969, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-10/77, str. 156;
- Protokol o intervenciji na odprtem morju v primerih onesnaženja morja s snovmi, ki niso olja, podpisan v Londonu 2. novembra 1973, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-74/81, str. 796;
- Konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z odpadnimi in drugimi snovmi, sprejeta v Londonu, Mexico Cityju, Moskvi in Washingtonu 29. decembra 1972, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 13-129/77, str. 952;
- Zakon o ratifikaciji Protokola 1996 h Konvenciji o preprečevanju onesnaženja morja z odpadnimi in drugimi snovmi, 1972 (M96KPOM), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 10-31/05, str. 733 (Uradni list RS, št. 66/05);
- Mednarodna konvencija za preprečevanje onesnaženja morja z oljem, podpisana v Londonu 12. maja 1954, spremenjena in dopolnjena 21. oktobra 1969 in 15. oktobra 1971, Uradni list SFRJ, št. 60-849/73, str. 1737, in 53-926/74, str. 1709;
- Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, podpisana v Londonu 2. novembra 1973, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-14/85, str. 57;
- Protokol k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij iz leta 1973, podpisan v Londonu 17. februarja 1978, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-15/85, str. 66;
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1997 o spremembi Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, kot je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1978, ki se nanaša nanjo (MPKPOM), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 10-32/05, str. 752 (Uradni list RS, št. 66/05);
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o pripravljenosti, odzivanju in sodelovanju pri onesnaženju z olji, OPRC 1990 (MKPOO), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-25/01, str. 619 (Uradni list RS, št. 31/01);
- Zakon o ratifikaciji Protokola o pripravljenosti, odzivanju in sodelovanju pri dogodkih onesnaženja z nevarnimi in škodljivimi snovmi, 2000 (MPOSDO), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 5-23/06, str. 483 (Uradni list RS, št. 25/06);

- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1992 o spremembi Mednarodne konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1969 (MKCO69), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-82/00, str. 545 (Uradni list RS, št. 58/00);
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom, 2001 (MKCOŠOG), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe št. 14-44/04, str. 3906 (Uradni list RS, št. 41/04);
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1992 o spremembi Mednarodne konvencije o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, nastale zaradi onesnaženja z nafto, 1971 (MKMS71), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-81/00, str. 531 (Uradni list RS, št. 58/00);
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 2003 k Mednarodni konvenciji o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, nastale zaradi onesnaženja z nafto, 1992 (MMSON), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 8-28/05, str. 573 (Uradni list RS, št. 54/05);
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju, 1996 (MKONŠ), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 18-77/04, str. 4350 (Uradni list RS, št. 65/04);
- Mednarodna konvencija o varnosti kontejnerjev (CSC 1972), s prilogami, podpisana v Ženevi 2. decembra 1972, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 3-30/87, str. 15;
- Mednarodna konvencija o izmeritvi ladij, 1969, podpisana v Londonu 23. junija 1969, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 10-11/72, str. 67;
- Mednarodna konvencija o tovornih črtah, podpisana v Londonu 5. aprila 1966, spremenjena in dopolnjena 12. oktobra 1971, 12. novembra 1975, 15. novembra 1979 in 17. novembra 1983, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-37/69, str. 253, 1-7/78, str. 24, 10-68/78, str. 636, 11-52/81, str. 681, in 12-36/89, str. 28;
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah, 1966 (MPTC), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11-39/99, str. 503 (Uradni list RS, št. 33/99);
- Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (SOLAS), podpisana v Londonu 1. novembra 1974, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-4/81, str. 25;
- Protokol k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, 1974, podpisan v Londonu 17. februarja 1978, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-5/81, str. 275;
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (MPVCZM), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11-38/99, str. 491 (Uradni list RS, št. 33/99);
- Mednarodna konvencija o izenačitvi določenih pravil o nujenju pomoči in reševanju na morju, podpisana v Bruslju 23. septembra 1910, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 285A-XCIV/1931, str. 1961;
- Protokol o spremembi Konvencije za izenačitev nekaterih pravil o pomoči in reševanju na morju, ki je bila podpisana v Bruslju 23. septembra 1910, podpisan v Bruslju 27. maja 1967, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 26-68/71, str. 394;
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o iskanju in reševanju na morju, SAR 1979 (MKIRM), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-24/01, str. 605 (Uradni list RS, št. 31/01);
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o reševanju na morju, 1989 (MKRM89), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-44/05, str. 1065 (Uradni list RS, št. 73/05);
- Uredba o ratifikaciji Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 8-40/00, str. 225 (Uradni list RS, št. 30/00);
- Uredba o ratifikaciji 23. in 24. spremembe Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 6-16/03, str. 590 (Uradni list RS, št. 26/03);

- Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978, sprejeta v Londonu 7. julija 1978, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 3-8/84, str. 94;
- Zakon o ratifikaciji Sprememb 1995 priloge k Mednarodni konvenciji o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (MKSULSP95), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe RS, št. 19-65/05, str. 1261 (Uradni list RS, št. 105/05);
- Zakon o ratifikaciji Sprememb 1997 k spremenjeni Mednarodni konvenciji o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (MKSULSP97), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe RS, št. 19-66/05, str. 1298 (Uradni list RS, št. 105/05);
- Mednarodna konvencija za izenačitev določenih pravil o trčenju ladij, podpisana v Bruslju 23. septembra 1910, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 285A-XCIV/1931, str. 1961;
- Konvencija o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972, sprejeta v Londonu 20. oktobra 1972 ter dopolnjena 15. decembra 1981 in 19. novembra 1987, Uradni list SFRJ, št. 60-821/75, str. 1613, in Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-90/86, str. 3, in 12-52/90, str. 10;
- Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) in protokol o podpisu, sprejeta v Bruslju 25. avgusta 1924, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 7-76/59, str. 2;
- Mednarodna konvencija o začasnem zaustavljanju morskih ladij, podpisana v Bruslju 10. maja 1952, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-150/67, str. 1235;
- Mednarodna konvencija o vpisu pravic na ladjah v gradnji, podpisana v Bruslju 27. maja 1967, Uradni list SFRJ, št. 1-1/71, str. 1;
- Konvencija in Statut o mednarodnem režimu pomorskih pristanišč, podpisana v Ženevi 9. decembra 1923, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 280-LXXXIX/1931, str. 1766;
- Zakon o ratifikaciji Mednarodnega sporazuma o uporabi Inmarsatovih postaj ladja–zemlja v teritorialnem morju in pristaniščih (MSUIPLZ), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 12-55/95, str. 801 (Uradni list RS, št. 46/95);
- Zakon o ratifikaciji Memoranduma o soglasju med Vlado Republike Slovenije, Vlado Republike Hrvaške in Vlado Italijanske republike za uvedbo skupnega plovbnega sistema in sheme ločene plovnosti v severnem delu severnega Jadrana (MHITSPS), Uradni list RS, št. 96/00.

17.4 Akcijski načrt

V prihodnjih letih bodo ratificirane zlasti tiste mednarodne konvencije, ki urejajo pravice potnikov, omejitve odgovornosti za pomorske zahtevke, dvigovanje potopljenih stvari in pogodbe o izkoriščanju ladij.

Predvsem je treba zagotoviti možnost, da se bodo že ratificirane mednarodne konvencije lahko učinkovito izvajale. Obstoječi zakoni o ratifikaciji posameznih mednarodnih konvencij ne določajo dovolj natančno organov, pristojnih za opravljanje posameznih nalog, ki jih državam podpisnicam nalaga mednarodna konvencija.

18 SEZNAM UPORABLJENIH IZRAZOV

Kratica	Angleški pomen	Slovenski pomen
AIS	Avtomatic Identification System	Samodejna identifikacija ladij
DWT	Deadweight	Nosilnost

ECDIS	Electronic Chart Display And Information System	Informacijski sistem za prikazovanje elektronskih kart
ECTS	European credit transfer system	Evropski sistem prenašanja kreditnih točk
EMSA	European Maritime Safety Agency	Evropska agencija za varnost v pomorskem prometu
ENC	Electronic Navigation Chart	Elektronska navigacijska karta
EU	European Union	Evropska unija
EUR	Euro	Evro – valuta EU
GDP/BDP	Gross domestic product	Bruto domači proizvod
GPS	The Global Positioning System	Svetovni satelitski navigacijski sistem za določanje položaja
HIS	Harbour Information System	Pristaniški informacijski sistem
HO	Hydrographic Office	Hidrografski urad
IALA	International Association of Lighthouse Authorities	Mednarodna zveza uradov za svetilnike in pomorske oznake
IEC	International Electrotechnical Committee	Mednarodna elektrotehniška komisija
IHO	International Hydrographic Organization	Mednarodna hidrografska organizacija
IMO	International Maritime Organization	Mednarodna pomorska organizacija
IMO-IMA Trst	IMO – International Maritime Academy, Trieste	MPO – Mednarodna pomorska akademija v Trstu
INT number	International number	Mednarodna številka pomorske karte (dodeljuje IHO)
JIT	Just in time	Pravočasno, ravno ob pravem času
LBS	Location Based Services	Krajevno opredeljene storitve
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 with Protocols	Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, s protokoli
MBSCH	Mediterranean and Black Seas Hydrographic Commission	Hidrografska komisija za Sredozemsko in Črno morje
MBSVRENC	Mediterranean and Black Sea Virtual RENC	Virtualni RENC za Sredozemsko in Črno morje
NAPAN	Northern Adriatic Ports Area Network	Mreža severnojadranskih pristanišč
NAVOCEANO	Naval Oceanographic Office	Oceanografski urad vojne mornarice ZDA
OECD	Organization for Economic Coopereation and Development	Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control	Pariški memorandum o pomorski inšpekciji
RENC	Regional Navigational Chart Centre	Regionalni center za elektronske navigacijske karte
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	Mednarodna konvencija o iskanju in reševanju na morju iz leta 1979
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju, 1974

SSS	Short Sea Shipping	Pomorski prevoz na kratkih razdaljah
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978	Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978
TEN-T	The Trans-European Transport Networks	Vseevropsko prometno omrežje
TEU	Twenty-foot equivalent unit	Enota (mere) za zabojnike
USD	United States Dollar	Dolar – valuta ZDA
VRENC	Virtual Regional ENC Centre ali Virtual RENC	Virtualni regionalni center za elektronske navigacijske karte
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System	Informacijski sistem upravljanja in nadziranja prometa
VTMS	Vessel Traffic Management System	Sistem nadziranja in upravljanja pomorskega prometa
VTS	Vessel Traffic System	Sistem nadzora nad pomorskim prometom
WTO	World Trade Organization	Svetovna trgovinska organizacija

Št. 326-04/10-6/22
Ljubljana, dne 26. oktobra 2010
EPA 1195-V

Državni zbor
Republike Slovenije
dr. Pavel Gantar l.r.
Predsednik

¹ Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo.

² Uradni list RS, št. 10/91.

³ Uradni list RS, št. 58/06.

⁴ Sprejeta na 30. redni seji Vlade RS 23. 6. 2005.

⁵ Uradni list RS, št. 76/04.

⁶ Sprejeta na 92. redni seji Vlade RS 12. 10. 2006.

⁷ COM (2001) 370, Bruselj, 12. 9. 2001.

⁸ COM(2007) 575 Končna različica, Bruselj, 10. 10. 2007.

⁹ SEC(2007) 1278, Bruselj, 10. 10. 2007.

¹⁰ COM(2009) 8 Končna različica, Bruselj, 21. 1. 2009.

¹¹ COM(2009) 11 Končna različica, Bruselj, 21. 1. 2009.

¹² COM(2009) 466 Končna različica, Bruselj, 11. 9. 2009.

¹³ COM(2009) 538 Končna različica, Bruselj, 15. 10. 2009.

¹⁴ COM(2009) 536 Končna različica, Bruselj, 15. 10. 2009.

¹⁵ United Nations Commission on International Trade Law.

¹⁶ Haaško-visbijska pravila iz leta 1924, pozneje popravljena s protokoloma v letih 1968 in 1979, ter Hamburška pravila iz leta 1978.

¹⁷ Glej http://www.wto.org/english/news_e/news09_e/mn09a_30nov09_e.htm.

¹⁸ Operacija ATALANTA – poimenovanje akcije EU v boju proti piratstvu ob obalah Afriškega roga (<http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1518&lang=en>).

¹⁹ BIMCO/ISF Manpower update 2005; BIMCO, ISF and the Institute of Employment Research at Warwick University, 2005 (<http://www.marisec.org/resources/manpower2005update.htm>).

- ²⁰ Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the training and recruitment of seafarers, COM(2001)188 Final.
- ²¹ V to skupino spadajo poglobljanje, konstrukcija novih površin na morju, varovanje obale, izdelava, polaganje in vzdrževanje podvodnih napeljav in s pomorstvom povezani gradbeni posegi.
- ²² Ladjedelništvo je gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z izdelavo, vzdrževanjem, popravilom ter predelavo ladij in drugih plovnih objektov.
- ²³ Pomorski promet vključuje tovorni in potniški promet po morju.
- ²⁴ Pristanišče je prostor ob morski, jezerski ali rečni obali, ki je urejen za varno pristajanje plovil ob pomolih s privezniki.
- ²⁵ Agencijske in špediterske dejavnosti so podjetja, ki v domačem in mednarodnem prometu opravljajo posredniške posle oziroma posle v zvezi z odpravljanjem blaga in tovora.
- ²⁶ Pilotska služba zaposluje pomorske strokovnjake, ki vodijo ladjo s sidrišča pred pristaniščem v pristanišče in iz njega.
- ²⁷ Vlačilci so manjše ladje, namenjene za vleko in tudi reševanje ladij ter prevoz pilotov.
- ²⁸ "The economic effect of shipping policy", Drs. Michiel Nijdam, Drs. Ing. Martijn van der Horst, Erasmus University Rotterdam
- ²⁹ Prenehal veljati z dnem uveljavitve Pomorskega zakonika.
- ³⁰ Uradni list RS, št. 42/05, 103/05 in 104/09.
- ³¹ Glej: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_en.html.
- ³² Uradni list RS, št. 106/09.
- ³³ Drugi odstavek 35. člena Pomorskega zakonika – PZ-UPB2.
- ³⁴ Uradni list RS, št. 12/02.
- ³⁵ Uradni list RS, št. 95/07 in 102/08.
- ³⁶ Uradni list RS, št. 76/04.
- ³⁷ Uradni list RS, št. 86/06.
- ³⁸ Green paper, Towards a future Maritime policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, Brussels, 7. 6. 2006, COM(2006) 275 Final.
- ³⁹ Zelena knjiga, Proti bodoči pomorski politiki EU: Evropska vizija za oceane in morja, Končni odziv Republike Slovenije.
- ⁴⁰ An Integrated Maritime Policy for the European Union, Brussels, 10. 10. 2007, SEC(2007) 1278.
- ⁴¹ Sporočilo Evropske komisije z dne 17. 10. 2008: Na poti k boljšim grozdom v EU, COM(2008)652.
- ⁴² Projekt STARNETregio v okviru 7. okvirnega programa.
- ⁴³ Na to kaže sprejetje vrste mednarodnih sporazumov, kot so na primer: Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, STCW (Uradni list SFRJ – MP, št. 3/84), Konvencija št. 147 o minimalnih normativih v trgovski mornarici (Uradni list RS – MP, št. 11/99), Protokol iz leta 1996 h Konvenciji št. 147 o minimalnih normativih v trgovski mornarici (Uradni list RS – MP, št. 17/04), Konvencija št. 180 o delovnem času pomorščakov in številu članov posadke na ladji (Uradni list RS – MP, št. 17/04).
- ⁴⁴ Uradni list RS, št. 71/08.
- ⁴⁵ Strategija razvoja Slovenije, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, sprejeto na 30. redni seji Vlade RS 23. junija 2005.
- ⁴⁶ Commission communication C(2004) 43 – Community guidelines on State aid to maritime transport, Official Journal C 013, 17/01/2004 in Sporočilo Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij, UL C 132, 11. 6. 2009.
- ⁴⁷ Douglas Westwood for University of Kiel, World Marine Markets, 2005.
- ⁴⁸ An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report, C3135/September 2006, dr. Tina Weber and Anne-Mari Nevala, ECOTEC Research & Consulting, glej: <http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/1722/>.
- ⁴⁹ Report on three SWOT analyses and three impact studies, INNOVA, 21. 4. 2009, glej: <http://www.europe-innova.eu/web/>
- ⁵⁰ An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report, C3135, september 2006.
- ⁵¹ Towards a Future Maritime Policy for the Union: A European vision for the Oceans and the Sea from a Recreational Marine Industry Perspective (2005), European Union Recreational Marine Industry Group (EURMIG), glej: <http://www.icomia.com/default.asp>.
- ⁵² Glej http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.
- ⁵³ Belgija, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Irska, Italija, Litva, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo. Za povezave glej www.shortsea.info.
- ⁵⁴ Drugi odstavek 24. člena Pomorskega zakonika.
- ⁵⁵ Peti odstavek 13. člena Pomorskega zakonika.
- ⁵⁶ Pomorska karta Koprski zaliv, merilo 1 : 12 000, elipsoid WGS 84, Ministrstvo za promet in zveze Republike Slovenije, 1999.
- ⁵⁷ Jadransko morje, Italija – Slovenija – Hrvaška, Tržaški zaliv, merilo 1 : 75 000, elipsoid WGS 84, druga izdaja, Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2006.
- ⁵⁸ Slovenski morje, Male Karte, merilo 1 : 15 000, 1 : 100 000, elipsoid WGS 84, Ministrstvo za promet Republika Slovenija, november 2005.
- ⁵⁹ Pristanišče Koper, merilo 1 : 5000, Ministrstvo za promet, Ljubljana 2008.

- ⁶⁰ Elektronske navigacijske karte in ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) – standardi, tehnologija in podatki, Republika Slovenija, Ministrstvo za promet in zveze, Urad za pomorstvo, izvajalec: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, november 2000.
- ⁶¹ Publikacija IALA (International Association of Lighthouse Authorities), Sistem pomorskih oznak, MPZ-UP-1, Republika Slovenija, Ministrstvo za promet in zveze, Urad za pomorstvo, izdelal: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, oktober 2000.
- ⁶² Publikacija Kartografski ključ znakov in krajšav na slovenskih pomorskih kartah, MPZ-UP-2, Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, Urad za pomorstvo, izdelal: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, januar 2001.
- ⁶³ Navtični vodnik slovenskega morja – 1. izdaja, Ljubljana: Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2005.
- ⁶⁴ Publikacija Popis objektov za navigacijo – 1. izdaja, Ministrstvo za promet, Direktorat za pomorstvo, izdelal: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, 2008.
- ⁶⁵ International Hydrographic Organization, Circular letter 16/2002, IHB File No. S1/0178.
- ⁶⁶ Konvencija o Mednarodni hidrografske organizaciji, podpisana v Monaku 3. maja 1967, Uradni list SFRJ – MP, št. 5/68 (Republika Slovenija je nasledila to konvencijo z Aktom o notifikaciji nasledstva, Uradni list RS – MP, št. 4/98).
- ⁶⁷ Uradni list RS, št. 67/02, 110/02 – ZGO-1, 2/04 – ZZdri-A, 41/04 – ZVO-1 in 57/08.
- ⁶⁸ Uradni list RS, št. 96/04-UPB2, 61/06-ZDru-1, 63/07 Odl.US: Up-395/06-24, U-I-64/07-13, 117/07 Odl.US: U-I-76/07-9, 32/08 Odl.US: U-I-386/06-32 in 8/10-ZSKZ-B.
- ⁶⁹ Uradni list RS, št. 39/06-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06 Odl.US: U-I-51/06-10, 112/06 Odl.US: U-I-40/06-10, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08 in 108/09.
- ⁷⁰ Uradni list RS, št. 51/06-UPB1.
- ⁷¹ Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1B in 108/09.
- ⁷² Uradni list RS, št. 7/99, 110/02-ZGO-1, 126/2003-ZVPOPKD, 63/2007 Odl.US: Up-395/06-24, U-I-64/07-13 in 16/08-ZVKD-1.
- ⁷³ Uradni list RS, št. 120/2006-UPB2.
- ⁷⁴ Uradni list RS, št. 115/06.
- ⁷⁵ Uradni list RS št. 94/07-UPB2, 27/08 Odl.US: Up-2925/07-15, U-I-21/07-18, 76/08, 100/08 Odl.US: U-I-427/06-9, 79/09, 14/10 Odl.US: U-I-267/09-19 in 51/10.
- ⁷⁶ Uradni list RS, št. 106/09.
- ⁷⁷ UL L 208, 5.8.2002, str. 10–27.
- ⁷⁸ UL L 164, 25.6.2008, str. 19–40.
- ⁷⁹ Uradni list SFRJ št. 2-14/85.
- ⁸⁰ UL L 327, 22.12.2000, str. 1–37.
- ⁸¹ Uradni list SFRJ, št. 12-124/77.
- ⁸² Dokument sprejet leta 1975 na medvladnem srečanju v Barceloni v okviru Programa ZN za okolje (UNEP).
- ⁸³ Uradni list SFRJ, št. 9/77.
- ⁸⁴ UL L 135, 30.5.1991, str. 40–52
- ⁸⁵ Uradni list RS, št. 16/09.
- ⁸⁶ COM(2009)248 končna različica, Bruselj, 10.6.2009.