

Autocenzura

Franić, Branko

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:745384>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-24**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

BRANKO FRANIĆ

AUROCENZURA

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2024.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

AUTOCEENZURA

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Izv. prof. dr. sc. Andrea Russo

STUDENT:

Branko Franić

(MB: 0171125538)

SPLIT, 2024.

SAŽETAK

Autocenzura je cenzuriranje samog sebe, odnosno javno djelovanje pri kojem se po vlastitoj volji izbjegavaju teme koje bi mogle biti nepoćudne vlasti, iako sama vlast ne provodi cenzuru. Karakteristična je za države gdje vlada strogi režim, no prisutna je i u demokratskim društvima. Autocenzura postoji u svim segmentima društva, a samim tim i u svim sustavima. Jedan od sustava u kojem je autocenzura izražena je pomorski sustav. Pomorci autocenzuriraju svoje stavove i mišljenja jer se boje osude kolega i gubitka posla, a što dokazuje ovaj rad prema podacima prikupljenima kroz anketni upitnik.

Ključne riječi: *cenzura, autocenzura, pomorstvo, mjere, uzroci*

ABSTRACT

Self-censorship is self-censorship, i.e. public action in which one voluntarily avoids topics that could be unwanted by the government, even though the government itself does not carry out censorship. It is characteristic of a country where a strict regime rules, but it is also present in democratic societies. Self-censorship exists in all segments of society, and therefore in all systems. One of the systems in which self-censorship is expressed is the maritime system. Seafarers self-censor their views and opinions because they fear the judgment of their colleagues and the loss of their jobs, as this paper proves according to the data collected through the survey questionnaire.

Keywords: *censorship, self-censorship, shipping, measures, causes*

SADRŽAJ

| | |
|--|-----------|
| 1. UVOD | 2 |
| 2. AUTOCENZURA I NJENA TEMELJNA NAČELA | 4 |
| 2.1. POJAM AUTOCENZURE | 4 |
| 2.2. POVIJEST AUTOCENZURE I PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA... 7 | |
| 2.3. ZNAČAJ AUTOCENZURE U ODREĐENIM KONTEKSTIMA..... | 10 |
| 3. POVIJEST, SPECIFIČNOSTI I SUSTAV RADA U POMORSTVU | 13 |
| 3.1. KRATAK PREGLED POMORSTVA..... | 13 |
| 3.2. KONTEKST I SPECIFIČNOSTI POMORSTVA..... | 15 |
| 3.3. SPECIFIČNOSTI RADA U POMORSTVU | 17 |
| 4. UZROCI I MOGUĆA RJEŠENJA AUTOCENZURE U POMORSTVU | 19 |
| 4.1. RAZLOZI AUTOCENZURE MEĐU POMORCIMA..... | 19 |
| 4.2. MJERE ZA SMANJENJE I SUZBIJANJE AUTOCENZURE MEĐU POMORCIMA | 20 |
| 5. REZULTATI ISTRAŽIVANJA | 23 |
| 5.1. STATISTIČKA ANALIZA..... | 24 |
| 6. RASPRAVA..... | 52 |
| 7. ZAKLJUČAK..... | 55 |
| POPIS LITERATURE..... | 56 |
| POPIS ILUSTRACIJA | 61 |
| POPIS TABLICA | 62 |
| PRILOZI | 63 |

1. UVOD

U uvodnome dijelu daje se prikaz predmeta istraživanja te se iznose ciljevi rada kao i predložene hipoteze koje će se ispitati. Opisuju se metode istraživanja koje su korištene u radu. Također, ukratko se iznosi struktura i sadržaj rada.

Autocenzura je jedan od oblika cenzure koji u današnje vrijeme nije puno istraživani i koji nije često zastupljen u svakodnevnom diskursu. Autocenzura i cenzura su karakteristične za totalitarne režime, ali pojavljuje se i u demokratskom društvu što je vidljivo kroz povijest slobode govora i pisma. Autocenzura stvara posebnu tehniku pisanja koja, unatoč raznim ograničenjima, uspijeva prenijeti poruku od autora do krajnjeg korisnika. Iako autocenzura može ograničiti slobodno izražavanje i uskraćivati potpune informacije, ona također može potaknuti kreativnost i suptilnost u izražavanju misli i ideja. Prisutna je u svim segmentima društva i sustavima, pa tako i pomorskom sustavu.

Istraživanje o učestalosti autocenzure može doprinijeti poboljšanju radnih i sigurnosnih uvjeta u pomorskoj industriji. Smanjenjem i razumijevanjem same autocenzure, pomorske tvrtke mogu stvoriti sigurniju otvorenu radnu sredinu, što može rezultirati povećanjem profita, poboljšanjem efikasnosti i dobrobiti pomoraca te smanjenjem pomorskih nesreća.

Na temelju pregleda dostupne literature i pregledanih članaka, odabrano je nekoliko pitanja koje se dovode u vezu s razlozima autocenzure među pomorcima.

Glavno istraživačko pitanje je koje varijable utječu na autocenzuru u pomorstvu. Na temelju pregleda literature, cilj je ispitati:

1. Što je autocenzura i koja su joj temeljna načela.
2. Koji su uzroci i posljedice autocenzure u pomorskom sustavu.
3. Koje su mjere za smanjivanje autocenzure.

Temeljem definiranih ciljeva postavljene su sljedeće hipoteze:

Hipoteza 1 (H1): Više od 40 % anketiranih pomoraca svjedočilo je nekom obliku (auto)cenzure.

Hipoteza 2 (H2): Pomorci se autocenzuriraju zbog straha od narušavanja odnosa među kolegama i zbog straha od gubitka posla.

Analiza literature, izrada ankete, provođenje ankete, obrada rezultata i uspoređivanje dobivenih rezultata s drugim znanstveno – istraživačkim radovima na istu temu, rezultirali su time da su pomorstvo i autocenzura sagledani kroz nekoliko ključnih odrednica, a čime su uspostavljene nove spoznaje o obrađivanoj tematici.

Rad sadrži ukupno šest poglavlja, koja su podijeljena na pod-poglavlja.

U uvodnome je dijelu prikaz predmeta rada i istraživačkih ciljeva. Navedene su predložene hipoteze, koje će se ispitati korištenjem nekoliko metoda.

U drugome poglavlju obrađen je pojam autocenzure i njezina osnovna načela s najvažnijim odrednicama. Opisuje se nastanak i provedba (auto)cenzure kroz povijest.

U trećem poglavlju daje se kratak pregled pomorstva, njegov kontekst i specifičnosti te specifičnosti rada u pomorstvu.

Četvrto poglavlje obrađuje temu autocenzure u pomorstvu, njezine uzroke, posljedice i mjere za suzbijanje iste.

Zatim, u petome poglavlju prikazan je predloženi model istraživanja i opisuje se način operacionalizacije istraživanja. Daje se deskriptivna analiza promatranih varijabli i prikazuju se rezultati testiranja hipoteza.

Rad završava Zaključkom, a nakon čega slijedi popis literature i drugi prilozi.

2. AUTOCENZURA I NJENA TEMELJNA NAČELA

Ljudima je svojstvena težnja ka pravu na izražavanje vlastitih stavova i mislim bez bojazni da će biti spriječeni ili kažnjeni zbog iznošenja osobnih razmišljanja. Neophodan faktor demokracije nedvojbeno je pravo na slobodu govora, no još uvijek postoje države s autokratskim sustavima gdje se ljudi boje iznositi svoje stavove, pa vlast misli umjesto ljudi.

Čuveni britanski filozof John Stuart Mill smatra kako sloboda govora nije važna samo zato što svatko ima pravo na slobodu izražavanja, nego i zato što zajednica u kojoj živimo ima pravo čuti naše stavove i razmišljanja [1].

U ustaljenim strukturama nekog društva, sloboda kritičkog mišljenja i govora je opasna jer sve što uzrokuje neku promjenu predstavlja prijetnju postojećoj situaciji koja se mora moći kontrolirati. Od pamtivijeka je u društvu prisutna neofobija koja se može definirati kao razvijeni strah od novog i nepoznatog, a koja se izražava raznim metodama kontrole i pritiska, a odnosi se na kritičko preispitivanje, izražavanje, govor i mišljenje. Strah od novog proizlazi iz straha od poremećaja u postojećem redu. Svoje neofobije društvo otklanja kontroliranjem i sortiranjem neželjenih sadržaja, procedura, ideja i sl. [2].

2.1. POJAM AUTOCENZURE

Prije definiranja samog pojma autocenzure, potrebno je odrediti pojam cenzure.

Dvostruke su rasprave koje se vode oko definiranja cenzure, pa je potrebno krenuti od samog predmeta i konteksta određenih stavova i mišljenja o samom predmetu, odnosno o prednostima i nedostacima cenzure. I teorijski i normativni diskurs cenzure slojeviti su i ponekad nerazumljivi. O tome svjedoče mnoge definicije koje određuju pojam cenzure, a nalaze se u raznim leksikonima i enciklopedijama. Sam pojam ima korijene u latinskoj riječi *censura* koja se odnosi na ocjenu ili procjenu imetka.

Od 433. godine prije Krista do 85. godine, u Rimu je zadaću cenzure odrađivao cenzor koji bi odredio količinu poreza u odnosu na imovinu, a koju su plaćali građani. Cenzor je bio ovlašten

i za procjenu morala građana, pa je prijestupniku mogao i čast ugroziti [3]. Ovo značenje u današnje je vrijeme promijenjeno, ali poveznica s cenzurom iz povijesti ostaje kroz pitanja ovlasti pri nadgledanju i samoj časti.

Jedinstvena definicija cenzure ne postoji, pa npr. u enciklopediji *Britannica* stoji kako se cenzura provodi s mišlju o zajedničkoj dobrobiti, gdje se definira kao promjena ili potiskivanje ili zabrana govora ili pisanja koja se smatraju subverzivnim za opće dobro. Do neke se mjere javlja u svim očitovanjima vlasti, no u moderno vrijeme od posebne je važnosti u odnosu na vladu i vladavinu zakona [4].

Cenzura je najpovezanija s totalitarnim režimima, ali oduvijek je bila prisutna i u demokratskim državama gdje je bila najpoželjniji model kontroliranja i širenja informacija. Cenzura se može definirati kao kontrola slobode mišljenja koja je od davnina do danas prisutna u svim segmentima društva.

Hrvatska enciklopedija cenzuru definira kao sustav administrativnih mjera koje poduzimaju državne, vjerske, stranačke i druge vlasti protiv objelodanjivanja, čitanja, širenja i posjedovanja, slušanja i gledanja nepoćudnih i za društvo opasnih tiskanih i rukopisnih knjiga, filmova, videokazeta i slične građe te radijskih i televizijskih emisija, kazališnih predstava i dr.

Kroz povijest se javljaju razni oblici cenzure:

- preventivna - provodi se prije objave ili izvedbe određenog sadržaja,
- autocenzura - provodi je autor nad samim sobom u strahu od mogućih sankcija,
- suspezivna cenzura - ostvaruje se nakon objave spornoga djela, a temelji se na njegovoj zabrani i uklanjanju iz javnoga optjecaja [5].

Spomenuta definicija Hrvatske enciklopedije obuhvaća širi aspekt teorijskog djelovanja, unutar kojeg je potrebno sagledati i pitanje ljudskih prava. Osnovna ljudska prava stječu se po rođenju, a najvažnija su pravo na život, pravo na osobnu sigurnost, pravo na slobodu i pravo na privatnost koje obuhvaća pravo na slobodu mišljenja, govora i pravo na pristup i razmjenu informacijama. U demokratskim društvima sloboda izražavanja posebno je cijenjena kao neophodan faktor razvoja prosperitetnog društva. No, cijela povijest čovječanstva pokazuje kako je tijekom stoljeća sloboda govora bila samo „mrtvo slovo na papiru“.

Sredinom 18. stoljeća, prosvjetiteljstvo je na povijesnu scenu dovelo ideju slobode, jednakosti i bratstva kao izraza novih smjernica oslobođenja čovjeka [6].

U prosvjetiteljstvu se razvija ideja o pravu svakog individualca na istinu, jer ako je istina krajnji cilj, tada nema prostora za cenzuru. Stoga ne čudi zašto je cenzura u većini modernih društava potpuno zabranjena.

Ne postoje društva u kojima je cenzura potpuno iščezla, samo joj je, za razliku od prijašnjih razdoblja, glavna specifičnost diskretnost. Dva najznačajnija načina cenzure su autocenzura i tiha cenzura [7].

Preventivna, suspektivna i autocenzura pokazuju povijesni tijek razvoja od nasilne cenzure do one sofisticirane. Tiha cenzura uključuje zaborav, zanemarivanje, nefinanciranje i neobraćanje pažnje na sadržaje koji se žele ukloniti, jako je raširena i lako se provodi [8].

Ukoliko se govori o ljudskim pravima, realno je da su konstatacije nastale u prosvjetiteljstvu aktualne i dan danas [9]. Kada se nije moglo dogovoriti oko definiranja ljudskih prava, čovječanstvo se ipak usuglasilo da ona postoje, pa je priznato ljudsko pravo na slobodu izražavanja, govora i informacije.

Premda se u današnjem društvu uvažava sloboda pojedinca, još uvijek su prisutni pokušaji sprečavanja izražavanja vlastitih stavova. Zato ne čudi što sve definicije cenzuru drže zabranom, restriktivnim mjerama i metodama kontroliranja. Načini kontroliranja i vrste zabrana mijenjali su se kroz povijesna razdoblja, a sukladno religijama i vladajućim ideologijama.

Nepromijenjena je činjenica kako onaj koji ima moć može i cenzurirati. Cenzuru provode moćnici koji pripadaju vrhu svjetovne ili duhovne moći, pa je poznata podjela cenzure ovisno o onome tko je provodi, ovisno o mjestu provedbe, načinu i mediju.

Po načinu provedbe cenzure danas je najzastupljenija autocenzura. Autocenzura je cenzuriranje samog sebe, odnosno javno djelovanje pri kojem se po vlastitoj volji izbjegavaju teme koje bi mogle biti nepoćudne vlasti, iako sama vlast ne provodi cenzuru [10]. Dominira u država gdje je na vlasti strogi režim, kao npr. na Kubi, Sjevernoj Koreji, Kini i sl. Vrlo je vjerojatno da će osobe koje žive u totalitarnim režimima izbjegavati slobodno izražavati svoja mišljenja i stavove o određenim temama jer su svjesni da će, ukoliko otvoreno izražavaju svoje mišljenje, nastradati i oni i članovi njihove obitelji, čime su svi u opasnosti [11].

2.2. POVIJEST AUTOCENZURE I PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Aleksandar Stipčević (1997.), hrvatski znanstvenik koji je ostavio neizbrisiv trag u proučavanju cenzure, navodi kako iskustvo uči ljude da su oni prirodni neprijatelji društvenim snagama kojima je u interesu da se ništa ne mijenja jer su ljudi misaona bića i tragaju za novim spoznajama [12]. Drži kako su opozitna mišljenja oduvijek postojala, stoga ne čudi kako zbog različitih mišljenja o pojedinoj stvari dolazi do borba za prevlašću jedne ideologije. Svaku borbu prati i pojava cenzure. Nije poznat točan dan i mjesto pojave prve cenzure, no postoje podaci o ranim primjerima cenzure.

Prvi slučajevi cenzure zabilježeni su još u starom vijeku, kada se u antičkoj Grčkoj kod Platona javlja misao da je cenzura potrebna kako bi se bolje odgojili te obrazovali snažni i zdravi mladići [13]. Prvenstveno se misli na cenzuru dramaturških djela koja su se igrala u grčkim polisima. Prvi znakovi autocenzure mogu se pronaći u grčkim komedijama. Antički dramatičari bili su oprezni pri pisanju svojih djela jer su bili svjesni da i zbog najmanje omaške mogu biti protjerani iz Atene. Iako su pisali satiričke komedije u kojima su ismijavali suvremenike i tadašnje gradske prilike, znali su kada je najbolje stati, pa su često izbjegavali teme koje su mogle imati negativne posljedice. Osim dramatičara, i filozofi su se sukobljavali s vlastima zbog svojih filozofskih stavova. Tako je Sokrat osuđen na smrt jer je ugrožavao društvenu strukturu. Kada mu je spas od smrti bio nijekanje njegovih stavova, odbio se autocenzurirati pa je postao simbol vrijednosti slobode govora [14]. Najokrutnijim činom cenzure smatraju se spaljivanja knjižnica. Najpoznatiji primjer je uništavanje Aleksandrijskog muzeja i knjižnice u 3. stoljeću prije Krista, kada je uništeno najvažnije središte kulturnog i znanstvenog života. Poznat je i kineski primjer iz 2. stoljeća prije Krista kada je car Qin Shi Huangdi uništavao knjige pisaca koje je smatrao prijetećima. Rimski car August cenzurirao je književnike, pa je tako izbacio sva Ovidijeva djela iz knjižnice jer je bio nezadovoljan njegovim erotskim pjesmama. Ovidije je čak bio i prognan iz Rima, pa je pokušao sam uništiti svoja djela, demonstrirajući tako rani oblik autocenzure [15].

Nakon pada Zapadnog Rimskog Carstva, kontrolu nad proizvodnjom knjiga preuzima kršćanstvo koje zbog dobre regulacije proizvodnje nije imalo potrebu za radikalnim mjerama cenzure. U srednjem vijeku, pogotovo u 16. i 17. stoljeću, bile su popularne metode čišćenja,

odnosno prepravljajnja knjiga koja čuva knjige od potpunog uništenja. Ispravljanje tekstova predstavljalo se kao druga prilika za pisce koji su iz neznanja ili neinformiranosti o političkim i društvenim situacijama svoga doba, pa možda čak i iz gluposti ili nepažnje, napisali nešto što se nimalo ne slaže s ideologijom vremena ili se samo smatra štetnim i opasnim [16]. Glavna odlika čišćenja, odnosno prepravljajnja teksta, je diskretnost, jer ako autor dobrovoljno ispravi tekst, teško je sa sigurnošću ustvrditi je li ispravak bio dobrovoljni čin autora ili po naredbi cenzure [17]. Povijest svjedoči kako je učinjeno mnoštvo primjera cenzure za koju javnost ni ne zna, a ne može se dokazati postojanje iste. Čišćenje teksta se smatra početkom autocenzure [18].

Izumom tiskarskog stroja, knjige su postale dostupnije i jeftinije, pa se stvorila potreba za jačom kontrolom tiskane riječi. Crkva je počela izdavati zabrane protiv tiskanja pojedinih djela. Zabranjeni spisi i knjige očekivano su privlačili kupce, pa je razlog tiska bila i zarada. Veća zarada rezultirala je većim umnažanjem, pa su svjetovna i crkvena vlast počele gubiti kontrolu na radom tiskara. Stoga ne čudi što je papa Aleksandar VI. 1501. godine bulom ozakonio preventivnu cenzuru. U 16. stoljeću jača borba protiv tiskane riječi, a karakteriziraju ga 4 osnovna mehanizma cenzure: preventivna, spaljivanje knjiga, popisi zabranjenih knjiga i obavezni primjerak [19]. Sa spaljivanjem knjiga prvi je započeo Martin Luther, kada je 1520. godine spalio knjige kanonskog prava. Svjetovni vladari, vođeni engleskim kraljem Hendrikom VIII., objavljivali su popise zabranjenih knjiga [20]. Crkva je također objavljivala popise zabranjenih knjiga, pa se na tom popisu našlo preko 4 000 autora koji su okarakterizirani kao protivnici Crkve.

Prema nalogu pape Klementa VIII. 1586. godine tiskale su se *Instrukcije* za točno ispravljanje i čišćenje štetnih dijelova iz onih knjiga koje nisu potpuno zabranjene, ali se trebaju korigirati [21]. Stoga se da zaključiti kako čišćenje knjiga u ovom razdoblju postaje i službeno. U 16. stoljeću nastao je i koncept obaveznog primjerka, kada je francuski kralj Franjo I. naredbom iz Montpelliera tražio je da se u kraljevsku knjižnicu dostavi jedan primjerak svake tiskane knjige. Svrha prikupljanja bila je isključivo cenzorska, pa su je mnogi vladari prihvatili kao najsigurniji način kontrole tiska.

Danas je prikupljanje obaveznog primjerka jedan od načina zaštite kulturne baštine, gdje urednici imaju ogromnu ulogu. Urednici su i cenzori jer moraju znati propise i zakone, pa je njihova uloga jedan od primjera onoga što se danas naziva autocenzurom. Cilj cenzure je knjigu

učiniti nepopularnom i teško dostupnom, pa autori počinju razmišljati o načinima objave svojih djela s autentičnim idejama, ali na način da izbjegnu cenzuru [22].

U 17. stoljeću čišćenje djela i dalje je aktualno, no ideje slobode, jednakosti i tolerancije, unatoč postojanju cenzure, i dalje su prisutne. Glavnu ulogu u aktivnostima cenzure i dalje ima Crkva koja nije mogla zaustaviti filozofe u njihovom radu. Po završetku Francuske revolucije, pozivalo se na slobodu govora i tiska, no Napoleon je i dalje zabranjivao spise za koje je smatrao da su nemoralni. Tako je smanjio broj pariških tiskara s 400 na 60 jer ih je bilo puno lakše kontrolirati. Vlasti su trebale dopuštati prodaju knjiga političkog sadržaja, a u bez dopuštenja to je okarakterizirano kao zločin [23].

Totalitarni režimi poput komunizma, fašizma i nacionalsocijalizma razvili su okrutan režim cenzure. Preventivna cenzura prednjačila je kao glavna metoda regulacije javnog mišljenja, a odnosila se na dnevne novine i medije općenito. Pri kreiranju ideologija, cenzura ima značajnu ulogu kao alat kontrole slobode mišljenja. U SSSR-u su npr. izbacivali knjige iz knjižnica i formirali zatvorene fondove koji su bili dostupni samo onima s posebnim dopuštenjem. Hitler je npr. sastavio popis sa 71 knjigom koja je smatrana ozloglašenom. Cenzura koja je vladala ovim režimima utjerivala je strah u kosti te sve više tjerala autore na autocenzuru iz straha za vlastiti život. Oni koji su provodili i bili prisiljeni na autocenzuru trudili su se čuvati svoje originalne i necenzurirane rukopise.

Nedvojbeno, cenzura ostavlja trag na kulturnom, društvenom i političkom tijelu naroda. Spaljivanje knjiga, započeto još u starome vijeku, kao neizostavan i efikasan način uništavanja pisane riječi tijekom povijesti, nije preskočeno ni u 20. stoljeću – kada dostiže svoj vrhunac. Utemeljuju se cenzorski uredi, a uz to su pogoršani i načini progona pisaca, nadzori nad tiskarama, nakladnicima i, dakako, samim autorima.

U društvu 21. stoljeća promijenile su se vrijednosti, pa je u centru društva borba za profitom i moći. Kapitalizmu pogoduje tiha cenzura, usmjerena na stvaranje privida i izmišljanje stvarnosti s ciljem da takvo što građani internaliziraju kao istinu, a uvjetovana je i usmjerena potrebama tržišta. Događa se neobičan fenomen da se sadržaji koji se prezentiraju javnosti određuju prema preferencama vlasnika medija, ili zbog sredstava za proizvodnju informacija, raznih znanstvenih, kulturnih, obrazovnih, političkih i sličnih sadržaja [24]. Najčešće pod pritiskom političara, PR-a, vlasnika medija i urednika, mediji na razne načine navode novinare na autocenzuru. Pokušavaju

direktno i indirektno utjecati na novinarske priče i sadržaj objave. Neki od izvora pritisaka na novinare su PR uredi subjekta o kojem se piše, sam subjekt novinarskog rada, političari vladajuće strane i oporbe, nadređeni urednik ili urednica, vlasnici medija, marketing te posrednici. Novinari su nerijetko izloženi pritiscima nakon objave teksta ili novinskog priloga. Pritisci se javljaju u obliku telefoniranja, prijatnji tužbama, govora mržnje, prijetećim porukama ili prekidom ugovora [25].

2.3. ZNAČAJ AUTOCENZURE U ODREĐENIM KONTEKSTIMA

Kako je već spomenuto, autocenzura se odnosi na svjesno ograničavanje vlastitog djelovanja i/ili izražavanja iz straha od određenih posljedica [26]. Autocenzura je toliko kompleksan spoj odnosa među organizacijama, društvima i pojedincima; između riječi i slobode izražavanja, prisutna u svim aspektima ljudskog života. Zaokuplja znanstvenike, političare, javne osobe, ali i širu populaciju. O autocenzuri se najviše zna iz svakodnevnih iskustava ljudi koji joj svjedočili. Dotiče sve segmente društva i ostavlja velike posljedice na cjelokupan razvoj čovječanstva.

Autocenzura ima značajnu ulogu u sljedećim kontekstima:

- **Politički** – pojedinci i mediji često koriste autocenzuru u politički osjetljivim okruženjima kako bi izbjegli kazne, represije i druge negativne posljedice. Ova praksa istovremeno može dovesti do ograničenja sloboda izražavanja, govora i protoka informacija te može biti od iznimne važnosti za opstanak i sigurnost medijskih kuća.
- **Profesionalni** – kako bi izbjegli sukobe na radnom mjestu i zaštitili svoju karijeru, zaposlenici mogu koristiti autocenzuru na radnom mjestu. Autocenzura u profesionalnom okruženju uključuje suzdržavanje od izražavanja kritika poslovnih praksi i mišljenja koja se mogu protumačiti kao kontroverzna.
- **Društveni** – kako bi izbjegli izolaciju, negativne reakcije ili stigmatizaciju, pojedinci se mogu autocenzurirati, što je najizraženije u društvima sa izrađenim pravilima i očekivanjima.
- **Kulturološki** – pritisci u različitim kulturama mogu uzrokovati autocenzuru, pogotovo kada su u pitanju osjetljive teme poput religije, seksualnosti ili etničkih odnosa. Stoga,

pojedinci mogu autocenzurirati svoje stavove i mišljenja koji mogu biti protumačeni kao uvredljivi ili neprikladni.

- **Medijski** – medijske kuće i novinari koriste autocenzuru kako bi izbjegli pravne probleme, ekonomske gubitke ili politički pritisak, što može utjecati na objektivnost i kvalitetu informacija koje se plasiraju.
- **Akademski** – profesori i znanstveni istraživači koriste autocenzuru kako bi izbjegli sukobe unutar akademske zajednice. To se odnosi na suzdržavanje od istraživanja ili objavljivanja radova određene tematike koja je percipirana kao politički osjetljiva ili potencijalno nepopularna, a posljedice mogu rezultirati ograničavanjem sloboda istraživanja i inovacija.
- **Religijski** – pojedinci koriste autocenzuru u religijski osjetljivim društvima kako bi izbjegli društvene sankcije ili vjersku osudu. To se odnosi na suzdržavanje od izražavanja kritičkih stavova o vjerskim doktrinama ili institucijama, što može ograničiti otvorenu raspravu i kritičko razmišljanje.
- **Obiteljski** – pojedinci unutar obitelji mogu autocenzurirati svoje stavove i ponašanje kako bi održali harmonične odnose i izbjegli sukobe. To može biti posebno izraženo u tradicionalnim ili konzervativnim obiteljima, gdje se očekuje pridržavanje određenih normi i vrijednosti.
- **Online** – korisnici autocenzuriraju svoje objave i komentare na društvenim mrežama i drugim digitalnim platformama kako bi izbjegli cyberbullying ili negativne reakcije. Ovo može utjecati na autentičnost i slobodu izražavanja u online okruženju, ali i na širinu i kvalitetu javne diskusije.
- **Ekološki** – aktivisti i stručnjaci za okoliš mogu se autocenzurirati kako bi izbjegli sukobe s moćnim interesnim grupama, uključujući vlade i korporacije. To može ograničiti javne rasprave o važnim ekološkim pitanjima i usporiti napore za zaštitu okoliša.
- **Ekonomski** – poslovni subjekti mogu se autocenzurirati kako bi zaštitili svoje ekonomske interese i izbjegli negativan publicitet. Ovo može uključivati suzdržavanje od kritike konkurencije, političkih figura ili kontroverznih tema. Iako može zaštititi poslovne interese, također može ograničiti tržište ideja i inovacija.
- **Zdravstveni** – zdravstveni radnici mogu koristiti autocenzuru kako bi izbjegli sukobe s kolegama, upravom ili zdravstvenim vlastima. To se odnosi na suzdržavanje od iznošenja

kritika ili prijavljivanja grešaka, što može utjecati na kvalitetu zdravstvene skrbi i sigurnost pacijenata.

- **Obrazovni** – stručnjaci u obrazovnim institucijama mogu koristiti autocenzuru kako bi izbjegli kontroverze s roditeljima, školskim odborima ili državnim tijelima.
- **Međunarodni** – diplomati i međunarodni organizatori mogu koristiti autocenzuru kako bi održavali diplomatske odnose i izbjegli međunarodne sukobe. Ovo može uključivati suzdržavanje od iznošenja stavova koji bi mogli biti percipirani kao uvredljivi ili destabilizirajući.
- **Psihološki** – pojedinci mogu prakticirati autocenzuru kao mehanizam suočavanja s unutrašnjim strahovima i anksioznostima. Strah od odbacivanja, osude ili neuspjeha može dovesti do suzdržavanja od izražavanja stvarnih osjećaja i misli, što može utjecati na mentalno zdravlje i kvalitetu međuljudskih odnosa.
- **Tehnološki** – u svijetu informacione tehnologije, zaposlenici i tvrtke mogu autocenzurirati tehničke informacije ili inovacije kako bi zaštitili intelektualno vlasništvo ili izbjegli tehnološke sukobe, što može utjecati na transparentnost, kolaboraciju i napredak u tehnološkom sektoru.

U svim spomenutim kontekstima, autocenzura može biti alat za izbjegavanje rizika i zaštitu pojedinca ili grupe, što svakako sa sobom nosi rizik od ograničavanja slobode izražavanja, smanjenja transparentnosti i otvorenosti, te usporavanja društvenih i političkih promjena.

Autocenzura može imati duboke i dalekosežne implikacije u mnogim aspektima života i društva. Iako može služiti kao zaštitni mehanizam, pretjerana ili prisilna autocenzura može imati negativne posljedice po slobodu izražavanja, kreativnost, inovaciju i društveni napredak. Važno je razumjeti ove dinamike i tražiti ravnotežu koja će omogućiti sigurnost bez kompromitiranja osnovnih sloboda [27].

3. POVIJEST, SPECIFIČNOSTI I SUSTAV RADA U POMORSTVU

Pomorstvo se definira kao znanost koja se bavi izučavanjem zakonitosti koje upravljaju procesima u pomorstvu [28]. Pomorstvo sadrži poznavanje određenih elemenata vezanih uz more, poput: meteorologije, nacionalnih i međunarodnih pomorskih zakona, rukovanja brodskom opremom, poznavanje navigacije i slično. Kao djelatnost, moguće ju je definirati u užem i širem smislu. U užem smislu pomorstvo je umijeće plovidbe, tj. vještina upravljanja i manevriranja brodovima (eng. Navigation), dok u širem smislu pomorstvo obuhvaća sve djelatnosti koje su na bilo koji način (izravno ili neizravno) vezane uz korištenje mora (eng. Maritime affairs) [29].

3.1. KRATAK PREGLED POMORSTVA

Od početka čovjekova razvoja javila se potreba za plovidbom. Plovidba je oduvijek bila povezana s prijenosom informacija jer su pomorci donosili trgovinske informacije, vijesti o kulturne utjecaje iz cijelog svijeta. Međutim, informacije su često bile podložne (auto)cenzuri zbog političkih pritisaka i trgovačkih tajni. Izvještaji o novim zemljama, resursima i lokalnom stanovništvu mogli su biti modificirani kako bi odgovarali političkim ciljevima. Kako bi trgovci očuvali svoju konkurentnu prednost, često su autocenzurirali informacije [30].

Prapovijesne informacije u pomorstvu su se prenosile prvim ploviлом, odnosno deblom koje je čovjek potiskivao motkom, a koje je kasnije zamijenilo veslo. Kormilarilo se nekom vrstom vesla (najčešće dva vezana na krmi), a pravo kormilo prvi se put primijenilo tek u XIII. st. [31]. Do razvoja jedra prošlo je dosta vremena.

Do razdoblja kasnoga starog vijeka jedrilo se niz vjetar, a protivni se vjetar počeo koristiti tek pred kraj srednjeg vijeka. Još su stari Egipćani poznavali nekoliko tipova brodova (trgovački, ratni, ribarski), a zbog razvitka trgovačkih aktivnosti izgradili su kanal između Crvenoga mora i Nila. U starom vijeku izgrađeni su prvi svjetionici radi sigurne plovidbe, od kojih je najpoznatiji bio Ptolemejev Pharos, pred Aleksandrijom. U starom vijeku, Feničani su bili poznati kao vrsni pomorci koji su prvi oplovili Afriku, doprli do Baltika, razvili trgovinu s istočnom Indijom i osnovali jake kolonije u Sredozemlju. Vještine pomorstva od njih su preuzeli Grci koji su krenuli s izradom brodova s više redova vesala.

Trgovački brodovi koristili su jedra najviše zbog uštede prostora i troškova održavanja posade. Rimljani su baštinili pomorsku vještinu od Grka, a graditeljsku od Kartažana i Liburna. Trgovački grčki teretni brodovi – korbite, karakterizirani su kao brodovi s najvećom nosivosti i bili su namijenjeni za duge plovidbe. Sigurnost morskih puteva čuvale su bireme - plovila s dva reda vesala, i trireme - ratni brodovi s tri reda vesala. Po završetku bitke kraj Akcija, liburna - ratni brod na vesla s jednim jedrom, bila je prihvaćena kao najprikladniji ratni brod.

Nakon raspada Zapadnog Rimskog Carstva, zahvaljujući Bizantskoj mornarici, sačuvano je pomorsko umijeće. Najmanje od svojih brzih ratnih plovila, dromon, nazivali su galeos (riba sabljarka), koji je na vesla plovio Sredozemljem do XVIII. st. [32]. Iz trgovačkih plovila, zvanih karab, razvili su se i trgovački brodovi hrvatskog kralja Tomislava. Normani su posjedovali duge brodove s 20 do 30 veslača, a njima su plovili kroz Gibraltarska vrata do Italije.

Veliki poticaj razvoju pomorstva dali su i križarski ratovi. Mleci i Genova postali su najznačajnije pomorske sile do provale Osmanlija i otkrića novih pomorskih puteva. Nakon otkrića Novoga svijeta i razvoja kartografije, pomorstvo se ubrzano razvijalo. Glavni promet prešao je na puteve između Europe i Novoga svijeta te oko Rta dobre nade.

Novo poglavlje povijesti pomorstva započelo je primjenom parnoga stroja (riječna brodice Charlotte Dundas, 1803. godine) i otvaranjem Sueskoga kanala 1869. godine, kada su jedrenjaci u potpunosti potisnuti iz trgovačkih mornarica [33]. Prve parne turbine počele su se ugrađivati u brodove krajem XIX. stoljeća. Dieselovi motori kao glavni brodski strojevi počeli su se primjenjivati uoči I. svjetskog rata. Nakon II. svjetskog rata doživjeli su neslućen uspon, istisnuli su parne strojeve i potisnuli parnu turbinu. Nuklearni pogon pojavio se i u trgovačkoj mornarici.

Nuklearni brodovi u trgovačkoj mornarici pokazali su se preskupima (i opasnima zbog radijacije) pa ih danas više nema u uporabi. S ubrzanim razvojem tehnologije i tehnike gradili su se sve veći i moderniji brodovi, specijalizirani za prijevoz velikih količina pojedinih vrsta tereta, za prijevoz velikoga broja putnika, te za obavljanje drugih plovidbenih poslova. Također se razvijala i odobalna (off-shore) djelatnost, prvenstveno radi istraživanja i iskorištavanja podmorja.

U Europskoj uniji strateški razvoj pomorstva određen je dokumentom The New European Maritime Policy (Green Paper), u kojem je proklamirana opća ideja objedinjavanja pomorskog

sektora (brodarstvo, luke, agenti, špediteri, opskrbljivači brodova, klasifikacijski zavodi, znanstvene i obrazovne ustanove, brodogradilišta, ribarstvo, nautički turizam). Prometna politika EU teži preusmjeravanju cestovnoga prometa na jeftinije i ekološki prihvatljivije oblike prometa, kao što su pomorski promet i promet unutarnjim plovnim putevima (rijeke, jezera, kanali) [34].

Cenzura u pomorstvu, koja se kroz povijest ogledala u kontroliranju informacija o navigacijskim rutama, brodskim inovacijama i strategijama, danas se očituje u ograničavanju pristupa osjetljivim podacima i reguliranju komunikacija kako bi se zaštitila nacionalna sigurnost i komercijalni interesi [35].

3.2. KONTEKST I SPECIFIČNOSTI POMORSTVA

Od pamtivijeka su more i pomorski putovi imali veliku važnost u političkom, gospodarskom, kulturnom i društvenom životu različitih naroda. Vodeni putovi uvijek su bili jeftiniji i praktičniji od kopnenih. Osim toga, kopnenih putova bilo je manje. Pomorska trgovina poticala je razmjenu dobara, a time i dobrobit i kulturu. Dominacija nad morem omogućila je starim narodima kontrolu nad pomorskim putovima, monopol u pomorskoj trgovini, stjecanje bogatstva i političkog utjecaja, kao i protok i razmjenu informacija. Prijenos informacija bio je usko povezan s posebnim interesima i izazovima s kojima su se pomorci i pomorski narodi suočavali kroz povijest. Autocenzura je igrala ključnu ulogu u oblikovanju i prijenosu informacija unutar i van pomorskih zajednica.

More povezuje sve kontinente, a s obzirom da se pomorski putovi ne moraju graditi i održavati, ono je najjeftiniji prijevoz, jer jedini trošak predstavlja izgradnja morskih luka.

Pomorski putovi su slobodni i otvoreni, stoga pomorstvo nema samo ekonomsko već i geopolitičko značenje. Zato su zemlje koje su izravno povezane s otvorenim morem u velikoj prednosti.

Sektor pomorskog prijevoza proširio se širenjem globalne trgovine te je postao najzastupljenija grana prometa. Prema podacima Svjetske trgovinske organizacije (eng. World Trade Organisation - WTO), preko 80% svjetske trgovine odvija se brodovima [36]. Pomorski promet odigrao je značajnu ulogu u spajanju različitih dijelova svijeta i neophodan je za globalnu trgovinu.

Pomorski promet je neophodan za vanjsku trgovinu. Spojio je različite dijelove svijeta u jedno veliko tržište, a dijeli se na obalni transport i prekomorski transport. Obalni transport je jedan od najvažnijih oblika prijevoza za transfer robe iz jednog dijela zemlje u drugu. Karakterizira ga činjenica da je brži i jeftiniji, a samim time je i najpogodniji način transporta za prijenos jeftinog, teškog i glomaznog tereta. Prekomorski transport obavljaju tri vrste brodova – linijski brodovi, brodovi bez određene linije ili tramp brodovi i tankeri.

Kada se govori o linijskim brodovima, važno je naglasiti kako imaju svoje redovne satnice, rute i cijene. Radi se obično o floti brodova koje imaju jednog vlasnika. Takvi brodovi redovito plove na zakazane datume, neovisno o količini tereta.

Tramp (teretni) brodovi ne plove ukoliko nisu puni tereta i nemaju fiksne rute. Takvi brodovi uglavnom se iznajmljuju i prikladni su za transport glomazne i u većini slučajeva sezonske robe.

Tankeri su plovila posebno dizajnirana za prijevoz nafte, benzina i sličnih tekućina. Karakterizira ih to što imaju velike kapacitete spremnika [37].

Međunarodna trgovina neodvojiva je od pomorske industrije. Pomorski promet uistinu jest najučinkovitiji, a ponegdje je jedini instrument u trgovini robom i dobrima. Posebno je privlačan velikim multinacionalnim korporacijama, pa kao takav ima niz prednosti. U konkurentnom poslovnom okruženju većina tvrtki traži načine kako minimalizirati troškove, a troškovi transporta tereta svakako su jedni od naj opterećujućih pri poslovanju tvrtke. Njihovo smanjenje može poboljšati poslovanje, što može rezultirati povećanjem profitabilnosti i prihoda. Nadalje, brodovima se mogu prenositi puno veće količine teške i glomazne robe. Glavna prednost pomorskog teretnog brodarstva je rukovanje i prijevoz predimenzioniranim, teškim i glomaznim teretom. Takav teret uključuje velika vozila, opremu, građevinski materijal i slično.

Transport morem pruža puno fleksibilniju uslugu koja se može prilagoditi individualnim zahtjevima, a rizici od nesreća i kvarova u ovoj vrsti prijevoza su minimalni. Pomorski prijevoz najsigurniji je način slanja pošiljaka, a posebno slanja opasnog i zabranjenog sadržaja. Ujedno, on je ekološki prihvatljiv jer brodovi proizvode manju masu emisije ispušnih plinova nego bilo koji drugi način otpreme tereta. U usporedbi sa cestovnim i zračnim prijevozom, prijevoz morem je ekološki najučinkovitije rješenje.

Pomorski prijevoz je popularna metoda uvoza i izvoza robe općenito, a posebno robe široke potrošnje koja se kreće na velikim udaljenostima. Očekuje se kako će pomorski prijevoz do daljnjega ostati glavni izbor za dugoročnu isporuku većine proizvoda, od šećera i žitarica do voća i povrća. Kao pokretačka snaga globalne ekonomske vitalnosti, pomorski prijevoz značajno doprinosi međunarodnoj stabilnosti i sigurnosti [38].

Jedan od nedostataka pomorskog prijevoza je što dostava robe može potrajati duže pa je ovakav oblik prijevoza neprikladan u situacijama u kojima je kratko vrijeme isporuke važan čimbenik. Na isporuku pošiljke mogu utjecati vremenski uvjeti, pomorske nesreće i izgubljeni kontejneri. Neki dijelovi svijeta nemaju luke i terminale pa ne mogu primiti velike brodove koji prevoze kontejnere [39].

3.3. SPECIFIČNOSTI RADA U POMORSTVU

Posao pomorca, bilo kroz povijest ili u moderno doba, uvijek je bio složen i zahtjevan. Pomorac se suočava s nizom izazova koji često dovode do različitih oblika autocenzure [40]. Pomorsko je zanimanje specifično jer se radi o radu na brodu, a radi se o kompleksnom sustavu gdje ne postoji fiksno radno vrijeme i posao na neodređeno vrijeme. Posao pomorca karakterizira iskustvo i znanje potrebni za obavljanje određenog posla na brodu. Svaki pomorac mora imati odgovarajuća znanja i vještine kojim će se prevenirati svaka potencijalna nesreća i minimalizirati mogućnost postojanja bilo koje ljudske greške. Sustav edukacije i treninga pomoraca određen je nacionalnim i međunarodnim konvencijama te zahtijeva visoku razinu posjedovanja znanja i vještina pri obavljanju svakodnevnih zadataka, ali i spremnosti na adekvatno reagiranje na nenadane situacije [41].

Pomorska industrija predstavlja najveći sustav globalnog transporta, pa su samim tim i pomorci važan resurs za kojim vlada velika pomama, pogotovo za onima koji su prepoznati kao kvalitetni radnici. Kvaliteta pomorca ovisi o njegovom stupnju obrazovanja, pa je važno zadržati visoke standarde obrazovanja koji će pridonijeti konkurentnosti pomoraca na tržištu.

Analiza radne snage u pomorskom sektoru pokazuje kako se nastavlja trenda povećanja broja pomoraca iz država koje se razvijaju, dok se istodobno smanjuje broj pomoraca iz

razvijenijih država [42]. Rezultat je to tehnoloških promjena koje zahtijevaju kvalificiranu radnu snagu o kojoj ovise promjene u pomorskom poslovanju. U traženju kvalificirane radne snage, brodari poduzimaju različite mjere. Najčešće ukrcavaju multinacionalne posade koje čine pomorci raznih nacionalnosti, a sve kako bi imali stalni priljev visoko obrazovanih pomoraca te kako bi smanjili rizik nedostatka posade.

Izobrazba, treninzi i edukacije pomoraca pod strogom su nadležnošću nacionalnih institucija, ali i pod Europskom agencijom za pomorsku sigurnost koja djeluje na razini Europske unije.

Bez obzira što se u zadnje vrijeme u pomorstvu događaju pozitivne promjene u vidu smanjenja ugovornih perioda na brodu, pomorci su i dalje suočeni s rizicima, stresovima i visokim radnim zadacima. Uvjeti rada i života na brodu mogu negativno utjecati na psihičko i fizičko zdravlje pomoraca te njihovu produktivnost, stoga je važno da su pomorci zadovoljni poslom koji odrađuju.

Zadovoljstvo poslom najčešće se definira kao pozitivno emocionalno stanje koje proizlazi iz procjene radnih iskustava [43]. Ono je usko vezano uz zadovoljstvo životom koji predstavlja vrednovanje zadovoljstva vlastitim životnim postignućima. Što su zaposlenici zadovoljniji životom, učinkovitiji su u poslu. Radna okolina koja podržava psihološke potrebe pridonosi razvoju i potiče motivaciju za radom [44].

4. UZROCI I MOGUĆA RJEŠENJA AUTOCENZURE U POMORSTVU

Kao što je prisutna u gotovo svim segmentima različitih sustava u društvu, autocenzura nije zaobišla ni pomorski sektor. Autocenzura u pomorskom sektoru može imati ozbiljne posljedice na mentalno zdravlje pomorca, njegovu sigurnost, produktivnost, ali i na međuljudske odnose koji su važan dio suživota s kolegama pomorca na istom brodu. Od iznimne je važnosti ustrajati u stvaranju suportivnog i otvorenog okruženja gdje će pomorci moći slobodno izražavati svoje stavove, bez bojazni od primjenjivanja sankcija i dugoročno štetnih posljedica.

4.1. RAZLOZI AUTOCENZURE MEĐU POMORCIMA

Steven Casey je zaključio da je autocenzura itekako prisutna u pomorskom sektoru, a može se manifestirati na razne načine [45]. Uključuje nekoliko aspekata koji se odnose ne društvenu, psihičku i profesionalnu sferu rada i života na brodu.

Jedan od razloga autocenzure u pomorstvu svakako se odnosi na profesionalne pritiske. Pomorci izbjegavaju prijaviti određene probleme kako bi sačuvali svoj ugled i izbjegli negativne posljedice koje im se mogu odraziti na karijeru, smanjenje plaće ili čak gubitak posla. Zbog straha od odmazde i sukoba s nadređenima, pomorci ne prijavljuju nezakonitosti s kojima se susreću.

Održavanje skladnih međuljudskih odnosa na brodu s kolegama iz različitih kultura zahtijeva autocenzuriranje u svrhu izbjegavanja (kulturnih) sukoba u zatvorenom okruženju. Strah od pravnih sankcija ili ekonomskih gubitaka, a često i lojalnost prema poslodavcu, mogu dovesti do prikrivanja incidenata zagađenja ili drugih ekoloških problema. Ujedno, pomorci pribjegavaju autocenzuri i zbog obiteljskih razloga jer ne žele ugroziti financijsku stabilnost obitelji, a ujedno ih žele poštediti briga. Autocenzura može biti rezultat pokušaja izbjegavanja diskriminacije ili uznemiravanja na osnovu etničke pripadnosti, vjere ili drugih kulturalnih karakteristika.

Pomorci često autocenzuriraju svoje osjećaje kako bi se drugima predstavili mentalno jačima nego što uistinu jesu, a skrivanje informacija o mentalnom zdravlju može dodatno pogoršati stanje i uskratiti mogućnost adekvatnog liječenja [46].

Autocenzura u pomorstvu nerijetko je i rezultat nedovoljne informiranosti o pravima pomoraca, određenim procesima i pravilima. Stoga promidžba otvorene komunikacije i edukacije o važnosti izvještavanja može minimalizirati autocenzuru [47].

Posljedice autocenzure u pomorstvu mogu biti dalekosežne. Naime, zbog neizvještavanja o potencijalnim sigurnosnim rizicima, autocenzura može ugroziti cijelu posadu i brod. Tehnički kvarovi na brodu i njegovoj opremi mogu biti prikrivani ili minimizirani u izvještajima u svrhu izbjegavanja dodatnog rada i komplikacija.

Manjak otvorenog razgovora o mentalnom zdravlju može dovesti do pogoršanja psihičkog stanja pomorca. Sigurnost i efikasnost svakodnevnog obavljanja pomorskog posla mogu ugroziti pomorski radnici koji je prijavljuju incidente na brodu zbog bojazni od sankcija ili čak gubitka posla. Pomorci ne izražavaju svoje stavove i razmišljanja u svrhu održavanja mira u zatvorenom brodskom prostoru, što kasnije izaziva stres [48].

4.2. MJERE ZA SMANJENJE I SUZBIJANJE AUTOCENZURE MEĐU POMORCIMA

Kako je već spomenuto, autocenzura u pomorskom sustavu može ostaviti trajne posljedice na zdravlje i sigurnost pomoraca. Stoga je važno implementirati niz mjera kojima će se smanjiti i suzbiti autocenzura među pomorcima.

Važno je organizirati kampanje za podizanje svijesti o problemima s kojima se pomorci suočavaju, uključujući slučajeve autocenzure. Treba koristiti medije i društvene mreže za širenje priča pomoraca kako bi se potaknula javna podrška i razumijevanje te istaknuti primjere pomoraca koji su uspješno govorili o problemima bez negativnih posljedica. Potreba je nagraditi i javno priznati one koji se zalažu za prava pomoraca i slobodu izražavanja.

Važno je organizirati edukacije i radionice ka kojima će se razvijati svijest o važnosti slobode izražavanja misli i osjećaja te učiti kako se nositi s pritiskom ukoliko osoba treba autocenzurirati svoje stavove.

Potrebno je informirati pomorce o njihovim pravima, a pogotovo o pravima koja se odnose na slobodu izražavanja i pravo govora. Edukacijom bi pomorci naučili kako koristiti tehnike pri

rješavanju sukoba. Svakako je potreba kreirati povjerljive anonimne kanale koje bi pomorci koristili za prijavu problema i nepravilnosti.

Pomorci bi trebali imati pristup sigurnim platformama za dijeljenje informacija, a gdje će njihov identitet biti zaštićen i anoniman. Takve platforme trebale bi biti digitalne, a povjerenje u sigurnost tih kanala može značajno smanjiti strah od odmazde. Sindikati i profesionalna udruženja igraju ključnu ulogu u zaštiti prava pomoraca. Aktivno sudjelovanje u sindikatima može dovesti do kreiranja sigurnog okruženja za izražavanje zabrinutosti.

Dostupnost pravne pomoći i savjetovanja putem sindikata ili drugih organizacija koje se bave zaštitom radničkih prava posebno su važne u pomorskom sektoru.

Promicanje kulture otvorenosti unutar pomorskih tvrtki ključno je za suzbijanje autocenzure. Menadžment bi trebao poticati otvoreni dijalog s posadom i redovito tražiti povratne informacije. Stvaranje okruženja u kojem se pomorci osjećaju cijenjeno i podržano može smanjiti pritisak na autocenzuru.

Nadređeni trebaju biti educirani o važnosti slobode izražavanja i znati kako prepoznati i spriječiti situacije koje dovode do autocenzure. Važno je osiguranje provedbe zakona koji štite slobodu izražavanja i sigurnost osobe koja prijavljuje nepravilnosti.

Međunarodna suradnja može osigurati da pomorci budu zaštićeni bez obzira na zemlju pod čijom zastavom plove. Potrebno je raditi na jačanju međunarodnih standarda zaštite radnika i poticati nacionalne vlade da ratificiraju i provode međunarodne konvencije koje štite prava pomoraca.

Osiguravanje pristupa psihološkoj podršci i savjetovanju može pomoći pomorcima da se nose sa stresom i pritiscima. Programi za mentalno zdravlje trebaju uključivati tehnike za upravljanje stresom i poboljšanje otpornosti. Psihološka podrška može igrati ključnu ulogu u smanjenju osjećaja izoliranosti i straha među pomorcima.

Pomorske tvrtke trebaju biti transparentne u svojim postupcima i odgovorne za svoje djelovanje. Uspostava internih mehanizama za praćenje i izvještavanje o slučajevima autocenzure

može pomoći u stvaranju sigurnijeg radnog okruženja. Tvrtke bi trebale javno priznati i nagraditi one koji se zalažu za prava pomoraca i slobodu izražavanja. Pomorci trebaju imati pristup relevantnim informacijama o svojim pravima i resursima dostupnim u različitim lukama. Pomorcima bi trebalo pružiti informacije o pravnim resursima u slučaju da trebaju zaštitu ili pravno savjetovanje te im omogućiti pristup pravnim stručnjacima specijaliziranim za pomorsko pravo i prava radnika.

Jedna od mjera za smanjenje i suzbijanje autocenzure svakako bi trebala biti poticanje timske suradnje i solidarnosti među pomorcima kako bi se stvorila suportivna atmosfera. Trebalo bi organizirati redovite sastanke na kojima se mogu raspraviti svi problemi i prijedlozi bez straha od odmazde, a ujedno i koristiti ankete i druge metode za redovito prikupljanje povratnih informacija od pomoraca o njihovim iskustvima u pogledu autocenzure [49].

Autocenzura u pomorstvu ima širok spektar uzroka i posljedica koje je ključno prepoznati i minimalizirati kroz edukaciju i podršku jer se samo na taj način može jamčiti sigurna i poticajna radna atmosfera za sve djelatnike u pomorskom sustavu, pogotovo za pomorce [50].

Autocenzura među pomorcima složen je problem koji zahtijeva sveobuhvatan pristup. Kombinacija edukacije, podrške sindikata, promjene radne kulture, pravne zaštite, psihološke podrške i međunarodne suradnje može značajno smanjiti autocenzuru. Implementacija ovih mjera može pomoći u stvaranju sigurnijeg i otvorenijeg okruženja za pomorce, što će unaprijediti njihovu dobrobit i sigurnost te osigurati poštivanje njihovih prava na slobodu izražavanja [51].

5. REZULTATI ISTRAŽIVANJA

Glavno istraživačko pitanje u radu je koje varijable utječu na autocenzuru u pomorstvu. Na temelju pregleda literature, cilj je ispitati:

1. Što je autocenzura i koja su joj temeljna načela.
2. Koji su uzroci i posljedice autocenzure u pomorskom sustavu.
3. Koje su mjere za smanjivanje autocenzure.

Temeljem definiranih ciljeva postavljene su sljedeće hipoteze, i to:

H1: *Više od 40 % anketiranih pomoraca svjedočilo je nekom obliku (auto)cenzure.*

H2: *Pomorci se autocenzuriraju zbog straha od narušavanja odnosa među kolegama i zbog straha od gubitka posla.*

Istraživanje je provedeno temeljem analize dostupne literature putem koje je sastavljen anketni upitnik. Veliki doprinos izradi upitnika dala je prof. dr. sc. Krystyna Adamska s Instituta za psihologiju Sveučilišta u Gdansku koja je autoru dodatno skrenula pozornost na znanstvenu literaturu. Temeljem istraživanja preporučene literature i konzultacija s mentoricom, kreirana su pitanja.

Upitnik je bio usmjeren na ciljanu skupinu pomoraca, u početku putem poznanika autora, a potom su ih poznanici autora dijelili svojim kolegama pomorcima, koji su u radnom odnosu u nekoj od pomorskih kompanija. Prilikom prikupljanja podataka, nije bilo dodatnih prepreka.

Upitnik je bio otvoren 64 dana, odnosno od 08. travnja do 06. lipnja 2024. godine, pri čemu su prikupljeni podaci od 110 ispitanika. Prosječno vrijeme popunjavanja upitnika je bilo 21 minutu i 53 sekunde.

Upitnik se sastojao do ukupno 35 pitanja. Odgovori su bili prikupljeni putem Forms office obrasca. Upitnik se anonimno popunjavao i bio je poslan na 110 e-mail adresa, odnosno na adrese svih poznanstvom dostupnih inozemnih i domaćih pomoraca koji su bili voljni sudjelovati u anketi, a koji se još uvijek nalaze unutar pomorskog sustava.

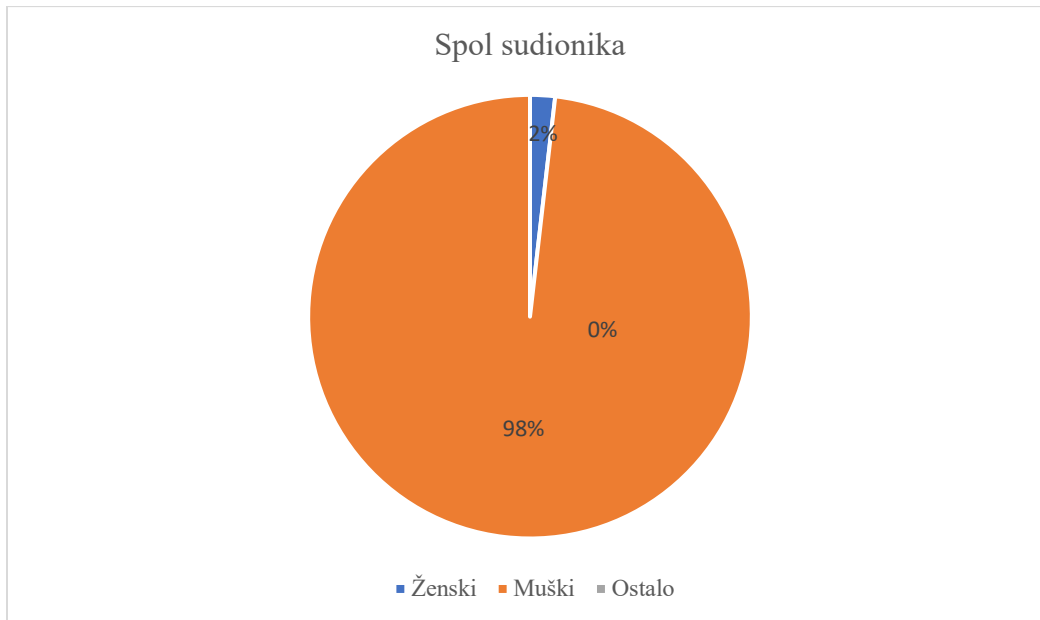
Prikupljeni podaci su obrađeni, a obzirom da je upitnik bio na engleskom jeziku, preveden je za potrebe pisanja ovog diplomskog rada.

Upitnik je podijeljen na tri dijela: (a) demografske podatke; (b) općenite informacije vezane uz rad u pomorstvu i (c) informacije koje se odnose na (autocenzuru). U prvome dijelu prikupljeni su demografski podatci o ispitanicima i postavljena su pitanja o njihovom spolu, dobi, nacionalnosti i obrazovanju. U drugome dijelu anketnog upitnika prikupljene su informacije koje su vezane uz posao na brodu, poput tipa broda na kojem pomorac radi, trajanja ugovora, uloge na brodu, radnom okruženju i sl. U trećem dijelu su sadržana pitanja o iskustvima pomoraca u okviru (auto)cenzure. Upitnik je dostupan u prilogu rada.

Rezultati su obrađeni u statističkom softveru (Jamovi) i njihov opis donosi se u daljnjem tekstu.

5.1. STATISTIČKA ANALIZA

U nastavku je prikaz informacija o autocenzuri u obliku deskriptivne statističke analize gdje se kvantitativno i kvalitativno prikazuju rezultati dobiveni putem anketnog upitnika.



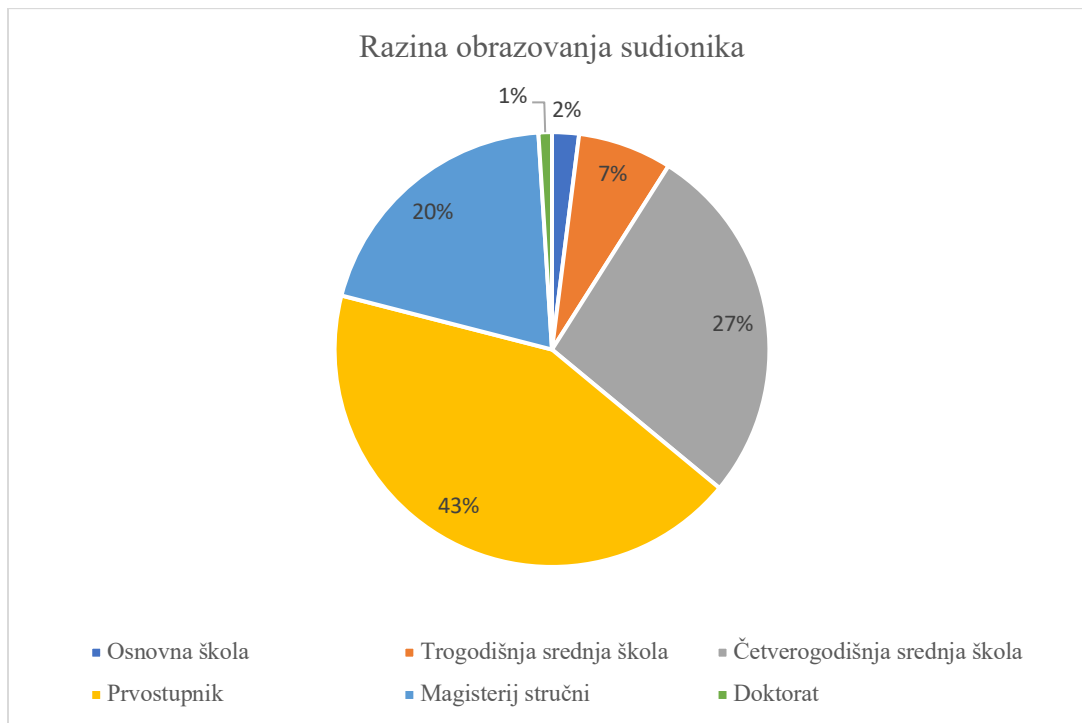
Slika 1. Spol ispitanika

Izvor: sistematizacija autora

Prema spolu ispitanika 2 (2 %) osobe su bile ženskog spola, a 108 (98 %) je bilo muškog spola.

Najmlađi ispitanik ima 23, a najstariji 64 godine života. Najviše ispitanika, njih 44 (40 %) je u tridesetim godinama, 35 (31 %) ih je u četrdesetima, 16 (14 %) u dvadesetima, 10 (10 %) u pedesetima i 5 (5 %) u šezdesetim godinama života.

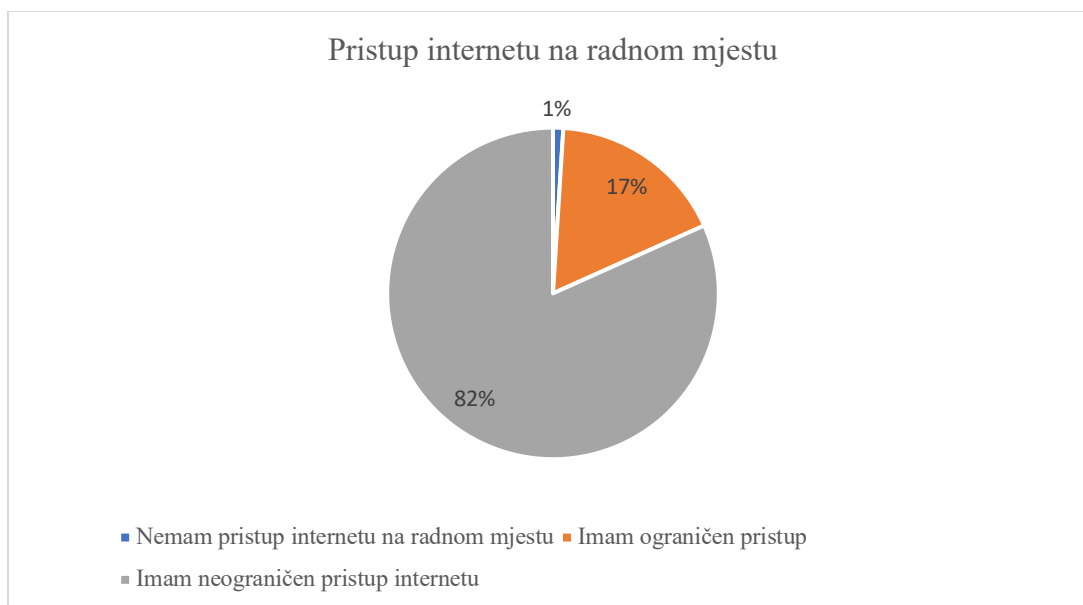
Po nacionalnosti 10 (9 %) ispitanika je Poljaka, 1 je Filipinac (1 %), 1 je Grk (1 %) i 1 (1 %) je Englez, 6 (5 %) je Danaca, 2 (2 %) su s Farskih Otoka, 1 (1 %) je iz Etiopije, dok su ostali ispitanici Hrvati 86 (79 %).



Slika 2. Razina obrazovanja ispitanika

Izvor: sistematizacija autora

Kada se promatra obrazovanje ispitanika, njih 2 (2 %) ima osnovnoškolsko obrazovanje, 7 (7 %) ima trogodišnje srednjoškolsko obrazovanje, 30 (27 %) ima četverogodišnje srednjoškolsko obrazovanje, 48 (43 %) ima diplomu prvostupnika, njih 22 (20 %) su visoko obrazovani, a 1 (1 %) ima doktorat znanosti.

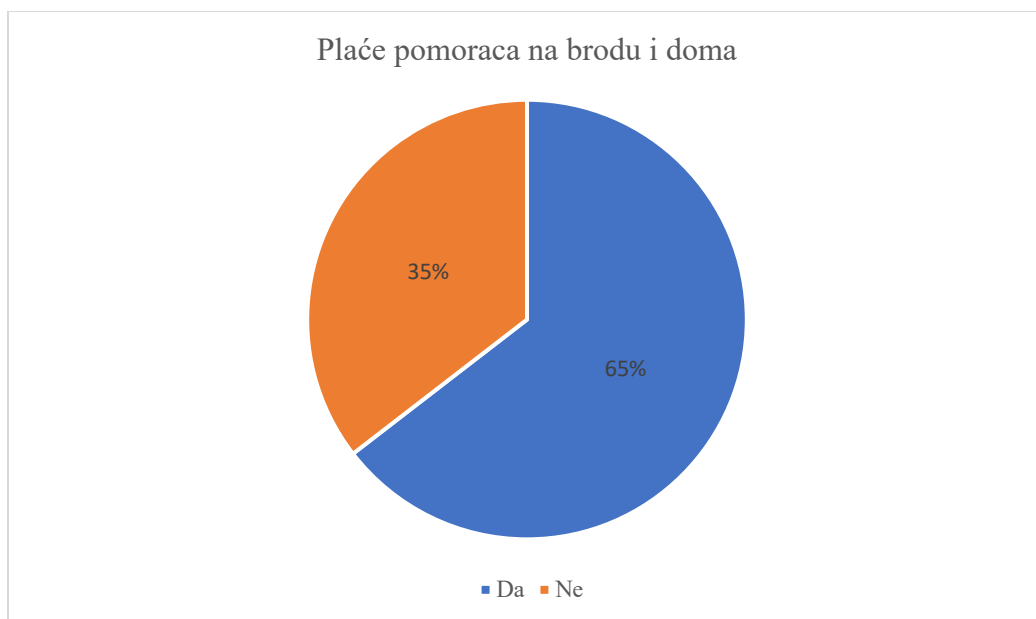


Slika 3. Pristup internetu na radnom mjestu

Izvor: sistematizacija autora

Ukupno 90 (82 %) ispitanika se izjasnilo kako ima neograničeni pristup internet na brodu, njih 19 (17 %) ima ograničeni pristup internetu te 1 (1 %) ispitanik uopće nema pristup.

Ukupno 5 (5%) ispitanika se izjasnilo kako im je ukupni mjesečni financijski prihod kućanstva do 2.000 eura. Ukupno 37 (33 %) ispitanika mjesečno zarađuju između 2.001 i 5.000 eura. Njih 33 (30 %) mjesečno zarađuju između 5.001 i 7.000 eura, 26 (24 %) ih zarađuje od 7.001 do 10.000 eura, njih 7 (6 %) zarađuje između 10.001 i 13.000, te 2 (2 %) preko 13.000 eura.



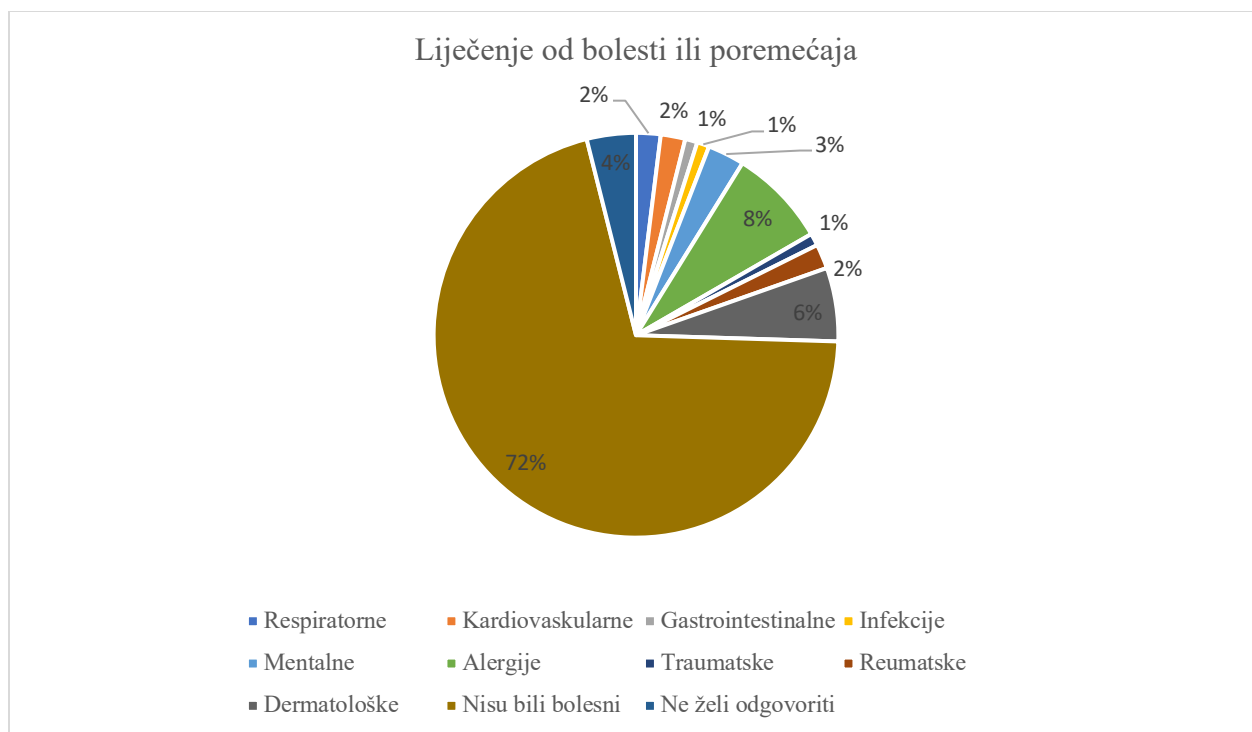
Slika 4. Plaće pomoraca kada borave na brodu i doma

Izvor: sistematizacija autora

S obzirom na ulogu koju obnašaju na brodu, najviše je prvih časnika 24 (22 %), zatim zapovjednika 18 (16 %), drugih časnika 17 (15 %) te upravitelja stroja 9 (8 %).

Što se tiče vrste ugovora koji ispitanici imaju, uglavnom se radi od ugovorima koji obvezuju pomorce da nekoliko tjedana ili mjeseci provode na brodu te isto toliko doma. Ukupno 71 (65 %) se izjasnio kako je plaćen i kada su doma, što nije slučaj s ostalih 39 (35 %) ispitanika.

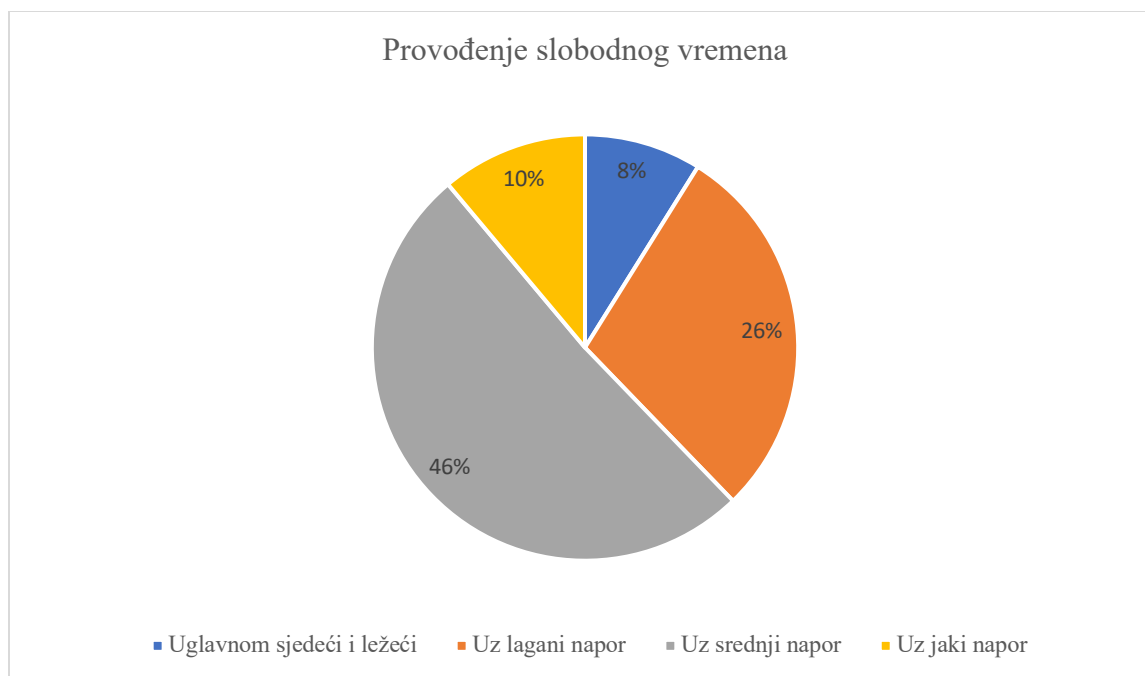
Najviše ispitanika njih 55 (50 %) zaposleno je na obalnim brodovima, dok 14 (12,7 %) ispitanika ne radi ni na jednom od brodova ponuđenih u anketnom upitniku. Ukupno 11 (10 %) ispitanika radi na putničkim brodovima, 9 (8 %) na brodovima za prijevoz tekućeg tereta, 4 (4 %) brodovima za prijevoz rasutog tereta, 3 (3 %) na tankerima za prijevoz plina, 3 (3 %) na brodovima za prijevoz kontejnera, 2 (2 %) na RO-RO brodovima te 1 (1 %) na brodovima za prijevoz generalnog tereta.



Slika 5. Liječenje od bolesti ili poremećaja zadnja tri mjeseca

Izvor: sistematizacija autora

Većina ispitanika, odnosno 79 (72 %) izjasnilo se kako zadnja tri mjeseca nisu bili bolesni pa nije bilo potrebe za liječenjima. Ostali, njih 41 (28 %) se izjasnilo kako su bolovali od nekih bolesti: njih 9 (8 %) od alergija, 7 (6 %) od gastrointestinalnih, 7 (6 %) od dermatoloških, 2 (2 %) od respiratornih, 2 (2 %) od kardiovaskularnih, 1 (1 %) od infekcija, 3 (3 %) od mentalnih, 1 (1 %) od traumatskih, 2 (2 %) od reumatskih, dok 5 (4 %) ispitanika nije željelo odgovoriti.

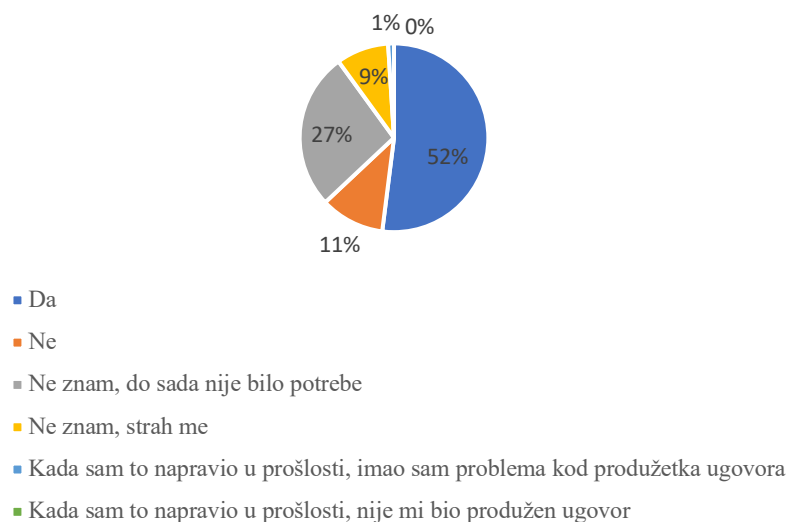


Slika 6. Provođenje slobodnog vremena pomoraca

Izvor: sistematizacija autora

Svoje slobodno vrijeme 51 (46 %) ispitanika provodi uz srednji napor, 29 (26 %) ispitanika uz lagani napor, 11 (10 %) ispitanika uz jaki napor, dok ih se 9 (8 %) izjasnilo kako uglavnom odmaraju.

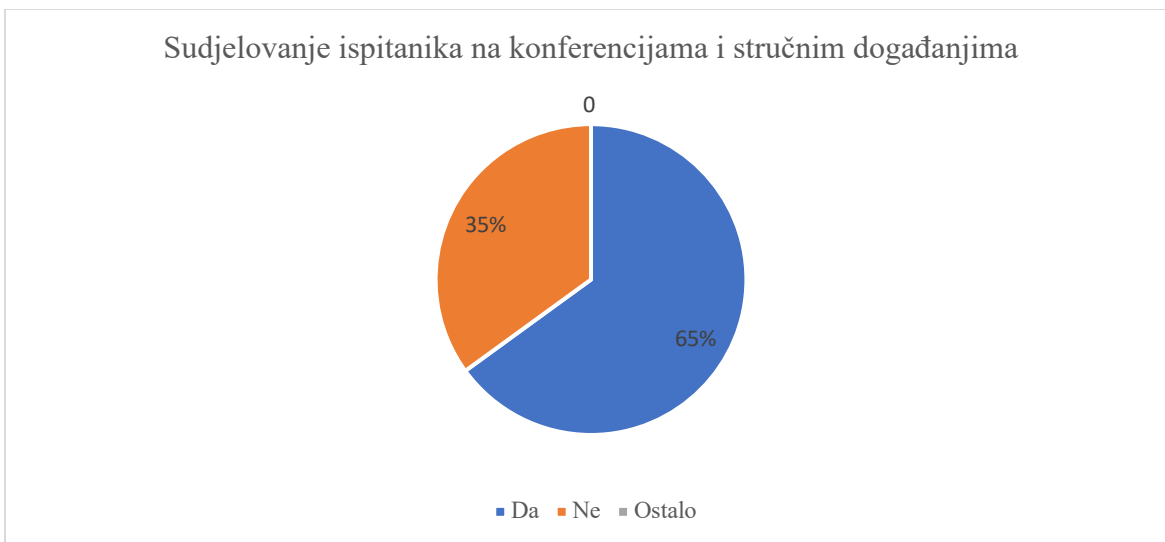
Korištenje bolovanja ili odgode ukrcaja bez straha od gubitka ugovora



Slika 7. Korištenje bolovanja ili odgode ukrcaja bez straha od gubitka ugovora

Izvor: sistematizacija autora

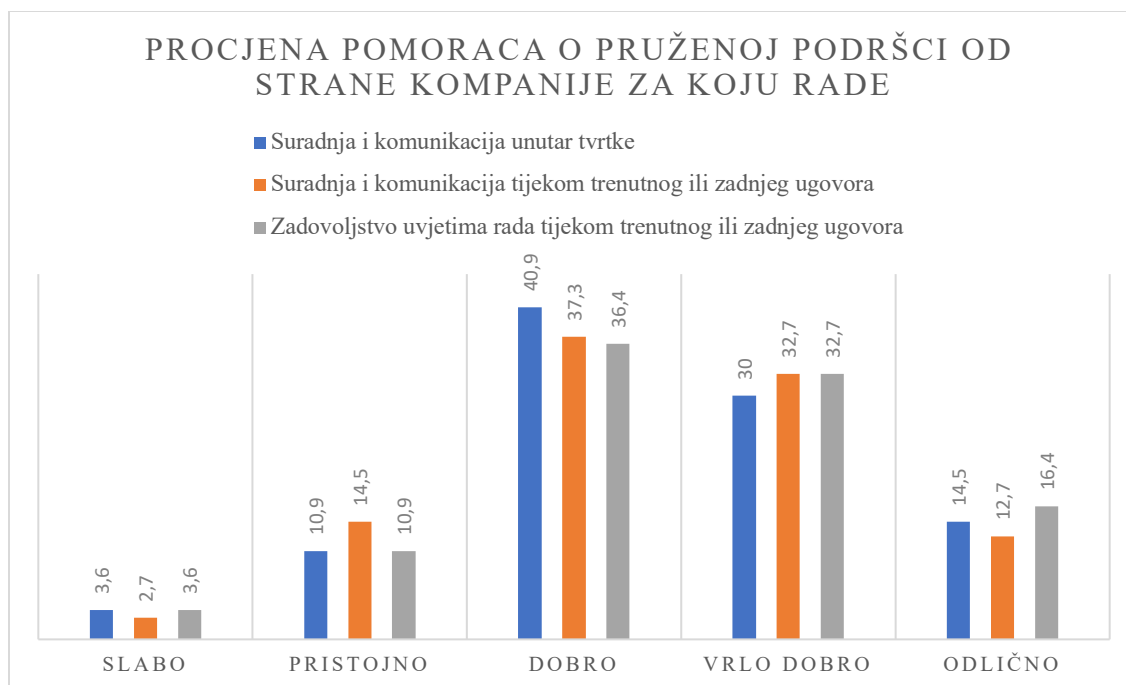
Ukupno 57 (52 %) ispitanika se izjasnilo kako mogu ići na bolovanje ili tražiti odgodu ukrcaja bez straha od gubitka ugovora. Ukupno 30 (27 %) ih ne zna jer su se izjasnili da do sada nije bilo potrebe, a 12 (11 %) ih se izjasnilo kako ne mogu koristiti bolovanje. 10 (9 %) ih je reklo kako ne zna može li ići na bolovanje jer ih je strah. 1 (1 %) ispitanik je konstatirao kako mu nije bio produžen ugovor kada je to učinio.



Slika 8. Sudjelovanje ispitanika na konferencijama i stručnim događanjima vezanim uz pomorsku industriju

Izvor: sistematizacija autora

Što se tiče sudjelovanja na konferencijama i stručnim događajima vezanim uz pomorsku industriju, 71 (65 %) ispitanika je sudjelovalo, a 39 (35 %) nikada nije.



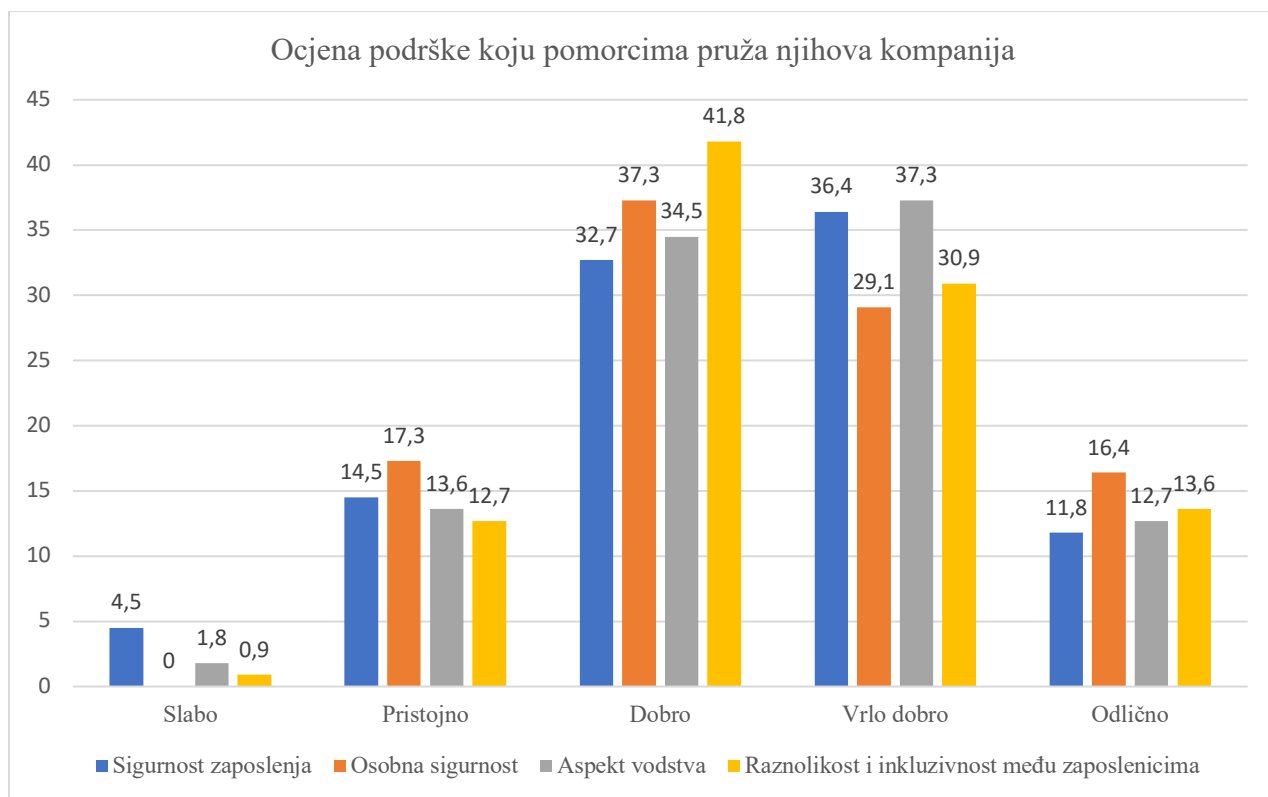
Slika 9. Procjena pomoraca o pruženoj podršci od strane kompanije za koju rade

Izvor: sistematizacija autora

Ukupno 4 (3,6 %) ispitanika smatra kako je podrška koju im tvrtka pruža u vidu suradnje i komunikacije unutar tvrtke slaba, 12 (10,9 %) umjerena, 49 (40,9 %) dobra, njih 30 (30 %) smatraju je jako dobrom te 15 (14,5 %) odličnom.

Ukupno 4 (2,7 %) ispitanika smatraju kako je podrška koju im tvrtka pruža u vidu suradnje i komunikacije za vrijeme sadašnjeg ili zadnjeg ugovora slaba, 16 (14,5 %) umjerena, 41 (37,3 %) dobra, njih 35 (32,7 %) smatraju je jako dobrom te 14 (12,7 %) odličnom.

Ukupno 4 (3,6 %) ispitanika smatraju kako su slabo zadovoljni radnim uvjetima na brodu, 12 (10,9 %) umjereno, 40 (36,4 %) ispitanika smatra kako su dobro zadovoljni radnim uvjetima na brodu, njih 36 (32,7 %) je jako dobro zadovoljno te 18 (16,4 %) odlično.



Slika 10. Ocjena podrške koju pomorcima pruža njihova kompanija

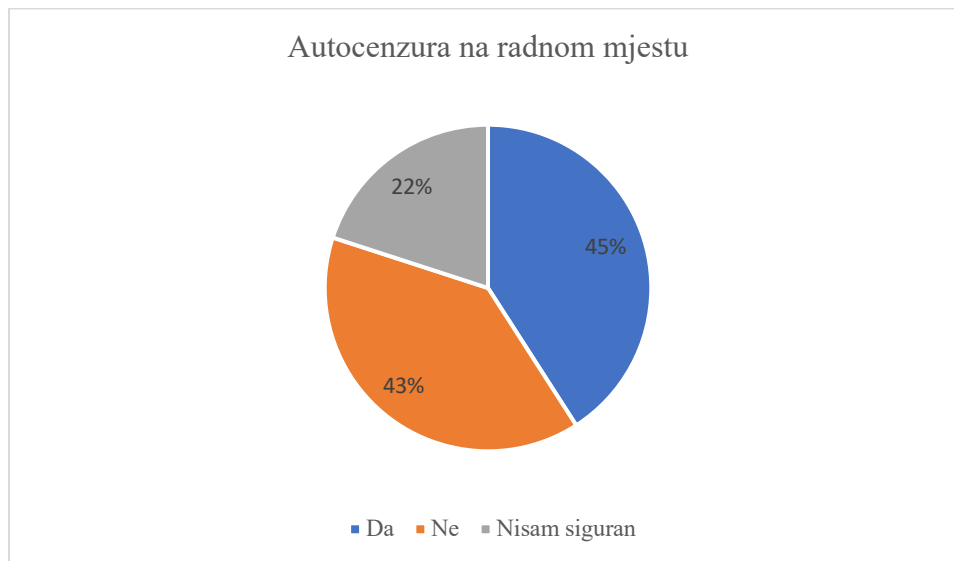
Izvor: sistematizacija autora

Ukupno 5 (4,5 %) ispitanika smatra kako je razina podrške koju im pruža organizacija u vidu sigurnosti zaposlenja (ugovor na neodređeno radno vrijeme ili sigurnost obnove ugovora, agencije za ukrcaj) slaba, 16 (14,5 %) pristojna, 36 (32,7 %) smatra je dobrom, 40 (36,4 %) vrlo dobrom te njih 13 (11,8 %) odličnom.

Ukupno 19 (17,3 %) ispitanika smatra kako je razina podrške koju im pruža organizacija u vidu osobne sigurnosti (sa zdravstvenog aspekta, pravnog, konzultativnog aspekta za tehničke i nautičke probleme tijekom plovidbe) pristojna, 41 (37,3 %) dobra, njih 32 (29,1 %) smatra je jako dobrom te 18 (16,4 %) odličnom.

Ukupno 2 (1,8 %) ispitanika smatra kako je razina podrške koju im pruža organizacija u vidu aspekta vodstva (komunikacija na svim razinama: s nadređenima, kolegama, podređenima koji se nalaze na brodu ili kopnu) slaba, 15 (13,6 %) pristojna, 38 (34,5 %) smatra je dobrom, 41 (37,3 %) jako dobrom te 14 (12,7 %) odličnom.

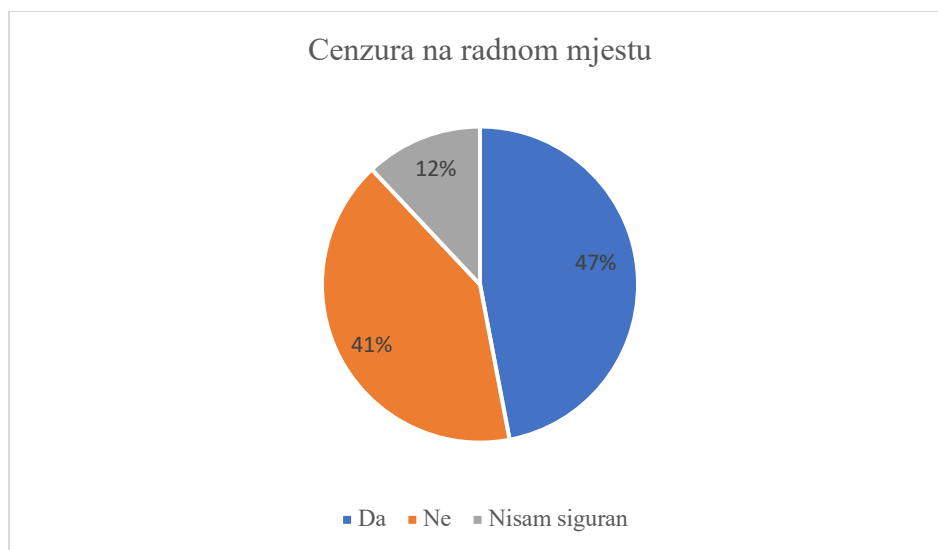
Svega 1 (0,9) % ispitanik smatra kako je razina podrške koju im pruža organizacija u vidu raznolikosti i inkluzivnosti među zaposlenicima slaba, 14 (12,7 %) pristojna, 46 (41,8 %) dobra, njih 34 (30,9 %) smatra je jako dobrom te 15 (13,6 %) odličnom.



Slika 11. Iskustva s autocenzurom na radnom mjestu

Izvor: sistematizacija autora

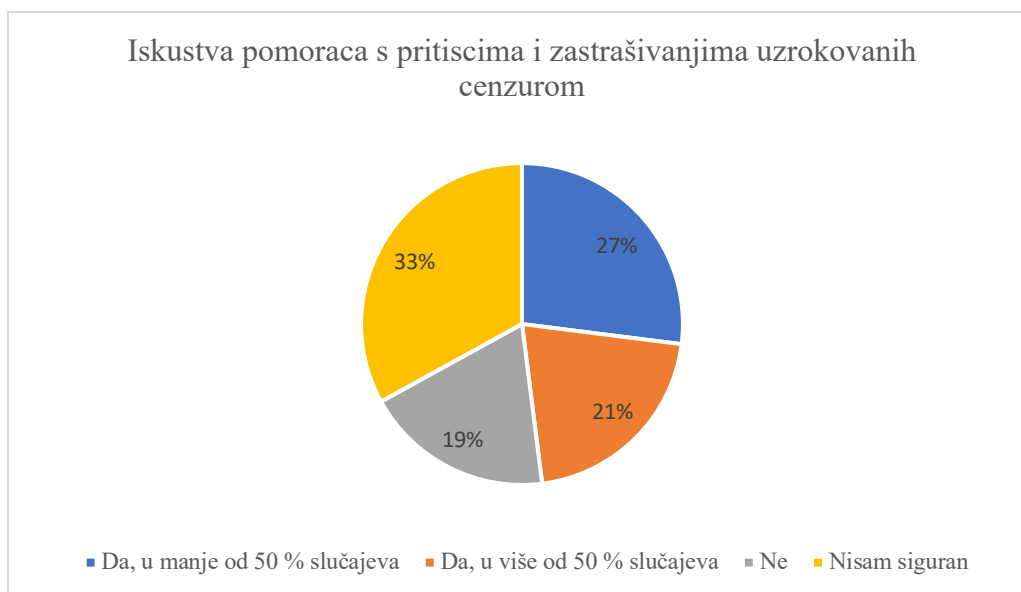
Ukupno 45 (41 %) ispitanika je izjavilo kako se u zadnjih nekoliko godina autocenzuriralo ili susrelo sa zabranom iskazivanja mišljenja na radnom mjestu, 43 (39 %) ispitanika se nisu susrela s autocenzurom, a njih 22 (20 %) nije sigurno jesu li se susreli s autocenzurom na radnom mjestu.



Slika 12. Iskustva pomoraca sa cenzurom na radnom mjestu

Izvor: sistematizacija autora

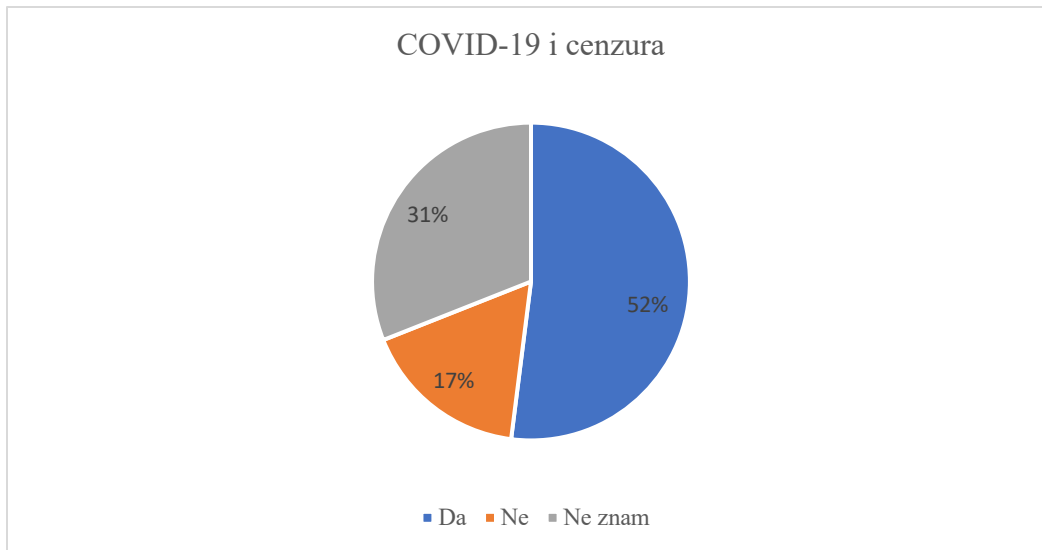
Ukupno 52 (47 %) ispitanika je izjavilo kako je zadnjih godina svjedočilo cenzuri ili se susrelo s kontrolom i zabranom protoka informacija i sadržaja, 45 (41 %) ispitanika se nisu susrela s cenzurom, a njih 13 (12 %) nije sigurno.



Slika 13. Iskustva pomoraca s pritiscima i zastrašivanjima uzrokovanih cenzurom

Izvor: sistematizacija autora

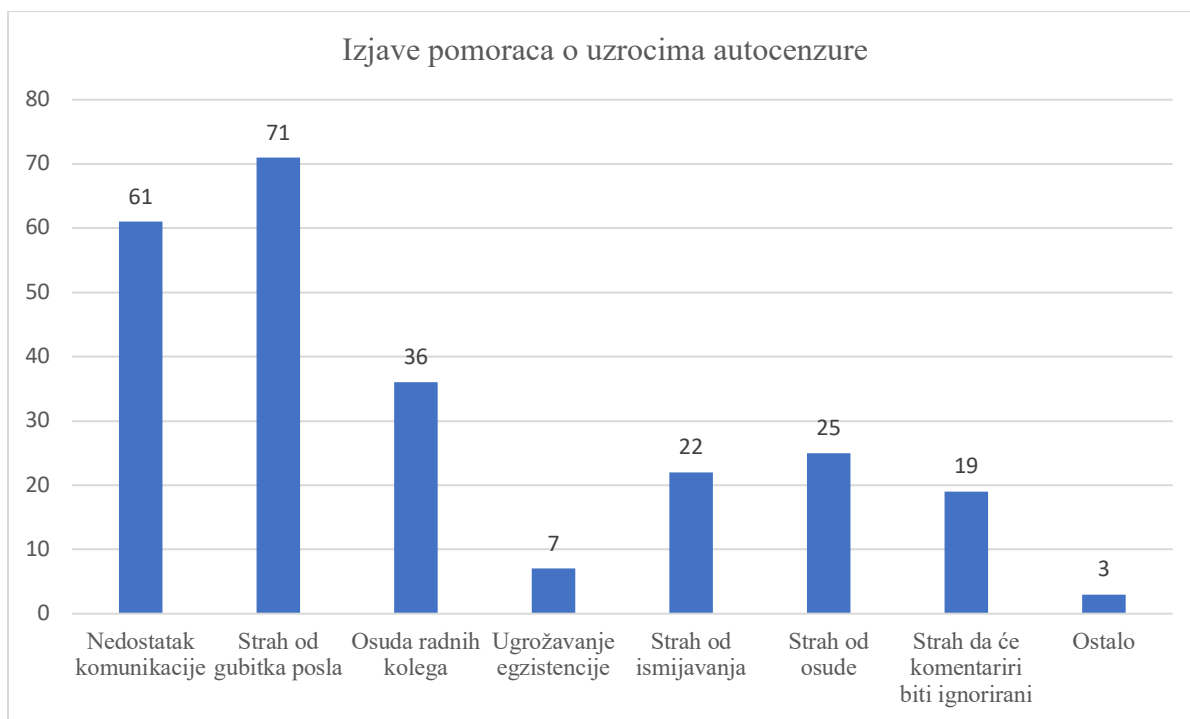
Ukupno 14 (27 %) ispitanika je izjavilo kako su podlegli pritiscima u manje od 50 % slučajeva, dok je njih 11 (21 %) podleglo pritiscima u više od 50 % slučajeva. Njih 10 (19 %) je izjavilo kako uopće nije podleglo pritiscima i zastrašivanjima, dok ih 17 (33 %) nije sigurno je li podleglo pritiscima i zastrašivanjima kada su se susreli sa cenzurom, kontrolom te zabranom protoka informacija i sadržaja.



Slika 14. COVID-19 i cenzura

Izvor: sistematizacija autora

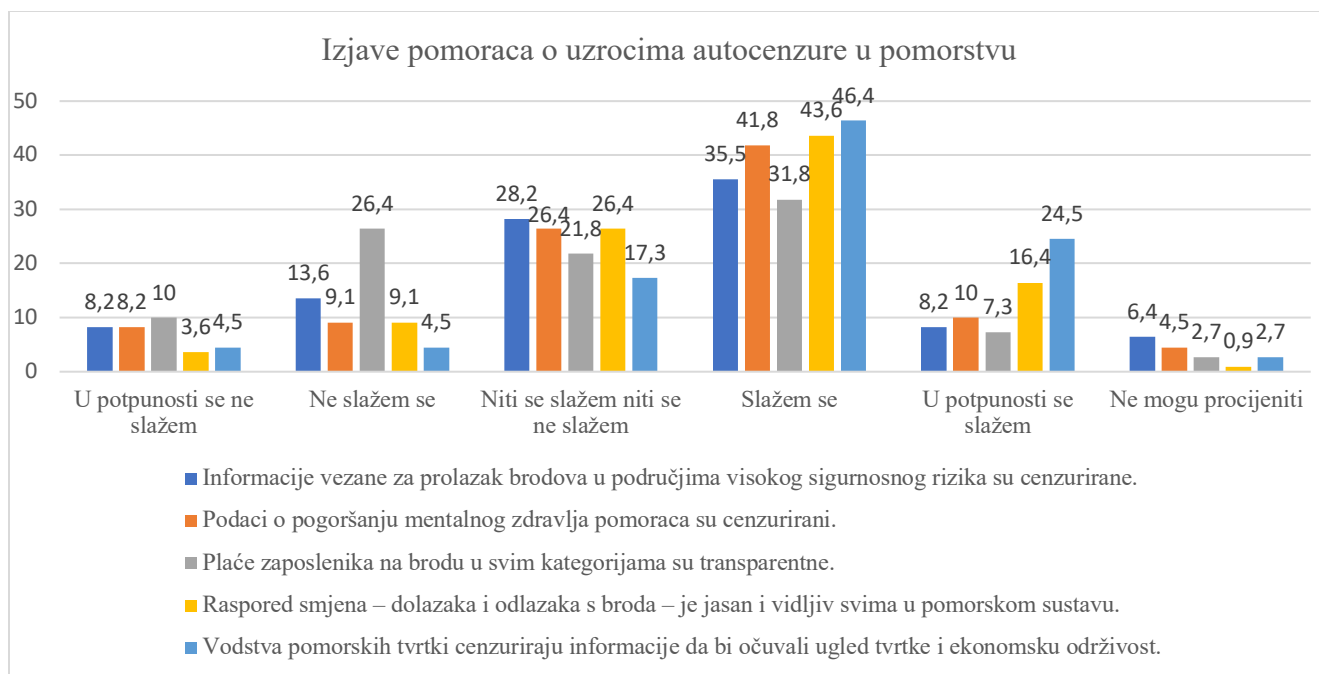
Na pitanje o utjecaju COVID-19 na cenzuru, odgovorilo je ukupno 52 ispitanika od 110. Njih 27 (52 %) smatraju kako je cenzura povećana od proglašenja pandemije COVID-19, njih 16 (31 %) ne zna, a 9 (17 %) se ne slaže.



Slika 15. Izjave pomoraca o uzrocima autocenzure

Izvor: sistematizacija autora

Najviše ispitanika, njih 71 (64,5 %), smatra kako je glavni čimbenik koji uzrokuje autocenzuru strah od gubitka posla. Njih 61 (55,5 %) smatra kako je drugi važni čimbenik nedostatak komunikacije, 36 (33 %) ih smatra da je to osuda radnih kolega, 25 (23 %) ih smatra da je to osuda općenito, 22 (20 %) ih smatra da je to strah od ismijavanja, 19 (17 %) ih smatra da je to strah da će njihovi komentari biti ignorirani, samo 7 (6 %) da je to ugrožavanje egzistencije, dok ih je 3 (2,7 %) navelo druge razloge.



Slika 16. Izjave pomoraca o uzrocima autocenzure u pomorstvu

Izvor: sistematizacija autora

Ukupno 9 (8,2 %) ispitanika u potpunosti se ne slaže kako su informacije vezane za prolazak brodova u područjima visokog sigurnosnog rizika cenzurirane, a 15 (13,6 %) ih se ne slaže. Njih 31 (28,2 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 39 (35,5 %) ispitanika se slaže, a 9 (8,2 %) ispitanika u potpunosti se slaže. Svega 6 (6,4 %) ispitanika nije moglo procijeniti.

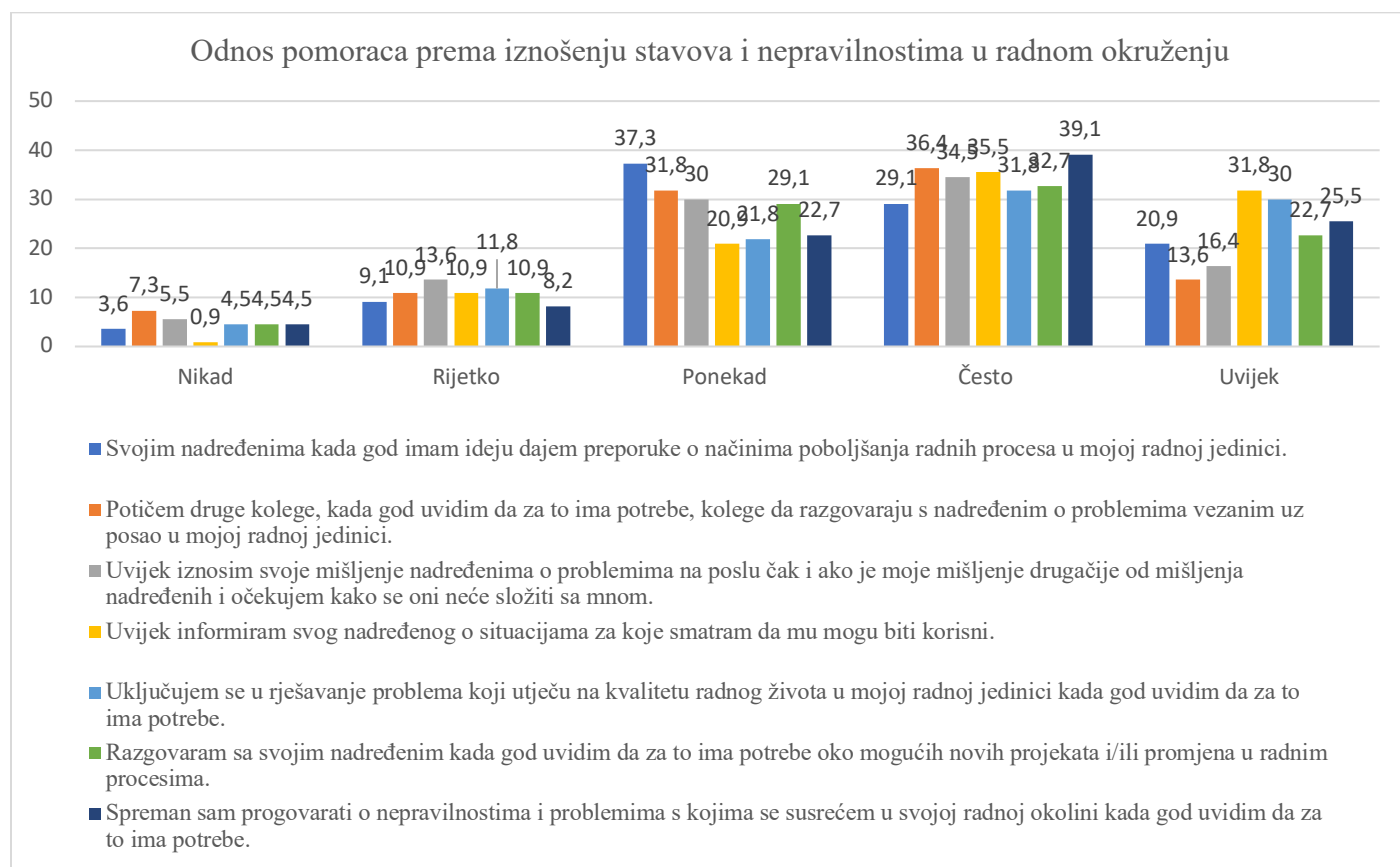
Ukupno 9 (8,2 %) ispitanika u potpunosti se ne slaže s ovom konstatacijom, dok ih se 10 (9,1 %) ne slaže. Njih 29 (26,4 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 46 (41,8 %) ispitanika slaže se kako su podaci o pogoršanju mentalnog zdravlja pomoraca cenzurirani, a 11 (10 %) ispitanika u potpunosti se slaže. Svega 5 (4,5 %) ispitanika nije moglo procijeniti.

Ukupno 11 (10 %) ispitanika u potpunosti se ne slaže kako su plaće zaposlenika na brodu u svim kategorijama transparentne, dok se 29 (26,4 %) ispitanika ne slaže. Njih 24 (21,8 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 35 (31,8 %) ispitanika slaže se kako su plaće zaposlenika na brodu u svim kategorijama transparentne, a 8 (7,3 %) ispitanika u potpunosti se slaže. Svega 3 (2,7 %) ispitanika nije moglo procijeniti.

Od ispitanika, njih 4 (3,6 %) u potpunosti se ne slaže kako je raspored smjena – dolazaka i odlazaka s broda – jasan i vidljiv svima u pomorskom sustavu, dok ih se 10 (9,1 %) ne slaže. Njih 29 (26,4 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 48 (43,6 %) ispitanika slaže se kako je

raspored smjena jasan i vidljiv, a 18 (16,4 %) ispitanika u potpunosti se slaže. Svega 1 (0,9 %) ispitanik nije moglo procijeniti.

Ukupno 6 (4,5 %) ispitanih se u potpunosti ne slaže, a isto toliko se ne slaže kako vodstva pomorskih tvrtki cenzuriraju informacije da bi očuvali ugled tvrtke i ekonomsku održivost. Njih 20 (17,3 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 52 (46,4 %) ispitanika se slaže kako vodstva pomorskih tvrtki cenzuriraju informacije da bi očuvali ugled tvrtke i ekonomsku održivost, a 28 (24,5 %) ispitanika u potpunosti se slaže. Svega 4 (2,7 %) ispitanika nije moglo procijeniti.



Slika 17. Odnos pomoraca prema iznošenju stavova i nepravilnostima u radnom okruženju

Izvor: sistematizacija autora

Ukupno 4 (3,6 %) ispitanika su se izjasnila kako svojim nadređenima nikad ne daju ideju i preporuku o načinima poboljšanja radnih procesa u radnoj jedinici. Njih 10 (9,1 %) to rijetko čine, a najviše njih 41 (37,3 %) to ponekad naprave. Njih 32 (29,1 %) to često čine, a njih 23 (20,9 %) uvijek daju preporuke o modalitetima poboljšanja radnih procesa.

Ispitanika koji nikada ne potiču druge kolege da razgovaraju s nadređenim o problemima vezanim uz posao u radnoj jedinici ima 8 (7,3 %), a 12 (10,9 %) je onih koji to rijetko čine. Ispitanika koji to ponekad naprave je 35 (31,8 %). Njih 40 (36,4 %) to često čine, a njih 15 (13,6 %) uvijek potiču kolege na razgovor s nadređenima o potencijalnim problemima.

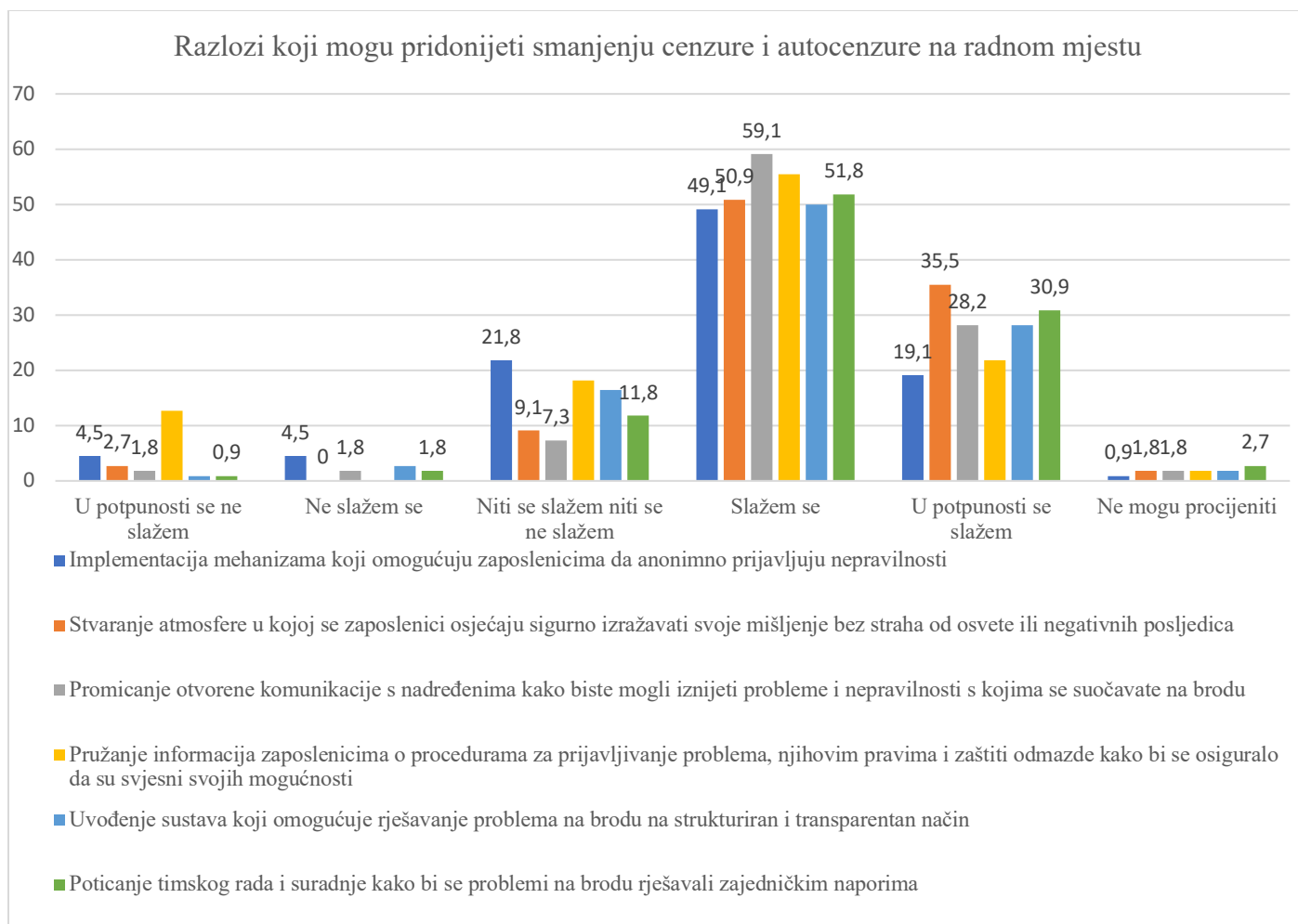
Ispitanika koji nikada ne iznose svoja mišljenja nadređenima o problemima na poslu čak i ako je njihovo mišljenje drugačije od mišljenja nadređenih i očekuje kako se oni neće složiti sa njim jest 6 (5,5 %). Onih koji to rijetko čine je 15 (13,6 %), a njih 33 (30 %) to ponekad naprave. Ukupno ih 38 (34,5 %) to često čini, a njih 18 (16,4 %) uvijek iznose svoja mišljenja o problemima na poslu čak i ako je ono drugačije od mišljenja nadređenih.

Samo 1 (0,9 %) od ispitanih nikad ne informira svoje nadređene o situacijama za koje smatraju da mu mogu biti korisni, a dok njih 12 (10,9 %) to rijetko čine. Ispitanika koji to ponekad čine je 23 (20,9 %), dok ih 39 (35,5 %) to često naprave. Ukupno 35 (31,8 %) ispitanih uvijek informiraju svoje nadređene o situacijama za koje smatraju da im mogu biti korisne.

Ispitanika koji se nikada ne uključuju u rješavanje problema koji utječu na kvalitetu radnog života u radnoj jedinici je 5 (4,5 %). Njih 13 (11,8 %) to rijetko čini, a 24 (21,8 %) to ponekad naprave. Ukupno 35 (31,8 %) ih to često čine, a 33 (30 %) ispitanika uvijek se uključuju u rješavanje problema koji poboljšavaju život na brodu.

Ispitanika koji su se izjasnili da nikada ne razgovaraju sa svojim nadređenim ukoliko uvide da za to ima potrebe, a da se odnosi na moguće nove projekte i/ili promjene u radnim procesima, jest 6 (4,5 %). Njih 12 (10,9 %) to rijetko čini, a njih 26 (21,9 %) to ponekad napravi. Najviše ih - 38 (32,7 %) to često čine, a 28 (22,7 %) ispitanika uvijek razgovara s nadređenim kad god uvidi potrebu za tim.

Svega 5 (4,5 %) ispitanika nikada nije spreman progovarati o nepravilnostima i problemima s kojima se susreće u svojoj radnoj okolini kada god se uvidi da za to ima potrebe. Njih 9 (8,2 %) to rijetko čini, a 25 (22,7 %) to ponekad napravi. Najviše ih 43 (39,1 %) to često čine, a 28 (25,5 %) ispitanika uvijek je spremno progovoriti o nepravilnostima i problemima s kojima se susreće u svojoj radnoj okolini.



Slika 18. Razlozi koji mogu pridonijeti smanjenju cenzure i autocenzure na radnom mjestu

Izvor: sistematizacija autora

Ispitanika koji se u potpunosti ne slažu kako bi uspostava sustava anonimne prijave, odnosno implementacija mehanizama koji omogućuju zaposlenicima da anonimno prijavljuju nepravilnosti, potaknula spremnost pomoraca da govore o nepravilnostima i problemima s kojima se susreću na poslu je 6 (4,5 %), a isto toliko ih se ne slaže. Ukupno 25 (21,8 %) ih je bilo neutralno po ovoj konstataciji, 55 (49,1 %) ih se slaže, a 23 (19,1 %) u potpunosti se slaže. Svega 1 (0,9 %) ispitanik nije mogao procijeniti.

Ispitanika koji se u potpunosti ne slažu s tvrdnjom kako bi trebalo stvoriti sigurnu atmosferu u kojoj se zaposlenici osjećaju sigurno pri izražavanju svojih mišljenja bez straha od osвете ili negativnih posljedica je 3 (2,7 %). Njih 9 (9,1 %) bilo je neutralno. Ukupno 56 (50,9 %) ispitanika slaže se kako bi trebalo stvoriti sigurnu atmosferu u kojoj se zaposlenici osjećaju sigurno

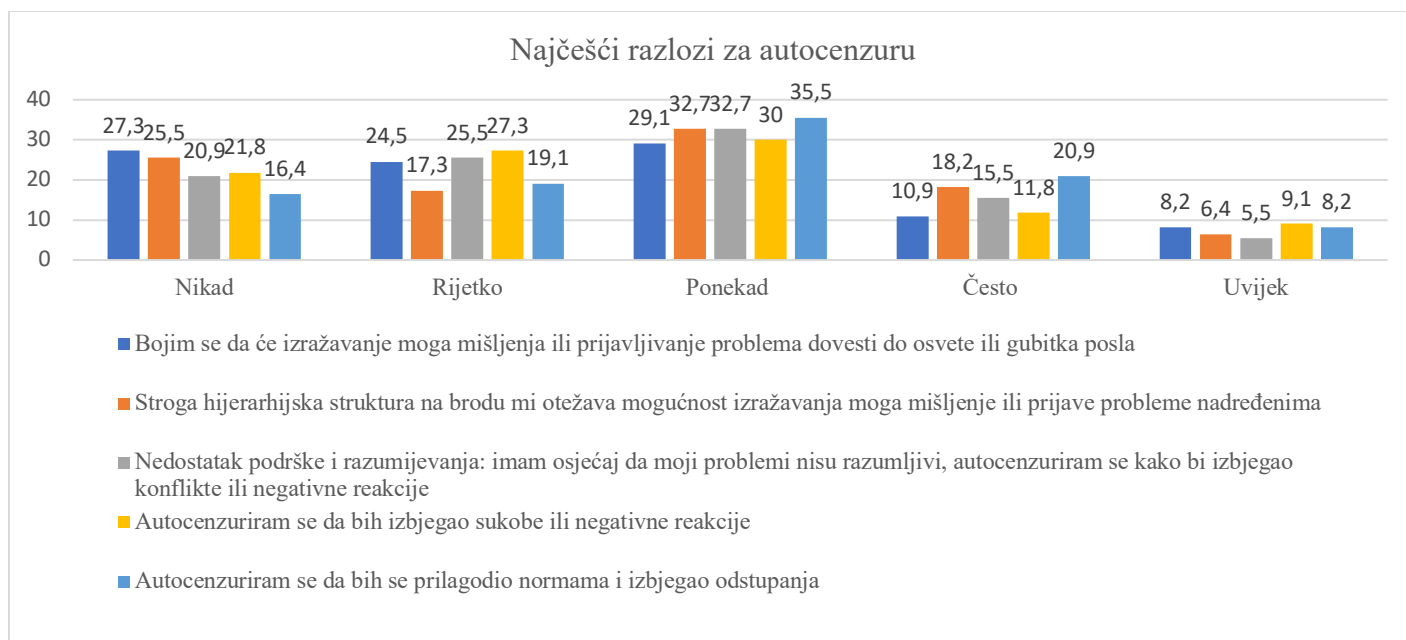
pri izražavanju svojih mišljenja bez straha od osвете ili negativnih posljedica. Njih 40 (35,5 %) u potpunosti se slaže. Svega 2 (1,8 %) ispitanika nije moglo procijeniti.

Ispitanika koji se u potpunosti ne slažu kako promicanje otvorene komunikacije s nadređenima u svrhu iznošenja problema i nepravilnosti s kojima se pomorci suočavaju na brodu na brodu može smanjiti autocenzuru je 2 (1,8 %), a isto toliko ih se ne slaže. Njih 8 (7,3 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 65 (59,1 %) ispitanika slaže se kako promicanje otvorene komunikacije s nadređenima u svrhu iznošenja problema može smanjiti autocenzuru, a 31 (28,2 %) u potpunosti se slaže. Svega 2 (1,8 %) ispitanika nisu mogla procijeniti.

Ukupno 3 (2,7 %) ispitanika se u potpunosti ne slažu kako pružanje informacija zaposlenicima o procedurama za prijavljivanje problema, njihovim pravima i zaštiti odmazde može smanjiti autocenzuru. Njih 20 (18,2 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ispitanika koji se slažu s ovom konstatacijom jest 60 (55,5 %), dok ih se 25 (21,8 %) u potpunosti se slaže. Svega 2 (1,8 %) ispitanika nije moglo procijeniti odnosi li se to na njih.

Svega je 1 (0,9 %) ispitanik koji se u potpunosti ne slažu kako bi uvođenje sustava koji omogućuje rješavanje problema na brodu na strukturiran i transparentan način minimaliziralo autocenzuru, dok se 3 (2,7 %) ispitanika ne slažu. Njih 18 (16,4 %) bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 55 (50 %) ispitanika slaže se da bi uvođenje sustava koji omogućuje rješavanje problema na brodu minimaliziralo autocenzuru, dok ih se 31 (28,2 %) u potpunosti slaže. Svega 2 (1,8 %) ispitanika nije moglo procijeniti odnosi li se to na njih.

Samo je 1 (0,9 %) ispitanik koji se u potpunosti ne slaže kako bi trebalo poticati timski rad i suradnju kako bi se problemi na brodu rješavali zajedničkim naporima, a 2 (1,8 %) ispitanika se ne slažu. Njih 13 (11,8 %) ispitanika bilo je neutralno po ovoj konstataciji. Ukupno 57 (51,8 %) ispitanika slaže se s ovom konstatacijom, a 34 (30,9 %) se u potpunosti slažu. Njih 3 (2,7 %) nije moglo procijeniti odnosi li se to na njih.



Slika 19. Najčešći razlozi za autocenzuru

Izvor: sistematizacija autora

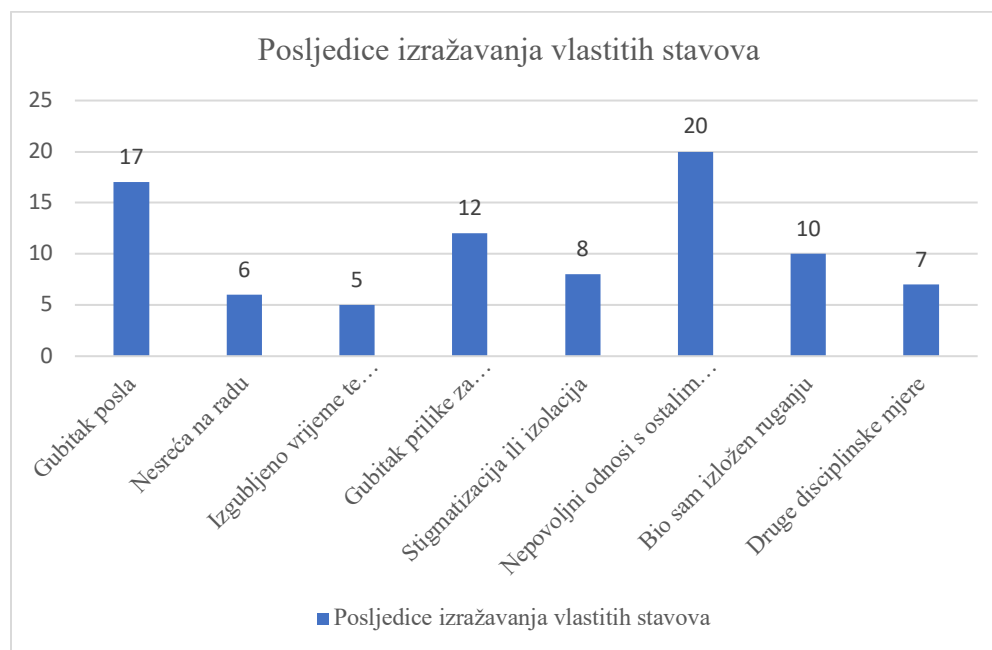
Ukupno 30 (27,3 %) ispitanika izjavilo je kako se nikada ne boje da će izražavanje njihovog mišljenja ili prijavljivanje problema dovesti do osвете ili gubitka posla. Njih 27 (24,5 %) rijetko se toga boji, a njih 33 (29,1 %) ponekad. Ukupno 12 (10,9 %) ispitanika često se boje, a 8 (8,2 %) gotovo uvijek.

Ukupno 28 (25,5 %) ispitanika izjavilo je kako im stroga hijerarhijska struktura na brodu nikada ne otežava mogućnost izražavanja mišljenja ili prijave probleme nadređenima. Njih 19 (17,3 %) su konstatalirali da rijetko dolazi do otežavanja spomenute situacije, a njih 36 (32,7 %) ponekad. Ukupno 20 (18,2 %) ispitanika izjavilo je da često dolazi do otežavanja situacije, a 7 (6,4 %) gotovo uvijek.

Ukupno 23 (20,9 %) ispitanika izjavilo je kako nikada nemaju osjećaj nedostatka podrške i razumijevanja. Njih 28 (25,5 %) su konstatalirali da rijetko imaju taj osjećaj, a njih 36 (32,7 %) ponekad. Ukupno 17 (15,5 %) ispitanika često imaju takav osjećaj, a 6 (5,5 %) gotovo uvijek.

Ukupno 24 (21,8 %) ispitanika izjavila su kako se nikada ne autocenzuriraju da bi izbjegli sukobe ili negativne reakcije. Njih 30 (27,3 %) su konstatalirali da su to rijetko čine, a njih 33 (30 %) ponekad. Ukupno 13 (11,8 %) ispitanika izjavilo je da često to rade, a 10 (9,1 %) gotovo uvijek.

Ukupno 18 (16,4 %) ispitanika izjavilo je kako se nikada ne autocenzurira da bi se prilagodio normama i izbjegao odstupanja. Njih 21 (19,1 %) je izjavilo kako se rijetko autocenzuriraju, 39 (35,5 %) ponekad, 23 (20,9 %) često i 9 (8,2 %) uvijek.



Slika 20. Posljedice izražavanja vlastitih stavova

Izvor: sistematizacija autora

Od 110 ispitanih, 28 (25,5 %) ih je izjavilo kako se nikada ne osjećaju frustriranim kad moraju autocenzurirati svoje stavove. Njih 26 (23,6 %) su konstatali da rijetko osjećaju frustriranim, a 45 (40,9 %) samo ponekad. Njih 9 (8,2 %) ispitanika je izjavilo da se često osjećaju frustriranim kada moraju autocenzurirati svoja mišljenja, a 2 (1,8 %) kada to uvijek rade.

Ispitanika koji su izjavili kako se nikada ne osjećaju nesigurnima kad moraju autocenzurirati svoje stavove je 35 (31,8 %). Njih 31 (28,2 %) su konstatali da rijetko osjećaju nesigurnima, a 30 (27,3 %) samo ponekad. Ispitanika koji su izjavili da se često osjećaju nesigurnima kada moraju autocenzurirati svoja mišljenja je 11 (10 %), a njih 3 (2,7 %) uvijek.

Ukupno 35 (30,9 %) ispitanika izjavilo je kako se nikada ne osjećaju ograničeno i neispunjeno kad moraju autocenzurirati svoje stavove. Njih 28 (25,5 %) su konstatali da rijetko osjećaju ograničenima, a 35 (31,8 %) samo ponekad. Njih 12 (10,9 %) ispitanika je izjavilo da se često osjećaju neispunjeno, a 1 (0,9 %) uvijek.

Najviše ispitanika - 39 (35,5 %) izjavilo je kako se nikada ne osjećaju izolirano kad moraju autocenzurirati svoje stavove. Njih 33 (30 %) su konstatairali da rijetko osjećaju izoliranima, a 29 (26,4 %) samo ponekad. Ukupno 6 (5,7 %) je izjavilo da se često osjećaju izoliranima, a 3 (2,7 %) uvijek.

Ispitanih 33 (30 %) izjavilo je kako se nikada ne osjećaju nepravedno tretiranima kad moraju autocenzurirati svoje stavove. Njih 31 (28,2 %) su konstatairali da rijetko osjećaju nepravedno tretiranima, a 35 (31,8 %) samo ponekad. Njih 7 (6,4 %) ispitanika je izjavilo da se često osjećaju nepravedno tretiranima, a 4 (3,6 %) uvijek.

Ukupno 32 (29,1 %) ispitanika izjavilo je kako se nikada ne osjećaju obeshrabreno i demotivirano kad moraju autocenzurirati svoje stavove. Njih 33 (30 %) su konstatairali da rijetko osjećaju obeshrabreno, a 34 (30,9 %) samo ponekad. Njih 9 (8,2 %) je izjavilo da se često osjećaju demotivirano i obeshrabreno, a 1 (1,8 %) uvijek.

Najviše ispitanih 51 (46,5 %) izjavilo je kako se nikad ne osjeća da gubi svoj identitet kad moraju autocenzurirati svoje stavove. Njih 25 (22,7 %) su konstatairali da se rijetko tako osjećaju, a 25 (22,7 %) samo ponekad. Njih 7 (7,3 %) je izjavilo da se često tako osjećaju, a 2 (1,8 %) uvijek.

Ukupno 54 (49 %) ispitanika je izjavilo kako je bilo suočeno s posljedicama zbog otvorenog izražavanja vlastitog mišljenja ili upozorenja nadređenom da nešto nije kako treba biti. Njih 42 (38 %) nisu se susreli s posljedicama, a 14 (13 %) ih nije sigurno.

Kao ishod izražavanja vlastitog mišljenja ili upozorenja nadređenima, pomorci su bili suočeni s određenim posljedicama. Najviše njih ukupno 20 (24 %) kazalo je kako su posljedica izražavanja mišljenja bili nepovoljni odnosi s ostalim članovima posade. Njih 17 (20 %) ih je kao posljedicu navelo gubitak posla, a 12 (14 %) gubitak prilike za napredovanje. Ukupno 10 (12 %) ispitanika je kao posljedicu navelo to što su bili izloženi ruganju i sarkastičnim komentarima. Svega 8 (9 %) ispitanika kao posljedicu je navelo stigmatizaciju ili izolaciju te 7 (8 %) druge disciplinske mjere. Njih 6 (7 %) spomenulo je nesreću na radu, a 5 (6 %) izgubljeni vrijeme te financijski gubitak za kompaniju.

Na pitanje jesu li ikada bili suočeni s posljedicama zbog autocenzure; neizražavana vlastitog mišljenja ili ne upozoravanja nadređenog da nešto nije kako treba biti, 19 (17 %) ispitanika je odgovorilo potvrdno, 58 (53 %) negativno, a 33 (30 %) ih nije sigurno.

Kao neke od posljedica autocenzure, ispitanici su naveli disciplinske mjere, financijski gubitak za kompaniju, curenje hidrauličkog ulja na dizalici kada nije prijavljeno da je crijevo u lošem stanju, gubitak posla, nesreća na radu, oštećenje opreme i slični incidenti.



Slika 21. Motivi za progovaranje o iznošenju nepravilnosti na brodu

Izvor: sistematizacija autora

Na pitanje kako ljude motivirati da progovaraju o nepravilnostima na brodu i iznose svoje stavove i mišljenja, njih 77 (23 %) je izjavilo kako bi trebalo stvoriti atmosferu u kojoj se ljudi osjećaju ugodno i sigurno iznijeti svoje stavove i mišljenja, što je ključno za poticanje komunikacije. Njih 60 (18 %) je izjavilo kako treba održavati redovitu komunikaciju. Njih 50 (15 %) je izjavilo kako treba podizati svijest o važnosti iznošenja nepravilnosti i promoviranje kulture u kojoj se cijeni konstruktivna kritika. Ukupno 41 (12 %) ispitanik je izjavio kako je potrebno pružiti psihološku podršku pomorcima i općenito zaposlenicima. Ukupno 41 (12 %) ispitanik je

izjavilo kako je važno ljudima osigurati prilikom iznošenja nepravilnosti budu zaštićeni od odmazde. Ukupno 40 (12 %) ispitanika je izjavilo kako je potrebno uvesti anonimno izvještavanje. Važno je da se ozbiljno pristupi prijavljenim nepravilnostima i da se poduzmu odgovarajuće mjere kako bi se riješili problemi. Njih 32 (9 %) ispitanika smatra kako je važno da se ozbiljno pristupi prijavljenim nepravilnostima i da se poduzmu odgovarajuće mjere kako bi se riješili problemi.

H1: Više od 40 % anketiranih pomoraca svjedočilo je nekom obliku (auto)cenzure.

Prva postavljena hipoteza u radu odnosi se na pomorce koji su svjedočili nekom od oblika (auto)cenzure. Da bi se provjerila prihvatljivost Hipoteze 1 (H1) kako je više od 40% anketiranih pomoraca svjedočilo nekom obliku (auto)cenzure, korišten je binomijalni test kako bi se utvrdilo da se proporcija pomoraca koji su svjedočili autocenzuri statistički značajno razlikuje od 0.4 (40 %).

Rezultati pokazuju kako je od 110 ispitanika njih 45 izjavilo kako je svjedočilo autocenzuri. Obzirom da je p-vrijednost manja od 0.01, rezultati se interpretiraju na sljedeći način:

Nulta hipoteza (H_0): Proporcija pomoraca koji su svjedočili autocenzuri je 0.40.

Aternativna hipoteza (H_1): Proporcija pomoraca koji su svjedočili autocenzuri je veća od 0.40.

Obzirom da je ukupan broj ispitanika $n = 110$; a broj ispitanika koji su svjedočili autocenzuri (Yes) = 45, postotak ispitanika koji su svjedočili autocenzuri = $45/110 \approx 0.409$.

Binomijalni test koristi formulu za z-testiranje proporcije: je $z = \frac{\hat{p} - p_0}{\sqrt{\frac{p_0(1-p_0)}{n}}}$

gdje je \hat{p} uzorkovana proporcija, p_0 nulta hipoteza proporcije, a n veličina uzorka.

U ovom slučaju, $\hat{p}=0.409$, $p_0 =0.40$, $n=110$.

$$\text{Standardna devijacija: } SE = \sqrt{\frac{p_0(1-p_0)}{n}} = \sqrt{\frac{0.40(1-0.40)}{110}} \approx 0.049$$

$$\text{Z-skor: } z - \text{skor} = \frac{0.409-0.40}{0.049} \approx 1.873$$

P-vrijednost je vjerojatnost da se dobije z-skor jednako ili ekstremnije od izračunatog z-skora ako je nulta hipoteza točna. Za jednostrani test (veći od), p-vrijednost je vjerojatnost da se dobije vrijednost z-skora veći od 1.837.

Statistički softver (Jamovi) za određivanje p-vrijednosti je dao rezultate prikazane sljedećom tablicom:

Tablica 1. Binomijalni test

| | Level | Count | Total | Proportion | p |
|---|--------------|-------|-------|------------|-------|
| Have you experienced self-censorship or encountered restrictions on expressing opinions in the workplace in recent years? | I'm not sure | 22 | 110 | 0.200 | <.001 |
| | No | 43 | 110 | 0.391 | <.001 |
| | Yes | 45 | 110 | 0.409 | <.001 |

Note. H_a is proportion \neq 0.6

Kako je p-vrijednost manja od razine značajnosti (obično 0.01 ili 0.05), odbacuje se nulta hipoteza. Ako je p-vrijednost veća od razine značajnosti, ne može se odbaciti nulta hipoteza.

Obzirom da je u ovom slučaju p-vrijednost manja od 0.01 (npr. $p < 0.01$), to ukazuje na to da postoji dovoljno jak dokaz da je proporcija pomoraca koji su svjedočili autocenzuri veća od 0.40. Stoga se odbacuje nulta hipoteza i prihvaća alternativna hipoteza da je više od 40% anketiranih pomoraca svjedočilo nekom obliku autocenzure.

H2: Pomorci se autocenzuriraju zbog straha od narušavanja odnosa među kolegama i zbog straha od gubitka posla.

Druga postavljena hipoteza odnosi se na glavne razloge zbog kojih se pomorci autocenzuriraju: strah od narušavanja odnosa među kolegama i strah od gubitka posla. Nulta

hipoteza (H_0): Ne postoji značajna povezanost između autocenzure i straha od narušavanja odnosa među kolegama, kao i između autocenzure i straha od gubitka posla.

Alternativna hipoteza (H_a): Postoji značajna povezanost između autocenzure i straha od narušavanja odnosa među kolegama, kao i između autocenzure i straha od gubitka posla.

Slijedi provjera i interpretacija rezultata Binomijalnim testom. Dobiveni rezultati prikazani su sljedećom tablicom:

Tablica 2. Faktori koji uzrokuju autocenzuru

| Level | Count | Total | Proportion | p |
|---|-------|-------|------------|---------|
| I was subjected to ridicule and sarcastic comments | 3 | 54 | 0.056 | < 0.001 |
| I was subjected to ridicule and sarcastic comments; Stigmatization or isolation | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of job | 12 | 54 | 0.222 | < 0.001 |
| Loss of job; Other disciplinary measures | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of job; Stigmatization or isolation; Loss of opportunity for advancement | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of job; Stigmatization or isolation; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of job; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of job; Work accident; Unfavorable relationships with other crew members; I was subjected to ridicule and sarcastic comments | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of opportunity for advancement | 4 | 54 | 0.074 | < 0.001 |
| Loss of opportunity for advancement; I was subjected to ridicule and sarcastic comments | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Loss of opportunity for advancement; Stigmatization or isolation; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |

| Level | Count | Total | Proportion | p |
|--|-------|-------|------------|---------|
| Loss of opportunity for advancement; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Lost time and financial loss for the company | 2 | 54 | 0.037 | < 0.001 |
| Other disciplinary measures | 3 | 54 | 0.056 | < 0.001 |
| Other disciplinary measures; Loss of opportunity for advancement; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Other disciplinary measures; Work accident; Lost time and financial loss for the company | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Other disciplinary measures; Work accident; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Stigmatization or isolation | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Stigmatization or isolation; I was subjected to ridicule and sarcastic comments | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Stigmatization or isolation; Loss of opportunity for advancement; I was subjected to ridicule and sarcastic comments | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Unfavorable relationships with other crew members | 8 | 54 | 0.148 | < 0.001 |
| Unfavorable relationships with other crew members; I was subjected to ridicule and sarcastic comments | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Unfavorable relationships with other crew members; I was subjected to ridicule and sarcastic comments; Loss of opportunity for advancement | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Unfavorable relationships with other crew members; Lost time and financial loss for the company | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Unfavorable relationships with other crew members; Stigmatization or isolation | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Work accident | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Work accident; Lost time and financial loss for the company; Loss of opportunity for advancement | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |
| Work accident; Unfavorable relationships with other crew members | 1 | 54 | 0.019 | < 0.001 |

Iz podataka se vide različite kategorije posljedica zbog otvorenog izražavanja mišljenja s pripadajućim proporcijama i p-vrijednostima. Obzirom da su sve p-vrijednosti manje od 0.05, može se zaključiti da postoji statistički značajna razlika u proporcijama u odnosu na očekivanu proporciju (u ovom slučaju, proporcija je 0.5). S obzirom na niske p-vrijednosti (< 0.05) za sve kategorije, može se odbaciti nulta hipoteza.

Ovo znači da postoji značajna povezanost između autocenzure i posljedica koje uključuju strah od narušavanja odnosa među kolegama i strah od gubitka posla. Na osnovu rezultata binomijalnog testa, hipoteza (H2) da se pomorci autocenzuriraju zbog straha od narušavanja odnosa među kolegama i zbog straha od gubitka posla je podržana.

6. RASPRAVA

Prema našem istraživanju 45 (41 %) ispitanika je izjavilo kako se u zadnjih nekoliko godina autocenzuriralo ili susrelo sa zabranom iskazivanja mišljenja na radnom mjestu, 43 (39 %) ispitanika se nisu susrela s autocenzurom, a njih 22 (20 %) nije sigurno.

Pomorci nisu jedini koji podliježu pritiscima na radnom mjestu. Jedna od najugroženijih skupina koje se najčešće cenzurira jesu novinari. Tome svjedoči pilot istraživanje o mogućim pritiscima i cenzuri u novinarskim redakcijama u Hrvatskoj koje je provela nestranačka udruga građana Gong. [46] Istraživanje je pripremila i provela Đurđica Klancir, novinarka i urednica s dugogodišnjim iskustvom rada u medijskim redakcijama različitih izdavača te članica Vijeća časti novinara Hrvatskog novinarskog društva. Upitnik je poslan na adrese tridesetoro iskusnih novinarki, novinara i urednika iz različitih medija na nacionalnoj razini, s javne televizije, najutjecajnijih privatnih televizijskih kuća, iz tiskanih medija i s internetskih portala. Od 30 osoba, 23 su ispunile upitnik u razdoblju do 1. do 7. rujna 2021. godine. Uz većinu pitanja bilo je omogućeno pismeno obrazloženje odgovora, a svima je zajamčena anonimnost jer je cilj istraživanja bio stjecanje temeljne slike o intenzitetu cenzure i pritisaka prema novinarkama i novinarima, te uvid u ključne modele cenzure i pritisaka, a ne detektiranje konkretnih medija u kojima ima više ili manje cenzure ili pritisaka. S obzirom na uzorak ispitanika i ispitanica i metodu, važno je naglasiti da se radilo o preliminarnom, pilot istraživanju. Rezultati istraživanja su pokazali kako u hrvatskom medijskom prostoru postoji cenzura te da su sve prisutniji mehanizmi cenzure u medijskim redakcijama.

Autocenzuru u pomorstvu moguće je povezati s autocenzurom u drugim sektorima, poput zdravstva. Najbolji primjer vidljiv je u britanskom zdravstvu, gdje je tzv. „Politika PREVENT“ uvedena kako bi zdravstveni radnici lakše identificirali i prijavi pacijente za koje sumnjaju da bi mogli biti ekstremno radikalni. Istraživanja o utjecaju PREVENT-a na britansko zdravstvo su oskudna. Istraživanje koje je provedeno među zdravstvenim radnicima temeljilo se na individualnim intervjuima 16 stručnjaka Nacionalne zdravstvene službe, a koji su sudjelovali u obveznoj obuci za borbu protiv radikalizacije PREVENT-a, od kojih su polovica muslimani. Rezultati su otkrili dva motiva autocenzure zdravstvenog osoblja. Prvi je strah koje je zdravstveno osoblje iskusilo kao rezultat političkog i moralnog pritiska. Taj strah je izraženije doživljavalo

britansko muslimansko zdravstveno osoblje. Drugi motiv odnosi se na nepovjerenje među kolegama, trenere koji su priznali da „Politika PREVENT“ može biti neetična te socio-politički uvjete koji negativno utječu na radnu atmosferu zdravstvenog osoblja [52].

Ovaj primjer autocenzure u zdravstvu lako je povezati s autocenzurom u pomorstvu jer je „Politika PREVENT“ obuhvaćala britansko muslimansko zdravstveno osoblje, a pomorstvo ima multikulturalnu dimenziju s obzirom da brodari zapošljavaju pomorce s različitih dijelova svijeta i različite vjeroispovijesti. Pomorci, kao zaposlenici pomorskih kompanija, rade s kolegama različitih nacionalnosti, pa bi u budućnosti bilo zanimljivo istražiti kako se i koliko (auto)cenzuriraju pomorci s obzirom na nacionalnost.

Sauvik Das i Adam Kramer sa Sveučilišta Carnegie Mellon proveli su istraživanje koje se bavi ispitivanjem autocenzure „u zadnji čas“, odnosno sadržaja koji se filtrira nakon što je napisan na društvenoj mreži Facebook. Prikupili su podatke od 3,9 milijuna korisnika tijekom 17 dana i povezali ponašanja koja uzrokuju autocenzuru sa značajkama koje opisuju korisnike, njihov društveni status i međusobne interakcije. Rezultati istraživanja su pokazali da je 71% korisnika pokazalo određenu razinu samocenzure u posljednjem trenutku u tom vremenskom razdoblju i dali su konkretne dokaze koji dokazuju teoriju da je problem korisnikova „publika“ jer se objave češće cenzuriraju nego komentari, a statusi se ažuriraju. Dokazali su da muškarci cenzuriraju više objava nego žene, ali ne cenzuriraju više komentara od žena. Ljudi koji imaju veću kontrolu nad svojom publikom cenzuriraju više sadržaja. Istraživanje je pokazalo kako su odluke o autocenzuri vođene dvama principima: ljudi više cenzuriraju kada je njihovu publiku teže definirati te kada je relevantnost komunikacijskog „prostora“ uža. Drugim riječima, dok se objave usmjerene na nejasnu publiku (npr. ažuriranja statusa) više cenzuriraju, druge objave su usmjerene na specifično definirane ciljeve (npr. grupne postove), gdje je lakše sumnjati u istinitost sadržaja koji je usmjeren na ovu fokusiranu publiku [53].

Ovaj primjer moguće je povezati s autocenzurom u pomorstvu i kolegijalnosti među pomorcima. Naime, dokazano je kako korisnici Facebooka cenzuriraju objave koje su upućene nepoznatoj publici. Već je spomenuto kako pomorci rade u multikulturalnom okruženju, pa se da zaključiti kako su nekim kolegama bliži i prisniji. Stoga se da zaključiti kako će biti prijateljski raspoloženi prema bliskim kolegama, s kojima će slobodno izmjenjivati svoje stavove i mišljenja, dok će se u interakciji s kolegama s kojima nisu bliski češće autocenzurirati svoje stavove. Svakako

bi bilo zanimljivo pozabaviti se ovom temom u budućnosti i detaljnije analizirati kako (ne)kolegijalnost i bliskost s kolegama utječe na autocenzuru u pomorstvu.

Autocenzura u pomorstvu svakako se može povezati s mentalnim zdravljem pomoraca. Naime, prema našem istraživanju, glavni razlozi autocenzuriranja pomoraca su strah od gubitka posla, narušeni odnosi s kolegama u radnom okruženju, ismijavanje, nesreće na radu te druge disciplinske mjere. Sve su to stresori koji negativno utječu na mentalno zdravlje pomoraca. Ako se pomorci često autocenzuriraju, stres i anksioznost se mogu akumulirati, što dodatno narušava njihovo mentalno zdravlje. Autocenzura ograničava socijalnu podršku jer pomorci koji se autocenzuriraju nisu skloni traženju pomoći i razgovoru o svojim problemima. Ujedno, autocenzura povećava osjećaj usamljenosti kod pomoraca jer im onemogućava povezanost i komunikaciju s kolegama s posla. Pomorci koji ne izražavaju svoje osjećaje zbog autocenzure mogu biti u većem riziku od ulaska u depresivna stanja.

Tijekom istraživanja provedenog za potrebe ovog rada, po pojedinačnim odgovorima primijećeno je kako se pomorci s većim stupnjem obrazovanja i većim mjesečnim primanjima gotovo nikad ne autocenzuriraju, što je dokazano odgovorima iz anketnog upitnika.

7. ZAKLJUČAK

U radu se pokušalo ispitati nekoliko čimbenika koji utječu na autocenzuru u pomorskom sustavu, s osobitim naglaskom na njene uzroke i mjere koje ju mogu spriječiti.

Autocenzura u pomorstvu predstavlja fenomen gdje pomorci, svjesno ili nesvjesno, izbjegavaju izražavanje određenih mišljenja, stavova ili izvještavanja o situacijama koje bi mogle imati negativne posljedice po njih same ili njihove karijere. Zaključuje se kako je autocenzura u pomorstvu uzrokovana strahom od odmazde, gubitka posla, narušavanja međusobnih odnosa ili drugih oblika sankcija.

U pomorskom sustavu, autocenzura predstavlja ozbiljan problem koji može imati negativne posljedice na sigurnost broda, zdravlje i dobrobit posade te cjelokupno poslovanje. Pomorci koji se autocenzuriraju možda neće prijaviti tehničke probleme, sigurnosne prijetnje ili loše radne uvjete, što može dovesti do ozbiljnih incidenata ili nesreća. Također, ovo ponašanje može utjecati na mentalno zdravlje pomoraca, jer osjećaj neslobode u izražavanju može izazvati stres i anksioznost.

Kako bi se smanjila autocenzura, potrebno je stvoriti okruženje povjerenja i podrške, gdje pomorci mogu slobodno iznositi svoja zapažanja i zabrinutosti bez straha od negativnih posljedica. Ovo uključuje jasne politike zaštite zviždača, osiguranje anonimnosti prilikom prijavljivanja problema i edukaciju posade o njihovim pravima i procedurama za izvještavanje. Također, menadžment kompanija treba pokazati predanost transparentnosti i otvorenoj komunikaciji kako bi potaknuo kulturu sigurnosti i povjerenja na brodu.

Obe postavljene hipoteze u radu su potvrđene, što znači da je više od 40 % ispitanih pomoraca izjavilo kako se autocenzuriraju prvenstveno zbog straha od narušavanja međusobnih odnosa u radnom okruženju te straha od gubitka posla.

Autocenzura u pomorstvu nije samo pitanje slobode govora, već i pitanje sigurnosti, efikasnosti i ljudskih prava. Borba protiv autocenzure zahtijeva sustavne promjene, uključujući jačanje pravnih i institucionalnih okvira, promicanje kulture otvorenosti i povjerenja te osiguravanje resursa za podršku pomorcima. Samo kroz sveobuhvatan pristup može se postići visoka razina pomorske industrije koja je okarakterizirana sigurna, transparentna i poštena za sve njene sudionike.

LITERATURA

- [1] Ivezić V. Lica cenzure. Sloboda mišljenja i kreativnost u uvjetima tržišno orijentiranog društva. In medias res [Internet]. 2016 [pristupljeno 25.06.2024.]; 5(9):1421-1438. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/170535>
- [2] Ivezić V. Lica cenzure. Sloboda mišljenja i kreativnost u uvjetima tržišno orijentiranog društva. In medias res [Internet]. 2016 [pristupljeno 25.06.2024.]; 5(9):1421-1438. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/170535>
- [3] Cenzura. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024., <https://enciklopedija.hr/clanak/cenzura> [pristupljeno 25.06.2024.]
- [4] Anastaplo, George. "censorship". Encyclopedia Britannica, 15 Jun. 2024, <https://www.britannica.com/topic/censorship>. Accessed 25 April 2024.
- [5] Cenzura. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024., <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=11246> [pristupljeno 25.04.2024.]
- [6] Hooker, Brad. Review of Griffin on Human Rights, by James Griffin. Oxford Journal of Legal Studies 30, no. 1 (2010): 193–205. <http://www.jstor.org/stable/40660435>.
- [7] Ivezić V. Lica cenzure. Sloboda mišljenja i kreativnost u uvjetima tržišno orijentiranog društva. In medias res [Internet]. 2016 [pristupljeno 25.06.2024.]; 5(9):1421-1438. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/170535>
- [8] Ivezić V. Lica cenzure. Sloboda mišljenja i kreativnost u uvjetima tržišno orijentiranog društva. In medias res [Internet]. 2016 [pristupljeno 25.06.2024.]; 5(9):1421-1438. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/170535>
- [9] Hooker, Brad. Review of Griffin on Human Rights, by James Griffin. Oxford Journal of Legal Studies 30, no. 1 (2010): 193–205. <http://www.jstor.org/stable/40660435>.
- [10] Autocenzura. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024., <https://www.enciklopedija.hr/clanak/autocenzura> [pristupljeno 25.06.2024.]
- [11] Hooker, Brad. Review of Griffin on Human Rights, by James Griffin. Oxford Journal of Legal Studies 30, no. 1 (2010): 193–205. <http://www.jstor.org/stable/40660435>.
- [12] Stipčević, A.: Kako izbjeći cenzora, Hrvatska sveučilišna naklada, Zagreb 1997., str. 6.

- [13] Blundell, M. Self-Censorship in Plato's Republic. *Apeiron*. 1993;26(3-4): 17-36. <https://doi.org/10.1515/APEIRON.1993.26.3-4.17>
- [14] Baltussen, Han, and Peter J. Davis, editors. *The Art of Veiled Speech: Self-Censorship from Aristophanes to Hobbes*. University of Pennsylvania Press, 2015. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/j.ctt169zt6h>. Accessed 10 May 2024.
- [15] Baltussen, Han, and Peter J. Davis, editors. *The Art of Veiled Speech: Self-Censorship from Aristophanes to Hobbes*. University of Pennsylvania Press, 2015. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/j.ctt169zt6h>. Accessed 10 May 2024.
- [16] Stipčević A. O savršenom cenzoru iliti priručnik protiv štetnih knjiga i njihovih autora, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1994., str. 54.
- [17] Stipčević A. O savršenom cenzoru iliti priručnik protiv štetnih knjiga i njihovih autora, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1994., str. 56.
- [18] Stipčević A. O savršenom cenzoru iliti priručnik protiv štetnih knjiga i njihovih autora, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1994., str. 56.
- [19] Hebrang Grgić I. Cenzura: neizostavan čimbenik razvoja ljudske misli i društva, Miroslav Tuđman (ur.), Aleksandru Stipčeviću s poštovanjem, Zavod za informacijske studije Odsjeka za informacijske znanosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2008., str. 135 – 166.
- [20] Stipčević A. O savršenom cenzoru iliti priručnik protiv štetnih knjiga i njihovih autora, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1994., str. 81.
- [21] Hebrang Grgić I. Cenzura: neizostavan čimbenik razvoja ljudske misli i društva, Miroslav Tuđman (ur.), Aleksandru Stipčeviću s poštovanjem, Zavod za informacijske studije Odsjeka za informacijske znanosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2008., str. 135 – 166.
- [22] Hebrang Grgić I. Cenzura: neizostavan čimbenik razvoja ljudske misli i društva, Miroslav Tuđman (ur.), Aleksandru Stipčeviću s poštovanjem, Zavod za informacijske studije Odsjeka za informacijske znanosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2008., str. 135 – 166.
- [23] Hebrang Grgić I. Cenzura: neizostavan čimbenik razvoja ljudske misli i društva, Miroslav Tuđman (ur.), Aleksandru Stipčeviću s poštovanjem, Zavod za informacijske studije Odsjeka

za informacijske znanosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2008., str. 135 – 166.

- [24] Stipčević A. O savršenom cenzoru iliti priručnik protiv štetnih knjiga i njihovih autora, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1994., str. 204.
- [25] Stipčević A. O savršenom cenzoru iliti priručnik protiv štetnih knjiga i njihovih autora, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1994., str. 204.
- [26] Cenzura, <http://hr.cultural-opposition.eu/high-school/censorship/>, [pristupljeno 02.05.2024.]
- [27] Cenzura, <http://hr.cultural-opposition.eu/high-school/censorship/>, [pristupljeno 02.05.2024.]
- [28] Mrnjavac E. Prilog definiranju pomorskog sustava. Naše more [Internet]. 1995 [pristupljeno 15.05.2024.];42(3-4):121-126. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/209754>
- [29] Mrnjavac, E. PRILOG DEFINIRANJU POMORSKOG SUSTAVA. NAŠE MORE [Internet]. 1995 [pristupljeno 15.05.2024.];42(3-4):121-126. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/209754>
- [30] Pomorstvo. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. Pristupljeno 02.05.2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorstvo>>.
- [31] Pomorstvo. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. Pristupljeno 02.05.2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorstvo>>.
- [32] Pomorstvo. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. Pristupljeno 02.05.2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorstvo>>.
- [33] Pomorstvo. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. Pristupljeno 02.05.2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorstvo>>.
- [34] Pomorstvo. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. Pristupljeno 02.05.2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorstvo>>.

- [35] Hrvoić A. Cenzura u društvenim medijima [Završni rad]. Virovitica: Veleučilište u Virovitici; 2022 [pristupljeno 09.07.2024.] Dostupno na: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:165:005022>
- [36] World Trade Organization, WTO Stats, [pristupljeno 05.05.2024.] Dostupno na: <https://stats.wto.org/inventory/en>,
- [37] Pomorski prijevoz i njegov značaj u međunarodnom prometu [Internet]. 2020, [pristupljeno 05.05.2024.]; Dostupno na: <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>
- [38] Pomorski prijevoz i njegov značaj u međunarodnom prometu [Internet]. 2020, [pristupljeno 05.05.2024.]; Dostupno na: <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>
- [39] Pomorski prijevoz i njegov značaj u međunarodnom prometu [Internet]. 2020, [pristupljeno 05.05.2024.]; Dostupno na: <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>
- [40] Slišković A, Ombla J, Tokić A. Primjena Teorije samoodređenja u objašnjenju nekih aspekata radne dobrobiti pomoraca. Društvena istraživanja [Internet]. 2022 [pristupljeno 25.06.2024.];31(2):235-255. Dostupno na: <https://doi.org/10.5559/di.31.2.03>
- [41] Slišković A, Ombla J, Tokić A. Primjena Teorije samoodređenja u objašnjenju nekih aspekata radne dobrobiti pomoraca. Društvena istraživanja [Internet]. 2022 [pristupljeno 25.06.2024.];31(2):235-255. Dostupno na: <https://doi.org/10.5559/di.31.2.03>
- [42] Slišković A, Ombla, J, Tokić A. Primjena Teorije samoodređenja u objašnjenju nekih aspekata radne dobrobiti pomoraca. Društvena istraživanja [Internet]. 2022 [pristupljeno 25.06.2024.];31(2):235-255. Dostupno na: <https://doi.org/10.5559/di.31.2.03>
- [43] Judge, T. A., Klinger, R.: Job satisfaction: Subjective well-being at work. M. Eid i R. Larsen (Ur.), The science of subjective well-being, Guilford Press, 2008., str. 393 – 413.
- [44] Judge, T. A., Klinger, R.: Job satisfaction: Subjective well-being at work. M. Eid i R. Larsen (Ur.), The science of subjective well-being, Guilford Press, 2008., str. 393 – 413.
- [45] Casey, Steven, 'Censorship at Sea', The War Beat, Pacific: The American Media at War Against Japan (New York, 2021; online edn, Oxford Academic, 18 Mar. 2021), <https://doi.org/10.1093/oso/9780190053635.003.0004>, accessed 29 June 2024.

- [46] Adamska K, Jurek P. Come and say what you think: reducing employees' self-censorship through procedural and interpersonal justice. *Curr Issues Personal Psychol.* 2021 Oct 29;9(4):328-340. doi: 10.5114/cipp.2021.110022. PMID: 38014408; PMCID: PMC10655780.
- [47] Adamska, K, Jurek P. Come and say what you think: reducing employees' self-censorship through procedural and interpersonal justice. *Curr Issues Personal Psychol.* 2021 Oct 29;9(4):328-340. doi: 10.5114/cipp.2021.110022. PMID: 38014408; PMCID: PMC10655780.
- [48] Adamska, K, Jurek P. Come and say what you think: reducing employees' self-censorship through procedural and interpersonal justice. *Curr Issues Personal Psychol.* 2021 Oct 29;9(4):328-340. doi: 10.5114/cipp.2021.110022. PMID: 38014408; PMCID: PMC10655780.
- [49] Adamska, K, Jurek P. Come and say what you think: reducing employees' self-censorship through procedural and interpersonal justice. *Curr Issues Personal Psychol.* 2021 Oct 29;9(4):328-340. doi: 10.5114/cipp.2021.110022. PMID: 38014408; PMCID: PMC10655780.
- [50] Adanska, K, Jurek P. Come and say what you think: reducing employees' self-censorship through procedural and interpersonal justice. *Curr Issues Personal Psychol.* 2021 Oct 29;9(4):328-340. doi: 10.5114/cipp.2021.110022. PMID: 38014408; PMCID: PMC10655780.
- [51] Tko sve i kako pritišće novinare: od političara do oglašivača, Gong, [Internet]. 2021 [pristupljeno 07.05.2024.] Dostupno na: <https://gong.hr/wp-content/uploads/2021/12/Tko-sve-i-kako-pritisce-novinare-i-novinarke-od-politicara-do-oglasivaca-2.pdf>
- [52] Younis T, Jadhav S. Keeping Our Mouths Shut: The Fear and Racialized Self-Censorship of British Healthcare Professionals in PREVENT Training. *Cult Med Psychiatry.* 2019 Sep;43(3):404-424. doi: 10.1007/s11013-019-09629-6. PMID: 30953266
- [53] Das S, Kramer A. Self-Censorship on Facebook. *ICWSM* [Internet]. 2021Aug.3 [cited 2024Jul.10];7(1):120-7. Available from: <https://ojs.aaai.org/index.php/ICWSM/article/view/14412>

POPIS ILUSTRACIJA

| | |
|---|----|
| Slika 1. Spol ispitanika..... | 24 |
| Slika 2. Razina obrazovanja ispitanika..... | 25 |
| Slika 3. Pristup internetu na radnom mjestu..... | 26 |
| Slika 4. Plaće pomoraca kada borave na brodu i doma..... | 27 |
| Slika 5. Liječenje od bolesti ili poremećaja zadnja tri mjeseca..... | 28 |
| Slika 6. Provođenje slobodnog vremena pomoraca..... | 29 |
| Slika 7. Korištenje bolovanja ili odgode ukrcaja bez straha od gubitka ugovora..... | 30 |
| Slika 8. Sudjelovanje ispitanika na konferencijama i stručnim događanjima vezanim uz pomorsku industriju..... | 31 |
| Slika 9. Procjena pomoraca o pruženoj podršci od strane kompanije za koju rade..... | 32 |
| Slika 10. Ocjena podrške koju pomorcima pruža njihova kompanija..... | 33 |
| Slika 11. Iskustva s autocenzurom na radnom mjestu..... | 34 |
| Slika 12. Iskustva pomoraca sa cenzurom na radnom mjestu..... | 35 |
| Slika 13. Iskustva pomoraca s pritiscima i zastrašivanjima uzrokovanih cenzurom..... | 35 |
| Slika 14. COVID-19 i cenzura..... | 36 |
| Slika 15. Izjave pomoraca o uzrocima autocenzure..... | 37 |
| Slika 16. Izjave pomoraca o uzrocima autocenzure u pomorstvu | 38 |
| Slika 17. Odnos pomoraca prema iznošenju stavova i nepravilnostima u radnom okruženju..... | 39 |
| Slika 18. Razlozi koji mogu pridonijeti smanjenju cenzure i autocenzure na radnom mjestu..... | 41 |
| Slika 19. Najčešći razlozi za autocenzuru..... | 43 |
| Slika 20. Posljedice izražavanja vlastitih stavova..... | 44 |
| Slika 21. Motivi za progovaranje o iznošenju nepravilnosti na brodu..... | 46 |

POPIS TABLICA

| | |
|---|---------|
| Tablica 1. Binomijalni test..... | 48 |
| Tablica 2. Faktori koji uzrokuju autocenzuru..... | 49 - 50 |

PRILOZI

Prilog 1. Anketni upitnik