Pomorsko tržište rada u svijetu i projekcije za budućnosti

Šunjić, Ivo

Master's thesis / Diplomski rad

2018

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:405318

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

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

POMORSKO TRŽIŠTE RADA U SVIJETU I PROJEKCIJE ZA BUDUĆNOST

SPLIT, 2017.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

POMORSKO TRŽIŠTE RADA U SVIJETU I PROJEKCIJE ZA BUDUĆNOST

MENTOR:

izv. prof. dr. sc. Pero Vidan

STUDENT:

Ivo Šunjić

SPLIT, 2017.

SAŽETAK

Pomorsko tržište rada veliko je globalno tržište rada, s brojnim specifičnostima u načinu zapošljavanja. Pomorci iz različitih zemalja plove po cijelom svijetu na brodovima pod zastavama različitih država, stoga nije moguće primjenjivati pojedinačna radna pravila i zakone različitih zemalja. Radni uvjeti, ali i obrazovanje i obuka pomoraca, te njihovo certificiranje, propisuju se od strane različitih međunarodnih organizacija i konvencija koje se bave ujednačavanjem uvjeta rada i prava u pomorskom prometu. *Manpower Report* koji se izdaje u petogodišnjim razdobljima prati statistički sve segmente na pomorskom tržištu rada te daje pregled trenutnog stanja i predviđanja na temelju postojećih podataka za kretanja na pomorskom tržištu rada u budućnosti.

Ključne riječi: *tržište rada, pomorstvo, brodarstvo, pomorci, Manpower Report*

ABSTRACT

Maritime labor market is a large global labor market, with many specifics in the way of employment conditions. Seafarers from different countries sail around the world on ships under the flags of different countries, so it is not possible to apply certain operating rules and laws of different countries. Environmental conditions, but also education and training of seafarers and their certification, subject to various international organisations and conventions dealing with standardization of working conditions and rights in maritime transport. Manpower Report, issued in a five-year period monitors statistically all segments of the maritime labor market, and provides an overview of the current situation and forecasts on the basis of existing data on trends in the maritime labor market in the future.

Keywords: *labor market, maritime, shipping, seafarers, Manpower Report*

SADRŽAJ

1. UVOD 1
1.1. Metodologija istraživanja 3
1.2. CILJEVI ISTRAŽIVANJA 4
1.3. SVRHA ISTRAŽIVANJA 4
1.4. HIPOTEZE ISTRAŽIVANJA 5
2. ZNAČAJKE POMORSKOG TRŽIŠTA RADA 6
2.1. TRŽIŠTE RADA 6
2.2. POMORSKO TRŽIŠTE RADA 7
2.2.1. Specifičnosti pomorskog tržišta rada 7
2.2.2. Specifičnosti ponude i potražnje na pomorskom tržištu rada 9
2.3. VAŽNIJE MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE I KONVENCIJE 11
2.3.1. Međunarodne organizacije važne za pomorstvo 12
2.3.2. IMO organizacija 12
2.3.3. ILO organizacija 15
2.3.4. WHO organizacija 16
2.3.5. ITF organizacija 17
2.3.6. Međunarodne konvencije važne za pomorstvo 19
2.3.7. STCW konvencija 20
2.3.8. Konvencija o radu pomoraca iz 2006. 24
3. ZNAČAJKE POMORSKOG TRŽIŠTA RADA U REPUBLICI HRVATSKOJ 25
3.1. BRODARSTVO I POMORSTVO U REPUBLICI HRVATSKOJ 25
3.1.1. Brodarstvo u Republici Hrvatskoj 25
3.1.2. Pomorstvo u Republici Hrvatskoj 27
3.2. POMORSKO TRŽIŠTE RADA U REPUBLICI HRVATSKOJ 27
3.3. POMORSKA STRUKA I RAD POMORACA U REPUBLICI HRVATSKOJ 29

3.3.1. Pravne regulative pomorskog rada u Republici Hrvatskoj 30

3.3.2. Oporezivanje primanja i doprinosi pomoraca u Republici Hrvatskoj 31

3.4. ZAPOŠLJAVANJE POMORACA IZ REPUBLIKE HRVATSKE U MEĐUNARODNOJ PLOVIDBI 32

4. OBRAZOVANJE POMORACA 35

4.1. OBRAZOVANJE POMORACA U SVIJETU 36

4.1.1. Obrazovanje i trening pomoraca u Europskoj Uniji 37

4.1.2. Obrazovanje i trening pomoraca u svijetu 38

4.2. OBRAZOVANJE POMORACA U REPUBLICI HRVATSKOJ 40

5. PROJEKCIJE NA POMORSKOM TRŽIŠTU RADA ZA BUDUĆNOST 42

5.1. BIMCO MANPOWER REPORT ZA 2015. GOD. 43

5.2. TRENUTNA KRETANJA I PROJEKCIJE ZA BUDUĆNOST NA POMORSKOM TRŽIŠTU RADA 47

5.2.1. Trenutačna ponuda i potražnja na pomorskom tržištu rada 47

5.2.3. Obrazovanje, zapošljavanje i obuka pomoraca, kadrovski *otpad* ili *odlijev* (*wastage*) 52

5.2.2. Projekcije za budućnost na pomorskom tržištu rada 56

5.2.3. Projekcije za budućnost na Hrvatskom pomorskom tržištu rada 59

6. ZAKLJUČAK 60

LITERATURA 62

POPIS TABLICA 66

POPIS SLIKA 67

1. UVOD

Pomorsko tržište rada je pojam koji opisuje tržište rada pomorske posade na globalnoj razini. Pomorsko zanimanje karakterizira rad na brodu koji je opisuje kao složen i dinamičan sustav bez stalnog radnog mjesta i bez fiksnog radnog vremena. Pomorski posao podrazumjeva znanje i iskustvo u cilju obavljanja određenih poslova, vezanih za namještenje na brodu (*eng. rank*). Posebnost pomorskog zanimanja uključuje odgovarajuće obrazovanje i izobrazbu te periodičku obnovu znanja kako ne bi došlo do previda, ljudske pogreške, opasnosti za brodove i dr. Sustav osposobljavanja, školovanja i treninga određen je konvencijama i često je dio cjeloživotnog učenja. Također, zahtjeva visoku razinu osposobljenosti za obavljanje posla i pripremljenosti na različite situacije koje mogu iskrsnuti, a koje uključuju i nemogućnost trenutne zamjene radnika koji nije trenutačno sposoban obavljati svoj posao, te točno određeni broj članova posade s određenim zaduženjima.

Obzirom na stanje same pomorske industrije, koja zbog svoje važnosti kao najpozdanijeg i najvećeg sustava globalnog transporta, pomorci postaju sve važniji resurs za kojima vlada velika potražnja, posebice za kvalitetnim pomorcima. Kvaliteta pomorca se procjenjuje njegovim obrazovanjem i izobrazbom pa je od naročite važnosti zadržati visoke standarde obrazovanja i izobrazbe koji pridonose konkurentnosti pomorca.

Brodari poduzimaju različite mjere u traženju pomoraca. Od važnosti je imati stalni dotok kvalitetnih pomoraca, pa brodari najčešće ukrcavaju multinacionalne posade. Multinacionalne posade sastoje se od pomoraca različitih nacionalnosti.

Obrazovanje i obuka pomoraca radi se u skladu s Međunarodnom konvencijom o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (*eng. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers -STCW*) iz 1975. god., revidirane 1995. god., i nadopunom Konvencije iz Manile iz 2010. god.

Nadzor obrazovanja pomoraca je pod nadležnošću državnih institucija zaduženih za obrazovanje i obuku pomoraca (ministarstava). Nadzor takvih institucija u Europskoj uniji je pod Europskom agencijom za pomorsku sigurnost (*eng. European Maritime Security Agency – EMSA*).

Tema ovog rada je analiza stanja na pomorskom tržištu rada u svijetu, te projekcije na tržištu pomorskog rada za budućnost, u što je uključeno i stanje na pomorskom tržištu rada u Republici Hrvatskoj. Hrvatsko pomorstvo je značajan čimbenik na pomorskom tržištu rada. Relativno visokim brojem pomoraca u odnosu na ukupan broj stanovnika, RH se ubraja među zemlje svijeta s velikim brojem pomoraca u odnosu na broj stanovnika. S obzirom na izdani broj svjedodžbi, nalazi se uz Veliku Britaniju, a ispred Francuske. Pomorci Republike Hrvatske su značajan industrijski čimbenik zbog godišnjeg prihoda palaća u devizama.

U drugom poglavlju ovog rada daje se definicija i analiza pomorskog tržišta rada kao specifične kategorije na tržištu rada i u pomorskoj industriji općenito.

Treće poglavlje komparativno analizira pomorsko tržište rada u Republici Hrvatskoj, prema specifičnostima u odnosu na globalno tržište pomorskog rada. Posebno se analiziraju problemi s kojima se hrvatski pomorci susreću u ostvarivanju svojih prava.

U četvrtom poglavlju opisuje se obrazovanje pomoraca u svijetu i Republici Hrvatskoj. Budući da je obrazovanje jedan od važnijih čimbenika zapošljavanja u pomorstvu, a razina i kvalitete obrazovanja na globalnoj razini nije ujednačena, stvara se nelojalna konkurencija.

Peto poglavlje donosi pregled trenutačnog stanja na tržištu rada u pomorstvu u svijetu, s predviđanjima za iduće petogodišnje i desetogodišnje poslovno razdoblje, po segmentima ponude i potražnje te njihovim međuodnosima.

Ovo poglavlje se temelji na izvješćima međunarodnih institucija koje sudjeluju u pomorskoj industriji i imaju potrebu za podacima na temelju kojih će planirati poslovanje i predvidjeti buduću ponudu i potražnju radnika u industriji.

1.1. Metodologija istraživanja

Znanstvena metoda je metoda za stjecanje pouzdanih znanja, ali isto tako može se reći i da je metoda za pouzdano stjecanje znanja [13, str. 309.]. Načelo pouzdanosti znanja temelji se na ponovljivosti i provjerljivosti iskustva kao izvora znanja nastalog opažanjem prirodnih procesa ili fenomena. Provjerljivost znanja podrazumijeva postojanje metode za provjeru znanja, koja je dovoljno pouzdana da se rezultate provjere, a time i znanje, može smatrati istinitim s dovoljnom pouzdanošću. [13, str. 309.]

Induktivna metoda – metoda kojom se na temelju analize pojedinačnih činjenica dolazi do zaključka o općem sudu, tj. od zapažanja konkretnih pojedinačnih slučajeva dolazi do općih zaključaka. Induktivna metoda Korištena je pri zaključivanju poglavlja i potpoglavlja ovog rada, te posebno u zaključku rada. Korištene su metode nepotpune i predikativne indukcije, dok je metoda potpune indukcije korištena samo pri analizi deskriptivnih statističkih podataka iz službenih materijala, i to uvjetno, budući da službeni materijali s podacima nisu pri sastavljanju imali na raspolaganju potpune podatke sa svih tržišta te segmenata tržišta rada u pomorstvu. [13, str. 313. – 320.]

Deduktivna metoda – jest način zaključivanja pri kojem se iz općih sudova izvode posebni i pojedinačni zaključci, uz pretpostavku poznavanja općih znanja na temelju kojih se spoznaje posebno i pojedinačno. Deduktivna metoda korištena je u svrhu objašnjavanja činjenica i zakona, te predviđanje budućih događaja, otkrivanje novih činjenica i zakona, te u svrhu izlaganja sadržaja rada. Tehnike tj. postupci korišteni u dedukcijskim djelovima rada su analiza, sinteza, apstrakcija, generalizacija i specijalizacija na temelju znanstvenih činjenica.

Aksiomatska deduktivna metoda iskorištena je pri analizi i tumačenju izravnih i očitih činjenica. Od analitičkih metoda korištene su jednako deskriptivna i eksplikativna analiza, te dijalektička analitičko – sintetička metoda, kroz cijeli rad. [13, str. 321. – 345.]

Korištena je deskriptivna statistička metoda pri analizi i poisivanju statističkih podataka iz stručnih publikacija, iz kojih su preuzeti i grafički prikazi statističkih podataka (dobivenih različitim statističkim metodama, te metodom anketiranja).

Metode koje su također korištene u ovom radu su metoda konkretizacije pri generaliziranju općih zaključaka iz individualnih podataka, metode generalizacije i specijalizacije, metoda dokazivanja (jednako induktivnog i deduktivnog), metoda klasifikacije, deskripcije, kompilacije (kroz cijeli rad, koji je temeljen na rezultatima tuđih znanstvenih i stručnih istraživanja), te komparativna metoda. [13, str. 309. – 401.]

1.2. CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Ciljevi istraživanja diplomskog rada su utvrđivanje i istraživanje trendova na pomorskom tržištu rada pomoću znanstvenih istraživačkih metoda. Trendovima se daju projekcije tržištu rada za budućnost.

1.3. SVRHA ISTRAŽIVANJA

Svrha istraživanja je proučavanje pomorskog tržišta rada te dobivanje informacija o njemu kao značajnog čimbenika pomorskog gospodarstva. Pomorsko tržište rada je ovisno o globalnim ekonomskim pokazateljima, ali se i reflektira na zapošljavanje pomoraca u Republici Hrvatskoj.

Informacije o kretanjima na globalnom tržištu pomorskog rada pomažu boljem praćenju i planiranju, te poslovanju ovlaštenih agenata u RH koji posreduju pri zapošljavanju pomoraca na brodovima pod Hrvatskom i stranim zastavama, domaćih i stranih brodara. Također su informacije i predviđanja od koristi i samim pomorcima, budući da pomažu pri planiranju radnog odnosa i odabira brodara, te vrste broda, kao i pri planiranju daljne edukacije i karijere.

1.4. HIPOTEZE ISTRAŽIVANJA

Hipoteze postavljene u ovom radu su slijedeće:

- Pomorsko tržište rada je izloženo globalnim utjecajima, društvenim i ekonomskim.
- Zapošljavanje i potreba za pomorcima imaju cikličku promjenu (variraju tijekom godina).
- Potrebe za zapošljavanjem pomoraca imaju tendenciju rasta u budućnosti.
- Zapošljavanje Hrvatskih pomoraca na brodovima stranih brodara, slijedom trendova na globalnom tržištu, ima tendenciju rasta u budućnosti.

2. ZNAČAJKE POMORSKOG TRŽIŠTA RADA

Od samih početaka ljudske povijesti pomorstvo je jedna od najvažnijih i stalno prisutnih društvenih i privrednih grana. Preko 2/3 ukupne svjetske robne razmjene u 20. i 21. st. odvija se morskim putevima [9, str. 5.]. Vozarine u pomorskom prometu čine gotovo 5% ukupnih prihoda svjetskog gospodarstva [14].

2.1. TRŽIŠTE RADA

Tržište rada označava ponudu i potražnju radnika, uključuje njihovu pripremu, zapošljavanje, napredovanje, otkaze, čekanje na posao, konkurenciju u traženju posla i na samom poslu. [4, str.36]. Tržište rada čine svi elementi koji se vezuju uz djelovanje radnika i djelovanje poslodavaca vezano uz radnu snagu. Tržište rada se najopćenitije može definirati kao mjesto gdje se susreću ponuda i potražnja rada, odnosno *stalan i organiziran oblik dovođenja u kontakt ponude s potražnjom rada*, te *istodobno i mehanizam kojim se reguliraju odnosi prodavača i kupca u uvjetima u kojima sudionici razmjene ili kupoprodaje ostvaruju svoje ciljeve i interese, zbog kojih i stupaju u međusobne odnose.* [8, str. 23.]

Tržištem rada bavi se posebna grana ekonomske znanosti - ekonomija rada, koja proučava dinamiku i funkcioniranje tržišta najamnog rada, tj. odnosa u kojem radnik prodaje svoj rad poslodavcu pod ugovorenim i pravno reguliranim ili nereguliranim uvjetima. Ovakve transakcije odvijaju se na tržištu rada, na kojem su naknade za rad obično već unaprijed utvrđene ili se dogovaraju, a produkt rada radnika, u zamjenu za naknadu od strane poslodavca, postaje nediferencirano vlasništvo poslodavca. U ekonomiji, rad se najčešće i najjednostavnije definira kao mjera obavljenog posla od strane ljudi – radnika, i u međuodnosu je s ostalim čimbenicima proizvodnje kao što su zemlja, proizvodni pogoni i kapital. U ekonomiji se razvio koncept pod nazivom ljudski kapital (*eng. human resources*), koji se odnosi na vještine koje radnici posjeduju, a ne nužno i njihov stvarni rad [16, str. 2].

Stoga se tržište rada ne odnosi isključivo na pojam tržišta s aspekta kompeticije (poslodavaca za stručnim radnicima, te radnika za radnim mjestima), već se konkretnije odnosi na najamni rad i njegov pravni izraz – ugovor o zapošljavanju (tj. ugovorni odnos između radnika i poslodavca s definiranim pravima i obavezama). [2, str. 1. – 3.]

2.2. POMORSKO TRŽIŠTE RADA

Pomorsko tržište rada je teško predviljivo zbog dinamičnosti. Ovisi o ekonomskim pokazateljima, kretanju vozarina na svjetskom tržištu, veličini svjetske flote i dr. Također ovisi i o globalnim događajima kao što su ratovi, nemiri, nestabilnosti i sl. Pomorsko tržište rada pod utjecajem je cijene rada, vozarina, broju novogradnji, kretanju pojedinih tržišta roe (npr. nafta, rude...), zakonskim uvjetima i pravilima, i dr.

2.2.1. Specifičnosti pomorskog tržišta rada

Brodari najčešće biraju multinacionalne posade. Multinacionalne posade se sastoje od pomoraca iz raznih zemalja svijeta. Krcanjem multinacionalnih posada brodar smanjuje rizik nedostatke posade. Naime, različita događanja mogu imati utjecaja pri opskrbi posadom, npr. zakonske regulative pojedinih administracija, nepriznavanje pomorskih dokumenata pojedinih država, politička nestabilnost država iz kojih dolaze pomorci (sankcije, embargo i dr.), nekvalitetan sustav obrazovanja (prema ocjeni mjerodavnih institucija), ratovi, ekonomska kretanja i dr. Primjerice, rat u Ukrajini je doveo do problema u opskrbi sa ukrajinkom posadom. Ukrajinski pomorci koji se nalaze u dijelu Ukrajine koje nadzire Ruska Federacija nisu bili u mogućnosti ishoditi ukrajinske svjedodžbe potrebne za ukrcaj na brod. Stoga su brojni brodari morali smanjiti ukrcaj ukrajinskih pomoraca, jer je njihova dostupnost na tržištu rada postala nepouzdana.

Također, ekonomski napredak pojedinih europskih zemalja, kao što su Velika Britanija, Danska, Norveška, Njemačka i de., učinio je pomorce iz tih zemalja relativno skupima za pomorsko tržište rada, zbog relativno visokog standarda i visokih primanja na kopnu. Stoga je posada iz navedenih zemalja kao rezultat počela mijenjati pomorska zanimanja srodnima na kopnu.

Rat na području SFRJ doveo je do poteškoća u ukrcaju pomoraca iz Hrvatske, Slovenije i Crne Gore. Za razlikui od Hrvatske i Slovenije koje su relativno brzo akreditiralepomorske svjedodžbe, Crna Gora je zbog embarga imal još godinama poteškoće.

Nadzorom obrazovnog sustava Filipina se došlo do brojnih nepravilnosti u standardima obrazovanja i izobrazbe. Naime, EMSA je posjetila privatne trening centre i škole europskih brodara u Filipinima. Budući da su brodari bili u sukobu interesa zbog potražnje za posadom, često su izdavali svjedodžbe posadamakoje nisu prošle kvalitetan nastavni proces. EMSA je dala Filipinima rok u kojem moraju ukloniti nedostatke. Da je kojim slučajem EMSA proglasila filipinske svjdodžbe nevjerodostojnima, to bi se značajno odrazilo na pomorsko tržište rada. Filipini su bili pomorska nacija s najvećim brojem pomoraca u svijetu do 2015. god. (BIMCO Manpower Report). Pomoci koji bi željeli i dalje ploviti morali bi tražiti endorsmente drugih zastava ili nove svjedodžbe od drugih pomorskih država.

Zastave pogodnosti su malene države koje brodarima nude poslovanje uz smanjenu poreznu stopu. Uz smanjen porez, nude se i druge pogodnosti poput reduciranog najmanjeg broja posade – *Minimum manning document.* Države koje imaju regulirano brodarsko tržište s redovitim poreznim stopama nastoje održati primjeren broj članova posade u skladu s pravilnicima pomorskih sindikata, te podnošljivim uvjetima rada na brodu. S druge strane, reducirani broj članova posade više odgovara brodarima jer se na taj način rade uštede na osiguranju, repatrijaciji i hranarini. Ušteda na najmanjem dopuštenom broju članova posade ima za posljedicu povećan broj radnih, odnosno prekovremenih sati. Povećan broj prekovremenih sati (veći od dopuštenog prema ITF ugovorima) nije dozvoljen, te se isti često prekrivaju brodskom dokumentacijom. Ovakva praksa nije dopuštena jer dovodi do umora posade i veće mogućnosti nesreće na brodovima. [5, str. 24.]

2.2.2. Specifičnosti ponude i potražnje na pomorskom tržištu rada

Uspješnost industrije pomorskog brodarstva ovisi prvenstveno o radu i stručnosti profesionalaca koji moraju posjedovati osnovna znanja i vještine potrebne za sigurno upravljanje plovilima i boravak na njima. [10, str. 322.]

Sve djelatnosti unutar pomorske struke zahtjevaju izuzetnu posvećenost poslu, fizičku i psihičku spremu, a u pravilu i višemjesečnu izolaciju od društva i obitelji. Brod kao radno mjesto čini istovremeno radnu sredinu, hijerarhijski radni sustav i zatvorenu društvenu zajednicu. Izrazito je važno da su svi radnici izrazito pripremljeni za obavljanje svog posla, kako stručno, tako i psihički, fizički i zdravstveno [10, str. 322.]. To tržište pomorskog rada čini također posebnim s aspekta ponude i potražnje – potražnja za specifičnim profilom radnika, te ponuda poslova koji zahtjevaju specifična znanja i vještine radnika koji ih obavljaju.

Potražnja za radom u pomorstvu nije potražnja koja nastaje sama po sebi, već zbog potrebe za uslugama u pomorstvu, te je vezana za pomorsko brodarstvo i tijekove unutar brodarske industrije. Također, s pozicije ponude, pomorska radna snaga nije kao u većini industrija unificirana radna pojava, već se sastoji od složene međunarodne nehomogene skupine pojedinaca sa različitom obrazovnom, stručnom, iskustvenom pozadinom, karakteristikama i sposobnostima. Također, ponuda radne snage u pomorstvu izravno je pod utjecajem nacionalnih i međunarodnih ustanova, kao i socioekonomskih čimbenika koji nisu prisutni na tržištu rada u drugim industrijama. Primjerice, socioekonomski čimbenici koji utječu izravno na stanje na pomorskom tržištu rada jesu ekonomske i trgovinske promjene u globalnom gospodarstvu, koje su kroz posljednjih nekoliko desetljeća uzrokovale promjene u nacionalnoj strukturi radnika u pomorstvu. Broj pomorskih radnika koji dolaze iz razvijenih zemalja tako je u trendu opadanja, dok raste ponuda radnika iz manje razvijenih zemalja. Razlog tome je prvenstveno u većoj ekonomskoj sigurnosti u razvijenim zemljama zbog čega se sve manji broj radnika odlučuje na tako fizički i psihički zahtjevnu i odgovornu struku, dok su radnici iz manje razvijenih zemalja privučeni primanjima u pomorstvu, koja daleko premašuju prosječna primanja u njihovim matičnim zemljama [10, str. 322.].

Tablica 1. prikazuje zemlje iz kojih dolazi najviše pomorskih radnika u 2015. god., prema vrsti djelatnika (pomorski časnici i ostali pomorski radnici).

Brojne nacionalne i međunarodne institucije koje utječu na stanje na tržištu rada u pomorstvu djeluju izvan okvira same industrije, na način da reguliraju i provode obrazovne i radne kriterije i standarde, te na temelju njih izdaju radne dozvole u struci, bez kojih pravno nije moguće obavljati ovaj specifični posao. [10, str. 321. – 322.]

Tablica 1. Prvih pet zemalja s najvećom ponudom radne snage u pomorstvu u 2015. god.

	UKUPNO POMORCI	ČASNICI	OSTALI
1	Kina	Kina	Filipini
2	Filipini	Filipini	Kina
3	Indonezija	Indija	Indonezija
4	Ruska Federacija	Indonezija	Ruska Federacija
5	Ukrajina	Ruska Federacija	Ukrajina

Izvor: *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*. (Baltic and International Maritime Council BIMCO and International Chamber of Shipping ICS), str. 7.

Smanjenje interesa za poslovima u pomorstvu u razvijenim zemljama posljedica su potrebe smanjivanja ukupnih troškova. U njih se ubrajaju i troškovi posade. Ovakva pojava dovela je do pojačane potražnje za radnicima u pomorstvu iz zemalja u razvoju. Najveći broj radnika u pomorstvu danas dolazi iz dalekoistočnih (azijskih) zemalja, časnici i posada, s tim da je trend započeo prvenstveno sa zapošljavanjem posade, dok su u časničkim poslovima dominirali sjevernoamerički i europski časnici.

Danas se trend promijenio, i sve više časnika dolazi iz azijskih zemalja i nižeg životnog standarda [10, str. 322.]. Izobrazba i obrazovanje pomoraca u pojedinim azijskim zemljama je upitne kvalitete. Također su poteškoće u standardu učenja engleskog jezika i kulturnim razlikama novih posada.

Brodari sve manje sudjeluju u treninzima posade na brodu (*eng. on board training*), posebno treningu vježbenika na brodu. Trening vježbenika je skup za brodare te oni nastoje doći do već obučenih i iskusnih časnika.

Pojedine zastave pogodnosti koriste svoj položaj u ukupnom broju svjetske flote da bi ukrcavale svoju posadzu. Panama dodatnim beneficijama brodarima nalaže ukrcaj svoje posade promicanjem politike *panamski pomorac na panamskom brodu*.. [5, str. 24.]

2.3. VAŽNIJE MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE I KONVENCIJE

Pomorska struka sama po sebi ima brojne posebnosti. Pomorci su najčešće izloženi teškim radnim uvjetima i ozbiljnim profesionalnim rizicima. Kako se njihov posao odvija vrlo daleko od doma, pod rizikom su od izrabljivanja i zlostavljanja, neisplate plaća, neispunjavanja uvjeta ugovora o radu, loše prehrane i manjka odgovarajuće zdravstvene skrbi, te napuštanja u stranim lukama [14].

Obzirom na posebnosti samog obavljanja posla, kao i posebnih zahtjeva struke, na međunarodnoj razini su donešene brojne konvencije koje reguliraju rad pomoraca, obrazovanje, izobrazbu, te pravila unutar pomorskog tržišta rada..

2.3.1. Međunarodne organizacije važne za pomorstvo

Međunarodne organizacije se osnivaju prvenstveno s ciljem unaprijeđenja određene djelatnosti, te je cilj međunarodnih pomorskih i radnih organizacija unaprijeđenje uvjeta rada i sigurnosti u području pomorstva, pomorske djelatnosti, kao i iskorištavanja mora i podmorja.

Najvažnije međunarodne organizacije, osnovane pod okriljem Ujedinjenih naroda ili kao strukovne međunarodne organizacije, od ključne važnosti za pomorstvo su:

- Međunarodna pomorska organizacija (*eng. International Maritime Organisation - IMO*),
- Međunarodna organizacija rada (*eng. International Labour Organisation - ILO*),
- Svjetska zdravstvena organizacija (*eng. World Health Organization – WHO*), te
- Međunarodna federacija radnika u transportu (*eng. International Transport Workers Federation – ITF*).

2.3.2. IMO

IMO je osnovana 1948. god kao Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (eng. *Inter – Governmental Maritime Consultative Organisation - IMCO*) na međunarodnoj konvenciji pri Ujedinjenim narodima u Ženevi, a s radom je počela 1958. god., dok naziv IMO nosi od 1982. god. Razlog osnivanja IMO je bilo osiguravanje mehanizama za suradnju među vladama na područjuzakona i pravila, koje se odnose na sve vrste tehničkih pitanja i problema iz područja međunarodne plovidbe, poticanje i olakšavanje općeg usvajanja najviših provedivih standarda po pitanjima sigurnosti i učinkovitosti plovidbe, te sprječavanje i nadziranje onečišćenja mora s brodova. [16].

IMO je nastala kao slijednica više međunarodnih pomorskih organizacija, za čijim je osnivanjem potreba nastala već sredinom 19. st. Razvojem industrije i pomorstva u 20. st. nastaju prve međunarodne organizacije koje se sustavno bave problemima ujednačavanja pomorskog prava. Prva takva organizacija je bila Međunarodni pomorski odbor (*franc. Comite Maritime International – CMI*) osnovan 1897. god. u Antwerpenu, koja je prva koristila stvaranje pomorskih konvencija i protokola (međunarodnih ugovora) koji se bave isključivo ili pretežno pomorskim pitanjima [18]**.** Primarna svrha IMO jest osiguravanje sigurnosti na moru kroz brojne pravne mehanizme, ali organizacija je i aktivno uključena u regulaciju svih aspekata vezanih uz pomorstvo i plovidbu, te morske resurse.

Kroz djelovanje organizacije je donešen niz konvencija koje reguliraju sigurnost na moru, ali i sigurnost samog mora. Donošenjem ključnih međunarodnih sporazuma u suglasnosti s potrebama svih globalnih sudionika u pomorskom prometu, a u suradnji sa stručnim i ostalim vladinim udrugama, IMO se profilirala kao ključna i vrhovna organizacija koja regulira suvremeno pomorstvo i odgovara na zahtjeve koji se javljaju kroz njegov daljnji razvoj. Najvažnija tekovina IMO jest donošenje četiri konvencije koje ujedinjuju sve donešene regulative i čine tzv. *četiri stupa međunarodnog pomorskog prava* [17]:

- Međunarodna konvencija o sigurnosti života na moru (*eng. International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*) - donešena 1974. god., a na snagu stupila 1980. god, te u ovome trenutku ima 126 zemalja potpisnica, (preko 99% kapaciteta trgovačke mornarice u svijetu),

- Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađenja s brodova (*eng. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL*) – konvencija koja regulira i minimalizira zagađenje mora i oceana, otpadom i naftom, te zagađenje zraka, u svrhu potpunog očuvanja morskog okoliša. Konvencija je, uz dodatak Protokola iz 1978. na snagu stupila tek u listopadu 1983. Do danas su je potpisale 152 države, koje čine ukupno 99,2% kapaciteta svjetske trgovačke mornarice, te

- Međunarodna konvencija o standardima obuke, cerifikacije i straže za pomorce (*eng. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW*), o kojoj će više riječi biti u slijedećem potpoglavlju.

IMO se sastoji od Skupštine koja predstavlja sve članice i strane, a koja izabire Vijeće koje upravlja i donosi odluke u dvogodišnjim mandatima, te pet odbora čiji rad podupiru tehnički pododbori. Odbori IMO su [17]:

- Odbor za pomorsku sigurnost (*eng. Maritime Safety Committee – MSC*),
- Odbor za zaštitu pomorskog okoliša (eng. The Marine Environment Protection Committee – MEPC),
- Pravni odbor (*eng. Legal Committee – LC*),
- Odbor za tehničku suradnju (*eng. Technical Cooperation Committee TCC*), i
- Odbor za olakšice (*eng. Facilitation Committee – FC*).

Od ovih odbora su za rad pomoraca najvažniji MSC, MEPC i LC, te različitih pododbora koji podupiru rad ovih odbora, tj. najuže su vezani za MSC i MEPC, a to su [17]:

- Pododbor za ljudstvo, obuku i stražu (*eng. Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping – HTW*),
- Pododbor za implementaciju instrumenata IMO-a (*eng. Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments – III*);
- Pododbor za navigaciju, komunikacije i traganje i spašavanje (*eng. Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue NCSR*);
- Pododbor za sprječavanje i saniranje zagađenja (*eng. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response – PPR*);
- Pododbor za dizajn i konstrukciju brodova (*eng. Sub-Committee on Ship Design and Construction – SDC*);
- Pododbor za brodske sustave i opremu (*eng. Sub-Committee on Ship Systems and Equipment – SSE*); te

- Pododbor za prijenos tereta i kontejnera (*eng. Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers – CCC*).

Od ovih pododbora izravno su u pitanje zapošljavanja pomoraca uključeni HTW, III te NCRS.

Kroz djelovanje IMO-a donešene su brojne međunarodne zakonske regulative koje su značajno unaprijedile struku, uvjete rada, zaštitu svih sudionika u pomorskom prometu i trgovini, te su postavljeni temelji za daljnji rad na globalnom unaprijeđenju pomorstva u područjima sigurnosti i učinkovitosti plovidbe, sprječavanja i nadziranja onečišćenja mora, ali i rada i sigurnosti pomoraca.

2.3.3. ILO

ILO je tripartitna agencija pri UN, koja se na globalnoj razini bavi općim radnim i socijalnim pravima, uključujući i regulaciju radnih prava i uvjeta djelatnika u pojedinim djelatnostima vezanima za određene privredne grane. Tripartitna znači da svaku od zemalja članica predstavlja po troje predstavnika: predstavnik vlade, predstavnik poslodavaca i predstavnik radnika. [19].

ILO je osnovan 1919. god. s ciljem promocije socijalne pravde i poboljšanja uvjeta rada i života u svijetu, a 1946. god. postaje prva specijalizirana agencija pri UN-u. Ima svrhu promicanja jednakosti muškaraca i žena u radnim pravima i uvjetima, pravičnog zapošljavanja, poboljšanja socijalne jednakosti i zaštite, ukidanja prisilnog rada, te jačanja socijalnog dijaloga, te usto promovira razvijanje neovisnih radničkih i poslodavačkih organizacija, i pruža tehničku pomoć na područjima strukovnog obrazovanja i rehabilitacije, politike zapošljavanja, radne administracije, radnog prava, statistike te zaštite na radu

Zbog specifičnih uvjeta rada, pomorstvo je vrlo rano prepoznato od strane ILO kao struka od posebne važnosti s međunarodno reguliranim radnim uvjetima. Stoga je od strane ILO donesen niz pravnih dokumenata – konvencija - kojima se regulira rad pomoraca. Međutim, kako rješenja donešena u brojnim konvencijama nisu mogla pratiti suvremene potrebe u pomorskoj djelatnosti, kao ni zahtjeve globalizacije za uspostavom jedinstvenih međunarodnih standarda, 2006. god. donešena je Konvencija o radu pomoraca (*eng. Maritime Labor Convention - MLC*), dokument koji reguira uvjete, prava i obveze rada pomoraca na međunarodnoj razini, a u skladu sa suvremenim dostignućimakako u radnom pravu, tako i u pomorskoj djelatnosti, upotpunjavajući tako cjelokupnu zaštitu pomorske djelatnosti u svijetu, te na dobrobit svih strana koje sudjeluju u njoj.

2.3.4. WHO

WHO je organizacija Ujedinjenih naroda osnovana 1948. god., sa sjedištem u Ženevi, čija je svrha biti koordinirajuće tijelo međunarodnog javnog zdravstva. Organizacija je zaslužna za promicanje i provođenje zdravstvenih mjera i borbe protiv suvremenih bolesti čovječanstva (AIDS, rak, ebola i dr.), te ima ključnu ulogu u iskorjenjivanju zaraznih bolesti koje su ugrožavale čovječanstvo (ospice, poliomijelitis, tuberkuloza, malarija i dr.).

WHO se bavi i pomorskom medicinom, te uvjetima rada koji utječu na zdravlje i ugrozama zdravlja pomoraca. Predmet bavljenja WHO – a pomorcima i njihovim zdravljem su različite zarazne bolesti koje mogu ugroziti zdravlje pomoracatijekom radnog boravka, kao i ostale ugroze kao što su manjak sna, radne smjene i dežurstva te njihov utjecaj na bioritam i zdravlje pomoraca, uvjeti rada, higijena i prehrana, te zdravstvena zaštita pomoraca za vrijeme trajanja rada na brodu, kao i nakon iskrcavanja tj. za vrijeme boravka na kopnu. U tu svrhu donešene su na nivou WHO brojne rezolucije koje su implementirane u brojne konvencije donešene na razini ostalih za pomorstvo relevantnih međunarodnih institucija (posebno u Konvenciji o radu pomoraca iz 2006. i STCW konvenciji, o kojima će biti više riječi u narednim potpoglavljima). [41]

Umor je ne samo jedan od najvećih zdravstvenih rizika za pomorce, već i jedna od najopasnijih pojava na brodu. Uzročnik je pogrešnih prosudbi, upravljanja i radnji, zbog čega predstavlja opasnost za brod, posadu i okoliš. Najčešće se javlja zbog nestručne organizacije rada na brodu, specifičnog brodskog okruženja, ali i zbog previše prekovremenih radnih sati ili smanjenjem broja sati odmora i spavanja. ILO je uz smjernice WHO-a u ključnu Konvenciju o radu pomoraca uveo točne odredbe o sprječavanju i kontroli nastanka umora, dok ITF u svom radu nadzire koliko može radne uvjete koji mogu dovesti do umora i pratećih rizika. [6, str.1]

2.3.5. ITF

ITF je međunarodna strukovna sindikalna unija sindikata transportnih radnika. Okuplja 700 sindikata koji predstavljaju preko 4,5 milijuna transportnih radnika iz oko 150 zemalja članica ITF-a. Sjedište ITF-a je u Londonu, s predstavništvima u osam međunarodnih gradova, između ostalog i u Bruxellesu, u kojem su sjedišta agencija Ujedinjenih naroda. ITF ima svoje predstavnike u važnim radnim organizacijama kao što su IMO i ILO. [23]

Ciljevi ITF-a su promoviranje sindikalnog udruživanja u svrhu promicanja prava radnika u struci, promicanje socijalne pravde i ekonomske dobrobiti, pomoć članovima u zaštiti njihovih prava, pomoć članovima u informiranju te provođenje istraživanja, te pružanje svih oblika pomoći transportnim radnicima u teškoćama, tj [23]:

- zastupanje,
- informiranje, i
- praktična pomoć.

Konkretno, ITF je aktivan na slijedećim područjima koja se tiču radnika u pomorstvu [23]:

- napušteni pomorci,

- regulacija rukovanja teretima od strane pomoraca,
- kriminalizacija pomoraca,
- rad na kruzerima,
- problem umora i prekovremenog rada,
- rad na trajektima,
- rad na ribaricama,
- pitanja zdravlja pomoraca,
- suradnja s ILO i IMO,
- piratstvo i pomorci,
- boravak na kopnu,
- slijepi putnici,
- sigurnost,
- sindikati, i
- žene pomorci.

Također, jedno od osnovnih područja rada i interesa ITF-a su tzv. brodovi pod zastavom pogodnosti (*eng. Flag of Convenience – FOC*), tj. brodovi pod zastavama zemalja koje nisu zemlje u kojima je registrirana kompanija vlasnica brodova, kako bi se izbjegle restriktivne regulative u vlastitoj zemlji. Razlozi tome su najčešće jeftinije cijene radne snage iz zemlje nositeljice zastave, manji porezi i manje naknade za registraciju.

ITF uzima u obzir stupanj do kojeg su plovila u stranom vlasništvu registrirana i plove pod zastavom druge zemlje, kao i sljedeće dodatne kriterije, kada se brod registrira kao brod pod zastavom pogodnosti [23]:

- sposobnost i spremnost države zastave za provođenje međunarodnih minimalnih socijalnih standarda na svojim brodovima, uključujući poštivanje temeljnih ljudskih i sindikalnih prava, slobodu udruživanja i pravo na kolektivno pregovaranje s bona fide sindikatima,

- pravilnike i evidenciju o stupnju ratifikacije i provedbe ILO Konvencije i preporuka, te
- evidenciju o sigurnosti i zaštiti okoliša prema IMO konvencijama, prema izvješćima lučkih kontrola o uhidbama i zatvaranjima.

U brojnim slučajevima ovakvi brodovi nisu čak ni vođeni iz zemlje iz koje potječe zastava pod kojom plove, niti je zastava dobivena od strane zemlje pod kojom brod plovi. Brojne zemlje sa zastavom pogodnosti imaju loše standarde sigurnosti i obuku, niti ograničenja o nacionalnosti posade, zbog čega pomorci, zbog jezičnih razlika, nisu u mogućnosti učinkovito komunicirati, dovodeći sigurnost i učinkovitost rada broda u opasnost. Nakon što je brod registriran pod FOC mnogi brodovlasnici zapošljavaju najjeftiniju radnu snagu koju mogu naći, isplaćuju minimalna primanja, te režu troškove, čime se snižava životni standard i uvjeti rada za posadu.

ITF smatra da bi trebala postojati stvarna veza između stvarnog vlasnika plovila i zastave pod kojom brod plovi, u skladu s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora (*eng. The United Nations Convention on Law of the Sea – UNCLOS*). [23]

2.3.6. Međunarodne konvencije važne za pomorstvo

Pri međunarodnim organizacijama, međusobnom suradnjom istih, te suradnjom svih strana uključenih u pomorstvo na međunarodnoj razini, donešene su brojne konvencije sa svrhom zaštite interesa kako brodara i pomorskih država, tako i samih pomoraca na globalnoj razini.

Svrha konvencija s aspekta pomoraca je zakonsko definiranje i zaštita radnih prava, radnih uvjeta, životnih, sigurnosnih i zdravstvenih uvjeta rada pomoraca.

S aspekta brodara svrha je zaštita sigurnosti plovidbe i poslovanja kroz omogućavanje optimalnih uvjeta rada pomorcima uz ostvarenje i povećanje financijske dobiti.

Najvažnije konvencije donešene na međunarodnoj razini koje imaju značajan utjecaj na prad pomoraca, ne samo među zemljama potpisnicama već i na razini zemalja koje ih nisu ratificirale, su:

- Međunarodna konvencija o standardima obuke, cerifikacije i straže za pomorce (*eng. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW*), te
- Konvencija o radu pomoraca iz 2006. (*eng. Maritime Labour Convention 2006. – MLC*).

2.3.7. STCW konvencija

STCW konvencija usvojena je 1978. god., a na snagu je stupila 1984. god. (uz dvije opširnije revizije 1995. i 2010. god.). Do 2014. god. Konvenciju je potpisalo 158 država, koje ukupno čine 99,8% kapaciteta svjetske trgovačke mornarice.

STCW Konvencija postavlja globalno unificirane minimalne standarde obrazovanja pomoraca u svrhu potpune mobilnosti radne snage u pomorskoj industriji. Prethodno su standardi treninga, certifikacije, časničke straže te ocjenjivanja postavljale pojedine vlade, najčešće bez poveznice s praksom provođenom u drugim zemljama. Takva situacija je rezultirala vrlo šarolikim standardima i varijacijama u procedurama, zbog čega su se javljale poteškoće u praksi, budući da je pomorska djelatnost specifična upravo zbog toga što se obavlja na globalnoj razini [20].

Sadržaj STCW konvencije je podijeljen u šest dijelova [20]:

- opće odredbe (*eng. General provisions*): propisuju sadržaj certifikata i upotrebu engleskog jezika,
- odredbe o zapovjedniku i posadi palube (*eng. Master – deck department*): propisuju načela navigacijske straže, sastav straže, spremnost za stražu, navigaciju i opremu, dužnosti i odgovornosti, osmatrača na mostu, plovidbu s pilotom i mjere za zaštitu okoliša,
- odredbe o posadi stroja (*eng. Engine department*): propisuju načela straže u stroju, sastav straže, i to u stroju sa stalnim nadzorom i u stroju povremeno bez nadzora, spremnost za stražu, odredbe po kojima se osigurava stalna osposobljenost i usavršavanje časnika stroja, odredbe o članu posade u straži u stroju,
- odredbe o radio osoblju (*eng. Radio department)*: ističu da su odredbe o radio službi propisane međunarodnim telekomunikacijskim propisima i SOLAS-om, propisuju minimalne zahtjeve za dobivanje certifikata radio operatera, odredbe po kojima se osigurava njihova stalna osposobljenost i usavršavanje,
- posebni zahtjevi za posadu tankera (*eng. Special requirements for tankers*): propisuje minimalne zahtjeve za članove posade i časnike na raznim vrstama tankera uključujući i mjere zaštite okoliša, te
- osposobljenost za plovila za spašavanje (*eng. Proficiency in survival craft*): propisuju minimalne zahtjeve za članove posade zadužene za plovila za spašavanje.

Umjesto tradicionalnih (i danas priznatih) naziva osposobljenosti za službu na brodovima, STCW konvencija uvodi nove međunarodno unificirane nazive, a osim same konvencije usvojene su i mnoge rezolucije koje nisu obvezne i služe kao upute uz konvenciju. Za osiguranje stvarne osposobljenosti i sposobnosti časnika propisana je obvezna obnova certifikata, tj. revalidacija svjedodžbi o osposobljenosti svakih pet godina, uz minimum od jedne godine prakse na odgovarajućim brodovima. Ukoliko pomorac ne ispunjava uvjete, mora polagati obnovni (*eng. refreshment*) ispit.

Države su obvezne dostaviti IMO-u podatke o poduzetim mjerama u svrhu zadovoljavanja STCW konvencije. Na osnovu tih podataka, ali i pregleda od strane IMO-a ili drugih država, IMO objavljuje tzv. Bijelu listu (*eng. White List*) na kojoj su popisane države koje ispunjavaju zahtjeve konvencije i čiji se certifikati mogu priznati od strane drugih država. Prvo izdanje White List-a izdano je krajem 2000. god., te se revidira na godišnjoj bazi. STCW i prisutnost na White List-u obvezuju kompanije prvenstveno na osiguravanju da posada na brodu kojim upravlja ima sve potrebne propisane svjedodžbe kao i osigurane sigurne radne uvjete, npr. minimalni propisani odmor [20].

Kao i ostale konvencije, STCW je podložna promjenama u svrhu poboljšanja, stoga su 1995. i 2010. god. unešene određene promjene za regulaciju područja koje originalni sporazum nije pokrio u dovoljnoj mjeri. Revizijom iz 1995. god. (na snagu stupila 1997. god., s obvezom pune provedbe do 2002. god) uvedene su dodatne izmjene od kojih su najznačajnije [20]:

- poboljšanje kontrole državnih luka; komunikacija informacija prema IMO, u svrhu međusobnog nadzora i dosljednosti u primjeni standarda,
- sustav standarda (ocjene) kvalitete (*eng. Quality Standard System - QSS*), nadzor nad postupcima osposobljavanja, procjene te certificiranja. Važna nadopuna svakako je obvezni prolazak pomoraca kroz obuku o postupcima u slučaju opasnosti (familijarizacija - *eng. Familiarization Training*; obuka iz Temeljne sigurnosti na brodu – *eng. Basic Safety Training*),
- definiranje odgovornosti svih sudionika, uključujući i izdavatelje dozvola i države zastave koje zapošljavaju strane pomorce, da bi se osiguralo da pomorci zadovoljavaju objektivne stručne standarde, te
- razdoblja odmora za osoblje na straži.

2010. god. u Manili je donešen novi set dopuna i korekcija, poznat i kao Manila izmjene ili Manila amandmani, kojima se dodatno reguliraju slijedeće stavke [20]:

- novi zahtjevi za certifikaciju osposobljenih pomoraca,

- poboljšane mjere sprječavanja prijevara vezanih uz certifikate nadležnosti, te jačanje procesa evaluacije (praćenje usklađenosti svih strana s Konvencijom),
- revidirani sati rada i odmora, novi standardi vezani uz prisustvo droga i alkohola te njihovu prevenciju, te ažuriranje standarda zdravstvenih sposobnosti za pomorce,
- novi zahtjevi vezani uz obuku korištenja moderne tehnologije kao što su elektroničke karte i informacijski sustavi (ECDIS),
- novi zahtjevi vezani uz obuku s područja svijesti o okolišu, te osposobljavanja za vodstvo i timski rad,
- novi zahtjevi obuke i certificiranja za elektrotehničke djelatnike,
- ažuriranje kompetencijskih zahtjeva za osoblje na svim vrstama tankera, uključujući i osoblje na nosačima ukapljenog plina,
- novi zahtjevi sigurnosne obuke koji uključuju obučenost posade za borbu u slučaju gusarskog napada,
- uvođenje suvremenih obrazovnih tehnologija kao što su web based učenje i učenje na daljinu,
- nove smjernice obuke za osoblje koje služi na brodovima koji djeluju u polarnim vodama, te
- nove smjernice obuke za osoblje koje upravlja sustavima dinamičkog pozicioniranja (DPS).

Značaj STCW konvencije za rad pomoraca je prvenstveno u tome što je, uz svoju osnovnu svrhu – sigurnost i zaštitu na moru, kako pomoraca, tako i imovine te okoliša, odredila minimalne međunarodno važeće standarde obrazovanja, certifikacije za obavljanje poslova za pomorce. Prema STCW standardima organizira se obuka pomoraca širom svijeta, te mogućila pomorcima iz cijelog svijeta konkurentnost i ravnopravnost na globalnom pomorskom tržištu rada.

Također, prema STCW konvenciji, države potpisnice su dužne voditi evidenciju o certifikatima i dozvolama koje izdaju za pomorce i imati ih spremne na uvid zemljama iz kojih dolaze poslodavci u pomorstvu, kako bi se isti mogli verificirati. [10, str. 24.]

2.3.8. ILO 2006.

U veljači 2006. god. u Ženevi je održano zasjedanje sazvano od strane Upravnog vijeća Međunarodnog ureda rada, s ciljem izrade jedinstvenog standarda koji bi obuhvaćao postojeće međunarodne pomorske konvencije i preporuke o radu, kao i temeljna načela iz drugih međunarodnih konvencija o radu. Prijedlog za ovom konvencijom je došao od strane međunarodnih udruga brodara i pomoraca, koje su 2001. god. zajedno donijele rezoluciju, tzv. Ženevski sporazum (*eng. Geneva Accord*, kojim je dogovoren početak rada na ovakvom dokumentu, a koju su podržale i vlade država članica ILO-a. Uzimajući u obzir da je pomorstvo specifična djelatnost već regulirana trima Konvencijama (MARPOL, SOLAS, STCW), te da novi dokument treba osigurati najširu moguću prihvatljivost vladama, brodovlasnicima i pomorcima obvezanima načelima rada, usvojeni su određeni prijedlozi za ostvarenje takvog dokumenta te je donešena Konvencija o radu pomoraca ILO186. [22]

Konvencija je stupila na snagu 2013. god., godinu dana nakon što ju je ratificiralo 30 zemalja potpisnica koje čine 33% svjetskog teretnog kapaciteta. Do travnja 2016. god., Konvenciju su ratificirale 72 države, koje zajedno čine ukupno preko 72% ukupnog svjetskog brodskog teretnog kapaciteta. Unatoč tome što Konvenciju nisu potpisale sve zemlje uključene u međunarodni morski promet, ona je obvezujući dokument utoliko što plovila iz zemalja nepotpisnica ulaskom u luke zemalja potpisnica podliježu njenim pravilima te se mogu suočiti sa zakonskim posljedicama zbog nepoštivanja iste. [22]

Konvencija o radu pomoraca iz 2006. god. omogućila je regulaciju rada pomoraca, pravedne uvjete rada, zaštitu od izrabljivanja te radna prava i životne uvjete svim pomorcima, ali i definirala njihove obaveze. Također je otvorena izmjenama i dopunama prema prijedlozima sve tri strane (pomoraca, poslodavaca i država), te su tako 2010. i 2014. god. donešene izmjene i dopune koje se odnose na produljavanje svjedodžbi pomoraca, međutim važni prijedlozi od strane pomoraca, o sprječavanju zlostavljanja i isplati plaća u slučaju zarobljavanja nisu usvojeni. [22

3. ZNAČAJKE POMORSKOG TRŽIŠTA RADA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Pomorsko tržište rada u Republici Hrvatskoj doživljava specifične promjene posljednjih desetljeća, vezane uz promjene na globalnom tržištu općenito, te globalnom pomorskom tržištu, kao i globalnom tržištu pomorskog rada.

3.1. BRODARSTVO I POMORSTVO U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska je pomorska zemlja, te brodarska zemlja koja je nekoć imala značajniju brodarsku flotu u svjetskim razmjerima. Hrvatska je danas značajna po broju pomoraca koji je relativno velik u odnosu na ukupan broj stanovnika, no većina flote se izgubila tijekom gospodarske tranzicije Brodar (patrun, od *lat. patronus*) pojavljuje se već u srednjevjekovnom statutarnom pravu iz 13. i 14. st., zatim u *Osnovama trgovačkog – pomorskog zakona* iz 1919. god., te se ponavlja kroz zakonike Kraljevine i SFR Jugoslavije, kao i Republike Hrvatske. U najnovijem Pomorskom zakoniku pojam brodar zamijenjen je pojmom prijevoznik, međutim povijest bilježi korjene brodovlasništva i brodarske prakse na ovim prostorima stoljećima unazad. [12, str. 129.]

3.1.1. Brodarstvo u Republici Hrvatskoj

U najboljem razdoblju za pomorstvo i brodarstvo, Republika Hrvatska je (u sklopu Jugoslavije, 1945. god. do kraja 199-ih.), uz brojna brodogradilišta koja su proizvodila brodove za domaće i inozemne potrebe, brojila oko 11 brodarskih tvrtki koje su se bavile domaćom i prekomorskom plovidbom [24]. Danas je aktivno 9 velikih brodarskih tvrtki, koje su okupljene pod krovnom *Hrvatskom udrugom brodara Mare Nostrum* [25]:

- Atlantska plovidba d.d., Dubrovnik,
- Brodospas d.d., Split,
- Brodosplit – Plovidba d.o.o., Split,
- Jadranski pomorski servis d.d., Rijeka,
- Jadrolinija, Rijeka,
- Jadroplov d.d., Split,
- Rapska plovidba d.d., Rab,
- Tankerska plovidba d.d., Zadar, te
- Uljanik plovidba d.d., Pula.

Uz navedene brodare s višedesetljetnom tradicijom, postoje i brodari koji nisu članovi krovne udruge, te mali brodari (izletnički brodovi, brodovi za mala krstarenja domaćim vodama i sl.) okupljeni pod strukovnim udrugama, te tržište charter brodova. Svi navedeni brodari i tvrtke za iznajmljivanje turističkih i rekreativnih plovila zapošljavaju stručno osoblje osposobljeno za rad na brodovima, prema međunarodnim zakonima, tj. domaćim zakonima koji su prilagođeni međunarodnim pomorskim konvencijama. Slika 2. prikazuje motorni brod za prijevoz rasutog tereta tvrtke Jadroplov d.d. iz Splita pod Hrvatskom zastavom.

Slika 1. MB Split, linijski brod za prijevoz rasutog tereta tvrtke Jadroplov d.d. iz Splita, izvor: http://www.jadroplov.hr/hr-hr/flota/mbsplit.aspx (28.01.2017.)

3.1.2. Pomorstvo u Republici Hrvatskoj

Uz višestoljetnu brodarsku tradiciju, Hrvatska također posjeduje višestoljetnu tradiciju rada u pomorstvu. Zanimanje pomorca je tradicionalno i jedno od najčešćih u priobalnim i otočkim djelovima zemlje. Stoga u navedenim krajevima Hrvatske postoje brojne srednje škole, viša i visoka učilišta koja obrazuju i osposobljavaju pomorce za rad u struci. U Hrvatskoj je 2016. god. registrirano oko 27 000 aktivnih pomoraca, od kojih tek oko 5 000 plovi na brodovima domaće flote, a najveći dio pomoraca čine časnici. [26]

3.2. POMORSKO TRŽIŠTE RADA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Stanje na brodarskom tržištu Hrvatske posljednja dva desetljeća se značajno promijenilo u odnosu na stanje prije 1990. god., te se flota pod Hrvatskom zastavom značajno smanjila.

U međuvremenu je sve veći broj obrazovanih i iskusnih pomoraca prešao na brodove pod stranim zastavama i u vlasništvu stranih brodara, zbog boljih primanja, a danas su određeni strani brodari najprivlačniji poslodavci za domaće pomorce.

STCW konvencija omogućila je međunarodno unificirano obrazovanje i osposobljavanje pomoraca za rad na brodovima u globalnom okruženju, neovisno o zastavi pod kojom brod plovi, kao i zakonskim regulativama različitih zemalja. Ratifikacija STCW konvencije, i njena inkorporacija u Hrvatski Zakon o radu, kao i u Pomorski zakonik, pomogli su u lakšem i bržem zapošljavanju hrvatskih pomoraca kod stranih brodara širom svijeta, kao i stranih pomoraca na brodovima hrvatskih brodara ili pod hrvatskom zastavom.

Problemi s kojima se susreću pomorci u Hrvatskoj danas su: nemogućnost zapošljavanja vježbenika zbog nedostatka domaćih brodara čiji se broj smanjio 90-ih godina prošlog stoljeća, teških uvjeta života na moru, nerijetko neprijateljskih okruženja (piratstvo, kriminalizacija pomoraca), problema koji se pojavljuju kad pomorac odluči napustiti brod i pokušati pronaći zaposlenje na kopnu, te brojne administrativne zapreke koje dolaze do izražaja zbog reforme poreznoga, zdravstvenoga i mirovinskog sustava.

Jedan od razloga tolikog interesa za zanimanje brodskog časnika je svakako odnos na globalnom tržištu rada između zemalja iz kojih dolazi najveći broj časnika, te zemalja iz kojih dolazi ostatak posade. Na svjetskom tržištu nedostaje oko 50.000 pomorskih časnika, od toga 30.000 u EU, a brodari koji posjeduju nove tehnološki sofisticirane brodove traže kvalitetan i dobro obrazovan kadar koji su spremni dobro platiti. Danas većina pomoraca dolazi iz Sjeverne Amerike, Japana i europskih zemalja. Buduća ponuda časnika u industriji je upitna, zbog činjenice da je oko 40% časnika na globalnom tržištu pomorskog rada starije od 50 godina, a 18% je starije od 55 godina. Također se pojavio problem da su brojni mladi ljudi iz tradicionalno pomorskih zemalja, zbog činjenice da obrazovanje za časnička zanimanja dugo traje a potrebno je i stjecati radno iskustvo, uz sve poteškoće koje nosi struka (dug boravak na moru, odvojenost od obitelji i uvjeti rada) izgubili interes za ovu struku, dok se povećao interes iz slabije razvijenih zemalja i zemalja koje nisu tradicionalno pomorske.

Stoga se globalno, ali i u okviru Europske zajednice, poduzimaju mjere kako bi se pogodnostima privukao što veći broj mladih ljudi ovoj struci. Republika Hrvatska je jedna od zemalja koje su prihvatile pogodnosti koje se nude sadašnjim i budućim pomorcima. Pogodnosti vezane uz struku se prvenstveno odnose na sustav obrazovanja, koji omogućuje da se postane viši časnik bez sveučilišne diplome, ali uz razne oblike doobrazovanja poput skraćenih tečajeva, raznih vrsta obuke, i sl. [1, str. 1.- 2.]. Hrvatski sustav obrazovanja u pomorstvu dobro je organiziran na svim razinama, od srednjih strukovnih škola za rad u pomorstvu, preko pomorskih viših i visokih učilišta, do učilišta za prekvalifikaciju, što omogućuje brzu prilagodbu tržištu rada. U akademskoj godini 2013/2014. u RH izdano je ukupno 1326 prvostupničkih diploma pomorskih visokih učilišta, od čega 876 iz nautike i 450 iz brodskog strojarstva, što pokazuje visok interes za radom u struci. Stoga su pomorski časnici iz Hrvatske osobito cijenjeni u svijetu, zbog svoje stručnosti, obrazovanosti i tradicijske prisutnosti u struci, plaćama su izjednačeni s časnicima iz Europske unije, te bolje plaćeni od časnika iz zemalja novih članica EU. [26]

3.3. POMORSKA STRUKA I RAD POMORACA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Neovisno o tome na kojem brodu i pod zastavom koje države plove, hrvatski pomorci su obveznici hrvatskih zakona o radu, zdravstvu i dr., zbog čega je rad pomoraca hrvatskih državljana s prebivalištem u Republici Hrvatskoj reguliran hrvatskim zakonima.

Također, za razliku od radnika u ostalim strukama, koje su vezane uz kopno, zapošljavanje pomoraca na brodovima hrvatskih i inozemnih brodara ne odvija se kao u ostalim strukama kroz jednostavniji sustav oglašavanja radnih mjesta i izravne selekcije od strane poslodavca, već pomoću posrednika u zapošljavanju (agencija).

Sami ugovori o radu pomoraca u cijelom svijetu regulirani su uvjetima koje postavlja ITF, te određuju trajanje radnog odnosa, uvjete rada, iznos primanja i dr.

Prema ITF-u su i hrvatski brodari, članovi strukovne *Udruge hrvatskih poslodavaca – brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi Mare Nostrum*, dužni poštivati odredbe iste kroz pravni oblik kolektivnog ugovora. Međutim, najveći problem hrvatskim pomorcima predstavlja oporezivanje primanja, te zdravstvena i socijalna prava i ostvarivanje istih, obzirom na specifičnosti struke.

3.3.1. Pravne regulative pomorskog rada u Republici Hrvatskoj

U Republici Hrvatskoj ne postoji cjeloviti pravni akt koji regulira radne, životne i socijalne uvjete rada pomoraca, već su odredbe o radnim i socijalnim pravima pomoraca razmještene u više propisa.

Ključni propis hrvatskog pomorskog prava je Pomorski zakonik, međutim on sadrži tek nekoliko zakonskih odredbi koje su vezane uz repatrijaciju pomoraca, doprinose za zdravstveno i mirovinsko osiguranje, te odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede pomoraca. Pomorski zakonik iz 2004. (s Izmjenama i dopunama iz 2009.) je krovni dokument iz pomorskog prava u Republici Hrvatskoj [7]. Pomorski zakonik regulira pomorsko upravno pravo, pomorsko imovinsko pravo, ovrhu, mjerodavno pravo, te prijelazne i završne odredbe. Međutim, radnog i socijalnog prava te prava na repatrijaciju se samo dotiče, što nije dovoljno da bi se regulirali radna i socijalna prava pomorskih djelatnika.

Opći radni i socijalni odnosi pomoraca pretežno su regulirani odredbama općeg radnog zakonodavstva[1], odnosno kolektivnim ugovorima za pomorce zaposlene kod hrvatskih brodara. Propisi radnog prava su općeg karaktera, te ne mogu slijediti specifičnosti životnih uvjeta pomoraca.

[1] *Zakon o kriterijima za sudjelovanje u tripartitnim tijelima i reprezentativnosti za kolektivno pregovaranje* ,Narodne novine, broj 149/09; Zakon o radu, Narodne novine, broj 73/13 i 93/14, 30. srpnja 2014.

Osim Zakona o radu RH i Pomorskog zakonika, pravni dokumenti koji reguliraju rad pomoraca su još i: Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, Pravilnik o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje, te Nacionalni kolektivni ugovori za pomorce.

Zbog disperziranosti zakona i pravilnika koji reguliraju rad pomoraca, a budući da je Republika Hrvatska još 2010. god. ratificirala *Konvenciju o radu pomoraca*, te preuzela na sebe ispunjenje obveza iz iste, nužno je da se postojeći zakoni usklade i objedine u jedinstveni dokument kojim bi se radna prava pomoraca uskladila s onima iz *Konvencije*.

U Republici Hrvatskoj je od srpnja 2005. god. na snazi *Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi* (2015.- 2017.) [28], sklopljen između Sindikata pomoraca Hrvatske i *Udruge hrvatskih poslodavaca – brodara u u međunarodnoj pomorskoj plovidbi Mare nostrum*, a koji se primjenjuje na sve Ugovore o zapošljavanju. Regulira prava i obveze kako pomoraca tako i poslodavaca, te propisuje arbitre i miritelje u sporovima.

3.3.2. Oporezivanje primanja i doprinosi pomoraca u Republici Hrvatskoj

Za pomorce u domaćoj plovidbi primjenjuju se redovni propisi i zakoni o radu, te porezni propisi, ali za pomorce zaposlene u međunarodnoj plovidbi javlja se više problema vezanih uz prijavu dohotka, oporezivanje, te izvršavanje obaveza prema zdravstvenom i mirovinskom osiguranju, te uplaćivanju različitih davanja. Jedan od najvećih problema jest oporezivanje dohotka za boravak na brodu u radnom odnosu (van zemlje) kraći od 183 dana u godini ili u kontinuitetu.

Dok za pomorce u domaćoj plovidbi, kao i za pomorce zaposlene kod domaćih brodara u međunarodnoj plovidbi sve navedeno obavlja računovodstvena i kadrovska služba poslodavca, pomorci zaposleni kod stranih brodara često moraju sami obavljati taj dio obveza, za što nisu stručni, ili za njih to obavljaju službe pri agencijama za regrutaciju i zapošljavanje pomoraca (ukoliko imaju odgovarajuću službu).

Do 2007. god. hrvatski pomorci na stranim brodovima u međunarodnoj plovidbi imali su drugačije porezne uvjete i obveze. Međutim, *Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz lipnja 2007*. godine [28], svi hrvatski pomorci na brodovima u međunarodnoj plovidbi (bez obzira na zastavu plovidbe), pravima i obvezama u odnosu na mirovinsko i zdravstveno osiguranje, kao i u odnosu na porezni sustav, izjednačeni su i međusobno i u odnosu na sve pomorce u domaćoj plovidbi, radnike na privremenom radu u inozemstvu, te radnike u Republici Hrvatskoj. Također, prema *Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. godine* [27], u trajanju boravka od 183 dana u godini za koje se utvrđuje obveza poreza na dohodak, mogu se pribrojiti i svi dani plovidbe, dani provedeni na putu od prebivališta do mjesta ukrcaja i od mjesta iskrcaja do prebivališta, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku, kao i dani provedeni na stručnoj izobrazbi u inozemstvu, koji u prethodnoj godini nisu uračunati u 183 dana. [28]

3.4. ZAPOŠLJAVANJE POMORACA IZ REPUBLIKE HRVATSKE U MEĐUNARODNOJ PLOVIDBI

Obzirom na stanje na domaćem brodarskom tržištu, tj. da je od oko procijenjenih 25 – 27.000 hrvatskih pomoraca čak oko 20.000 uposleno u međunarodnoj plovidbi, zapošljavanje hrvatskih pomoraca na stranim brodovima je regulirano pravnim propisima Republike Hrvatske, u skladu s međunarodnim propisima i konvencijima. Također, zapošljavanje hrvatskih pomoraca u međunarodnoj plovidbi regulirano je na način da regrutaciju i zapošljavanje vode licencirani posrednici koji djeluju u ime svojih principala, tj. brodara.

Posredovanje pri zapošljavanju regulirano je Člankom 35. Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (Narodne novine, broj 76/2007), vezano uz Članak 125a Pomorskog zakonika (Narodne novine, broj 181/2004 i 76/2007), Pravilnikom o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca [30].

Pravilnik regulira uvjete koje moraju ispunjavati pravne osobe koje obavljaju posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, te provođenje nadzora nad radom posrednika. Republika Hrvatska, kao članica brojnih međunarodnih organizacija i potpisnica konvencija, dužna je inkorporirati u državne zakonike sve odluke donešene na međunarodnoj razini, te je ovim ispoštovana Konvencija o posredovanju pri zapošljavanju i raspoređivanju (kretanju) pomoraca iz 1996. (*eng. Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996, ILO 179*), donešena od strane ILO. [35]

Posrednici pri zapošljavanju hrvatskih pomoraca u međunarodnoj plovidbi organizirani su u krovnoj strukovnoj udruzi CROSMA [32], koja je članica udruženja EUROCREW [33], europske inicijative u sektoru ljudskih potencijala u pomorstvu.

Pravilnik određuje uvjete zapošljavanja pomoraca na način da regulira slijedeća pravila [11, str. 254. – 259.]:

- garantira osnovna ljudska prava, uključujući i sindikalna prava,
- spriječava naplaćivanje troškova regrutiranja pomorcima,
- regulira troškove koje je dužan snositi sam pomorac pri zapošljavanju,
- da li i pod kojim uvjetima službe za posredovanje pri zapošljavanju i raspoređivanju pomoraca mogu zapošljavati ili raspoređivati pomorce u inozemstvu, tj. ovlasti i odgovornosti posrednika (uz nadzor izvršavanja istih),
- određuje uvjete pod kojima se osobni podaci pomoraca mogu staviti u postupak od službe za posredovanje pri zapošljavanju i raspoređivanju pomoraca, (što uključuje skupljanje, pohranjivanje, sjedinjenje i priopćavanje takvih podataka strankama),

- propisuje uvjete ukidanja ili povlačenja izdanih dozvola, potvrda i ostalih ovlaštenja službama za posredovanje pri zapošljavanju u slučaju kršenja odgovarajućih zakona i propisa,
- osigurava zabranu upotrebe sredstva, mehanizama ili propisa koji bi imali svrhu spriječiti ili uskratiti pomorcima dobivanje posla,
- propisuje usvajanje mjera koje u najvećoj mogućoj mjeri osiguravaju da poslodavac ima sredstva za zaštitu pomoraca od prisilnog iskrcavanja u nekoj stranoj luci, te
- propisuje poseban sustav zaštite putem osiguranja ili neke odgovarajuće i jednakovrijedne mjere, u svrhu naknade novčanog gubitka pomorcu, a koji može proizaći kao posljedica propusta službe u ispunjavanju svojih obveza prema pomorcu.

U obveze službe za posredovanje u zapošljavanju pomoraca u međunarodnoj plovidbi također spada i potpuno informiranje pomorca o plaćama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade, o smještaju posade, plaćenom odmoru, te ostalim informacijama vezanima uz radno mjesto i uvjete rada. Slika 3. prikazuje web stranicu CROSMA Udruge hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca.

Slika 2. Web stranica Udruge hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca CROSMA, izvor: http://www.crosma.hr/hr (30.01.2017.)

4. OBRAZOVANJE POMORACA

Globalna ponuda na tržištu pomorskog rada je sustav u kojem priljev i odljev kadrova ovisi prvenstveno o tehnološkim, ekonomskim i socioekonomskim čimbenicima koji utječu na pomorstvo kao industriju, te izravno i na kadrove koji odgovaraju potražnji industrije. Priljev kadra u pomorstvu čine perspektivni pomorci sa svjedodžbama ovlaštenih ustanova za obrazovanje pomoraca, ili regrutirani od strane poslodavaca u pomorstvu, sa svrhom obučavanja i kvalificiranja za obavljanje potrebnih poslova, dok odlijev čine kvalificirani pomorci (često nazvan i rasip – *eng. wastage*) koji iz raznih razloga nisu više dostupni za ukrcaj.

Poslodavci u pomorstvu izrazitu važnost polažu na obrazovanje i osposobljavanje novog kadra, upravo zbog mogućnosti osipanja dostupnog kadra, ali i iz razloga što na globalnom tržištu pomorskog rada postoji značajan manjak stručnog, posebno časničkog osoblja. [5, str. 48.]

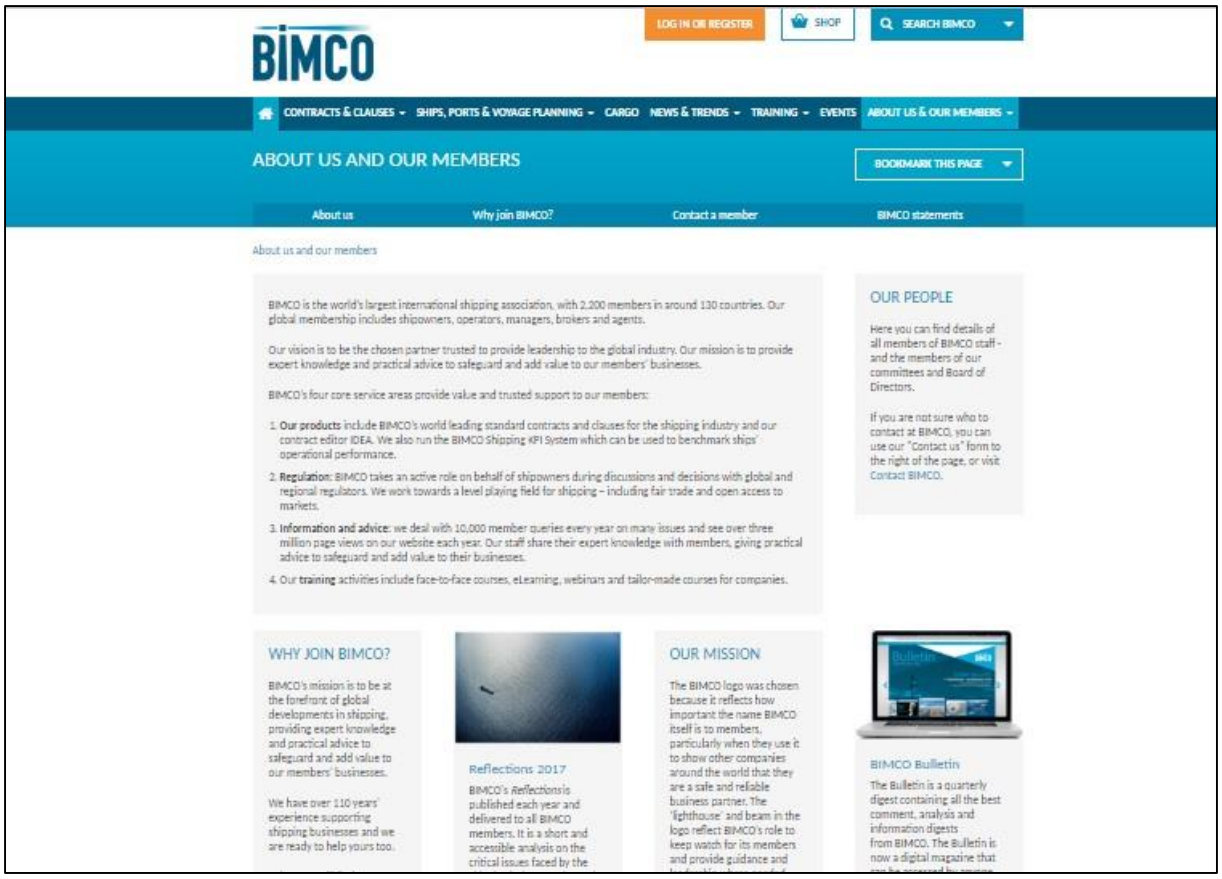
Još jedan od razloga važnosti ulaganja u novi, ali i postojeći kadar, tj. osposobljavanje i obrazovanje, jesu promjene u pomorskoj tehnologiji. Razvoj tehnologije u upravljanju brodovima doživio je značajan napredak, a zahtjevi za još bržim razvojem i promjenama koje pred pomorsku tehnologiju postavljaju globalne gospodarske prilike, ali i zahtjevi za zaštitom okoliša, utječu na još veći napredak na području sigurnosti i automatizacije plovidbe. Upotreba ekspertnih sustava te novih informatičkih tehnologija u plovidbi, upravljanju i održavanju brodovima olakšala je obavljanje poslova na brodovima i utjecala na smanjenje broja potrebnih radnika za obavljanje određenih poslova, međutim stvorila je potrebu za usvajanjem novih znanja i usavršavanjem novih vještina. Unatoč tome, potpuno automatizirani brodovi nisu izgledni u skorijoj budućnosti, međutim javlja se snažna potreba za obrazovanjem i usavršavanjem postojećeg i novog kadra za rad na visoko sofisticiranim i tehnološki izrazito naprednim plovilima. Odgovarajuće vještine svih radnika u pomorskoj industriji uvjet su za dobro i učinkovito upravljanje tehnološki naprednim plovilima i sustavima.

Stoga je trend u obrazovanju pomoraca usvajanje i integriranje raznih stručnih znanja i vještina, i povećanje *outsourcinga* tehničke podrške na kopno, dovelo s jedne strane do smanjenja broja članova posade te promjene u područjima stručnosti i odgovornosti u određenim pomorskim zanimanjima, a s druge do potrebe za povećanjem određenih kadrova (povećanje količine administrativnih poslova u skladu s odredbama međunarodnih konvencija) [5, str. 54. – 55.]. Stoga je obrazovanje pomoraca, unatoč tome što nije međunarodno unificirano i ovisi od zemlje do zemlje, jednim dijelom regulirano STCW konvencijom, koja propisuje razinu kompetencije potvrđenu kroz svjedodžbe koje pomorci moraju posjedovati za rad i boravak na brodu, te obavljanje određenih zanimanja.

Posada trgovačkog broda sastoji se od časničkog kadra, te radnika koji obavljaju sve ostale poslove na brodu: vođa palube, kormilari, električari, mornari, kadeti na obuci, mehaničari, te kuhinjsko osoblje. Za časničko osoblje neophodno je specijalističko obrazovanje iz navigacije i brodostrojarstva, dok ostatak posade mora posjedovati obrazovanje ili kvalifikacije za svoj dio poslova koji obavlja, uz položene svjedodžbe za rad na brodu. U različitim zemljama je obrazovanje pomoraca riješeno na različite načine.

4.1. OBRAZOVANJE POMORACA U SVIJETU

Prema međunarodnoj stručnoj evidenciji i statistikama, te istraživanju među međunarodnim ustanovama za pomorsku edukaciju i obuku (*eng. Maritime Education and Training – MET*), koje provodi najveća svjetska međunarodna organizacija morskih prijevoznika BIMCO (*eng. The Baltic and International Maritime Council*), moguće je pratiti trendove u obrazovanju i obuci pomoraca u svijetu. Prate se trendovi i zahtjevi u obrazovanju časničkog kadra, kao i kvalificiranje i obuka za ostale pozicije u posadi. Slika 4. prikazuje web stranicu BIMCO organizacije.



Slika 3. Web stranica BIMCO organizacije, izvor: https://www.bimco.org/about-us-and-our-members (03.02.2017.)

4.1.1. Obrazovanje i trening pomoraca u Europskoj Uniji

Većina zemalja Europske Unije (EU) su zemlje s višestoljetnom pomorskom tradicijom, te tradicijom trgovačkog brodarstva (Velika Britanija, Francuska, Italija i dr., u koje spada i Hrvatska). Obrazovanje i osposobljavanje pomoraca je važno pitanje za EU, iz dva osnovna razloga [37]:

- kako bi se održala i razvijala razina znanja i vještina u pomorskom sektoru u EU, te
- zbog interesa sigurnosti plovidbe.

Stoga je nužno definirati i održavati minimalnu razinu izobrazbe pomoraca u EU.

Iz tog razloga EU je donijela čitav niz specifičnih pravila za izobrazbu i certificiranje pomoraca, počevši od 1994. god. Cilj donošenja pravila je, s jedne strane, pravno usklađivanje EU s međunarodnim standardima (STCW konvencija), a, s druge strane, osiguravanje da svi pomorci koji rade na brodovima pod zastavama članica EU ili dolaze iz zemalja EU imaju razinu stručnosti barem ekvivalentnu zahtjevima STCW konvencije.

Obrazovanje i stupanj kvalifikacije EU pomoraca regulirano je Direktivom 2008/106/EC o minimalnoj razini izobrazbe pomoraca – uključuje u EU zakonodavstvo direktive STCW konvencije, te izmijenjeno i dopunjeno Direktivom 2012/35/EU, kako bi se uskladila s najnovijim izmjenama STCW konvencije, odnosno sa *Manila izmjenama*. Ova Direktiva propisuje zajednički sustav na razini EU te priznanje obrazovanja iz trećih zemalja koje su u skladu sa zahtjevima STCW konvencije u svrhu priznavanja potvrde o osposobljenosti pomoraca o izdane od tih zemalja. [37]

Međutim, samo obrazovanje časničkog kadra nije unificirano u EU, te svaka zemlja ima obrazovanje prilagođeno svom srednjem i visokom školskom sustavu, no uvijek s izrazito visokim standardima i pravilima. Tako npr. Velika Britanija ima dodiplomski studij (prvostupnik znanosti ili inžinjerstva) u trajanju od 3 godine, diplomski studij (magistar znanosti ili inženjerstva u pomorstvu) u trajanju od 1 godine, te skraćeni tečaj (*eng. Abbreviated Course*) u trajanju od 36 mjeseci, koji omogućuje stjecanje diplome u nautičkom zvanju, te svjedodžbu o stručnosti STCW95 II/2 (prema STCW konvenciji). [4, str. 36.]

4.1.2. Obrazovanje i trening pomoraca u svijetu

Sjedinjene Američke Države imaju dva sustava za stjecanje svjedodžbe za časnička zanimanja, tj. zvanje trećeg časnika [4, str. 37.]:

- stručno obrazovanje pri Sveučilištu ili Akademiji, te

- radno iskustvo na brodu, nakon kojeg se upisuje neki od skraćenih obrazovnih tečajeva.

Nakon stručnog obrazovanja ili tečaja kandidat mora raditi 365 dana na brodu da bi mogao postati drugi časnik palube. Za položaj prvog časnika palube potrebno je odraditi 365 dana kao drugi časnik, te odraditi 13-tjednu edukaciju s ispitima, a za položaj kapetana potrebno je također dodatno radno iskustvo od 365 radnih dana na moru.

Obrazovanje pomoraca u Ruskoj Federaciji vrši se kroz Državne pomorske Akademije ili Državne pomorske fakultete, kroz dodiplomski (prvostupnički) program u trajanju od 4 i diplomski program u trajanju od 2 godine, ukupno 6 godina.

Obrazovanje pomoraca u Indiji vrši se također na visokoškolskim ustanovama, kroz prvostupnički (u trajanju od 3 godine) i diplomski (u trajanju od godine dana) program.

Obrazovanje pomoraca na Filipinima vrši se kroz trogodišnji stručni fakultetski program, nakon kojeg se stječe diploma prvostupnika.

Ovisno o visokoobrazovnim ustanovama i programima, svaka država ima svoj sustav obrazovanja pomoraca i trajanje, s programom usklađenim sa STCW konvencijom te potrebama suvremenog brodarstva. Neke zemlje nude skraćeno obrazovanje u vidu ubrzanih tečajeva za pomorce s iskustvom, što omogućuje karijerno napredovanje iskusnih nižih časnika, dok neke zemlje (poput Ruske Federacije) omogućuju isključivo obrazovanje na stručnim studijima. Međutim, zbog povećane potražnje za časničkim kadrom, u kombinaciji s zahtjevima za rezanjem troškova posade, brojni brodari snižavaju standarde traženog obrazovanja od zaposlenika, te se opskrbljuju kadrom iz zemalja u kojima je razina i kvaliteta obrazovanja niža nego u zapadnim zemljama, tj. tržištima rada u pomorstvu kao što su Kina, Filipini i ostale azijske zemlje. [5, str. 49. – 57.]

4.2. OBRAZOVANJE POMORACA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Hrvatsko obrazovanje pomoraca odvija se na dvije razine, srednjoškolskoj te visokoškolskoj. Srednjoškolsko obrazovanje u Republici Hrvatskoj je obvezno u obliku gimnazijskog ili stručnog tehničkog obrazovanja.

Srednje pomorske škole spadaju u tehničke stručne srednje škole, te objedinjuju opći program srednjeg obrazovanja sa stručnim programom za zanimanja prvenstveno brodostrojarskog i nautičarskog tehničara. S ovim stupnjem obrazovanja moguće je zaposliti se kao vježbenik (kadet) i s polaganjem poručničkog ispita kao treći časnik, međutim za položaj prvog časnika potrebno je steći plovidbeno iskustvo i položiti određene ispite.

Visoko obrazovanje je obavezno za stjecanje zvanja upravljanja na brodovima, tj za položaje kao što su kapetani i visoki časnici palube i stroja, tj. kroz 3-godišnji preddiplomski studijski programi s prvostupničkom titulom.

Jednako se može dobiti posao trećeg časnika putem programa kvalifikacije tj. skraćenog obrazovnog programa za prekvalifikaciju, koji uključuje stručne predmete jednake onima koji se podučavaju u srednjoj pomorskoj školi ili na fakultetu, uz izostanak općih obrazovnih predmeta. Za napredovanje na pozicije zapovjednika broda ili upravitelja stroja potrebno je posjedovati diplomu studija Pomorskog fakulteta (za palubu i stroj) ili tehničkog studija brodostrojarstva (za stroj), međutim jednako tako se može završiti i ubrzani tečaj u trajanju od 6 mjeseci, koji je adekvatan fakultetskoj diplomi. Takvo alternativno obrazovanje omogućen je za iskusne visoke časnike koji trebaju dodatno obrazovanje, te predstavlja kompromis s ciljem ispunjavanja sve veće potražnje na tržištu za visokim časnicima.

Republika Hrvatska ima dugu tradiciju pomorstva, te obrazovanja u pomorstvu. Tako u ovome trenutku postoje [38]:

- tri srednje pomorske škole (Bakar, Split i Zadar)
- pet srednjih škola s pomorskim programima (Dubrovnik, Mali Lošinj, Korčula, te dvije u Šibeniku)
- dva Pomorska fakulteta (Split i Rijeka), te
- dva sveučilišna odjelima pri Sveučilištima s pomorskim programima studija (Sveučilište u Dubrovniku i Sveučilište u Zadru).

To čini ukupno 8 srednjoškolskih i 4 sveučilišne ustanove za izobrazbu pomoraca. Slika 5. prikazuje web stranicu visokoškolske ustanove za obrazovanje pomoraca, Pomorskog Fakulteta Sveučilišta u Splitu.

Osim ovih ustanova, postoje brojne ustanove za izobrazbu pomorca i ostalih djelatnika u pomorstvu za stjecanje pomorskih zvanja i svjedodžbi o osposobljenosti pomoraca u skladu sa STCW Konvencijom.

Slika 4. Web stranica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, izvor: http://www.pfst.unist.hr/hr (06.02.2017.)

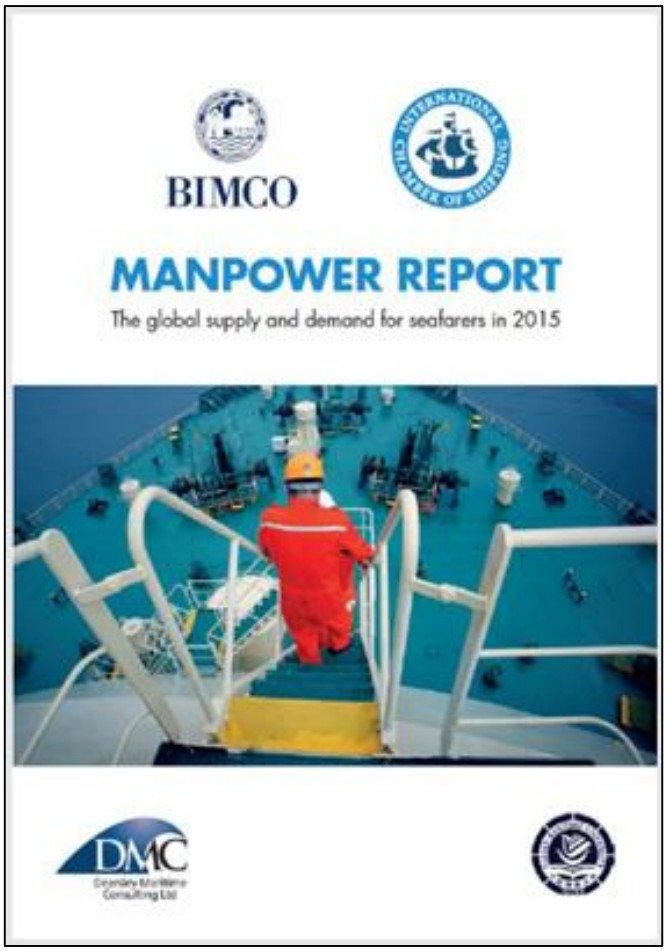
5. PROJEKCIJE NA POMORSKOM TRŽIŠTU RADA ZA BUDUĆNOST

BIMCO uz sve ostale aktivnosti redovno prati situaciju na tržištu pomorskog rada, te na petogodišnjoj bazi izdaje izvješće o stanju na pomorskom tržištu rada. Izvješće se izdaje pod nazivom Izvješće o radnoj snazi (*eng. Manpower Report),* te se istraživanja za petogodišnja razdoblja rade u suradnji s visokoobrazovnim ustanovama (MET), i brodarima, te statističkim podacima država iz kojih dolaze pomorci. Cilj ovih istraživanja i izvješća jest pratiti kretanja na tržištu pomorskog rada, te predvidjeti buduće trendove na istom, kako bi se brodarima ali i pomorcima (te budućim pomorcima) pomoglo u donošenju poslovnih i karijernih odluka.

Izvješće pruža uvid u [5, str. 10.]:

- ravnotežu između globalne ponude stručnih i kompetentnih pomoraca raspoloživih za službu na brodovima, te potražnje brodarske industrije za radnom snagom,
- precizne i detaljne podatke o sastavu ponude pomoraca koji u određenom razdoblju rade na brodovima u međunarodnoj floti, uključujući nacionalnu pripadnost, čin, radno mjesto, obrazovanje, dob i dr., te
- predviđeni rast svjetske trgovačke flote kroz slijedeće razdoblje od 10 godina, s mogućim utjecajem na globalno stanje na tržištu rada.

Uz pomoć *Manpower Reporta,* svim sudionicima globalnog pomorskog tržišta, pogotovo tržišta pomorskog rada, u svakom trenutku su dostupni statistički podaci pomoću kojih se može pratiti trendove na tržištu radne snage u pomorstvu, te predikcije za budućnost. Slika 6. prikazuje naslovnicu tiskanog izdanja *Manpower Reporta* za 2015. god., u kojem su prikupljeni i statički obrađeni podaci.



Slika 5. Naslovnica tiskanog izdanja BIMCO Manpower Reporta za 2015. god izvor. http://www.ics-shipping.org/free-resources/manpower-report-2015 (10.02.2017.)

5.1. BIMCO MANPOWER REPORT ZA 2015. GOD.

Manpower Report za 2015. god. sastoji se od pet posebnih cjelina, od kojih je jedna uvod u načine, ciljeve i metodologiju, te rezultate istraživanja u svrhu izrade izvještaja. *Manpower Report* dijeli globalno tržište pomorskog rada na 5 ekonomskih i regionalnih grupacija [5, str.6]:

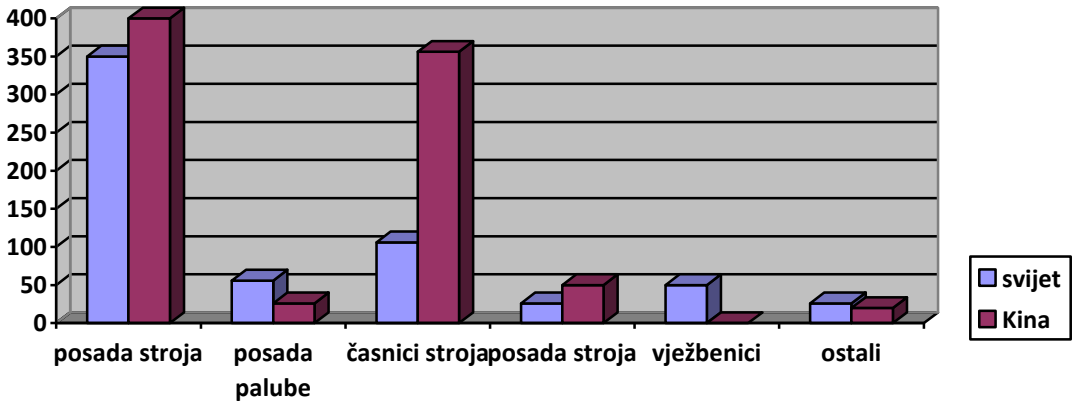
- OECD zemlje – zemlje koje su ratificirale Konvenciju Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (*eng. Organization for Economic Cooperation and Development – OECD*) te ih je ukupno 35 članica, gospodarski razvijenih zemalja Prvog i Drugog svijeta, pretežno Zapadnoeuropskih i Baltičkih europskih, uz pridružene članice (Turska, SAD, Novi Zeland, Kanada, Australija, Izrael i Japan) [39],
- Istočna Europa – Istočne i Centralnoeuropske zemlje, uključujući i Baltičke države, Poljsku, Ukrajinu, Hrvatsku, Rusku Federaciju i dr.,
- Afrika i Latinska Amerika – zemlje Centralne i Južne Amerike, te Afrike,
- Daleki Istok – zemlje dalekog Istoka koje uključuju Kinu, Hong Kong, obje Koreje, Filipine, Singapur, maleziju, Vijetnam, Indoneziju, Pacifičke otoke i dr., te
- Indijski potkontinent – Uključujući i Bliski Istok tj. Indiju, pakistan, Bangladeš, maldive, Šri Lanku, Zaljevske zemlje i dr.

Pomoću ove podjele najjednostavnije je i najtočnije pratiti trendove na tržištima kako pomorske industrije, tako i industrije pomorskog rada. Ove regionalne grupacije dijele jednake socioekonomske radne i životne uvjete, jednake trendove u zanimanju za posao pomorca, te slične zahtjeve za obrazovanjem pomorskog kadra i slične kriterije pri zapošljavanju i školovanju.

Metodologija istraživanja temelji se na obradi i uspoređivanju podataka dobivenih od različitih sudionika uključenih u pomorsku industriju: brodara, pomoraca, državnih i međunarodnih statističkih institucija, te ustanova za obrazovanje kadrova u pomorstvu. Pomoću tih podataka se, metodama deskriptivne statistike, donosi ukupna slika stanja tržišta pomorskog rada.

Podaci pomoću kojih se dobiva cjelokupna globalna slika ponude na pomorskom tržištu rada u 2015. god. prikupljeni su od svih sudionica istraživanja, i nalaze se u Prilogu A (*eng. Appendix A*) prikazani u formi tablice, po abecednom redu zemalja iz kojih pomorci dolaze [5, str. 85. – 87.]. Prilog B (*eng. Appendix B*) sadrži tablični prikaz predviđene operativne radne snage po tipovima polovila (tankeri za kemikalije, za naftu, brodovi za ukapljeni plin i dr.), prema tonaži te broju časnika i ostalog osoblja potrebnog za upravljanje svakom pojedinom vrstom broda. Ovi podaci dobiveni su na bazi podataka Pomorske i lučke uprave Singapura (*eng. Maritime and Port Authority of Singapore – MPA*), te uz sudjelovanje stručnih udruženja, stručnjaka i različitih poduzeća iz sektora brodarstva [5, str. 88. – 90.]

Prilog C (*eng. Appendix C*) sastoji se od rezultata upitnika provedenog među pomorcima iz 62 svjetske zemlje, koji čine socioekonomski, dobni i stručni presjek pomorskih radnika iz svih navedenih pet regionalnih grupacija. Istraživanje je izvršeno na način da je upitnik bio u opticaju 6 mjeseci u drugoj polovici 2015. god., međutim treba uzeti u obzir da je daleko veći broj odgovora došao od strane kineskih pomoraca od ukupnog broja pomoraca iz ostalih zemalja (gotovo za trećinu), te su rezultati podijeljeni na kineske i međunarodne odgovore, kao na slici 7., koja prikazuje graf koji opisuje položaje i odgovornosti na brodu, na pozicijama upravljanja palube i službi održavanja palube, pozicijama upravljanja strojem i održavanjka stroja, pozicijama vježbenika te ostalim pozicijama. Na grafu su plavom bojom prikazani kandidati iz različitih svjetskih zemalja, a ljubičastom iz Kine. Iz grafa je vidljivo u kojim brodskim strukama i na kojim položajima/stupnjevima odgovornosti su dominantni pomorci iz Kine, u odnosu na pomorce iz ostalih zemalja. Međutim, podaci o međunarodnim i kineskim pomorcima nisu izravno usporedivi iz razloga što je iz Kine pristigao najveći broj odgovora, dakle najširi i najbogatiji uzorak, te bi statistički usporedba mogla vrijediti samo između podataka o kineskim pomorcima i pomorcima neke druge određene nacionalnosti [5, str. 91. – 98.].



Slika 6. Odnos kineskih pomoraca na različitim pozicijama i ulogama odgovornosti na brodu u odnosu na pomorce iz svih ostalih zemalja. Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015**.,** str. 92.

Prilog D *Manpower Reporta* odnosi se na upitnik među MET ustanovama i vezan je uz podatke o obrazovanju i obuci dobivene od strane tih ustanova, kroz različite globalne organizacije, tj. podaci su dobiveni od 75 MET ustanova iz 32 zemlje, između ostalih i iz Hrvatske. Prilog E (*eng. Appendix E*) sadrži podatke dobivene od strane agencija za zapošljavanje pomoraca širom svijeta te pomorskih sindikalnih udruženja. Podaci dobiveni od strane agencija nisu uzimani u obzir iz razloga što se prijavilo samo 6 agencija, unatoč tome što se nadalo većem odazivu obzirom na to da agencije mogu biti koristan izvor informacija o brojnim podacima koje je inače teško izmjeriti (npr. postoci *wastagea*, sudjelovanje i posjeti obitelji, organiziranje transfera pomoraca do mjesta ukrcaja i dr.). Također nije bilo ni većeg odziva na upitnik upućen sindikatima, te su sudjelovali sindikati iz tek sedam zemalja (Bangladeš, Kanada, Indonezija, Iran, Ruska Federacija, Ukrajina i Velika britanija). Stoga je odlučeno da, unatoč tome što ove zemlje čine značajne zemlje opskrbiteljice pomorskog tržišta rada kadrom, ipak ne čine reprezentativni uzorak relevantan za istraživanje.

5.2. TRENUTNA KRETANJA I PROJEKCIJE ZA BUDUĆNOST NA POMORSKOM TRŽIŠTU RADA

Trenutačno stanje ponude i potražnje na globalnom tržištu rada u pomorstvu može se razmatrati s aspekta ponude i profila raspoloživih radnika, kao i onih koji su prestali biti djelatni tj. raspoloživi za službu (iz raznih razloga), tzv. *otpad ili odlijev* tj. *wastage.*

Također u obzir treba uzeti ponudu i potražnju na tržištu obrazovanja u pomorstvu, jer ponuda i potražnja su u izravnoj interakciji s obrazovanjem i obukom potrebnog kadra.

5.2.1. Trenutačna ponuda i potražnja na pomorskom tržištu rada

Globalna ponuda pomoraca na tržištu pomorskog rada u 2015. god. se procjenjuje na 1 647 500 pomoraca, od kojih 774 000 časnika i 873 500 ostalih zaposlenika. [5, str. 32]

Globalna ponuda pomoraca povećala se tijekom posljednjih pet godina (tj. od posljednjeg *Manpower Reporta* iz 2010. god.), kako brojem kvalificiranih časnika, tako i ostalog pomorskog osoblja. Ponuda koja je trenutačno na raspolaganju međunarodnoj trgovačkoj floti i dalje je u porastu. Broj časnika je već između 2005. i 2010. god. porastao za 34%, a od 2010. do 2015. god. broj časnika u ponudi je povećan je za 24% u odnosu na prethodno razdoblje. Tablica 2. prikazuje sažetak povećanja ponude na tržištu pomorskog rada u razdoblju od 2005. do 2015. god., tj. u posljednjih 10. godina.

Tablica 2. Sažetak procijenjene globalne ponude pomorskih radnika 2005. – 2015.

POLOŽAJ	2005.	20010.	2015.
Časnici	466 000	624 000	774 000
Ostali pomorci	721 000	747 000	873 500
Ukupno	1. 187 000	1. 371 000	1. 647 500

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 32.

Prvih pet zemalja koje prednjače u ponudi pomoraca, prema brodarskim podacima, su Kina, Filipini i Ruska Federacija, zatim Ukrajina i Indija. Podaci su prikazani u tablici 3., koja prikazuje prvih pet zemalja s najvećom ponudom pomoraca prema podacima brodarskih tvrtki, dok tablica 1. iz potpoglavlja 2.2.2. (str. 8) prikazuje pet zemalja s najvećom ponudom pomoraca prema položaju (časnici i ostalo osoblje). Tablica 3. je, za razliku od tablice 1., dobivena statističkim izvješćima od strane institucija koje prate rad i pomorstvo, dok je tablica 3. izrađena prema anketi provedenoj među brodarima, te se ne poklapaju po pitanju Indonezije, koja je značajan izvor na tržištu ponude pomorskih djelatnika (na trećem mjestu), tj. časnika (na četvrtom mjestu).

Tablica 3. Zemlje navedene od brodarskih tvrtki kao najveći dobavljači radnika u pomorstvu.

	PRVIH PET ZEMALJA S NAJVEĆOM PONUDOM POMORACA PREMA BRODARIMA
1	Kina
2	Filipini
3	Ruska Federacija
4	Ukrajina
5	Indija

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 33.

Trenutačno stanje u 2015. god. odnosi se na stanje flote trgovačke mornarice, te na stanje ponude i potražnje na pomorskom tržištu rada u ovome trenutku.

Svjetska trgovačka flota se 2015. god. sastojala od 68 723 brodova. Najzastupljenija je kategorija općih teretnh brodova s 31% od ukupnog broja brodova, nakon čega slijede brodovi za prijevoz rasutih tereta sa 16%, te *offshore* brodovi za opskrbu s 10%. 2015. Izvješće uključuje podatke o tankerima, te raznim vrstama *offshore* plovila, kao i o potražnji u tim sektorima. Globalna potražnja za pomorcima u 2015. god. procjenjuje se na 1. 545 000 pomoraca, tj. oko 790 500 časnika i 754 500 ostalih pomorskih radnika. Procijenjena potražnja za časnicima povećala se za oko 24,1% od 2010. god., dok je potražnja za ostalim radnicima porasla za oko 1,0%. Budući da je procijenjena potražnja za časnike i ostale pomorce između 2005. i 2010. god. povećana za 33,8%, odnosno 27,5%, povećani trend potražnje za časnicima se nastavlja dok je još od 2010. god zabilježen tek slabi rast potražnje za ostalim profilima pomoraca.

Procjenjena potražnja za časnicima i ostalom posadom u odnosu na prethodna razdoblja prikazana je u tablici 4.

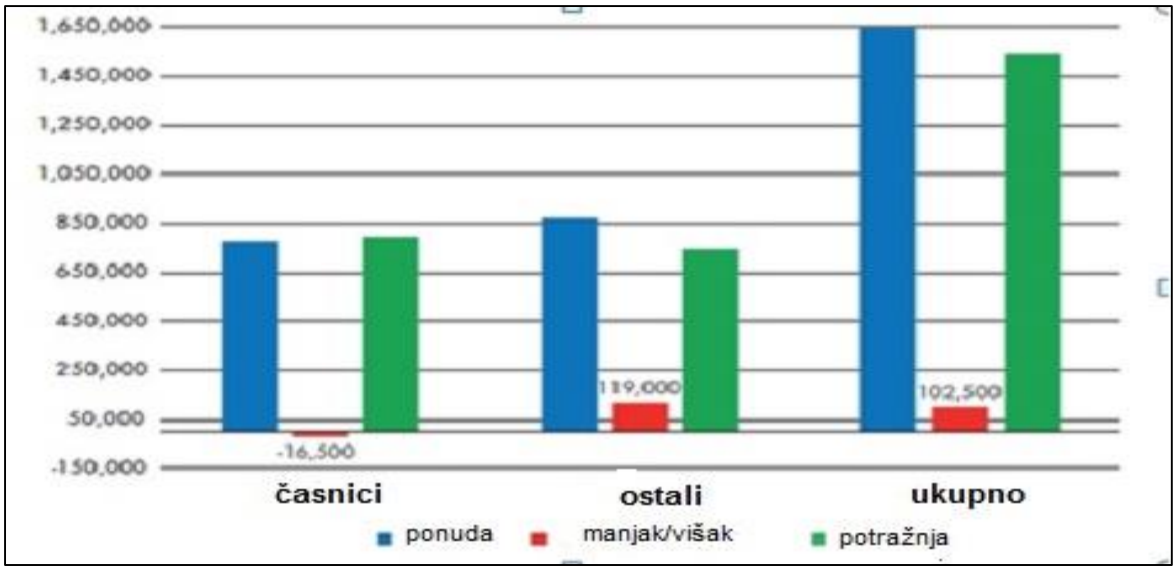
Tablica 4. Predviđena globalna potražnja za pomorcima u razdoblju 2005. – 2015. god.

POLOŽAJ	2005.	2010.	2015.
Časnici	476 000	637 000	790 500
Ostali pomorci	586 000	747 000	754 500
Ukupno	1. 062 000	1. 384 000	1. 545 000

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 43.

Procjene prema *Manpower Reportu* za 2015. god. pokazuju da je trenutačna globalna ponuda pomoraca broji oko 1. 647 500 za rad raspoloživih radnika, od kojih je oko 774 000 časnika, te 873 500 ostalih pomorskih radnika, te da je trenutna globalna potražnja za pomorcima oko 1. 545 000 pomoraca, pri čemu pomorska industrija zahtijeva približno 790 500 časnika i 754 500 ostalih pomoraca.

Stoga je trenutačna situacija u odnosu ponude i potražnje takva da postoji manjak od 16 500 časnika i višak od 119 000 ostalih pomorskih radnika, s ukupnim viškom 102 500 pomoraca. Slika 8. grafički prikazuje odnose između stanja u ponudi i potražnji na pomorskom tržištu rada u 2015. god, gdje zelena boja označava potražnju, plava ponudu, a crvena višak pomorskih radnika (odnosno manjak), dok tablica 5. prikazuje iste podatke u brojčanom obliku.



Slika 1. Stanje ponude i potražnje na tržištu pomorskog rada u 2015. god., izvor: *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 46.

Tablica 5. Stanje ponude i potražnje na tržištu pomorskog rada u 2015. god

	ČASNICI	**OSTALI POMORCI**	**UKUPNO**
PONUDA	774 000	873 500	1. 647 000
POTRAŽNJA	790 500	754 500	1. 545 000
MANJAK/VIŠAK	-16 500	119 000	102 500
%	**2,1%**	**15,8%**	**6,6%**

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 46.

Tablica 6. prikazuje predviđeno stanje u ponudi i potražnji na tržištu pomorskog rada u razdobljima 2005. – 2010., te 2010. – 2015., čime se dobiva bolji uvid u stanje na tržištu kroz dulje vremensko razdoblje, te prati kako je rasla ponuda i potražnja za časnicima.

Tako je kroz cijelo desetogodišnje razdoblje zapažena potražnja s manjkom časnika, dok je stalno prisutan višak ostalih pomoraca, koji je u jednom trenutku 2010. god. dosegao nultu vrijednost. Međutim, u 2015. god je višak ostalih pomoraca bio tek za 16 000 manji od viška 2005. god.

Tablica 6. Odnosi ponude i potražnje na pomorskom tržištu rada u razdoblju 2005. – 2015. god.

	2005.			2010.			2015.		
	ČASNICI	**OSTALI**	**UKUPNO**	**ČASNICI**	**OSTALI**	**UKUPNO**	**ČASNICI**	**OSTALI**	**UKUPNO**
PONUDA	466 000	721 000	1. 187 000	624 000	747 000	1. 371 000	774 000	873 500	1. 647 500
POTRAŽNJA	476 000	586 000	1. 062 000	637 000	747 000	1. 384 000	790 500	754 500	1. 545 000
VIŠAK/ MANJAK	-10 000	135 000	125 000	-13 000	0	-13 000	-16 500	119 000	102 500

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 47.

Ukupna situacija i ponudi i potražnji nije se značajno promijenila u 2015. god. u odnosu na 2010., međutim potražnja za časnicima je porasla čak za 24%. [5, str. 24. – 48.]

5.2.3. Obrazovanje, zapošljavanje i obuka pomoraca, kadrovski *otpad* ili *odlijev* (*wastage*)

Procjenjuje se da su zapošljavanje i obrazovanje tj. osposobljavanje kadra u pomorstvu porasli u posljednjih pet godina, te da se kadrovski *otpad* tj. *odlijev* smanjio u odnosu na izvješća iz prethodnih razdoblja.

Broj vježbenika tj. kadeta u odnosu na broj kvalificiranih časnika na brodu u posljednjih je 10 godina porastao, te je od odnosa jedan vježbenik na 20 časnika iz 2005. god. došao na jedan vježbenik prema 7,6 časnika, kako je prikazano u tablici 7. To je rezultat povećanje potražnje za časničkim kadrom na globalnom pomorskoma tržištu rada. Tablica 8. prikazuje postotak porasta vježbenika prema poziciji na brodu u razdoblju od 2010. do 2015. god. Iz nje je vidljivo da je značajan porast ostvaren u broju novih vježbenika stroja, za njime vježbenika palube, dok je porast broja vježbenika za ostale pozicije relativno mali.

Tablica 7. Odnos broja vježbenika na broj kvalificiranih časnika u razdoblju 2005. – 2015. god.

	2005.	**2010.**	**2015.**
ODNOS ČASNIČKIH VJEŽBENIKA I ČASNIKA	1 : 20	1 : 10	1 : 7,6

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 48.

Tablica 8. Trendovi u regrutaciji vježbenika u razdoblju 2010. – 2015. god.

VRSTA OBUKE	**POSTOTAK PORASTA REGRUTACIJE VJEŽBENIKA U RAZDOBLJU 2010. – 2015. GOD.**
VJEŽBENIK PALUBE	+32%
VJEŽBENIK STROJA	+34%
OSTALI VJEŽBENICI	+8%

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 49.

Tablica 9. prikazuje odnos časnika i časničkih vježbenika na različitim tipovima brodova u 2015., iz čega se može donijeti zaključak za koji tip brodova je najveća potražnja za časnicima u budućnosti. Podaci o vježbenicima za tegljače, putničke brodove i offshore plovila nisu prikazani u tablici, iz razloga što su postojale teškoće kod dobivanja podataka za ta dva tipa plovila.

Tablica 9. Odnos časničkih vježbenika i kvalificiranih časnika prema tipu broda.

TIP BRODA	ČASNICI	VJEŽBENICI	ODNOS
Tankeri za prijevoz kemikalija	36 795	4 940	1 : 7,4
Tankeri za sirovu naftu	25 060	5 012	1 : 5,0
Tankeri za naftne prerađevine	30 969	1 712	1 : 18,1
LNG nosači	3 195	211	1 : 15,1
LNP nosači	10 424	2 205	1 : 4,7
Brodovi za rasuti teret	95 911	16 515	1 : 5.8
Opći teretni brodovi	123 819	11 474	1 : 10,8
Nosači kontejnera	41 402	7 085	1 :58
Putnički brodovi	29 295	-	-
Offshore plovila	49 218	-	-
Tegljači	15 313	-	-
Ukupno	461 401	49 154	1 : 94
Ukupno – bez putničkih i offshore brodova te tegljača	**367 575**	**49 154**	**1 : 75**

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 49.

Jedan od problema koji se javlja, a o kojem govore MET ustanove, jest veliki broj kvalificiranih časnika koji ne uspjevaju pronaći posao unatoč diplomi i STCW svjedodžbama kao vježbenici ili časnici, već su prisiljeni raditi ostale poslove posade.

Tablica 10. prikazuje godišnji predviđeni obrtaj posade prema činu i položaju, iz kojeg je razvidno da najveći obrtaj postoji kod časnika stroja na upravljačkim položajima, zatim palube na izvršnim položajima, te među ostalom posadom, a najmanji među ostalim časnicima na izvršnim položajima. Ovi podaci su dobiveni od brodarskih tvrtki.

Tablica 10. Predviđeni godišnji obrtaj posade po činu i položaju

ČIN/POLOŽAJ	POSTOTAK GODIŠNJEG OBRTAJA
Časnik palube – upravljački položaj	8%
Časnik palube – operativni položaj	10%
Časnik stroja – upravljački položaj	11,6%
Časnik stroja – operativni položaj	8,2%
Ostali časnici – operativni položaj	5,3%
Ostala posada	10,6%

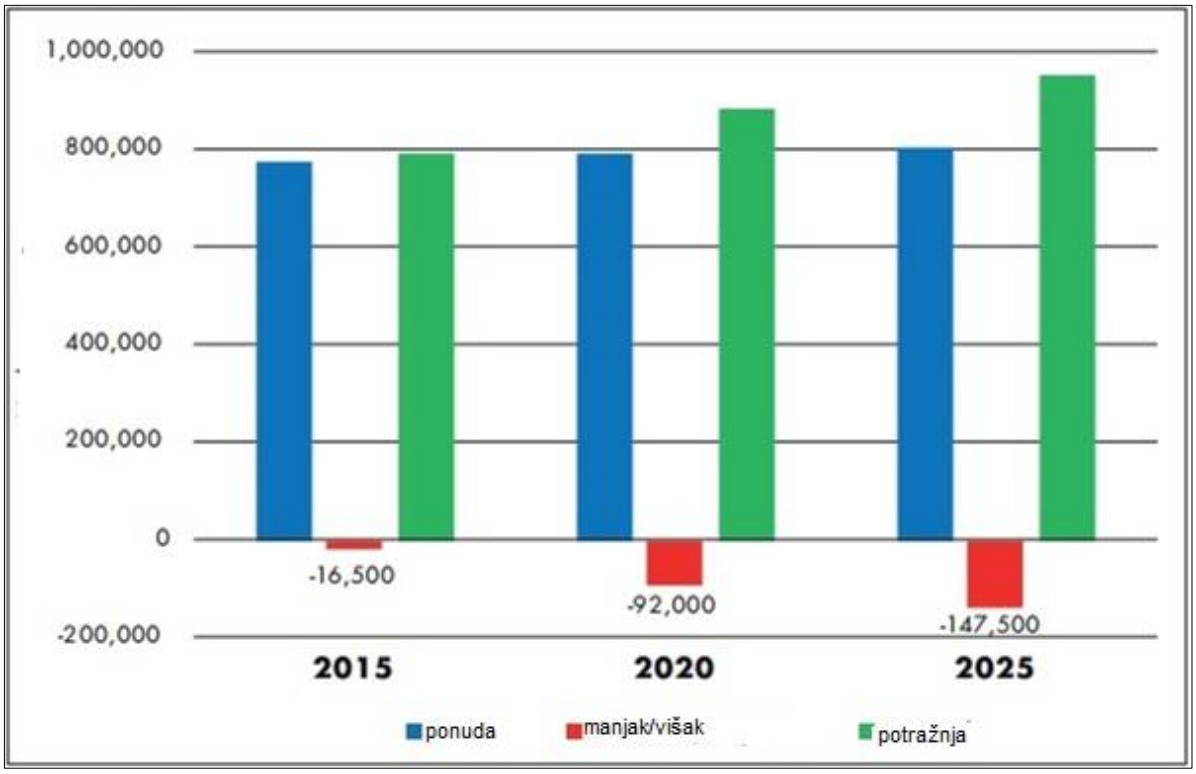
Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 49.

Dok su procijenjeni postotak rasipanja kadra tj. otpada, i postotak obrtaja radnika uglavnom pozitivni, uz prognoziranu potražnju za pomorcima u budućnosti, trenutačno stanje po pitanju obrazovanja i zapošljavanja, kao i samog interesa prema pomorstvu, izrazito je nepovoljno, naročito u odnosu na manjak i predviđenu potražnju za časnicima. [5, str. 48. – 64.]

5.2.2. Projekcije za budućnost na pomorskom tržištu rada

Osnovna prognoza za buduće uravnoteženje ponude i potražnje se izračunava na temelju informacija i podataka u izvješću za 2015. god. U izvješću se također predstavljaju drugi mogući budući scenariji (neki od strane potražnje a neki na strani ponude) koji mogu utjecati na buduće situacije u stanju pomorske radne snage posebno globalne ponude i potražnje za časnicima. Osnovna prognoza jest da će se globalna ponuda časnika stalno povećavati, te premašiti globalnu potražnju.

Slika 9. prikazuje grafički osnovne predviđene prognoze i ravnozežu između ponude i potražnje za časnicima do 2025. god. Plavom bojom je prikazana ponuda, zelenom potražnja, a crvenom viškovi ili manjkovi.



Slika 2. Predviđena prognoza u budućoj ponudi i potražnji za časnike u razdoblju 2015. – 2025. god., izvor: *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015.*, Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 71.

Tablica 11. prikazuje iste podatke u brojevima, za razdoblje 2015. – 2025. god.

Tablica 11. Predviđena prognoza u budućoj ponudi i potražnji za časnike u razdoblju 2015. – 2025. god

PREDVIĐENA PONUDA I POTRAŽNJA ZA ČASNIKE			
	2015.	**2020.**	**2025.**
PONUDA	774 000	789 500	805 000
POTRAŽNJA	790 500	881 500	952 500
VIŠAK/MANJAK	-16 500	-92 000	-147 500
%	**2,1%**	**11,7%**	**18,3%**

Izvor: izradio autor prema *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*., Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015., str. 71.

Osnovna prognoza za časnike u budućem desetgodišnjem razdoblju jest da će se ravnoteža između ponude i potražnje povećati sa sadašnjih tolerantnih 2,6% na ozbiljnijih 11,7% manjka u 2020., te 18,3% u 2025. god.

Prognoza rasta svjetske trgovačke flote u idućih deset godina predviđa kao uzrok takav manjak u ponudi posade, uz porast potražnje, stoga će se vjerojatno nastaviti trend ukupnog manjka u ponudi časnika, unatoč poboljšanim razinama zapošljavanja i obuke, te smanjenja stope rasipanja časnika u proteklih pet godina. Sadašnje stanje pomorske radne snage i pogled u budućnost pokazuju da pomorska industrija i relevantni sudionici u njoj ne trebaju očekivati adekvatnu ponudu kvalificiranih i kompetentnih pomoraca u budućnosti bez usklađenih napora i mjera za rješavanje ključnih problema radne snage. Potrebno je povećati pomorsko obrazovanje i osposobljavanje u svijetu, te riješiti zadržavanje pomoraca u struci,uz redovno praćenje globalne ponude i potražnje za pomorcima te intervencije obzirom na promjene.

Nekoliko je mogućih budućih „scenarija“ za stanje na tržištu pomorskog rada, koji se mogu donijeti na temelju podataka iz *Manpower Reporta za 2015. god.* [5, str. 72. – 79.]

- porast obuke i obrazovanja časnika – uz porast primanja vježbenika, što bi moglo dovesti do porasta od 9 500 do 2020., odnosno 19 500 do 2025. god.,
- porast uspješnosti obuke vježbenika – uz uložen trud poslodavaca, budući da određeni dio vježbenika ne uspjeva proći obuku, što predstavlja gubitak za brodare,
- porast primanja novih vježbenika na obuku, u svrhu smanjenja osipanja kadra,
- porast postotka „otpada“ tj. osipanja kadra, koji je trenutačno između 2,4% i 3%, čime bi se smanjila ponuda na globalnom tržištu za – 23 000 do 2020., odnosno -46 000 do 2025. god.,
- manji rast globalne flote od predviđenog – koji je predviđen za 9,8% za 2020., odnosno 17,7% za 2025. god., što bi izravno utjecalo na smanjenje potražnje,
- smanjenje rasta u određenim sektorima globalne flote – predviđen je rast u sektorima nosača rasutog tereta offshore sektoru, koji međutim prolaze kroz specifične poteškoće u rastu,
- porast broja operativne posade – koji je u ovome trenutku 0,5 časnika po brodu, ali se očekuje porast, te prema njemu i povećanje potražnje,
- smanjenje broja operativne posade – očekuje se da bi mogao pasti, prema izvješćima brodara,
- porast uobičajenog broja dana koje pomorac provodi na kopnu – u svrhu bolje kvalitete života i zadovoljstva pomoraca, što može stvoriti veću potražnju za časnicima.

5.2.3. Projekcije za budućnost na Hrvatskom pomorskom tržištu rada

Ne postoje mjereni podaci koji bi mogli na adekvatan način opisati trenutačnu situaciju i predviđanja na pomorskom tržištu rada u Hrvatskoj, međutim obzirom na hrvatsku pomorsku tradiciju, socioekonomsku situaciju u zemlji te globalno stanje na pomorskom tržištu rada očekuje se daljnji porast interesa za pomorska zanimanja.

Jedan od najvažnijih razloga postojećeg visokog interesa za pomorskim zanimanjima, te tendencije rasta interesa za istim, su svakako, uz pomorsku tradiciju, i socioekonomske prilike u RH. Samo 2015. god. pomorci su u zemlju unijeli više od 800 milijuna eura prihoda, od čega oko 200 milijuna eura čistog poreznoh prihoda za državu. Zarađeni novac pomoraca troši se u zemlji, te utječe na nacionalno gospodarstvo i najviše na lokalne zajednice u kojima pomorci i njihove obitelji žive, i gdje troše i investiraju zarađeni novac.

Također, obzirom na članstvo u relevantnim međunarodnim organizacijama te prvenstveno na članstvo u EU, koje za sobom povlači i dodatne zakonske obveze za regulacijom rada pomoraca, čime bi se pomorcima omogućili bolji uvjeti rada, bolja primanja, i prvenstveno ujednačavanje radnih prava i obveza s radnicima koji rade na kopnu i na području Republike Hrvatske, očekuje se porast zanimanja za struku i obrazovanja unutar nje. Svakako, obzirom na stanje hrvatskog brodarstva, očekuje se i sve veća prilagodba u obrazovanju i obuci uvjetima rada kod inozemnih brodara i na globalnom međunarodnom pomorskom tržištu.

6. ZAKLJUČAK

Međunarodno pomorsko tržište rada je najveće globalno tržište rada, s velikim brojem specifičnosti u odnosu na ostala tržišta rada. Karakteriziraju ga specifični (i dosta teški) radni uvjeti, specifično obrazovanje radnika, ali i sama globalnost, koja ga čini posebnim u odnosu na ostala tržišta rada.

Trenutačna situacija na globalnom tržištu pomorskog rada jest takva da se međunarodna flota širi i raste, te da postoji veća potražnja za kvalificiranim kadrom (prvenstveno se odnosi na časnički kadar). Stoga dolazi do manjka kadra u određenim pomorskim zanimanjima, što se pokušava korigirati različitim mjerama. Obrazovanje pomoraca je jedna od najvažnijih, međutim problem predstavlja neujednačenost trajanja i kvalitete obrazovanja u različitim zemljama, što dovodi do situacije da se sve više angažira kadar iz Azijskih zemalja, u kojima obrazovanje i obuka traju kraće i lošije su kvalitete. U tradicionalno pomorskim zapadnim zemljama višeg standarda pada zanimanje za radom u pomorstvu, jer su uvjeti rada teški i lakše je naći dobro plaćen posao na kopnu, s redovnim radnim vremenom i uvjetima rada. Stoga se poduzimaju različite mjere, posebno u EU koja ima veliki broj tradicionalno pomorskih zemalja, za osiguranjem boljih uvjeta rada i rastom interesa za pomorstvo, ali i na međunarodnoj razini. Mjere uključuju i važan porast broja vježbenika na brodovima u svrhu obuke i osiguravanja što većeg broja novih radnika.

Također, jedan od razloga manjeg interesa za strukom iz razvijenijih zemalja, te povećanog iz slabije razvijenih zemalja jest visina primanja, koja su u pomorskom sektoru za zemlje s nižim životnim standardom iznadprosječna, zbog čega se javlja veći interes za radom u pomorstvu u zemljama koje imaju slabiju razinu obrazovanja za pomorce.

U ovome trenutku stanje na globalnom pomorskom tržištu rada ukazuje na manjak časničkog kvalificiranog kadra, s tendencijom rasta manjka. Obzirom na trenutačni i predviđeni porast flote, javit će se još veća potreba za kadrom, što je izrazito važno za hrvatske pomorce.

Obzirom na socioekonomsku situaciju u zemlji, raste zanimanje za obrazovanje i prekvalifikacije u pomorstvu, sukladno tome i broj učilišta za osposobljavanje kadra. Unatoč teškim uvjetima rada, primanja su u pomorstvu redovna i visoka u odnosu na hrvatski standard, a situacija na globalnom tržištu rada povoljna. Stoga raste i ponuda i potražnja na tržištu posredovanja u zapošljavanju pomoraca, tj. ovlaštenih agencija koje zastupaju poslodavce i posloprimce u pomorstvu.

Unatoč mogućim negativnim utjecajima nekih faktora koji se mogu ili ne mogu predvidjeti, pomorsko tržište rada je veliko i stabilno, a obzirom na važnost i nezamjenjivost pomorskog prometa na globalnoj razini, očekuje se daljnji rast potražnje za kadrom uz određeni manjak raspoloživog kadra. Stoga se od strane institucija koje su direktno na različite načine uključene u pomorstvo vrše petogodišnja ispitivanja pomorskog tržišta i pomorskog tržišta rada, da bi se mogle predvidjeti i zadovoljiti potrebe istog na svim razinama, od obrazovanja i zapošljavanja, do uvjeta rada pomoraca.

LITERATURA

[1] Ćorović, B., Supply and demand analysis of educated seafarers, *Annals of the Oradea University Fascicle of Management and Technological Engineering ISSUE #2*, September 2013.

[2] Deakin, S., Wilkinson, F., *The Law of The Labour Market: Industrialization, Employment and Legal Evolution*, Oxford University Press, New York, 2005., str. 1. – 3.

[3] Galić, S., Lušić, Z., Pušić, D., Seafarers Market, *International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education - 2012, volume 1, issue 3,* str. 33. – 39.

[4] Grbac, B., *Marketinške paradigme*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 36.

[5] *Manpower report: The global supply and demand for seafarers in 2015*. (Baltic and International Maritime Council BIMCO and International Chamber of Shipping ICS), Maritime International Secretariat Services Ltd., London 2015.

[6] Mulić, R., Vidan, P., Reić, L., Causes And Consequences Of Fatigue On Board, *6th International Conference on Ports and Waterways – POWA 2011*.

[7] *Pomorski zakonik*, Narodne novine br. 181/04, Zagreb, 14. prosinca 2004.

[8] Samuelson,P.A.,Nordhaus,W.D., *Ekonomija*, Mate, Zagreb, 2000.,str.23.

[9] Šehić, D., *Geografski Atlas svijeta*, EPH, Zagreb, 2005., str. 5.

[10] Talley, W. K., *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, John Wiley & Sons, 2012., str. 321. –

[11] Učur, M.Đ., Konvencija međunarodne organizacije rada broj 179 (1996.) o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i popunjavanju posada, *Pomorski zbornik 42* (2004)1, 251-262.

[12] Vuković, A., Institut brodara: hrvatski pomorski brend ili relikt prošlosti, *Naše more 60(5-6)/2013.*, str. 125-130

[13] Zelenika, R., *Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela,* Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2000., str.

INTERNETSKI IZVORI

[14] World Trade Organisation, *International Trade Statistics 2015.*, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its15_toc_e.htm (02.01.2017.)

[15] International Labour Organisation, *International Labour Standards on Seafarers*, http://ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm (05.01.2017.)

[16] Ranis, G., *The Micro-Economics Of "Surplus Labor*", str. 2., http://www.econ.yale.edu/growth_pdf/cdp772.pdf (06.01.2016.)

[17] International Maritime Organization: *History of IMO*, http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx (06.01.2017.)

[18] Frawley, H. M., *A brief history of CMI and it's relationship with IMO, the IOCP funds and other UN organisations*; Antwerp, January 07. 2011., http://comitemaritime.org/Relationship-with-UN-organisations/0,27114,111432,00.html (06.01.2017.)

[19] International Labor Organization, http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm (07.01.2017.)

[20] International Maritime Organization, List of Conventions, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx (07.01.2017.)

[21] http://www.dma.dk/news/Sider/Haveyouestablishedacommonworkinglanguageonyourship.aspx (07.01.2017.)

[22] International Labour Organization, *International Shipping Industry Adopts "Geneva Accord"*, http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_007832/lang--en/index.htm (08.01.2017.)

[23] International Transport Workers Federation, http://www.itfseafarers.org/about.cfm (09.01.2017.)

[24] http://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/hr-ship4.html (27.01.2017.)

[25] http://www.csamarenostrum.hr/hr/o_nama/clanice (27.01.2017.)

[26] https://kliper.hr/zanimljivosti/potraznja-za-pomorskim-casnicima [28.01.2017.]

[27] http://www.jadroplov.hr/hr-hr/flota/mbsplit.aspx (28.01.2017.)

[28] Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2015. – 2017.) http://www.csamarenostrum.hr/userfiles/files/EU%20propisi/NKU%20ME%C4%90UNARODNA%20NOVI%20TEKST%20-%202015_%20-%202017.pdf (29.01.2017.)

[29] https://sph.hr/upload/2015/01/nacrt_prijedloga_54c4bcc1d9d1d.pdf (29.01.2017.)

[30] http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_06_61_1352.html (29.01.2017.)

[31] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, http://www.mppi.hr/default.aspx?id=8578 (29.01.2017.)

[32] Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca, http://www.crosma.hr/data/public/documents/pravilnik-o-posredovanju-pri-zaposljavanju-pomoraca.pdf (30.01.2016.)

[33] http://www.crosma.hr/hr/info/o-nama (30.01.2017.)

[34] http://eurocrew.org (30.01.2017.)

[35] ILO C179 - Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179), http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C179 (30.01.2017)

[36] https://www.bimco.org/about-us-and-our-members (03.02.2017.)

[37] European Comission, Mobility and Transport, http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/education_en (05.02.2017.)

[38] https://hr.wikipedia.org/wiki/Obrazovanje_u_pomorstvu (06.02.2017.)

[39] http://www.pfst.unist.hr/hr (06.02.2017.)

[40] OECD, http://www.oecd.org/general/conventionontheorganisationforeconomicco-operationanddevelopment.htm (11.02.2017.)

[41] WHO, http://www.who.int/about/en (28.02.2017.)

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prvih pet zemalja s najvećom ponudom radne snage u pomorstvu u 2015. god..... 10
Tablica 2. Sažetak procijenjene globalne ponude pomorskih radnika 2005. – 2015. 48
Tablica 3. Zemlje navedene od brodarskih tvrtki kao najveći dobavljači radnika u pomorstvu. 49
Tablica 4. Predviđena globalna potražnja za pomorcima u razdoblju 2005. – 2015. god. 50
Tablica 5. Stanje ponude i potražnje na tržištu pomorskog rada u 2015. god..... 51
Tablica 6. Odnosi ponude i potražnje na pomorskom tržištu rada u razdoblju 2005. – 2015. god. 52
Tablica 7. Odnos broja vježbenika na broj kvalificiranih časnika u razdoblju 2005. – 2015. god. 53
Tablica 8. Trendovi u regrutaciji vježbenika u razdoblju 2010. – 2015. god. 53
Tablica 9. Odnos časničkih vježbenika i kvalificiranih časnika prema tipu broda. 54
Tablica 10. Predviđeni godišnji obrtaj posade po činu i položaju..... 55
Tablica 11. Predviđena prognoza u budućoj ponudi i potražnji za časnike u razdoblju 2015. – 2025. god 57

POPIS SLIKA

Slika 1. Međunarodna posada na brodu pod danskom zastavom**Error! Bookmark not defined.**
Slika 2. MB Split, linijski brod za prijevoz rasutog tereta tvrtke Jadroplov d.d. iz Splita 27
Slika 3. Web stranica Udruge hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca CROSMA . 34
Slika 4. Web stranica BIMCO organizacije 37
Slika 5. Web stranica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu 41
Slika 6. Naslovnica tiskanog izdanja BIMCO Manpower Reporta za 2015. god 43
Slika 7. Odnos kineskih pomoraca na različitim pozicijama i ulogama odgovornosti na brodu u odnosu na pomorce iz svih ostalih zemalja 46
Slika 8. Stanje ponude i potražnje na tržištu pomorskog rada u 2015. god. 51
Slika 9. Predviđena prognoza u budućoj ponudi i potražnji za časnike u razdoblju 2015. – 2025. god. 56