

OBRAZOVAN I KREATIVAN POMORSKI ČASNIK – KONKURENTAN NA MEĐUNARODNOM TRŽIŠTU RADA

Qualified and creative marine officer – competitive in international labour market

Kap. Ivan Šošić, dipl. ing.

Ilica 67, 10000 Zagreb

E-mail: ivan.sosic13@email.t-com.hr

UDK 656.61:371.4

Sažetak

U uvodnom dijelu ovog rada autor upućuje na trend smanjenja pomorskog/časničkog kadra u svijetu te položaj i ulogu hrvatskog časnika u tome globalnom procesu.

U sljedećem poglavlju autor istražuje čimbenike koji utječu na atraktivnost časničkog zvanja provodeći znanstvenu metodu anketiranja 31 časnika hrvatske nacionalnosti na brodovima stranoga broдача. Analiza ankete pokazala je da se atraktivnost časničkog zvanja neće povećati reorganizacijom obrazovnog sustava, za koju se zalažu pojedine organizacije u Hrvatskoj, već korjenitom promjenom trenutnog stanja u zemlji i društvu s obzirom na probleme pomoraca.

Rezultati ankete pokazuju kako su znanje i kreativnost odlike po kojima se hrvatski pomorski časnici razlikuju od svojih konkurenata na brodovima stranih zastava i pripadnosti.

Ključne riječi: uloga pomorskog časnika, čimbenici koji utječu na atraktivnost časničkog zvanja, znanstvena metoda anketiranja, važnost obrazovnog sustava.

Summary

In the introductory section of this paper, the author has pointed out to the declining trend of marine officer cadre in the world and the position and role of the Croatian officers in this global process.

In the next chapter, the author has explored the factors contributing to the attractiveness of marine officer's profession conducting a scientific research using opinion survey questionnaire method on 31 Croatian officers on board vessels owned by foreigners. The analysis of the survey has shown that the attractiveness of marine officer's profession will not increase by the reorganization of the whole educational system, which is advocated by particular companies in Croatia. Radical change of current situation in the country and society regarding the problems of seafarers would be absolutely required.

The survey results have shown that the knowledge and creativity of Croatian marine officers are the qualities which highly distinguish them from their competitors onboard ships owned by foreign owners.

Key words: role of marine officers, factors contributing to the attractiveness of officers' positions, scientific research using opinion survey, questionnaire method, importance of the educational system

UVOD / Introduction

Kolika je uloga i važnost pomoraca u svijetu, pokazuje i činjenica da je po prijedlogu IMO-a 2010. proglašena godinom pomoraca.

Globalni nedostatak pomoraca u svijetu, posebno časnika, već je dostigao ozbiljne razmjere prijeteći tako i samoj budućnosti međunarodnog brodarstva. Prema najnovijim istraživanjima BIMCO / ISF, uočen je nedostatak od 27.000 časnika u svijetu, a predviđanja su da će taj broj porasti na 83.900 do 2015. godine.¹

S obzirom na to da se danas većina robnog prometa obavlja morskim putem, međunarodno je brodarstvo zapravo osnova svjetske trgovine. U taj golemi posao uključeno je 100.000 trgovačkih brodova, kojima danas upravlja oko 1,25 milijuna pomoraca. Malo je to pomoraca naprama 6,7 milijarda svjetske populacije, što pokazuje važnost i ulogu pomoraca u svijetu, posebno časničkog kadra. Parafrazirajući riječi Winstona Churchilla, sve do sada istaknuto moglo bi se svesti na jednu rečenicu: „Nikada prije u povijesti čovječanstva toliko puno ljudi nije ovisilo o tako malom broju ljudi.”²

POLOŽAJ HRVATSKOGA POMORSKOG ČASNIČKOG KADRA U SVIJETU / Position of the Croatian marine officer cadre in the world

Iako nema točnih i službenih podataka, procjenjuje se da u Hrvatskoj ima između 25.000 i 30.000 pomoraca, od čega je oko 20.000 uposlano u međunarodnoj plovidbi.³ Postavlja se pitanje što treba učiniti da bi se barem zadržala sadašnja brojnost pomoraca, osobito časnika jer je bitka sa „nečasničkim” kadrom već odavno izgubljena protiv jeftinije azijske radne snage. S druge strane, kako povećati primamljivost časničkog zvanja za mlade Hrvate s obzirom na probleme s kojima se susreće današnji pomorac: nemogućnost zapošljavanja kadeta zbog nedostatka domaćih tvrtki koje su mahom „nestajale” u 90-im, godinama privatizacije; teških uvjeta života na moru; nerijetko neprijateljskih okruženja (piratstva, kriminalizacija pomoraca); problema koji se pojavljuju kad pomorac odluči napustiti brod i pokušati pronaći zaposlenje na kopnu; više drugih zapreka, posebno administrativnih koje su do izražaja došle zbog reforme poreznoga, zdravstvenoga i mirovinskog sustava.

Nedostatak pomorskoga časničkog osoblja u

¹ Izvor: Precious Associates and D.M. Jupe Consulting, Annual Report Manning-2008, Drewry Publishing, London, 2008

² Izvor: Go to sea Campaign - <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/GoToSea/Pages/Default.aspx>, November 2008

³ Izvor: Sindikat pomoraca Hrvatske, 5. 2010.

svijetu, pojedine organizacije u Hrvatskoj nastoje riješiti popularizacijom časničkog zanimanja zagovarajući ideju reorganizacije cjelokupnoga obrazovnoga sustava kao jedno od važnijih rješenja kojima bi se povećala primamljivost za mlade ljude. U raspravama i javnim tribinama vidljiva su nastojanja tih organizacija da se omogući stjecanje najviših ovlaštenja na brodu bez visokoškolske naobrazbe.

U krugu velikog broja profesionalaca (časnika u plovidbi) stječe se dojam da se želi stvoriti operativni kadar (samo praktičari) na štetu kreativaca (i teoretičari i praktičari), po čemu je upravo hrvatski pomorac još uvijek prepoznatljiv i kao takav priznat i cijenjen u svijetu.

Istraživanje o čimbenicima koji utječu na atraktivnost pomorskoga časničkog zanimanja / Research on factors contributing to the attractiveness of marine officer's profession

Potaknut činjenicom da se smanjila atraktivnost časničkog zanimanja, autor ovoga rada, zapovjednik broda na norveškoj kompaniji koja se bavi prijevozom generalnog tereta (Gearbulk), proveo je istraživanje o čimbenicima koji utječu na primamljivost časničkog zvanja anketirajući 20 časnika palube i 11 časnika stroja hrvatske nacionalnosti unutar matične kompanije. Treba napomenuti da su svi anketirani časnici sa završenom VŠ i VSS, što je odlika, a i glavni razlog zapošljavanja našega časničkog kadra u ovakvoj jednoj kompaniji.

ANKETA O ČIMBENICIMA KOJI UTJEČU NA ATRAKTIVNOST POMORSKOGA ČASNIČKOG ZANIMANJA / Survey on factors contributing to the attractiveness of marine officer's profession

Anketna pitanja:

- Svojstvo u kojemu plovite:
 - časnik palube,
 - časnik stroja.
- Stručna sprema:
 - SSS,
 - VŠ,
 - VSS.
- Plovim na brodovima:
 - 1 – 5 godina,
 - 5 – 10 godina,
 - 10 – 15 godina,
 - više od 15 godina.

4. Razlog odabira pomorskog poziva:
 - a) želja za upoznavanjem drugih zemalja, ljudi, kultura...,
 - b) obiteljska tradicija,
 - c) nemogućnost pronalaska zaposlenja na kopnu,
 - d) mogućnost bolje zarade,
 - e) ostalo (molim, napišite).
5. Jeste li razmišljali o karijeri na brodu kao o cjeloživotnom zanimanju?
 - a) da,
 - b) ne, želio sam steći znanje i praksu da bih se mogao poslije zaposliti na kopnu,
 - c) ne, samo dok riješim stambeno pitanje,
 - d) ostalo (molim, napišite).
6. Najveći problem s kojima se susrećete na poslu:
 - a) preopširna administracija,
 - b) manjak posade/preopterećenost poslom,
 - c) odvojenost od obitelji,
 - d) brodski uvjeti življenja,
 - e) nerazumijevanje broдача za probleme na brodu,
 - f) komunikacija (internet i sl.),
 - g) ostalo (molim, napišite).
7. Najveći problem s kojim se susrećete pri povratku s broda:
 - a) neizvjesnost ponovnog ukrcaja,
 - b) prekatak boravak s obitelji/prijateljima,
 - c) nerazumijevanje institucija za probleme pomoraca (nova porezna, mirovinska i zdravstvena reforma),
 - d) nemogućnost pronalaženja zamjenskog zanimanja na kopnu,
 - e) ostalo (molim, napišite).
8. Koja institucija po Vašem mišljenju pomorcu daje najveću potporu u rješavanju njegovih problema:
 - a) odgovarajuća ministarstva,
 - b) sindikati pomoraca,
 - c) udruga pomoraca,
 - d) posredničke agencije,
 - e) ni jedna od spomenutih institucija,
 - f) ostalo (molim, napišite).
9. Koja je po Vašemu mišljenju najveća prednost našeg kadra u usporedbi s kadrovima drugih nacionalnosti:
 - a) obrazovna komponenta,
 - b) radne navike,
 - c) kreativnost i snalažljivost u rješavanju problema,
 - d) ništa od naznačenoga,
 - e) ostalo (molim, napišite).
10. Držite li da ste adekvatno plaćeni za posao koji obavljate:
 - a) da,
 - b) više da nego ne,
 - c) više ne nego da,
 - d) ne.
11. Smatrate li da je naš obrazovni sustav za pomorce dugotrajan i preopširan:
 - a) da (molim, ukratko napišite zašto),
 - b) ne (molim, ukratko napišite zašto),
 - c) ne znam.
12. Podržavate li inicijativu pojedinih organizacija za mogućnost stjecanja najviših časničkih ovlaštenja bez visokoškolske naobrazbe:
 - a) da (molim, ukratko napišite zašto),
 - b) ne (molim, ukratko napišite zašto),
 - c) ne znam.
13. Držite li da će se reorganizacijom cjelokupnoga obrazovnog sustava postići povećanje atraktivnosti časničkog zvanja kod mladih ljudi:
 - a) da,
 - b) ne,
 - c) ne znam.
14. Konačno, smatrate li Vaš posao atraktivnim zanimanjem kojim biste se željeli dalje baviti:
 - a) da,
 - b) ne,
 - c) ne znam,
 - d) ostalo (ako imate komentar, molim, napišite ga).

Hvala na suradnji.

Analiza ankete / Survey analysis

Analiza ankete pokazuje da među 31 anketiranim časnikom, 68% njih je sa završenom VŠ i 32% sa VSS. Najviše časnika (52%) plove više od 15 godina, 35% plove između 5 i 10 godina, dok je najmanje onih s između 10 i 15 godina (13%). Te činjenice pokazuju da su ti časnici stekli i teoretska i praktična znanja u obrazovnim institucijama i tijekom dugo godina plovidbe.

Na pitanje razloga odabira pomorskog poziva uočava se raznolikost u odgovorima. 50% anketiranih časnika palube navelo je kao glavni razlog za odabir pomorskog zvanja mogućnost bolje zarade, 20% želju za upoznavanjem drugih zemalja, ljudi i kultura, 15% obiteljsku tradiciju, 10% nemogućnost pronalaska zaposlenja na kopnu i 5% ostalo. Ovdje je zanimljivo istaknuti da se razlozi odabira pomorskog poziva časnika stroja u postotcima razlikuju od onih koje su izrazili časnici palube. Naime, 45% anketiranih časnika stroja kao glavni razlog odabira pomorskog zvanja istaknulo je nemogućnost pronalaska zaposlenja na kopnu, 18% obiteljsku tradiciju, 18% mogućnost bolje zarade, 10% želju za upoznavanjem drugih zemalja, kultura i ljudi te 9% ostalo.

O karijeri na brodu kao cjeloživotnom zanimanju razmišljalo je 35% anketiranih časnika, dok je najveći broj onih (58%) koji su željeli steći znanje i praksu kako bi se poslije mogli zaposliti na kopnu. Samo 7% anketiranih želi ploviti dok ne riješe stambeno pitanje.

Anketa je pokazala da su problemi s kojima se današnji časnik susreće na brodu mnogostruki i različito stupnjevani kod časnika palube i časnika stroja. Anketiranim časnicima palube najveći je problem preopširna administracija (31%), odvojenost od obitelji (25%), manjak posade/preopterećenost poslom (22%), komunikacija/internet (13%) i ostalo, pirati (9%).

S druge strane, anketiranim časnicima stroja najveći je problem manjak posade/preopterećenost poslom (54%), komunikacija/internet (31%) i odvojenost od obitelji (15%).

Neusporedivo najveći problem s kojim se susreću pri povratku s broda, anketirani časnici (57%) ističu da je nerazumijevanje institucija za probleme pomoraca (nova porezna, mirovinska i zdravstvena reforma). Na drugome mjestu je nemogućnost pronalaska zamjenskog zanimanja na kopnu (24%), slijedi problem prekratkog boravka s obitelji/prijateljima (16%) i ostali razlozi (3%).

Poražavajući su rezultati dobiveni anketom na pitanje koja institucija daje najveću potporu pomorcu u rješavanju njegovih problema. Većina anketiranih (61%) odgovorila je da ni jedna institucija u RH ne pruža dostatnu potporu, dok je 29% odgovorilo da su to posredničke agencije i neznatan je broj onih koji smatraju da su to udruge pomoraca (6%) i Sindikat pomoraca (4%).

Kao najveću prednost našeg kadra u usporedbi s onima drugih nacionalnosti, 58% anketiranih ističe kreativnost i snalažljivost u rješavanju problema što je u čvrstoj povezanosti s obrazovnom komponentom,

koje važnost ističe 37% anketiranih časnika. Slijedi 5% anketiranih kojima su to radne navike i ostale osobine (generalno iznadprosječna rasa, vjerska i nacionalna tolerancija).

Anketirani časnici smatraju da su nedostavno plaćeni za njihovu teoretsku i praktičnu stručnost (35%), više nego da (42%), više da nego ne (19%) te je malen broj onih koji drže da su pravedno plaćeni (4%).

Zanimljivi su rezultati dobiveni na anketnom pitanju o dugotrajnosti i preopširnosti našega obrazovnog sustava za pomorce. Naime, 68% drži da naš obrazovni sustav nije dugotrajan i preopširan te su im najčešći komentari: „Kvalitetom naobrazbe održavamo cijenu i potražnju hrvatskog pomorca na tržištu...“, „Sve kraće bi smanjilo kvalitetu...“, „Znanja nikad dosta...“, „Ovim sustavom obrazovanja budući pomorci stječu svu potrebnu teorijsku i praktičnu naobrazbu, koja bi se eventualnim skraćivanjem u velikoj mjeri limitirala...“, „Jedino takav sustav omogućava zapošljavanje na kopnu ako se pomorac na to odluči...“

S druge strane, 19% naš obrazovni sustav drži dugotrajnim i preopširnim, pa daju ove komentare: „Kome na brodu služe integrali i derivacije...?“, „Zastarjele su metode školovanja, treba uvesti više prakse i rada, a manje teorije...“, „Neosuvremljen način obrazovanja uz značajan manjak iskustvenog, stručnog i pedagoškog kadra posebno u srednjim školama, kao i vrlo loša tehnička opremljenost samih obrazovnih institucija...“

Zbog neupućenosti u problematiku, 13% anketiranih časnika nije se izjasnilo o ovom pitanju.

Velika većina (81%) ne podržava inicijativu pojedinih organizacija za stjecanje najviših časničkih ovlaštenja bez visokoškolske naobrazbe obrazlažući to komentarima: „Razvodnit će se kvaliteta časničkog kadra...“, „Bio bi to samo operator...“, „Iz jednostavnog razloga što obrazovna komponenta izdvaja hrvatske pomorce od konkurencije...“, „Mislim da SSS nije dovoljna za najodgovornije dužnosti na brodu (velika odgovornost za živote ljudi i imovine)...“, „Instant može biti samo kava, a obrazovanje nikako...“, „VŠ bi trebala biti minimum naobrazbe koju bi budući hrvatski časnici trebali imati...“ i slično.

Samo 13% podržava mogućnost stjecanja najviših časničkih ovlaštenja na brodu bez visokoškolske naobrazbe, uz svoje komentare: „Kroz praksu se stječe više iskustva potrebnog za obnašanje najviših funkcija na brodu...“, „Ja, zapovjednik s VSS manje sam plaćen nego kolega sa Zapada koji ima samo SSS...“, „Da, ako se osiguraju pravi tehnološko-stručno, pedagoški i veoma planski novi programi, uz uvjet da se pooštire

kriteriji ispitivanja znanja...”

Nekolicina anketiranih časnika (6 %) ostalo je neopredijeljeno o ovome pitanju.

Na pitanje „Smatrate li da će se reorganizacijom cjelokupnog obrazovnog sustava dobiti na povećanju atraktivnosti časničkog zvanja kod mladih ljudi?”, 74% anketiranih časnika je napisalo *ne*, dok ih 7% smatra da hoće, a 19% je odabralo odgovor da ne zna.

Samo 29% časnika smatra svoj posao atraktivnim zanimanjem kojim bi se željeli i dalje baviti, a 42% izričito ga ocjenjuje neatraktivnim. Ostalih 23% želi se na brodu zadržati što je moguće kraće (u komentarima ističu do najviše 45. godine) dok ne nađu plaćen posao na kopnu. Preostalih 6% ne zna je li njihov posao atraktivan.

Rezultati provedene ankete / *The results of the survey*

Anketiran je visokoobrazovan kadar, većinom časnici s više godina plovidbe i bogatim profesionalnim iskustvom. Glavni razlozi njihova odabira zanimanja na moru bili su bolja zarada i teško pronalaženje zaposlenja na kopnu. Najveći broj samo je želio steći potrebna znanja i praksu kako bi se poslije lakše zaposlili na kopnu. Nadalje, anketa pokazuje da su problemi suvremenog pomorca na današnjim brodovima prije svega preopširna administracija i manjak posade, a time i preopterećenost poslom, pa to uzrokuje umor, nedostatak sna i prekomjeran rad te, samim tim, pad koncentracije, smanjenje sposobnosti procjene i prosuđivanja, što često uzrokuje nesreće s teškim posljedicama.

Rezultati pokazuju kako se pomorac susreće s mnogobrojnim problemima pri povratku s broda, i posebno se ističe nerazumijevanje i inertnost institucija prema problemima pomoraca te nemogućnost pronalaska zamjenskog zanimanja.

Jedan od najvažnijih čimbenika koji utječu na atraktivnost časničkog zvanja je adekvatna plaća, što je vidljivo i u samoj anketi, gdje velik broj anketiranih ističe da nisu valjano plaćeni za posao koji obavljaju.

Kao najveću prednost našeg kadra u usporedbi s onima drugih nacionalnosti, anketirani ističu kreativnost i snalažljivost u rješavanju problema kao i obrazovnu komponentu te u velikom broju naglašavaju da naš obrazovni sustav za pomorce nije dugotrajan i preopširan. Jednako tako, većina ne podržava inicijativu da se najviša časnička ovlaštenja stječu bez visokoškolske naobrazbe i ne smatra da će se reorganizacijom cjelokupnoga obrazovnog sustava povećati primamljivost časničkog zvanja kod mladih

ljudi.

Atraktivnost pomorskoga časničkog zvanja u Hrvatskoj je u trendu opadanja, na što upućuje i provedena anketa. Vodeći se tim rezultatima postavlja se pitanje: “Što onda treba učiniti kako bi se povećala primamljivost časničkog zanimanja za mlade ljude?!”

Moguća rješenja kojima bi se povećala atraktivnost pomorskoga časničkog zanimanja / *Possible solutions that would increase the attractiveness of the marine officer's profession*

Analiza ankete pokazuje kako će se atraktivnost pomorskoga časničkog zanimanja za mlade ljude povećati tako da institucije pokažu više razumijevanja za probleme pomoraca. Time se, prije svega, misli da je nova porezna, mirovinska i zdravstvena reforma u praksi pokazala brojne manjkavosti, kontradikcije i nefunkcioniranje cijeloga sustava. Problem je što je država izjednačila pomorce s ostalim građanima u obvezama, ali ne i u pravima.

U daljnjem tekstu, na temelju autorova osobnog primjera, prikazat će se obveze doprinosa, vrste i mjesečni iznosi koje zapovjednik broda pod stranom zastavom mora podmiriti.

Ministar mora, prometa i infrastrukture donio je „Naredbu o mjesečnoj osnovici za obračun doprinosa za obvezna osiguranja člana posade broda u međunarodnoj plovidbi za 2010. godinu“ („Narodne novine“, broj 5/10.), prema kojoj je za člana posade zaposlenoga na radnom mjestu ZAPOVJEDNIK BRODA propisana mjesečna osnovica u iznosu od 7.173,00 HRK. Obveze doprinosa u mjesečnim iznosima su:

- doprinos za mirovinsko osiguranje: 1.075,95 HRK,
- doprinos za mirovinsko osiguranje na temelju individualne kapitalizirane štednje: 358,65 HRK,
- doprinos za zdravstveno osiguranje: 1.075,95 HRK,
- doprinos za zdravstveno osiguranje zaštite zdravlja na radu 35,86 HRK.⁴

Anketirani časnici žele plaćati doprinose i na taj način biti uključeni u sustav, no nije logično plaćati doprinose HZZO-u za vrijeme boravka na brodu jer se tad sredstvima HZZO-a ionako neće koristiti ako pomorcu bude potrebna liječnička intervencija, bilo u inozemstvu, bilo u tuzemstvu. Takve troškove pokriva matična kompanija u kojoj je pomorac zaposlen.

⁴ Izvor: Ministarstvo financija, Porezna uprava, Područni ured Zagreb, ispostava Zagreb – Centar, na temelju članka 239. Zakona o doprinosima (“Narodne novine”, broj 84/08., 152/08. i 94/09.), članak 77. točka 2. Općeg poreznog zakona (“Narodne novine”, broj 147/08.) i članak 7. stavak 1. točka 4. Zakona o poreznoj upravi (“Narodne novine”, broj 67/01, 94/01. i 177/04). Zagreb, 15. 1. 2010.

Tijekom godišnjega odmora, kada se pomorac nalazi u Hrvatskoj, sustav ga bilježi kao nezaposlenoga, pa samim tim ne uživa sva ona prava što pripadaju svakome drugome zaposlenom hrvatskom građaninu. To, drugim riječima, znači ako se razboli tijekom godišnjeg odmora, nema pravo na bolovanje kao što to ima svaki zaposleni građanin.⁵ Pomorcu bi trebalo omogućiti izbor plaćanja obveznih doprinosa za vrijeme godišnjeg odmora, a kada je na brodu, trebao bi plaćati samo doprinose mirovinskog osiguranja. Na taj bi način bio zaštićen ako se razboli tijekom godišnjeg odmora (ako uplaćuje obveze doprinosa zdravstvenog osiguranja) pa bi imao pravo na dane bolovanja. Ti bi mu dani ujedno ulazili u ukupan zbroj dana plovidbe (183 dana) potrebnih kako bi bio oslobođen od plaćanja poreza na ostvareni godišnji dohodak. Trenutno, s ovakvim zakonom – pomorac nema ta prava.

U daljnjem tekstu, da bi se bolje razumjela spomenuta kategorija "183 dana", autor ovog rada prilaže osobnu Potvrdu o danima ostvarenima u međunarodnoj plovidbi za 2010. godinu što ju je izdala Lučka kapetanija Split (vidi sliku 1.).

Naime, da bi pomorac zakonom bio oslobođen od plaćanja poreza na svoje ukupno ostvarene godišnje prihode, mora u 365 dana "sakupiti" najmanje 183 dana plovidbe. Unutar pojma "plovidbe" ulaze sljedeće stavke:

- dani plovidbe (zbroj dana od dana ukrcaja do dana iskrcaja s broda),
- dotadni dani:
- putovanje (jedan dan prije dana svakog ukrcaja i iza dana svakog iskrcaja kada je mjesto ukrcaja ili iskrcaja u županiji prebivališta, to jest

Potvrda o danima u međunarodnoj plovidbi u 2010. godini

I. OPĆI PODACI O LUČKOJ KAPETANIJI		II. OPĆI PODACI O POMORCU					
1. Lučka kapetanija SPLIT		1. Ime i prezime IVAN ŠOŠIĆ					
2. Sjedište SPLIT		2. Adresa ILICA 67, 10000 ZAGREB					
3. Telefon 021 346 833		3. OIB					
III. PODACI O DANIMA PLOVIDBE							
1. DANI PLOVIDBE		2. DODATNI DANI					3. UKUPNO U TEKUĆEM RAZDOBLJU (2+3+5+7)
		2.1. PUTOVANJE		2.2. STRUČNA IZOBRAZBA		2.3. LIJEČENJE	
OPIS	BROJ DANA ²	BROJ DANA ³	RAZDOBLJE OD-DO	BROJ DANA	RAZDOBLJE OD-DO	BROJ DANA	
4. DONOS DANA IZ PRETHODNOG RAZDOBLJA ⁴	0						0
5. PLOVIDBA U TEKUĆEM RAZDOBLJU (5.1+5.2+5.3+5.4...) ⁵	176	20		0		0	196
5.1	24.02.2010 - 06.05.2010	72	8				
5.2	05.07.2010 - 13.09.2010	71	8				
5.3	29.11.2010 - 31.12.2010	33	4				
6. UKUPNO DANA ⁶							196
7. DANI ZA PRILENOS ⁷	0						

U SPLIT 25.02.2011



[Signature]
(potpis ovlaštene osobe)

- 1 Upišuje se broj dodatnih dana vezano uz svaku plovidbu navedenu u stupcu 1 pod 5. za ukrcaje ili iskrcaje unutar istog razdoblja
2 Upišuje se broj dana donesenih iz prethodnog razdoblja (pod 4) i dana plovidbe unutar istog razdoblja - po svakoj plovidbi (od 5.1 do 5.4) te za sva razdoblja (pod 5)
3 Broj dana stvrđuje se vezano uz svaku plovidbu iskazanu u stupcu 1, pod 5 i sukladno odredbi članka 81.a stavka 2. Pravilnika o porezu na dohodak
4 Upišuje se broj dana za prijenos iskazan na Obrascu prethodne godine
5 U stupcu 1 od 5.1. do 5.4. upisuju se datumi ukrcaja (od) i iskrcaja (do). Kada se radi o ukrcaju koji je započeo prethodne godine kao početak se upisuje 1. siječnja tekuće godine a kada ukrcaj nije završen u istoj godini tada se kao iskrcaj upisuje 31. prosinca tekuće godine. U stupcima 4 i 6 upisuju se razdoblje trajanja stručne izobrazbe ili liječenja od-do, u stupcima 5 i 7 stvarni broj dana provedenih na stručnoj izobrazbi odnosno stvarni broj dana liječenja
6 Upišuje se ukupan broj dana radi utvrđivanja poreznog statusa tekućeg razdoblja i to u stupcu 6 zbroj dana iz prethodnog (pod 4) i tekućeg razdoblja (pod 5)
7 Upišuje se razlika između broja dana iskazanih pod 5 i brojke 183 odnosno 0 ako je razlika 0 ili negativna

Ovu potvrdu potrebno je priložiti kod godišnje prijave poreza na dohodak koju je svaki pomorac, bez obzira na ukupno ostvareni broj dana plovidbe, dužan prijaviti nadležnoj ispostavi Porezne uprave najkasnije do 28. veljače 2011.

Slika 1. Potvrda o danima u međunarodnoj plovidbi u 2010. godini

Figure 1. Certificate of the days in the international sailing in 2010

⁵ Iznimna je situacija ako pomorac dođe s broda bolestan i u roku od tri dana se javi svom liječniku opće prakse, koji mu tada može odobriti bolovanje.

uobičajenog boravišta člana posade broda, te dva dana prije svakog ukrcaja i iza svakog iskrcaja kada je mjesto ukrcaja ili iskrcaja u luci u Republici Hrvatskoj, ali izvan županije prebivališta člana brodske posade, te četiri dana prije svakog ukrcaja i iza svakog iskrcaja kad je mjesto ukrcaja ili iskrcaja u luci izvan Republike Hrvatske),

- stručna izobrazba (priznaju se samo dani stručne izobrazbe u inozemstvu prema potvrdi ustanove druge pravne osobe specijalizirane za pružanje stručne izobrazbe ili poslodavca koji je izobrazbu obavio),
- liječenje/bolovanje (stvarni dani liječenja zbog bolesti ili ozljede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku nakon iskrcaja prema potvrdi liječničke ustanove ili liječnika privatne prakse).⁶

Zbroj svih dana po naznačenim kategorijama daje ukupan broj dana plovidbe, koji bi trebao biti veći od 183 kako bi pomorac bio oslobođen od plaćanja poreza na dohodak. Ako je zbroj manji od 183, pomoracu će se oporezivati ukupni godišnji prihod. Jednako tako, važno je napomenuti da se višak dana (više od 183) može „prenijeti” u sljedeću godinu, ali samo ako su oni ostvareni u plovidbi.

Radi usporedbe, engleski zakon omogućuje engleskim pomorcima da pri kalkulaciji dana radi porezne olakšice ubrajaju sve dane provedene izvan Velike Britanije, bilo da su na brodu, bilo da su nezaposleni ili na godišnjem odmoru.⁷

Nadalje, anketa je pokazala kako način na koji pojedini subjekti u pomorstvu vide porast atraktivnosti časničkog zvanja među mladim ljudima u reorganizaciji cjelokupnoga obrazovnog sustava – nije dobar. Većina se anketiranih slaže da centri za obuku i resorna ministarstva ne mogu pomoći u obuci kreativnog kadra. Centri provode obuku operativaca i tako mladim ljudima umjesto cjeloživotnog obrazovanja nude cjeloživotnu plovidbu, dok, s druge strane, resorna ministarstva nude učenicima i studentima samo stipendije.⁸

Hrvatskoj trebaju vrlo kvalitetni fakulteti, motivirani nastavnici i profesori kao temelj obrazovne institucije koja stvara kreativan i obrazovan kadar sposoban

suočiti se sa svim izazovima što ih donosi današnje pomorsko zanimanje. Nikako ne bi trebalo smanjivati opseg obrazovnog sustava, kako predlažu pojedine institucije, jer takav sustav u sadašnjim uvjetima Hrvatskoj ne treba. Prema mišljenju Nacionalnog vijeća za konkurentnost, kao i Nacionalne zaklade za znanost, visoko školstvo i tehnologijski razvoj Republike Hrvatske, u Hrvatskoj je potrebno podići broj visokoobrazovanih za najmanje 30% jer je sadašnji broj diplomiranih studenata gotovo tri puta manji nego je potrebno za brži gospodarski rast.⁹

Samo visokoobrazovani časnici, zapovjednici i upravitelji stroja mogu biti na našem i međunarodnom tržištu rada slobodni i zbrinuti ljudi koji će nastavljati tradicije svojih predaka. Samo znanje, sposobnost i stručnost našega časnika omogućit će mu da ostane konkurentan u nemilosrednoj utrci na međunarodnom tržištu rada. Svoj teško stečeni položaj i još uvijek koliko-toliko adekvatnu plaću može uvelike zahvaliti svojoj obrazovnoj komponenti.

Reorganizacija obrazovnog sustava na štetu stvaranja visokobrazovnog kadra stvorila bi operativca (samo praktičara), a izgubio bi se dosadašnji kreativac (i teoretičar i praktičar), po kojemu je hrvatski pomorac priznat i cijenjen u svijetu, što pokazuju i pojedini komentari naših anketiranih časnika s dugogodišnjim iskustvom u međunarodnoj plovidbi.

Pomorcima s VŠ i VSS koji žele završiti svoju karijeru na moru treba omogućiti da se lakše zapošljavaju u pomorskim srednjim školama, fakultetima i drugim institucijama povezanim s pomorskom djelatnošću kako bi na taj način svojim znanjem i stečenim iskustvom pridonijeli razvoju pomorske struke te svojim primjerom mladim ljudima pokazali da samo obrazovan i kreativan časnik ima budućnost.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Samo obrazovan i kreativan časnik u dinamičnim procesima suvremenog brodarstva može pronaći svoje mjesto u svijetu, pridonijeti razvoju pomorstva i čitave društvene zajednice u cjelini. Mjerodavne institucije zato konačno moraju shvatiti da Hrvatska, kao mala zemlja, ne može konkurirati kvantitetom, tj. hiperprodukcijom časničkog kadra poput mnogoljudnih zemalja na azijskom kontinentu, već jedino svojim obrazovnim, kvalitetnim i stručnim časničkim kadrom. Samo temeljnim promjenama unutar svih subjekata koji su povezani s pomorstvom, može se nadati povećanju atraktivnosti pomorskoga časničkog zvanja u Hrvatskoj.

⁹ Izvor: Institut za razvoj obrazovanja - <http://www.iro.hr/hr/javne-politike-visokog-obrazovanja/visoko-obrazovanje-i-tržište-rada>, 2011.

⁶ Izvor: Ministarstvo financija Republike Hrvatske, Porezna uprava, brošura: Pomorci – članovi posade brodova u međunarodnoj plovidbi / Godišnja prijava poreza na dohodak za 2009. i doprinosi za obvezna osiguranja za 2010, Zagreb, veljača 2010.

⁷ Izvor: HM Revenue & Customs, Helpsheet 205, Tax year 6. April 2010 to 5. April 2011

⁸ Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava unutarnje plovidbe, Zagreb, Klasa 342-35/10- 01/25, Ur. broj 530-04-10-2, 15. 6. 2010 / Natječaj za dodjelu stipendija za razdoblje od 1. 9. 2010. do 31. 12. 2010. Osigurana su novčana sredstva u ukupnom iznosu od 2.102.000,00 kn, koja se raspodjeljuju u iznosu od 1.200,00 kn mjesečno za svakog studenta i u iznosu od 800,00 kn za svakog učenika.

Bude li i dalje novih financijskih opterećenja i birokratskih zavrzlama, pomorsko zanimanje postajat će sve manje zanimljivo mladima, pa se Hrvatska s pravom može nadati da problema sa zakonima o pomorcima u budućnosti neće biti jer u takvim okolnostima neće, nažalost, biti ni pomoraca.

LITERATURA / References

- [1] Rasprava o sustavu obrazovanja pomoraca, pogledano 28.05.2010., online: <http://www.maritime-connector.com/NewsDetails/7078/lang/Croatian/Rasprava-o-sustavu-obrazovanja-pomoraca.wshtml>
- [2] <http://www.imo.org/home.asp> (27.05.2010.)
- [3] http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp?data_id%3D23804/Gotosea!campaign_document.pdf (27.05.2010.)
- [4] <http://www.pomorac.net/> (27.05.2010.)
- [5] <http://www.pfri.uniri.hr/~bopri/documents/WP14FinalReport.doc> (28.05.2010.)
- [6] Rasprava o sustavu obrazovanja pomoraca, pogledano 28.05.2010., online: <http://www.maritime-connector.com/NewsDetails/7078/lang/Croatian/Rasprava-o-sustavu-obrazovanja-pomoraca.wshtml>
- [7] <http://www.mmpi.hr/> (28.05.2010.)
- [8] <http://predragbrazzoduro.wordpress.com/> (28.05.2010.)
- [9] <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=33380&Cr=maritime&Cr1,> UN news centre / (31.12.2009)
- [10] http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/ier/publications/2005/bimco-isf_update_2005.pdf Warwick Institute (20.05.2010)
- [11] https://www.bimco.org/~media/Press/Manpower_Study_handout_2010.ashx (11.2010)
- [12] <http://www.ijf.hr/brosure/pomorci.pdf>, (05.2010)
- [13] <http://www.hmrc.gov.uk/cnr/seafarerstax.htm>, (11.2010)

Rukopis primljen: 24. 11. 2010.

