

UZROCI I POSLJEDICE DONOŠENJA IZMJENA I DOPUNA STCW KONVENCIJE, 1978.

Ing. Željko Kiperaš
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza
Republike Hrvatske

UDK 347.793
347.799.1
Pregledni članak
Primljeno: 24.11.2000.

Rad sadržava prikaz osnovnih razloga i povijesti donošenja izmjena i dopuna Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca, 1978. (u daljnjem tekstu STCW Konvencija, 1978.), kao i posljedica koje su iz toga proizašle.

Pri tome se posebna pozornost posvećuje važnosti izmjena i dopuna s gledišta Međunarodne pomorske organizacije kao cjeline, obzirom na nove elemente koji se po prvi puta pojavljuju u jednoj međunarodnoj konvenciji. Međunarodna pomorska organizacija je po prvi puta unijela u jedan svoj instrument odredbe koje obvezuju države članice na njegovu primjenu. Konačno, države članice izmijenjene STCW Konvencije, 1978., su predmetnim pravnim instrumentom dale pravo Međunarodnoj pomorskoj organizaciji da uz pomoć eksperata sastavi popis zemalja koje su u potpunosti primijenile Konvenciju. U radu se daje kritički osvrt upravo na navedene odredbe, koje s pravnog gledišta ne pružaju nikakvu mogućnost sankcioniranja loše primjene STCW Konvencije, 1978., za zemlju koja se već našla na predmetnom popisu. Time se dovodi u pitanje svrha i vjerodostojnost čitavog mehanizma, pa u konačnici i STCW Konvencije, 1978., u duljem vremenskom razdoblju.

Rad pokušava ukazati i na promjene koje su izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978. donijele cjelokupnom sustavu obrazovanja pomoraca i izdavanja svjedodžbi u svijetu, te utjecaj svega navedenoga na opću raspoloživost pomorskog kadra.

Zaključno se donosi i osvrt na promjene koje je u navedenom području donijela STCW Konvencija, 1978. u Republici Hrvatskoj, te aktivnosti u svezi potpune primjene navedenih odredbi.

1. POZADINA DONOŠENJA STCW KONVENCIJE, 1978.

Početak unifikacije instrumenata iz područja pomorskog prava seže u pedesete godine ovog stoljeća, kada su zapravo sve pomorske zemlje imale svoje vlastite pravne instrumente. Bilo je relativno malo međunarodnih unifikacijskih instrumenata, a primjena istih bila je različita od zemlje do zemlje, što je stvaralo posve različite standarde. Već spomenuta činjenica da je većina zemalja imala svoja vlastite, ponekad čak i međusobno proturječne, pravne propise iz oblasti pomorstva samo je pogoršavala globalnu sigurnosnu situaciju u pomorstvu.

Daljnja opasnost ležala je u činjenici da su pojedini brodari pokušavali u takvoj situaciji steći ekonomsku prednost nad konkurencijom koja je ulagala u nove sigurnosne standarde, uvelike koristeći nedefiniranu i proturječnu pravnu regulativu u oblasti pomorstva.

Međunarodna pomorska zajednica, predstavljena uglavnom putem Međunarodne pomorske organizacije (u daljnjem tekstu IMO- *International Maritime Organization*) poduzela je u tom razdoblju niz koraka k rješavanju tako složene globalne sigurnosne situacije, koja je sve više ugrožavala ljudske živote, materijalna dobra i okoliš.

Niz međunarodnih pravnih instrumenata odnosio se uglavnom na poboljšanje i unifikaciju tehničkih sigurnosnih standarda. No među mnogim rezolucijama donesenim 1960. godine na Međunarodnoj konferenciji o zaštiti ljudskog života na moru valja zamijetiti rezoluciju koja je pozivala nadležne državne administracije da poduzmu sve raspoložive mjere kako bi izobrazba i naobrazba¹ pomoraca na zadovoljavajući način pratila potrebe i razvoj pomorskog brodarstva. To je zapravo bio jedan od prvih međunarodnih akata kojim se pokušala skrenuti pozornost na ovaj nezaobilazan aspekt sigurnosti na moru.

Kao odgovor na predmetnu rezoluciju Međunarodna organizacija rada

¹ Naobrazba označuje stečeno znanje i vještinu u sklopu redovnog školovanja, dok je izobrazba stjecanje znanja i vještina putem posebnih stručnih programa sukladno definicijama članka 2. Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske (*Narodne novine*, br. 103/98, 151/98 i 41/99).

(u daljnjem tekstu ILO - *International Labour Organization*) i IMO organizirali su Zajednički odbor za izobrazbu koji je pripremio Uputu za izobrazbu i naobrazbu zapovjednika, časnika i posade koja je mijenjana i nadopunjavana u više navrata.

Jedan od vrlo važnih razloga za ovakvu pozornost posvećenu obrazovanju ljudskog čimbenika u pomorstvu leži svakako i u činjenici da je čovjek, odnosno ljudski čimbenik uzrok većine nezgoda i nesreća na moru. Neke analize upućuju na to da je zapravo korijen svih nezgoda i nesreća na moru ljudski čimbenik, no većina ukazuje na to da je riječ o brojci od preko 80% svih nezgoda i nesreća koje upućuju na čovjeka kao glavnog uzročnika u lancu čimbenika koji su doveli do gubitka ljudskih života, materijalnih dobara ili onečišćenja okoliša.

VRSTA NESREĆE	UZROCI NESREĆE
Sudar	<ul style="list-style-type: none">• Umor• Sustav rada peljara• Upravljanje organizacijom rada na mostu• Upravljanje i organizacija broda• Osnos između peljara i posade na mostu• Mrak/loše vrijeme
Nasukavanje	
Požar ili eksplozija	<ul style="list-style-type: none">• Zavarivanje ili rezanje u blizini prostora koji sadrže zapaljive plinove• Ostali razlozi uzrokovani ljudskim čimbenikom
Ostalo	<ul style="list-style-type: none">• Operacije prozračivanja tankova

Tablica 1: Zajednički najčešći uzroci nesreća na moru (*Izvor: Službeno izvješće sa 6. sjednice Pododbora o primjeni od strane države zastave*)

Tablica 1. zbirno prikazuje analizu uzroka najtežih nesreća na moru koji je za 6. sjednicu Pododbora IMO-a o primjeni od strane države zastave izradila posebna radna skupina. Iz tablice je vidljivo da se većina uzroka može vrlo lako povezati s ljudskim čimbenikom, odnosno ljudskom pogreškom.

Sve je to ukazivalo na nužnost donošenja međunarodnog pravnog akta koji bi na globalnoj razini uveo i izjednačio standarde obrazovanja pomoraca. Tako je 7. srpnja 1978. godine usvojena STCW Konvencija, 1978., koja je stupila na snagu 28. travnja 1984. godine. Šest poglavlja Konvencije, uz 23 rezolucije² koje su usvojene na istoj Konferenciji trebale su predstav-

² STCW, 1978 and Resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1993 edition, IMO, London, 1993.

ljati osnovu za smanjenje rizika koji se nametnuo kao osnova za reduciranje ukupnog broja nesreća na moru, a to je ljudski čimbenik.

O važnosti same STCW Konvencije, 1978. najbolje svjedoči tablica 2 koja prikazuje usporedni broj i ukupnu tonažu članica 6 najvažnijih konvencija, prema statistici IMO-a objavljenoj prigodom 50. obljetnice IMO-a.

Konvencija	Broj članica	% svjetske tonaže
Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (<i>Load Lines 1966</i>)	145	98.34
Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, 1974. (<i>SOLAS 1974</i>)	141	98.34
Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca, 1978. (<i>STCW 1978</i>)	135	97.93
Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972. (<i>COLREG 1972</i>)	135	96.77
Međunarodna konvencija o baždarenju , brodova 1969. (<i>Tonnage 1969</i>)	125	98.05
Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, 1973/78 (<i>MARPOL 73/78</i>)	112	94.23

Tablica 2: Usporedni broj članica i njihovog udjela u svjetskoj tonaži za najvažnije konvencije IMO-a na dan 31. srpnja 2000. (*Izvor: IMO News br. 3/98, ažuriran s IMO web stranicom*)

2. IZMJENE I DOPUNE STCW KONVENCIJE, 1978.

Kao što je vidljivo iz prethodne tablice STCW Konvencija, 1978. je bila i jest prihvaćena kao međunarodni instrument koji bi trebao smanjiti razlike u stručnoj osposobljenosti najglobalnije gospodarske grane na svijetu. Međutim već u kasnim osamdesetim godinama javila su se mišljenja da predmetna Konvencija ne ispunjava svrhu zbog koje je donešena.

Dobiveni podaci o nesrećama na moru samo su potvrđivali činjenicu da ljudski čimbenik i dalje ostaje najveći uzročnik gubitka ljudskih života, materijalnih dobara i onečišćenja morskog okoliša. Razloga za to je svakako bilo više. Prije svega, valja naglasiti da je IMO donio čitav niz međunarod-

nih instrumenata, koji iako predstavljaju dobru osnovu za podizanje razine sigurnosti na moru, nemaju odgovarajuću primjenu. Sigurno je da bi današnja sigurnosna i ekološka situacija na svim svjetskim morima bila znatno svjetlija kada bi se većina navedenih konvencija dosljednije implementirala. Činjenica da su se kao rezultat loše primjene međunarodnih sigurnosnih i ekoloških standarda od strane država zastave, pomorske zemlje počele udruživati u regionalne organizacije nadzora brodova od strane država luke, te da je od 1. srpnja 1982. godine i osnivanja Pariškog memoranduma o suradnji u nadzoru države luke do danas osnovano ukupno 8 regionalnih organizacija³ samo potvrđuje navedene tvrdnje.

Sve je to dovelo ne samo do pomanjkanja povjerenja u učinkovitost STCW Konvencije, 1978. već i IMO-a kao cjeline. Bilo je očito da su odredbe postojeće Konvencije bile vrlo često preopćenite, a dozvoljavale su vrlo različita tumačenja. Poseban problem ležao je u činjenici da nije bilo strogih odredbi o obvezatnosti njezine primjene.

No, osim toga, valja zamijetiti da je od donošenja STCW Konvencije, 1978. prošlo poprilično vremena, te da ona nije niti mogla u cijelosti pratiti tehnološki napredak brodarstva u cjelini, što uključuje i primjenu odgovarajućih novih dokumenata IMO-a. Iako je sama konvencija doživjela određene promjene koje su stupile na snagu 1. prosinca 1992⁴ i 1. siječnja 1996⁵ godine, predmetne izmjene i dopune nisu mogle zadovoljiti sve glasnije kritike svjetske pomorske javnosti koja je s pravom tvrdila da STCW Konvencija, 1978. niti približno ne ispunjava ciljeve zbog kojih je donešena.

U takvim okolnostima Odbor sigurnosti plovidbe IMO-a je u svibnju 1993. godine odlučio posvetiti punu pozornost temeljitim izmjenama i dopunama STCW Konvencije, 1978. Radna grupa eksperata koja je radila na tekstu izmjena STCW Konvencije, 1978. vrlo brzo je došla do faze u kojoj se valjalo odlučiti o eventualnom donošenju posve nove konvencije obzirom da je opseg izmjena i dopuna postojećeg instrumenta već krajem 1993. godine ukazivao da tom pitanju valja posvetiti odgovarajuću pozornost⁶. Konačna

³ Paris MOU (Memorandum of Understanding), Tokyo MOU, Latin-American Agreement (Viña del Mar Agreement), Caribbean MOU, Mediterranean MOU, Indian Ocean MOU, Abuja MOU, Black Sea MOU (Izvor: Report on Port State Control from IMO, službeni dokument PSCC33/9.2.2, 33. zasjedanja Odbora za nadzor države luke Pariškog memoranduma, Southampton, svibanj 2000.).

⁴ Izmjene i dopune u svezi novih zahtjeva Svjetskog pomorskog sustava pogibelji i sigurnosti (GMDSS- *Global Maritime Distress and Safety System*).

⁵ Izmjenama je obuhvaćeno Poglavlje V STCW Konvencije, 1978. koje se odnosi na posebne programe izobrazbe za posade tankera.

⁶ Andrew Winbow, STCW 95 Implementation: An Update on Progress, stručni rad predstavljen na Međunarodnoj konferenciji o pomorskom kadru, London, listopad 1999. godine.

odluka u svezi mogućeg donošenja potpuno novog instrumenta ipak nije donešena iz više razloga. Prije svega valja istaknuti činjenicu da je čitav proces temeljite izmjene postojeće STCW Konvencije, iz 1978. godine valjao teći iznimno brzo. Obzirom da je STCW Konvencija, 1978. u svom prvobitnom obliku bila neučinkovita i zastarjela izmjene je valjalo donijeti što prije, jer tehnološki napredak i loša primjena već donesenih standarda o obrazovanju pomorskog kadra jednostavno su primoravali IMO da donese vrlo pragmatičnu i žurnu odluku.

Tako se od 26. lipnja do 21. srpnja 1995. godine održala u Londonu Diplomatska konferencija na kojoj su usvojene izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978. O pozornosti koju je međunarodna pomorska javnost posvetila navedenom događaju svjedoči i nazočnost 480 predstavnika iz 71 države članice STCW Konvencije, 1978., te 8 ne-članica.

Tako su izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978., koje su zapravo predstavljale temeljitu reviziju postojećeg instrumenta, stupile na snagu 1. veljače 1997. godine, temeljem postupka prešutnog prihvata⁷ (*tacit acceptance*).

Izmjene i dopune predstavljale su potpunu reviziju postojeće Konvencije, pa se u literaturi, te u svakodnevnoj korespondenciji vrlo često susreće izraz STCW 1995, iako nova Konvencija zapravo nije donešena, kako bi se izbjegli nesporazumi u početnom periodu primjene novih odredbi, obzirom da većina odredbi današnje Konvencije nije postojala u tekstu prije 1995. godine, ili barem ne u postojećem obliku.

Obzirom da bi od donošenja potpuno nove Konvencije, pa do prikupljanja dovoljnog broja ratifikacijskih isprava radi stupanja na snagu novog instrumenta proteklo znatno više vremena od stupanja na snagu izmjena i dopuna postojeće STCW Konvencije, 1978. ovakav pristup reviziji predmetnog instrumenta svakako je bio primjereniji sve izraženijoj potrebi za korjenito mijenjanje odnosa svjetske pomorske zajednice prema jednom od najvažnijih aspekata sigurnosti na moru.

Glavna područja izmjene vidljiva su već u samom obliku instrumenta. Umjesto jedinstvenog teksta Konvencije sve tehničke pojedinosti pojedinih poglavlja, odnosno pravila nalaze se u posebnom STCW Pravilniku⁸ koji se sastoji od dijela A i B. Ovakva podjela instrumenta omogućuje IMO-u da

⁷ Postupak pri IMO-u koji omogućuje da izmjene i dopune konvencije stupaju na snagu određenog datuma (obično 2 godine nakon njihovog usvajanja) ukoliko 1/3 država članica konvencije ili države članice konvencije koje imaju 50% svjetske tonaže ne izraze svoje nesklaganje s usvojenim izmjenama i dopunama, prvi put primijenjen kod usvajanja izmjena i dopuna SOLAS Konvencije u studenom 1974. godine (*Izvor: IMO News, prigodno izdanje povodom 50 godina IMO-a*).

⁸ STCW Convention and STCW Code including the Final Act of the 1995 Conference of Parties to the STCW Convention, IMO, London, 1996.

puno brže reagira na promjene u pomorstvu koje bi mogle imati značajniji utjecaj na obrazovanje pomoraca putem odgovarajućih izmjena STCW Pravilnika. Izmjene i dopune predmetnog Pravilnika usvaja Odbor za sigurnost plovidbe. Tako se izbjegla dugačka pravna procedura nužna za izmjene konvencija, koja bi uključivala i sazivanje konferencije, čime se povećava učinkovitost mogućih izmjena, koje su u prošlosti vrlo često zastarijevale u periodu od izmjene do njihova stupanja na snagu. IMO na ovaj način zasigurno doprinosi povjerenju i u samu STCW Konvenciju, 1978. koja sve više postaje odraz dinamičnih promjena u brodarstvu na prijelazu stoljeća, ali i u vlastitu ulogu u svjetskom pomorstvu.

Primjer za to je tragedija ro-ro putničkog broda Estonia u rujnu 1994. godine, koja je pokazala i određene nedostatke odredbi STCW Konvencije, 1978. o stručnoj osposobljenosti posade na takvim brodovima. Slijedom navedenih zaključaka i temeljitih analiza Odbor za sigurnost plovidbe je na svom 68. zasjedanju (svibanj/lipanj 1997.) donio izmjene i dopune⁹ Poglavlja V STCW Konvencije, 1978., kao i odgovarajuće izmjene dijelova A i B STCW Pravilnika u svezi minimalnih standarda osposobljenosti članova posade na putničkim i ro-ro putničkim brodovima.¹⁰ Činjenica da su predmetne izmjene i dopune donešene prije službenog objavljivanja izvješća o tragediji pokazuju učinkovitost i dinamičnost novog pravnog instrumenta, koji dokazuje da i IMO može donositi propise koji neće postati zastarjeli do njihova stupanja na snagu.

Ako bi se najkraće željelo predstaviti izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978, iz 1995. godine moglo bi se reći da su one u svim aspektima pokušale ispraviti nedostatke koje je temeljna verzija predmetnog instrumenta nosila u sebi, obzirom na nepreciznost, nedostatak nekih odredbi, a posebice onih u svezi obvezatnosti primjene. Navedena primjena novih odredbi se odnosi prije svega na:

- države članice;
- ustanove za obrazovanje pomoraca;
- brodarske tvrtke.

2.1 Primjena STCW Konvencije, 1978. od strane država članica i "bijela lista"

Odgovornost primjene svih međunarodnih instrumenata, pa tako i konvencija IMO-a izvorno leži na državama članicama. Na žalost svjedoci smo činjenice da su upravo države, odnosno od njih ovlaštene institucije, glavne

⁹ Rezolucije MSC.66(68) i MSC.67(68), koje su stupile na snagu 1. siječnja 1999. godine.

¹⁰ STCW 95 Amendment 1 (1997), IMO, London, 1998.

prepreke u dosljednoj primjeni već donešenih konvencija. Obzirom na opseg međunarodne pravne regulative u pomorstvu, s jedne strane i nezavidnu situaciju glede sigurnosti na moru, s druge, nerijetko se nameće pitanje svrhe donošenja novih propisa ukoliko se niti postojeći ne mogu odgovarajuće provoditi na globalnoj razini.

Razloge takvom stanju možemo tražiti u gospodarskim mogućnostima pojedinih zemalja da se nose sa sve zahtjevnijim izazovima koje nameću novi međunarodni propisi. No pored, navedenoga još jednom valja istaknuti da ni sami usvojeni instrumenti nisu imale odgovarajuće odredbe koje bi nametnule strožu primjenu same regulative.

Konačno, izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978., iz 1995. godine donijele su jednu novinu u radu samog IMO-a. Naime, po prvi puta države članice jednog instrumenta u okrilju IMO-a dužne su podnijeti detaljno izvješće o elementima u svezi primjene samog akta. Time se dio, do sada isključivih ovlasti država članica konvencija, prenio na IMO. Tako članak 4. i pravilo I/7 STCW Konvencije, 1978., te odjeljak A-I/7 STCW Pravilnika propisuju da su članice bile dužne dostaviti detaljnu informaciju o svim elementima primjene STCW Konvencije, 1978. IMO-u do 1. kolovoza 1998. godine. Slijedom navedenih odredbi generalni tajnik IMO-a će temeljem prosudbi radnih grupa stručnjaka imenovanih od članica STCW Konvencije, 1978., koje obrađuju sve dostavljene informacije, podnijeti izvješće Odboru za sigurnost plovidbe o zemljama koje su uspješno primijenile predmetni instrument. Navedeni popis poznatiji kao "bijela lista" predstavljat će osnovu za međusobno priznavanje svjedodžbi o osposobljenosti država članica i dokaz da je određena zemlja u potpunosti primijenila STCW Konvenciju, 1978. O posljedicama i utjecaju navedene liste na zemlje koje se neće na njoj naći možemo samo pretpostavljati, no jasno je da će pomorci sa svjedodžbama o osposobljenosti izdanim od tih zemalja biti izloženi rigoroznijem pregledu prilikom ukrcavanja ili nadzora države luke, postupak priznavanja svjedodžbi ili neće biti moguć ili će biti otežan, što će vjerojatno u konačnici rezultirati da će se takvi pomorci teže i ukrcavati na brodove.

Iako je bilo predviđeno da će se "bijela lista" objaviti već u nekoliko navrata na zasjedanjima Odbora za sigurnost plovidbe do toga nije došlo. Razloga za to je više, no valja naglasiti da je ovo prije svega novina i za IMO koja bi mogla pridonijeti boljoj primjeni svih budućih pravnih instrumenata, te se stručnjacima nastoji dati dovoljno vremena da svoj osjetljivi i zahtjevni posao dovedu do kraja. Osim toga postoji i niz čisto tehničkih problema, obzirom da su stručnjaci pojedinih radnih grupa često i na različitim kontinentima, sa svojim svakodnevnim obvezama, izmjenama adresa, radnih mjesta, što sve usporava međusobnu komunikaciju. Nadalje, niti države članice nisu ažurne sa slanjem svojih odgovora na moguća pojašnjenja koja

zatraži radna grupa u odnosu na dostavljenu informaciju, što dodatno otežava cijeli proces. Konačno, čitava korespondencija između radnih grupa stručnjaka i zemlje članice koju prosuđuju odvija se isključivo preko IMO-a.

Čini se kako je čitav proces "birokratiziran", te zbog toga i relativno spor, no IMO niti u jednom trenutku nije želio riskirati vjerodostojnost rezultata koji će se pojaviti na "bijeloj listi", ili povjerenje međunarodne zajednice u ovaj potpuno novi mehanizam za nadzor primjene pravnih instrumenata donesenih na međunarodnoj razini. Valja istaknuti kako je riječ o vrlo zahtjevnom poslu koji uključuje koordinaciju rada 82 radne grupe stručnjaka i kontakte s isto toliko zemalja članica.

Što se napretka u formiranju "bijeke liste" tiče, 82 države članice su do 1. kolovoza 1998. godine dostavile svoje informacije IMO-u, a nakon tog datuma još 13 zemalja. Sukladno odluci sa 69. zasjedanja Odbora za sigurnost plovidbe¹¹, generalni tajnik će podnijeti izvješće navedenom Odboru tek kada radne skupine stručnjaka završe s prosudbama svih država članica koje su dostavile informaciju u propisanom roku. Prema Izvješću Odbora za sigurnost plovidbe sa 72. zasjedanja od 31. svibnja 2000. godine¹² 42 radne grupe su završile svoj posao i podnijele konačno izvješće generalnom tajniku IMO-a, dok je 40 ostalih radnih grupa završilo početnu prosudbu i tražilo daljnja pojašnjenja, koja su stigla od 32 države članice.

Obzirom na veliki interes međunarodne zajednice za objavom "bijeke liste" IMO ulaže napore kako bi se započeti posao završio do slijedećeg zasjedanja Odbora za sigurnost plovidbe koji je planiran za kraj studenog 2000. godine.

Iako su predmetne odredbe veliki korak naprijed u radu same Međunarodne pomorske organizacije, već sada postoji dvojba oko toga da li će navedena "bijela lista" biti stvarni odraz primjene izmijenjene STCW Konvencije, 1978. u duljem vremenskom periodu.

Naime već sami tekst predmetne Konvencije govori tome u prilog. Članak 4. i pravilo I/7 STCW Konvencije, 1978., te odjeljak A-I/7 STCW Pravilnika koji govore o formiranju "bijeke liste" ne daju nikakav pravni osnov za eventualno povlačenje pojedine države članice s tog popisa. Dakle riječ je o statičnom dokumentu koji nema mogućnosti promjene tijekom vremena, već samo dodavanja zemalja članica koje su sa zakašnjenjem dostavile svoju informaciju o primjeni Konvencije, ili do prve objave "bijeke liste" nisu na zadovoljavajući način primijenile sve njezine odredbe.

Međutim postoji čitav niz razloga zbog kojih bi "bijela lista" morala biti dinamičan dokument, koji bi pojedinim državama članicama mogao oduzeti

¹¹ Točka 7.10 dokumenta MSC 69/22.

¹² Poglavlje V dokumenta MSC 72/73.

taj povlašteni status. Pravilo I/8 STCW Konvencije, 1978., te odjeljak A-I/8 STCW Pravilnika posvećeni su osiguranju kvalitete u svim elementima nacionalnog sustava za obrazovanje pomoraca i izdavanje svjedodžbi o osposobljenosti. Drugim riječima sustavom kvalitete moraju se obuhvatiti svi programi izobrazbe, obrazovanja, ispita, kao i stručna sprema i iskustvo predavača i ispitivača, te upravljanje sustavom izdavanja svjedodžbi. Ciljevi i standardi mogu se zasebno utvrditi za svaki od navedenih elemenata.¹³ Unutarnjim prosudbama potrebno je utvrditi da li se zadani ciljevi ostvaruju u odgovarajućim vremenskim periodima, a jednom u pet godina potrebno je napraviti vanjsku nezavisnu prosudbu znanja, razumijevanja, vještina, postizanja odgovarajuće osposobljenosti, te upravljanja sustavom za izdavanje svjedodžbi.¹⁴ Izvješća o tim prosudbama potrebno je dostaviti generalnom tajniku IMO-a.¹⁵

Obzirom da je izmijenjena STCW Konvencija, 1978. s predmetnim odredbama o osiguranju kvalitete stupila na snagu 1. veljače 1997. godine, prvo izvješće o nezavisnoj prosudbi sustava kvalitete treba dostaviti generalnom tajniku IMO-a do 1. veljače 2002. godine, obzirom na odredbu da je nezavisne prosudbe nužno osigurati svakih pet godina. Kako velika većina država članica nema implementirane navedene sustave, nije ih niti navela u informaciji koja je dostavljena IMO-u radi prosudbe i sastavljanja "bije liste". Za očekivati je da će se, unatoč svim poteškoćama, "bijela lista" objaviti prije 1. veljače 2002. godine. Stoga se opravdano nameće pitanje, koje se moglo čuti i na posljednoj sjednici Pododbora za obrazovanje i držanje straže pomoraca u siječnju 2000. godine, o tome što će se dogoditi sa zemljama članicama koje će se nalaziti na "bijeloj listi", ali neće dostaviti izvješće o uspješno provedenoj nezavisnoj prosudbi sustava kvalitete. Nadalje, problem može nastati i ukoliko država članica dostavi izvješće o nezavisnoj prosudbi koje će ukazivati da predmetna zemlja nema zadovoljavajuće osiguranje kakvoće u elementima propisanim odredbama STCW Konvencije, 1978., odnosno da sustav kvalitete uopće ne funkcionira, ili ukoliko država članica ne dostavi odgovarajuće izvješće u slijedećem petogodišnjem razdoblju. U svim navedenim situacijama ne postoji nikakav pravni osnov da predmetna zemlja članica izgubi svoj status na "bijeloj listi". Očito je da je i sadašnja STCW Konvencija, 1978. u tom smislu manjkava, te da je nužno uspostaviti takav pravni mehanizam koji će omogućiti dinamičku "bijelu listu" država koje u tom trenutku u potpunosti primjenjuju STCW Konvenciju, 1978.

¹³ Točka 2. odjeljka A-I/8 STCW Pravilnika.

¹⁴ Točka 3. odjeljka A-I/8 STCW Pravilnika.

¹⁵ Točka 3. pravila I/8 STCW Konvencije, 1978.

Sustavi kvalitete su izvrsno sredstvo za praćenje primjene elemenata STCW Konvencije, 1978., ukoliko su oni odgovarajuće uključeni u opseg prosudbe sustava, odnosno u njegove ciljeve. Međutim, opet su manjkave odredbe o primjeni i eventualnim posljedicama koje bi proizašle zbog loše primjene sustava kvalitete, obzirom da je sadašnji status "bijele liste", kao jedinog instrumenta kontrole primjene propisanih odredbi statičan.

No to nije jedini razlog zbog kojeg bi valjalo neprestano pratiti primjenu STCW Konvencije, 1978. Primjena izmijenjene STCW Konvencije, 1978. ne mora biti u jednakom opsegu za sve države članice koje će se naći na "bijeloj listi". Tako neke zemlje članice uopće neće imati, primjerice, sustav obrazovanja pomoraca, već će se oslanjati isključivo na priznavanje stranih svjedodžbi o osposobljenosti, kao što je slučaj kod većine zastava pogodnosti. Druge članice primjerice, neće imati sustav za obrazovanje časničkog kadra¹⁶ i sl. Nameće se pitanje tko će prosuditi primjenu STCW Konvencije, 1978. kod tih država članica, ukoliko one izmijene opseg primjene iste. I tu bi za dosljednu i jednaku primjenu svih odredbi STCW Konvencije, 1978. valjalo osigurati "aktivan" popis zemalja koje prema nezavisnoj ocjeni mogu dobiti status države članice koja je u potpunosti primijenila sve elemente propisane Konvencijom.

Važno je zamijetiti dinamiku izmjena postojeće STCW Konvencije, 1978. I ovaj čimbenik bi morao biti vrlo jak argument za fleksibilniji pristup sastavljanju "bijele liste" država članica, odnosno za otvaranje mogućnosti brisanja zemalja s navedenog popisa ukoliko ne primjenjuju sve odredbe STCW Konvencije, 1978., uključujući i sve izmjene i dopune.

Sigurno je da bi takav pristup donio dosta poteškoća u postupku priznavanja svjedodžbi, ukrcaja pomoraca na brodove strane državne pripadnosti ili pregleda od strane predstavnika države luke, no jedina alternativa svemu tome je još jedan međunarodni instrument, koji neće ažurno pratiti implementaciju svojih vlastitih odredbi i koji u konačnici, nakon nekog vremena neće niti izdaleka ispunjavati funkciju radi koje je donešen. Zbog svega toga bi valjalo ovaj, u osnovi jako dobar mehanizam praćenja implementacije STCW Konvencije, 1978., žurno izmijeniti u pravnom smislu, kako bi u cijelosti mogao pratiti sve promjene koje će stalni napredak tehnologije donositi i na polju obrazovanja odgovarajuće osposobljenih ljudskih resursa u pomorstvu, te mogućnosti pojedinih zemalja članica Konvencije da slijede takav progres.

Konačno posljednje, ali ne i manje važno, je istaknuti da se čitav proces provjere implementacije STCW Konvencije, 1978. zasniva na provjeri dokumentacije koja je dostavljena od strane članica IMO-u. Ne postoji nikakav

¹⁶ A. Winbow, *o.c.*, str. 5.

mehanizam kojim bi se u praksi provjerila implementacija nacionalne regulative u svezi STCW Konvencije, 1978. Ne sumnjajući u dobru vjeru država članica, po tko zna koji put u povijesti IMO-a i drugih organizacija nameće se pitanje o mogućnosti pojedine zemlje da propisane standarde u potpunosti primijeni. Na žalost, za sada ne postoji naikakav mehanizam kojim bi se omogućilo skupinama eksperata da na jednom uzorku sustava za obrazovanje pomoraca i izdavanja svjedodžbi države članice zaista provjere praktičnu primjenu regulative koja je dostavljena IMO-u, kao dokaz o punoj implementaciji STCW Konvencije, 1978.

Mogući odgovor na navedeni problem su sustavi kvalitete propisani odredbama STCW Konvencije, 1978. koji moraju uključivati sve elemente obrazovanje pomoraca i izdavanja svjedodžbi. Predmetni sustavi moraju biti ocijenjeni nezavisnim vanjskim prosudbama, koje sadržavaju pregled dokumentacije sustava kakvoće, ali i pregled samog sustava, odnosno primjenu predmetne dokumentacije.

Stoga se posebna pozornost treba posvetiti upravo sadržaju i rezultatima prosudbi kakvoće, budući da je to jedina spona između propisane legislative i rezultata primjene STCW Konvencije, 1978. u praksi. Na žalost, kao što je već istaknuto, rezultati nezavisnih vanjskih prosudbi sustava kvalitete vjerojatno neće imati nikakvog utjecaja na sastavljanje prvog izdanja "bijele liste" zemalja koje su u potpunosti primijenile STCW Konvenciju, 1978. Naknadna izvješća o navedenim prosudbama ne mogu, s pravnog gledišta, imati nikakav utjecaj na položaj države članice na "bijeloj listi". Sve to upućuje na zaključak da se zapravo čitav postupak kontrole primjene STCW Konvencije, 1978. svodi samo na pregled legislative koje su s tim u svezi dostavile države članice.

Jasno je da je vremenska razlika koja će nastati između objave prvog izdanja "bijele liste" i dostavljanja prvih izvješća o nezavisnim vanjskim prosudbama sustava kvalitete proizašla iz razboritog zaključka čelnika IMO-a da je nužno cijelom procesu dati dinamiku, što se prvenstveno odnosi na objavu navedene liste, kao osnove za daljnji proces primjene odredbi STCW Konvencije, 1978. između zemalja članica. Osim navedenoga činjenica je da uvođenje sustava kvalitete zahtijeva odgovarajuće resurse, pogotovo ako se uzme u obzir da je vrlo često riječ o čitavom nizu institucija u okviru jedne zemlje članice koje moraju provesti navedene zahtjeve u određenom vremenskom periodu.

Obzirom na navedenu ulogu nezavisnih vanjskih prosudbi sustava kvalitete nužne su žurne izmjene postojećeg teksta STCW Konvencije, 1978. i odnosnog Pravilnika, koje bi omogućile kreiranje dinamičke "bijele liste", kako se ne bi stvarao jaz između zakonodavstava i primjene regulative, što bi u konačnici moglo ugroziti i ciljeve zbog kojih su izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978. i donešene.

2.2 Primjena STCW Konvencije, 1978. od strane pomorskih učilišta

Pomorska učilišta također imaju važnu ulogu u čitavom nizu mjera za potpunu primjenu STCW Konvencije, 1978. Pored pomorskih administracija i drugih državnih tijela koja donose nacionalne propise, pomorska učilišta morala su uvrstiti čitav niz novih organizacijskih mjera i pribaviti novu opremu kako bi udovoljila zahtjevima nacionalnih zakonodavstava koja su primijenila odredbe izmijenjene i dopunjene STCW Konvencije, 1978.

Pojednostavljeno rečeno te aktivnosti uključuju:

- uvođenje sustava kvalitete;
- primjenu novih zahtjeva za nastavne programe;
- nabavku odgovarajuće opreme;
- stručno osposobljavanje predavača.

Opseg primjene navedenih zahtjeva ovisi i o tome da li pojedina obrazovna institucija ili nacionalni sustav obrazovanja pomoraca obavlja naobrazbu samo za pojedina zvanja¹⁷ u pomorstvu.

Osim navedenoga, važno je istaknuti da su mnoge države članice STCW Konvencije, 1978., odnosno pomorska učilišta, pratili razvoj tehnologije korištenja broda i s tim u svezi unapređivala svoje obrazovne programe i opremu, bez obzira što je predmetna Konvencija propisivala niže standarde. Za takve sustave obrazovanja izmjena i dopuna STCW Konvencije, 1978. predstavljala je zapravo samo formalno pravno evidentiranje promjena u pomorstvu i njihov utjecaj na razinu osposobljenosti koju moraju imati osobe uključene u operacije na brodu.

Suprotni primjeri čitavih nacionalnih sustava obrazovanja pomoraca ili pojedini njihovi djelovi, koji su se temeljili na općenitim zahtjevima STCW Konvencije, 1978. prije posljednjih izmjena i dopuna samo su potvrda opravdanosti korjenitih i brzih promjena u obrazovanju pomorskog kadra. Iako standardi propisani STCW Konvencijom, 1978. predstavljaju minimalne zahtjeve, broj učilišta u svijetu koja imaju poteškoće u primjeni novih konvencijskih zahtjeva jasno ukazuje u kakvom je raskoraku bilo osposobljavanje ljudskih kadrova i današnji tehnološki i sigurnosni zahtjevi u pomorstvu.

Iako je i STCW Konvencija, 1978. prije izmjena i dopuna iz 1995. godine¹⁸ davala određene zahtjeve u svezi praktičnih i teoretskih znanja budućih pomoraca, navedene odredbe nisu bile dovoljno precizne da bi omogućavale izravnu primjenu u pomorskim učilištima, dok predloži za

¹⁷ A. Winbow, *o.c.*, str. 5.

¹⁸ STCW, 1978 and Resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1993 edition, IMO, London, 1993.

programe obrazovanja IMO-a nisu imali obvezatni¹⁹ karakter. Sve je navedeno rezultiralo neodgovarajućom primjenom i minimalnih standarda obrazovanja pomoraca.

Izmjenama i dopunama STCW Konvencije, 1978. preciznije su navedeni uvjeti za obrazovanje pojedinih zvanja u pomorstvu, tako da sadašnji tekst STCW Pravilnika na kojeg se poziva STCW Konvencija, 1978. sadrži tablice koje navode za svako zvanje zahtjeve u svezi:

- sposobnosti;
- znanja, razumijevanja i vještina;
- načina pokazivanja odgovarajuće sposobnosti;
- mjerila za ocjenu sposobnosti.

Pored navedenih zahtjeva koji se odnose na programske sadržaje obrazovanja u pomorskim učilištima, te odgovarajuću opremu za praktičnu primjenu i ocjenu svladanih nastavnih cjelina, izmjene i dopune STCW Konvencije, 1978. donijele su i potpuno nove odredbe koje se odnose na pomorska učilišta. Takve razlike su prikazane u tablici 3.

NAZIV ZAHTEJEVA	STCW 1978 ²⁰	STCW 1995 ²¹
Obrazovanje i ispiti	-	Pravilo I/6 Odjeljak A-I/6
Sustavi kakvoće	-	Pravilo I/8 Odjeljak A-I/8
Uporaba simulatora	-	Pravilo I/12 Odjeljak A-I/12

Tablica 3: Razlike u zahtjevima STCW Konvencije, 1978. prema pomorskim učilištima prije i poslije izmjena i dopuna iz 1995. godine

Sve navedene odredbe, osim zahtjeva za uvođenjem sustava kakvoće, slično kao i kod zahtjeva glede izvedbenih programa već su bile u primjeni kod određenog broja pomorskih učilišta u svijetu. Naime dosljedna primjena svih odredbi STCW Konvencije, 1978. i bez izmjena iz 1995. godine nametala je u dosljednoj provedbi sukladnoj zahtjevima pomorskog gospodarstva, uporabu suvremenih nastavnih pomagala uključujući i simulatore. Pomorska učilišta koja su djelovala u sklopu redovnog školskog sustava imala su odgovarajuće pedagoške, stručne i akademske kriterije za svoje osoblje koji se zahtjevaju odredbama iz tablice 3.

Sve navedeno još jednom ukazuje na važnost dosljedne primjene odredbi STCW Konvencije, 1978. u pomorskim učilištima, kao i na stalno

¹⁹ IMO Model Courses.

²⁰ STCW Konvencija, 1978. bez izmjena i dopuna iz 1995. godine.

²¹ Sadašnji tekst STCW Konvencije, 1978. s pripadajućim STCW Pravilnikom.

unapređivanje obrazovnih programa, obzirom na nove tehnološke i sigurnosne zahtjeve, budući da su upravo obrazovne institucije ključna kari-ka u lancu aktivnosti na primjeni novih standarda u stjecanju takvih osposobljenosti pomorskog kadra, koji će u potpunosti moći odgovoriti sve složenijim zahtjevima koje nameće pomorsko gospodarstvo.

2.2 Primjena STCW Konvencije, 1978. od strane brodarskih tvrtki i ISM kodeks

STCW Konvencija, 1978. svojim izmjenama i dopunama donosi i novinu u pogledu brodarskih tvrtki, jer navodi vrlo precizne zahtjeve u pogledu njihove odgovornosti.

Pravilo I/14 STCW Konvencije, 1978. i odjeljak A-I/14 STCW Pravilnika zahtjevaju od država članica da osiguraju kod brodarskih tvrtki primjenu slijedećih odredbi:

- svi ukrcani pomorci moraju posjedovati odgovarajuće svjedodžbe propisane STCW Konvencijom, 1978.;
- minimalni broj članova posade mora biti u skladu s nacionalnim propisima;
- podaci i dokumentacija o svim pomorcima koji su zaposleni na brodovima moraju biti dostupni, a uključuju najmanje podatke i pripada juću dokumentaciju u svezi iskustva, obrazovanja, zdravstvene sposobnosti i osposobljenosti za dodijeljene dužnosti;
- ukrcani pomorci moraju biti upoznati sa svim brodskim uređajima, postrojenjima, opremom i postupcima na brodu koji su važni za obavljanje dužnosti u nuždi;
- brodska posada mora na učinkovit način koordinirati svoje djelatnosti u slučaju nužde/opasnosti, kao i u izvođenju funkcija od bitne važnosti za sigurnost ili sprječavanje onečišćenja.

Navedeni zahtjevi nisu jedini pravni temelj koji obvezuje brodarske tvrtke da sprovedu mjere u svezi posada koje moraju biti odgovarajuće osposobljene za obavljanje svojih dužnosti. Naime, Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju²² (u daljnjem tekstu ISM kodeks), koji je usvojen odgovarajućom rezolucijom IMO-a²³, te postao zahtjev poglavlja IX Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, 1974. (SOLAS 1974), u svom poglavlju 6 propisuje da kompanija²⁴ (trgovačko društvo) treba osigurati da

²² International Safety Management (ISM) Code.

²³ IMO Rezolucija A.741(18) usvojena 4. studenog 1993. godine.

²⁴ Kompanija označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su menadžer ili zakupoprimalac, koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je, preuzimajući tu odgovornost, pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Kodeksom; točka 1.1.2 ISM kodeksa.

je svaki brod popunjen obučenom, kvalificiranom i zdravstveno sposobnom posadom u skladu s nacionalnim i međunarodnim propisima²⁵.

Slijedom odredbi točke 1.2.3.1 ISM kodeksa koja se poziva na važeće propise, STCW Konvencija, 1978. je propis kojim se preciznije definiraju odredbe poglavlja 6 Kodeksa.

Osim navedenih odredbi u svezi odgovornosti brodarskih tvrtki u pogledu odgovarajuće osposobljenosti posada na njihovim brodovima postoji 11 točaka, odnosno zahtjeva STCW Konvencije, 1978. i ISM kodeksa²⁶, koji se međusobno nadopunjuju.

Navedeni podatak još i više naglašava važnost dosljedne primjene STCW Konvencije, 1978., ne samo s gledišta brodarskih tvrtki, već i ISM kodeksa kao cjeline.

Naime IMO se u svojoj legislativi najviše koncentrirao na razvoj tehničkih propisa ili hardvera (*hardware*), dok je segment upravljanja brodom, kao i relacija između brodarskih tvrtki u najširem smislu riječi i brodova, te učinkovitog provođenja i održavanja visokih sigurnosnih standarda (*software*) i standarda očuvanja morskog okoliša, ostao zapravo bez odgovarajućih instrumenata.

Stoga je dosljedna primjena STCW Konvencije, 1978. jedan od osnovnih zahtjeva kod primjene ISM kodeksa, budući da je obzirom na jedan od glavnih uzroka svih nesreća na moru, vrlo teško izuzeti STCW Konvenciju, 1978. iz primjene bilo kojeg poglavlja ISM kodeksa²⁷.

U slučaju brodarskih tvrtki nameće se pitanje dosljedne implementacije svih odredbi ISM kodeksa i STCW Konvencije, 1978., obzirom da se dio zahtjeva ispunjava na način da, obzirom na prirodu pomorskog pothvata, onemogućuje odgovarajuću kontrolu nadležnih tijela države zastave. To se prije svega odnosi na sve oblike izobrazbe na brodu koji je u komercijalnoj uporabi diljem svijeta²⁸.

3. UTJECAJ STCW KONVENCIJE, 1978. NA RASPOLOŽIVOST POMORSKOG KADRA U SVIJETU

Istraživanja ukazuju na manjak pomorskog kadra u svijetu. Razloge za navedenu situaciju možemo tražiti, između ostaloga, u činjenici da su ula-

²⁵ Točka 6.2 ISM kodeksa

²⁶ Dokument Pomorske uprave Bahama s 28. sjednice Pododbora za obrazovanje i držanje straže pomoraca (STW 28) IMO-a, London, siječanj 1998. godine.

²⁷ Philip Anderson, ISM Code - a Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, *Lloyd's Practical Shipping Guides*, London, 1998.

²⁸ Philip Anderson, o.c. str 104.

ganja u pomorske kadrove u doba velikih financijskih poteškoća prve žrtve racionalizacije troškova poslovanja.

Tako je recesija na pomorskom tržištu iz polovice osamdesetih godina ostavila svoje posljedice i na ljudskim resursima u najširem smislu riječi. Rezultati istraživanja²⁹ iz 1995. godine ukazali su na manjak od 4% časničkog kadra u svijetu, što je manja brojka od predviđenog manjka 1990. godine. Razlika u predviđanjima i dobivenim podacima nastala je zbog sporijeg rasta svjetske flote.

Što se ostalih članova posade tiče, razlika između ponude i potražnje je takva u korist ponude da taj dio svjetskog tržišta ljudskih resursa ne predstavlja nikakav potencijalni problem. Razloge tome zasigurno valja tražiti i u činjenici da je školovanje jednog časnika relativno dug i skup proces u usporedbi s drugim članovima posade, što u konačnici rezultira većim poremećajima u slučaju financijskih poteškoća koje zadese svjetsko pomorsko gospodarstvo.

U brojkama je navedeni pregled ponude i potražnje pomorskog kadra 1995. godine prikazan u tablici 4.

	PONUĐA	POTRAŽNJA	RAZLIKA
Časnici	409 000	427 000	-18 000
Ostala posada	825 000	606 000	+219 000

Tablica 4: Razlika u ponudi i potražnji pomorskog kadra 1995. godine (Izvor: ISF/BIMCO 1995 Manpower Update)

Obzirom na zabrinjavajuće podatke slična studija je napravljena i za 2000. godinu³⁰ s dva osnovna cilja:

- prikaz ponude i potražnje pomorskog kadra za 2000. godinu;
- prikaz predviđenog razvoja situacije u ponudi/potražnji pomorskog kadra za slijedećih 10 godina.

Istraživanje je obuhvatilo sve vodeće ljude u svjetskom brodarstvu, uključujući praktična iskustva gotovo 200 vodećih svjetskih brodarskih tvrtki, vodeći računa o reprezentativnosti uzorka obzirom na svjetsku trgovačku flotu, te stručan metodološki pristup eksperata sa Warwick Univesity-a.

Zbirni rezultat istraživanja prikazan je u tablici 5. koji ukazuje na sličan rezultat kao i u 1995. godini.

²⁹ ISF/BIMCO Interim Manpower Survey, Dokument STW 30/INF.5, IMO, London, studeni 1998.

³⁰ BIMCO/ISF 2000 Manpower Update, Summary Report, April 2000.

	PONUĐA	POTRAŽNJA	RAZLIKA
Časnici	409 000	420 000	-16 000
Ostala posada	823 000	599 000	+224 000

Tablica 5: Razlika u ponudi i potražnji pomorskog kadra 2000. godine (Izvor: BIMCO/ ISF 2000 Manpower Update)

Dobiveni podaci ponovno ukazuju na manjak časničkog kadra od 4% sadašnje ukupne ponude ili 16 000, što je gotovo identično podacima iz 1995. godine. Trenutačna situacija nešto je optimističnija od predviđanja iz 1995. godine jer je rast flote u navedenom periodu (1995.-2000.) iznosio svega 1% godišnje. Osim toga stariji brodovi koji su zahtijevali veći broj članova posade su zamijenjeni novima, što je sve rezultiralo i nešto manjom potražnjom časničkog kadra.

Brojka od 224 000 pomoraca razlike ostalih članova posade u korist ponude ili gotovo 27% više od sadašnje potražnje samo potvrđuje nastavak stabilne situacije u svezi tog segmenta ljudskih resursa u pomorstvu.

Obzirom na navedeni manjak časničkog kadra nameće se pitanje gdje se uočava taj problem, kada brodovi ne plovo s manjkom časnika. Odgovor na to pitanje može se pronaći u činjenici da pomorci sve dulje borave na brodovima, koristeći sve kraće dopuste. Na žalost takvo pragmatično rješavanje problema donosi dugoročno puno više štete nego koristi³¹. Ubrzat će se odlazak postojećih časničkih kadrova, a takva slika radnih uvjeta sigurno neće biti poticaj novim kadrovima da se odlučuju za zvanja u pomorstvu. Osim navedenog "rješenja" prosječna starost časnika iz zemalja OECD-a na brodovima raste, što se prije svega može tumačiti kao jedan od dokaza nedovoljnog priljeva novih časnika. Obzirom da je većina viših časnika u svjetskoj floti iz spomenutih zemalja, podatak da je preko 40% od navedenih časnika starije od 50 godina zabrinjava. Podaci ukazuju i na činjenicu da pomorci iz azijskih zemalja u istom periodu ne pokazuju trend duljeg radnog vijeka na brodovima, što još i više komplicira složenu kadrovsku situaciju.

Pozitivna razlika ponude/potražnje ostalih zvanja na brodu navodi na zaključak da bi se dio manjka časnika mogao privući iz navedene skupine. Međutim, tradicionalna podjela zanimanja i zvanja na brodu, kao i velike razlike u obrazovanju upućuju na zaključak da to ne bi moglo predstavljati konačno rješenje.

³¹ Fairplay, 13. travanj 2000., str. 19.

Zanimljiva je i projekcija razvoja kadrovske situacije u slijedećih 10 godina prema istom istraživanju koja je prikazana u tablici 6.

	2000: RAZLIKA PONUĐA/POTRAŽNJA	%	2010: RAZLIKA PONUĐA/POTRAŽNJA	%
Časnici	-16 000	-4	-46 000	-12
Ostala posada	+224 000	+27	+255 000	+30

Tablica 6: Razlika u ponudi i potražnji pomorskog kadra 2000.-2010. godine (Izvor: BIMCO/ ISF 2000 Manpower Update)

Ipak, navedene rezultate za kretanja u ponudi i potražnji pomorskog kadra u slijedećih 10 godina valja razmatrati s gledišta ulaznih pretpostavki koje su predstavljale osnovu za ovakvu prognozu. Prva od njih je rast svjetske trgovačke flote od 1% godišnje, što je bio slučaj u posljednjih 10 godina, a prema analizama vodećih svjetskih eksperata u tom području ne očekuju se značajnije promjene. Međutim, ako do njih dode konačan rezultat razlike u ponudi i potražnji izgledao bi kako slijedi:

- rast svjetske flote 0% = 3% manjka časničkog kadra 2010. godine;
- rast svjetske flote 2% = 22% manjka časničkog kadra 2010. godine³².

Drugi zabrinjavajući podatak je broj časnika koji uopće ne završi svoj proces naobrazbe i koji iznosi gotovo 30% ukupnog broja ljudi koji se odluče za školovanje³³. Broj časnika koji se odlučuju za nastavak svoje profesionalne karijere u drugim djelatnostima će se uslijed sve kraćih perioda odmora vjerojatno također povećati. Ako ukupno povećanje odlaska časničkih kadrova iz pomorstva u druge djelatnosti bude iznosilo svega 1% godišnje, 2010. godine pomorstvu će nedostajati gotovo 24% potrebnog broja časnika.

Jedini pozitivni pomak koji je zamijećen u odnosu na 1995. godinu je odnos časničkih pripravnika i časnika u službi koji se povećao s 1 pripravnika : 13 časnika, na 1 pripravnika : 10 časnika. Ukoliko bi taj odnos narastao na 1: 7 ili 1,5 vježbenika po brodu, stvorio bi se u doglednoj budućnosti stabilan odnos ponude i potražnje časničkog kadra. Istraživanje provedeno na kompjuterskom modelu ukazuje da bi povećanje broja vježbenika za 1 po brodu dovelo do pozitivne razlike od 3% u odnosu ponuda/potražnja već 2005. godine, a do 2010. taj bi broj narastao do 11%³⁴.

Obzirom na pozitivni trend u porastu broja vježbenika od 1995. godine navedeni aspekt je zasigurno najveći izazov poboljšanju kadrovske situacije

³² BIMCO/ISF 2000, o. c. str. 6.

³³ BIMCO/ISF 2000, o. c. str. 4.

³⁴ BIMCO/ISF 2000, o.c. str. 8.

u pomorstvu. Pozitivni učinak na broj časnika u slučaju spomenutog scenarija porasta broja vježbenika ne bi imao samo kratkoročni karakter. Povećana ponuda časnika na svjetskom tržištu radne snage mogla bi razboritim djelovanjem svjetskih brodara poboljšati uvjete boravka na brodu, a prije svega duljinu radnih perioda i odmora, što bi u konačnici moglo rezultirati i povećanim zanimanjem za karijeru časnika na brodu.

Konačno, posljednje ali ne manje važno je naglasiti da postojeće istraživanje ne uzima u obzir učinak primjene STCW Konvencije, 1978. na raspoloživost pomorskog kadra. Objava "bijeke liste" mogla bi rezultirati da se pomorci iz zemalja koje nisu na popisu, teže zapošljavaju. Postupak priznanja svjedodžbi mogao bi biti otežan što bi u konačnici uistinu moglo rezultirati da nedostatak pomoraca bude tako ozbiljan da brodovi isplovljavaju s manjkom pomoraca. Jedan takav pesimističan scenario uključuje primjerice Filipine, koji imaju nedostataka u izvješću poslanom IMO-u u svezi primjene STCW Konvencije, 1978.³⁵ Iako nadležna državna tijela Filipina ulažu napore kako bi se navedeni nedostaci prevladali³⁶ činjenica da bi zapošljavanje gotovo 100.000³⁷ filipinskih pomoraca bilo upitno, samo naglašava moguću utjecaj pune primjene STCW Konvencije, 1978. na raspoloživost pomorskog kadra.

Ovim vrlo jasnim i transparentnim primjerom htjelo se samo istaknuti još jednu komponentu prognoze globalne potražnje pomorskog kadra koja nije uzeta u razmatranje. Jasno je da se svi potencijalni učinci mogu sagledati tek nakon objave "bijeke liste" i da nije vjerojatno da će svi pomorci iz zemalja koje neće biti na navedenoj listi jednostavno biti isključeni iz globalne ponude. Ipak za očekivati je da će već i otežan postupak priznavanja takvih svjedodžbi rezultirati manjom potražnjom takvih pomoraca, što će zasigurno imati utjecaja na globalni odnos ponude i potražnje pomorskog kadra.

Također postoje naznake da će se pojedine zemlje jednostavno morati odreći pojedinih pomorskih učilišta, kako bi se mogle naći na "bijeloj listi", što bi također moglo imati utjecaja na broj novih kadrova koji ulaze u pomorsku industriju. Činjenica da je riječ o učilištima koja uglavnom obrazuju buduće časnike samo pogoršava lošu situaciju svjetske ponude časničkog kadra. Iako takva situacija ne mora potrajati dulji period, izvjesno je da će se u prvim godinama pune primjene svih odredbi STCW Konvencije, 1978. smanjiti potencijali svjetskog sustava za obrazovanje pomoraca, kako se ne bi ugrozili interesi zemalja članica u svezi nazočnosti na "bijeloj listi".

³⁵ Fairplay, 17. veljače 2000., str. 18.

³⁶ Fairplay, 17. kolovoz 2000., str. 8.

³⁷ 99 150, Fairplay Daily News, 18. kolovoz 2000., str. 5.

4. PRIMJENA STCW KONVENCIJE, 1978. U REPUBLICI HRVATSKOJ

Primjena STCW Konvencije, 1978. u Republici Hrvatskoj temelji se u pravnom smislu na notifikaciji o sukcesiji³⁸. Međunarodne obveze proizašle iz izmjena i dopuna STCW Konvencije, 1978. predstavljaju osnovu za temeljitu reviziju i unapređenje cjelokupnog sustava naobrazbe, izobrazbe i izdavanja svjedodžbi o osposobljenosti u Republici Hrvatskoj.

Prije svega, valja naglasiti da je Republika Hrvatska sa svojim sustavom osposobljavanja pomorskog kadra primjenjivala znatno više standarde i prije izmjena i dopuna STCW Konvencije, 1978. iz 1995. godine. Tu valja istaknuti dvije vrlo važne specifičnosti hrvatskog sustava u cjelini, koje i nadalje ostaju dokaz da Republika Hrvatska primjenjuje znatno više standarde od propisanih izmijenjenom i dopunjenom STCW Konvencijom, 1978. Riječ je o sustavu obrazovanja časnika koji je uključen u srednjoškolsko i visokoškolsko obrazovanje. Viši časnici palube i stroja³⁹ moraju imati najmanje 2 godine akademskog obrazovanja na pomorskim učilištima kako bi mogli, uz ostale uvjete, ishoditi predmetne svjedodžbe o osposobljenosti. Takav sustav obrazovanja jako je dobro prihvaćen i u svijetu. Osim generalnih ocjena da su hrvatski pomorci, a posebice časnici, rado viđeni na brodovima svih zastava svijeta, zanimljivi su i rezultati istraživanja koji su s tim u svezi objavljeni u svijetu.

Tako istraživanja⁴⁰ za 1998. i 1999. ukazuju da su hrvatski prvi časnici palube u prosjeku dva puta bolje plaćeni od svojih azijskih kolega, a značajna je i razlika u odnosu na ista zvanja iz primjerice Poljske, koja je ima sličan sustav obrazovanja.

Osim navedenog istraživanja, važno je istaknuti da i vodeće pomorske zemlje, poput Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske i Norveške namjeravaju transformirati svoj sustav školovanja prema modelu koji se primjenjuje i u Republici Hrvatskoj. Pored činjenice da takav model školovanja pruža širi spektar znanja budućim izravnim učesnicima u pomorskom pothvatu, on pomorski poziv čini i atraktivnijim. Naime stjecanjem akademskih, a ne samo stručnih zvanja nakon završenog školovanja otvara se šira mogućnost kasnijeg zapošljavanja u drugim ustanovama koje trebaju pomorski kadar s iskustvom što uključuje i same škole. Važno je istaknuti da se time omogućuje daljnje napredovanje na akademskoj ljestvici, te stjecanje i najviših zvanja u visokom školstvu, što u konačnici rezultira da predavanja na pomorskim učilištima obavljaju ljudi s odgovarajućim

³⁸ *Narodne novine - Međunarodni ugovori*, br 1/1992.

³⁹ Zapovjednik, upravitelj stroja, prvi časnik palube i drugi časnik stroja.

⁴⁰ The ISF Year 1999 i The ISF Year 2000: International labour costs.

praktičnim iskustvom. No, osim toga, nije nevažno još jednom istaknuti važnost percepcije pomoračkih zvanja kao budućeg poziva, obzirom na sve manje zanimanje za takvom karijerom koje vlada u tradicionalno pomorskim zemljama.

Republika Hrvatska, pored navedenog, primjenjuje i vrlo visoke standarde u svezi izdavanja svjedodžbi o osposobljenosti. Naime, činjenica da ovlaštena tijela državne uprave, odnosno Ministarstvo pomorstva, prometa i veza ima jednak tretman tzv. temeljnih svjedodžbi⁴¹ i svih ostalih, jedan je od rijetkih primjera u svijetu. U većini slučajeva nadležna državna tijela uopće i ne izdaju posebne svjedodžbe za dopunske programe izobrazbe, već je taj dio obveza prepušten pomorskim učilištima. Na takav način država nema potpun i trenutni uvid u sve dokumente koji su izdani pomorcima, te je i pregled valjanosti pojedinih svjedodžbi otežan ili nemoguć, ukoliko pomorsko učilište nema odgovarajuću arhivu. Čak i sadašnji tekst STCW Konvencije, 1978. ne zahtijeva održavanje registra dopunskih svjedodžbi, ili bilo kakvih svjedodžbi koje nisu izdane zapovjedniku ili časnicima⁴².

I u ovom dijelu primjene STCW Konvencije, 1978. Republika Hrvatska je, iskoristivši vlastite potencijale na primjeren način ispunila mnogo više standarde, čime je zapravo prethodila slijedećim koracima IMO-a kao cjeline. Naime, Republika Hrvatska je, vjerojatno kao jedna od prvih zemalja u svijetu, počela izdavati nove svjedodžbe o osposobljenosti koje su bile sukladne izmijenjenoj i dopunjenoj STCW Konvenciji, 1978., što je još jedan od dokaza da je hrvatski sustav obrazovanja pomoraca i izdavanja svjedodžbi neprekidno unapređivan bez obzira na minimalne standarde propisane međunarodnim instrumentima. Paralelno s navedenim događajem u studenom 1998. godine započeo je s radom i elektronski registar svih svjedodžbi koje su izdane na području Republike Hrvatske. Predmetna elektronička aplikacija zasnovana je na najsuvremenijim tehnološkim rješenjima današnjice i omogućuje u potpunosti izdavanje svjedodžbi pomoću računala, što čitav sustav čini preglednijim i sigurnijim, budući da su sve svjedodžbe izdane bilo kojem hrvatskom pomorcu trenutačno vidljive s jednog računala, bez obzira na mjesto ili vrijeme izdavanja. Ne treba posebno isticati vrijednost jedne takve baze podataka obzirom na činjenicu da suvremeni informatički alati omogućavaju gotovo nebrojene mogućnosti statističkih analiza. Trenutno je putem navedenog sustava izdano 75 853 svjedodžbi⁴³, a do potpune primjene svih odredbi STCW Konvencije, 1978.⁴⁴

⁴¹ Certificate of competency.

⁴² Stavak 4. Pravila I/9 STCW Konvencije, 1978.

⁴³ Podatak iz aplikacije pomorskih svjedodžbi za 5. listopada 2000. godine.

⁴⁴ 1. veljače 2002. godine, Pravilo I/15 (Prijelazne odredbe) STCW Konvencije, 1978.

sve važeće svjedodžbe o osposobljenosti morat će se nalaziti u predmetnom sustavu.

Prava vrijednost i značenje navedenog informacijskog sustava tek će se pokazati. Naime slijedom čitavog niza alarmantnih upozorenja država članica STCW Konvencije, 1978. IMO je poduzeo radnje na smanjivanju broja krivotvorenih svjedodžbi među kojima je i donošenje odgovarajuće Rezolucije⁴⁵. Predmetna Rezolucija posebnu pozornost posvećuje razmjeni informacija o valjanosti svjedodžbi među državama. Navedena aplikacija za izdavanje hrvatskih svjedodžbi o osposobljenosti omogućuje i pregled valjanosti svjedodžbi preko interneta, što znači praktično pregled koji je u potpunosti nezavisan od radnog vremena, vremenskih zona i drugih prepreka koje se nalaze pred uobičajenom procedurom provjere valjanosti svjedodžbi.

Ovakva mogućnost je prva u svijetu prezentirana od strane Republike Hrvatske na 71. sjednici Odbora za sigurnost plovidbe IMO-a u svibnju 1999. godine. Sve navedeno ukazuje da je Republika Hrvatska u stanju odgovoriti svim izazovima današnjice kada je u pitanju primjena međunarodnih instrumenta, te u određenim slučajevima davati primjer naprednim tehnološkim rješenjima.

Drugo, ne manje važno područje je primjena odredbi STCW Konvencije, 1978. u pomorskim učilištima. Iako su pojedine hrvatske javne pomorske škole već navršile i 150 godina postojanja⁴⁶, tradiciju obrazovanja pomorskog kadra u Republici Hrvatskoj nije pratio i odgovarajući tehnološki napredak u suvremenim nastavnim pomagalima.

Stoga su se i mnoga pomorska učilišta u Republici Hrvatskoj, a posebice srednjoškolske pomorske ustanove, našle pred čitavim nizom zahtjeva koje je nužno ispuniti do kraja prijelaznih odredbi STCW Konvencije, 1978. Pored zahtjevnih i skupe opreme, te simulatora, nužno je uvesti i sustave kvalitete, što predstavlja dodatnu organizacijsku poteškoću i materijalni izdatak za pomorska učilišta. Iako su zamjetni značajni pomaci u nabavci nužne opreme i uvođenju novih organizacijskih stadarda i dalje postoji opasnost da učilišta neće uspjeti ispuniti zadane zahtjeve u predviđenim rokovima. Razloge tome valja prije svega tražiti u činjenici da je stupanj opremljenosti navedenih srednjoškolskih obrazovnih ustanova bio na vrlo niskoj razini prije donošenja izmjena i dopuna STCW Konvencije, 1978. Problem je tim veći što su pomorske srednje škole, pored visokoškolskih pomorskih ustanova temelji obrazovanja časničkog kadra u Republici Hrvatskoj.

⁴⁵ Unlawful Practices Associated with Certificates of Competency and Endorsements, Resolution A.892(21), prihvaćena 25. studenog 1999. godine.

⁴⁶ Boris Franušić, *Povijest navigacije u Hrvata*, Pomorski fakultet Dubrovnik, Dubrovnik, svibanj 1994., str. 108.

Unatoč činjenici da nema sustavnog pristupa rješavanju čitavog niza problema koji se nalaze pred pomorskim učilištima, visoka svijest o nužnosti žurne primjene predmetnih odredbi STCW Konvencije, 1978. je uz izuzetne napore svih zainteresiranih strana rezultirala vidnim pomacima u području obrazovanja pomoraca. Stoga je za očekivati da će u rokovima propisanim STCW Konvencijom, 1978. sva ili velika većina pomorskih učilišta moći udovoljiti navedenim zahtjevima.

Republika Hrvatska dosljednom primjenom svih odredbi STCW Konvencije, 1978. ne ispunjava samo interese velikog broja hrvatskih građana koji participiraju na svjetskom tržištu pomorskog kadra i na takav način osiguravaju egzistenciju i sebi i svojim obiteljima. Na ovaj način se afirmira pozicija Republike Hrvatske kao zemlje koja može u potpunosti primijeniti najviše svjetske standarde rabeći međunarodno priznate tehničke i organizacijske metode.

Konačno posljednje, ali ne i manje važno je naglasiti da se dosljednom primjenom svih odredbi STCW Konvencije, 1978. na način kako je to napravljeno u Republici Hrvatskoj ispunjavaju i svi preduvjeti za usklađivanjem sa zakonodavstvom Europske Unije⁴⁷ u ovom području, što je jedan od temelja za uključivanje u svjetske integrativne procese.

5. ZAKLJUČAK

STCW Konvencija, 1978., kako je istaknuto, ima za cilj sustavno utvrditi standarde u području obrazovanja pomoraca i izdavanja svjedodžbi. IMO je poučen iskustvom loše primjene već donesenih pravnih instrumenata, unio u STCW Konvenciju, 1978. posve nove odredbe kojima se provjerava njezina implementacija. Postojeće odredbe, iako imaju vrlo jasnu svrhu, ne jamče punu implementaciju svih odredbi STCW Konvencije, 1978., zbog svoje nedorečenosti i manjka odredbi koje bi učinkovito sankcionirale lošu primjenu konvencijskih odredbi u duljem vremenskom periodu.

To ne znači da donošenje izmjena i dopuna STCW Konvencije, 1978. iz 1995. godine nije polučilo određene rezultate, no željena razna primjena postojećih i budućih zahtjeva kod država članica zahtijeva žurne promjene sadašnjeg teksta STCW Konvencije, 1978. s ciljem jasnijeg i cjelovitijeg postignuća propisane razine standarda obrazovanja pomoraca i izdavanja svjedodžbi o osposobljenosti. Izmjene bi u konačnici morale rezultirati dinamičnom "bijelom listom" na kojoj bi se nalazile članice STCW Konvencije, 1978. koje u tom trenutku udovoljavaju svim konvencijskim zahtjevima.

⁴⁷ EC Directive 94/58 & 98/35.

Svaka daljnja promjena STCW Konvencije, 1978. morala bi za posljedicu imati reviziju statusa država koje se nalaze na "bijeloj listi" uz stalnu kontrolu putem izvješća o nezavisnim prosudbama sustava kvalitete.

Interes Republike Hrvatske u potpunoj primjeni svih odredbi STCW Konvencije, 1978. nije samo u generalnom opredjeljenju da se naša zemlja mora i u zakonodavnom smislu približiti europskim i svjetskim integracijama. Neposredni interes leži i u činjenici da veliki broj naših pomoraca tradicionalno plovi na svim zastavama svijeta, čime osigurava egzistenciju i sebi i svojim obiteljima. Osim navedenoga, u teškim okolnostima za hrvatsko brodarstvo, naši pomorci predstavljaju osnovu za svjetsku afirmaciju Republike Hrvatske kao pomorske zemlje, te bi dosljedna primjena STCW Konvencije, 1978. morala biti još jedan dokaz da je pomorska orijentacija Republike Hrvatske i briga za sigurnost ljudskih života na moru, stvarnost i njezino trajno opredjeljenje.

Summary

CAUSES AND CONSEQUENCES OF THE AMENDMENTS TO STCW CONVENTION, 1978

This paper gives a short review of the main reasons for the amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW), as well as its effects.

The first part of the article gives a short overview of the background and the main reasons for the adoption of the said amendments to the Convention.

The second part of the paper gives an analysis of some new essential provisions resulting in obligations for the Parties of the Convention. In particular the author comments new provisions with special reference to its implementation within maritime administrations, MET (maritime education and training) institutions and shipping companies, as well as the implementation of the amendments to the Convention in the Republic of Croatia.

The paper expresses the author's critical view on certain new provisions particularly in respect of the so-called "white list" which don't allow any subsequent changes in its content. The author also suggests that the new amendments to the STCW Convention, referring to the said issue, are essential in order to provide integrity and credibility of the STCW Convention in a longer period.