Svjetsko pomorsko sveučilište u Malmõu

(World Maritime University — Malmô, Sweden)
— Osnivanje, ciljevi, način rada —

Uvod

U tekućem procesu međunarodne podjede rada, zemlje u razvoju sve glasnije i sa više opravdanja zahtijevaju mjesto koje im pripada. Potvrđuje se ekonomska istina da su mogućnosti daljnje razvoja i napretka razvijenih zemalja ograničene i određene upravo stupnjem razvoja nerazvijenih, kao njihovih partnera u razmjeni. Pa ipak, izgleda da se jaz povećava.

U pokušajima unifikacije ekonomskih propisa i političke na međunarodnom planu redovito smo svjedoći sukobljavanja postojećih ekstrema. Visoko razvijene zemlje predlažu rješenja koja teško mogu pratiti zemlje u razvoju zbog vlastitog siromaštva, odnosno zbog oskudice kapitala, tehnologije i stručnih kadrova. U oblasti prometa, posebno pomorskog, to je već često dotaklo do izražaja (primjerice, kod svake poslijeratne revizije SOLAS Konvencije, kod usvajanja i dopunjavanja MARPOL Konvencije 1973., i 1978., kod donošenja STCW Konvencije 1978. i kod pripremanja Konvencije o međunarodnom multimodalnom transportu tokom 70-tih godina).

Takvo stanje može najbolje ilustrira upravo Konvencija o obrazovanju, ovlaštenjima i vremenom straže pomoraca (STCW), koja je bila usvojena u Londonu 1978., a stupila na snagu u proljeće ove godine (naravno, za one zemlje koje su je u međuvremenu prihvatile). U toku dohotrjine burne rasprave oko nje konačna teksta stalno su se ispoljavale suprotnosti između želja i mogućnosti visoko razvijenih i onih u razvoju. Tradicionalno razvijene pomorske zemlje bile su opet spremne prihvatiti veoma stroge stručne standarde za stjecanje važnijih pomorskih zvaniča, smatrajući ih garancijom za sigurnost plovioce i očuvanje morskog okoliša. Naprotiv, zemlje u razvoju, iako u pravilu teže stvaraju vlastite trgovačke mornarice, ustrajno su upozoravale na svoju oskudicu u modernoj tehnologiji, kapitalu, razrađenim propisima, stručnom kadru i školama. Zbog svega toga pružale su i razumljivi otpor strožim stručnim standardima posade. Uz konačno usvojena, kompromisna rješenja, Konferencija IMO-a u Londonu izglašala je i posebnu Rezoluciju (Br. 23) o unapređenju tehničke suradnje u obrazovanju pomoraca između razvijenih pomorskih zemalja i onih kojima je takva pomoć potrebna. Međunarodnoj pomorskoj organizaciji u Londonu prepušteno je posredovanje u svim takvim bilateralnim i multilateralnim aranžmanima. Na takav način, koristeći i sredstva Programa za razvoj Ujedinjenih naroda (UNDP) bile su osnovane i moderno

opremljene pomorske škole u nekoliko zemalja u razvoju (Brazil, Egitap, Gana, Indija, Indonezija, Obala slonovače, Singapur, Pacifički otoci).

Tokom posljednjih decenija bilo je naravno i mnogo primjera obrazovanja pojedinaca ili grupa učenika i studenata iz zemalja u razvoju na pomorskim učilištima razvijenih zemalja (Engleske, Francuske, Njemačke, SAD, SSUR-a i drugih). Zahvaljujući njenoj ulozi, ugledu i povjerenju u krug nevrsnog, Jugoslaviji su također mnoge afro-azijske zemlje u međuvremenu povjeravale obrazovanje svojih pomoraca. Računa se da je u proteklim 25 godinama oko 700 polaznika iz tridesetak zemalja u razvoju pohađalo i završilo naše srednje i više pomorske škole ili specijalističke tečajeve. Gornje brojke ne obuhvaćaju strane studente na našim vojno-pomorskim učilištima, kojih je također bilo u velikom broju.

Slični bilateralni aranžmani postoje i dalje, posebno između nekih zemalja u razvoju i pomorskih obrazovnih ustanova u njihovim ranijim kolonijalnim metropolama. U nekim primjerima teško je ocijenivati koliko se, uz stvarnu pomoć u obrazovanju kadrova, radi o prikrivenim političkim ili ekonomskim implikacijama.

Lako je zaključiti da bi za pomorske zemlje u razvoju najbolje, tj konačno i trajno rješenje bilo stvaranje vlastitih modernih pomorskih škola, pomorske uprave i brodarskih poduzeća, koji bi svi zajedno vodili nacionalnu pomorsku politiku i pratili svjetske trendove u primjeni nove pomorske tehnologije. A za takvo konačno rješenje zemalja u razvoju redovito nedostaje početna („nulta”) količina pomorskih stručnjaka, kao budućih nastavnika, funkcionera pomorske uprave, pilota, inspektora i rukovodilaca pomorskih poduzeća.

U ovome trenutku brodovi svih zemalja u razvoju čine jedva 1/9. ili oko 11% cjelokupne svjetske trgovačke mornarice. Omjer izgleda za nemarljiv, ali nije tako. S jedne strane može se realno očekivati njegovo povećanje, a s druge — mnogo veći dio međunarodne pomorske razmjene (kao i njenih budućih trendova) usmjerava
se prema lukama zemalja u razvoju. To znači da
ih posjećuju brodovi svih, pa i razvijenih zemal-
ja. Njihov tretman, zadržavanje u lukama i u-
kupna rentabilnost njihova poslovanja ovise ja-
ko o kadrovima, tehnologiji i organizaciji luka
koje posjećuju. Proizlazi da je školovanje odgo-
varajućeg pomorskog kadra za zemlje u razvoju
u zajedničkom interesu svih sudionika pomor-
skog poslovanja, bez obzira na zemlju i sredinu
iz koje potječu. Konačno, dodajmo tome potre-
bu stalne zaštite i očuvanja morskog okoliša
— otvorenog i obalnih mora — od zagađivanja,
ka magistralni interes cjelokupne ljudske za-
jednice, što danas više nitko ne osporava. Samo
obrazovani, stručni ljudi na svim odgovornim
dužnostima, svjesni njihove važnosti, mogu se
staviti u službu takvih ciljeva!

Inicijativa i posrednička uloga IMO-a pri osni-
vanju Svjetskog pomorskog sveučilišta (WMU)

Sve zemlje u razvoju (između ukupno 125
država — članica Međunarodne pomorske orga-
nizacije) podržavaju u načelu potrebu povećanja
sigurnosti u plovidbi i sprečavanja zagađenja
mora na međunarodnom planu, kroz usvajanje
konvencija, pravila i preporuka koje IMO prip-
rema. Većina takvih akata sadrži veoma razra-
dene tehničke propise, koji samo održavaju svu
složenost brodarstva u naše vrijeme. Tehnologija
brodarstva, čini se, doživjela je veće promjene
u posljednjih 25 godina nego u ma kojem slič-
nom razdoblju povijesti. Zemlje u razvoju svje-
sne su da stvaranje moderne i djelotvorne vlas-
tite trgovačke mornarice znači veliki doprinos
nacionalnom razvitku i ekonomskoj nezavisnosti
svake države. Svjesne su konačno da im valjani
stručni kadrovni na ključnim dužnostima jedini
mogu to omogućiti. Iz svega toga proizašla je
podrška zemalja u razvoju svim akcijama IMO-a
u pogledu tehničke pomoći.

Na početku, tokom 1970-ih godina, akcija
IMO-a svodila se na upućivanje posebno odabra-
nih stručnjaka i konzultanata u pojedine zemlje
u razvoju, prema njihovu traženju. Usluge tih
stručnjaka sastojale su se u razradi organiza-
cijskih šema pomorske uprave, u pripremanju
pomorskih propisa, u formiranju brodarskih i
agencijalnih poduzeća, u razradi osnovnih mjera
za sigurnost obalne plovidbe i za sprečavanje
zagađivanja mora. Pomoć je, dakako, bila veoma
lorisna, ali sporadična i privremena. Pitanje ve-
čeg broja stručnih ljudi na mnogim odgovornim
dužnostima ostalo je otvoreno. Trebalo je pro-
naći način kojim bi se omogućilo velikom
broju zemalja u razvoju skolovanje dovoljnog
broja osoblja što prije i u skladu s najvišim
standardima.

Već 1976. generalni tajnik IMO-a (C. P. Sriv-
vastava) posjetio je Svedsku i razgovarao s pred-
stavnicima vlade. Svedska je među prvim od
drazvijenih zemalja svesrdno podržavala i potpo-
magala programe tehničke pomoći IMO-a. Za
vrijeme spomenute posjet je raspravljalo se isklju-
čivo o rastućim potrebama zemalja u razvoju
za pomorskim osobljom dovoljno visoke stručne
razine.

Narednih nekoliko godina IMO je za zemlje
u razvoju organizirao niz seminara o mnogim
pitanjima razvoja i rukovođenja u pomorstvu.

Zgrada Svjetskog pomorskog sveučilišta u Malmö — World Maritime University

U prisustvu delegata iz 45 zemalja u razvoju, seminar je usvojio posebnu rezoluciju, predla- žućiIMO-u i UNDP-u da podrže osnivanje takve ustanove. U rezoluciji se govori o »ogromnim potrebama« zemalja u razvoju za kvalificiranim službenicima pomorske uprave, nastavnicima pomorskih škola, inspektorima, ispitivačima na stručnim ispitima za pomorska zvaničnica i drugim vrhunskim pomorskim stručnjacima, te se iz- ražava mišljenje da bi dopunsko školovanje u trajanju od jedne do dvije godine bilo dovoljno da se postigne potrebna stručna razina.

Od toga trenutka događaji su se razvijali mnogo brže. Švedska vlada započela je tražiti najpogodniju lokaciju i konačno se odlučila za svoj najužniji pomorski centar i treći grad po veličini u Švedskoj, za Malmö. U okvirima IMO-a i njegovih organa i članica zamisao je doživjela maksimalnu podršku. Najprije je Odbor za sigurnost plovivbe (Maritime Safety Committee) pozdravio prijedlog, zatim je to učinio Odbor za zaštitu morskog okoliša (Marine Environment Protection Committee), da bi konačno u studenom 1981. Skupština IMO-a jednoglasno usvojila načelnu odluku o osnivanju Sveučilišta i ovlastila generalnog tajnika da poduzme sve potrebne korake kako bi se osnovalo Svjetsko pomorsko sveučilište u Malmö.

Naredni problem bilo je financiranje otva- ranja i radia buduće ustanove. Bilo je proraču- nato da bi zamišljeni opseg rada ustanove za- hitijevao 3,6 milijuna US dolara godišnje (kasnije se pokazalo da je taj proračun bio prenizak za 10%). Razvojni program Ujedinjenih naroda su- glasio se osigurati početnu financijsku pomoć i nadalje izdavati 800.000 dolara godišnje. Šved- ska vlada obvezala se ugovorom izdavati i milijun dolara godišnje za rad Sveučilišta. Već na početku osigurana je pomoć od strane još ne-

koliko država članica IMO-a: Norveška (200.000), Grčka i Italija (po 50.000) i Danske (40.000) Uso- koro su se tome pridružile još neke zemlje (SR Njemačka, Velika Britanija, SAD) odobravajući stanoviti broj godišnjih stipendija u visini od 10.000 dolara za svakog polaznika iz zemalja u razvoju. Nastojanjem nekolike entuzijasta u SAD je osnovano posebno Udruženje za pomoć WMU-u, koje je već osiguralo značajne iznose u novcu i opremljenju razvoj solarije pomorskih škol u svijetu, također uz financijsku pomoć SIDA-e. Na osnovi prethodnih konzultacija s generalnim tajnikom IMO-a, pri otvorenju seminara ministar transporta švedske vlade je objavio saopštenje o osnivanju posebnog međunarodnog sveučilišta za pomorske znanosti i tehnologiju u Švedskoj. Rečeno je da će Sveučilište biti prvenstveno namijenjeno pružanju vrhunskih znanja iz mnogih pomorskih oblasti polaznicima iz zemalja u razvoju.

U prisustvu delegata iz 45 zemalja u razvoju, seminar je usvojio posebnu rezoluciju, predla- žući IMO-u i UNDP-u da podrže osnivanje takve ustanove. U rezoluciji se govori o »ogromnim potrebama« zemalja u razvoju za kvalificiranim službenicima pomorske uprave, nastavnicima pomorskih škola, inspektorima, ispitivačima na stručnim ispitima za pomorska zvaničnica i drugim vrhunskim pomorskim stručnjacima, te se iz- ražava mišljenje da bi dopunsko školovanje u trajanju od jedne do dvije godine bilo dovoljno da se postigne potrebna stručna razina.

Od toga trenutka događaji su se razvijali mnogo brže. Švedska vlada započela je tražiti najpogodniju lokaciju i konačno se odlučila za svoj najužniji pomorski centar i treći grad po veličini u Švedskoj, za Malmö. U okvirima IMO-a i njegovih organa i članica zamisao je doživjela maksimalnu podršku. Najprije je Odbor za sigurnost plovivbe (Maritime Safety Committee) pozdravio prijedlog, zatim je to učinio Odbor za zaštitu morskog okoliša (Marine Environment Protection Committee), da bi konačno u studenom 1981. Skupština IMO-a jednoglasno usvojila načelnu odluku o osnivanju Sveučilišta i ovlastila generalnog tajnika da poduzme sve potrebne korake kako bi se osnovalo Svjetsko pomorsko sveučilište u Malmö.

Naredni problem bilo je financiranje otva- ranja i radia buduće ustanove. Bilo je proraču- nato da bi zamišljeni opseg rada ustanove za- hitijevao 3,6 milijuna US dolara godišnje (kasnije se pokazalo da je taj proračun bio prenizak za 10%). Razvojni program Ujedinjenih naroda su- glasio se osigurati početnu financijsku pomoć i nadalje izdavati 800.000 dolara godišnje. Šved- ska vlada obvezala se ugovorom izdavati i milijun dolara godišnje za rad Sveučilišta. Već na početku osigurana je pomoć od strane još ne-
morskih kvalifikacija i ovlaštenja,

(iii) više službenike pomorske uprave,
(iv) tehničke upravne stručnjake i više rukovodača obitelji brodarskih poduzeća,
(v) voditelje istrage u pomorskim nezgodama,
(vi) pomorske inspektore,
(vii) stručnjake za gradnju brodova, za druge pomorske znanosti, tehnologiju i srodne discipline,
(viii) tehničke rukovodiocice luka i njima srodno osoblje.«

Sveučilište će također
»pridonijeti formiranju posebnog kadra me-
dunarodno priznatih stručnjaka u najvažnijim
oblastima brodarije, uključujući gostujuće pro-
fesore, nastavnike, konzultante i druge stručnjaka
koji mogu pružiti odgovarajuća znanja i po-
moć zemljama u razvoju, a prema potrebi i dru-
gim vladama, u rješavanju problema sigurnosti
na moru, djelotvornosti plovidbe i zaštite i nad-
zora nad zagađivanjem mora.«

Konačno, prema Povelji, Svjetsko pomorsko
sveučilište će
»pridonijeti stvaranju jedinstvenog međuna-
rodnog sistema obrazovanja pomorskih stručnjaka
kao jednom obliku olakšanja i unaprenđenja
međunarodne suradnice u brodarije i srodnim
pomorskim djelatnostima.«

Odjeli, usmjerenja i trajanje studija

Na WMU moguće je studij u dvogodišnjem
i jednogodišnjem trajanju. Po završetku dvogo-
dišnjeg studija položnici stječu odgovarajuću di-
plomu (engl. Master of Science - Degree), dok se
o uspješno završenom jednogodišnjem studiju
izdaje samo uvjerenje (Certificate).

Dvogodišnji studij organizira se na ovim odjelima:

- Opća pomorska uprava (GMA),
- Organii pomorske sigurnosti (MSA)
- Pomorsko školstvo (ME), s nautičkim i
brodostrojarskim usmjerenjem,
- Tehničko rukovodičenje brodarskim podu-
zećem (TMSI).

Razmatra se također skoro otvaranje odjela za
tehničko rukovodičenje lučkim poduzećem (TPM).

Jednogodišnji studij je na odjelima za:
- Tehničko osoblje u službi sigurnosti plo-
vidbe (TOMSA)
- Tehničko osoblje u brodarskim poduze-
čima (TOSC).

Povrh ovako koncipiranih studija WMU or-
ganizirat će mnoge specijalističke tečajeve (npr.
ARPA, TS, IGS, COW, LGT) u trajanju od dva
do šest tjedana, prema potrebama i broju pri-
javljenih kandidata.

Konačno, veliki dio sredstava, moderne op-
reme i nastavnika angažiran je u nastavi jezika.
Najime, sva predavanja održavaju se isključivo
na engleskom, koji je ujedno i službeni jezik
Sveučilišta. Predznanje toga jezika stoga je je-
dan od uvjeta za prijem kandidata. Međutim,
iskustvo je pokazalo da mnogi od prijavljenih
kandidata (posebno oni iz frankofonskih i špa-
niolsko-portugalskih zemalja), iako posjeduju
službena uvjerenja o poznavanju engleskog, ne
mogu s uspjehom pratiti i usvojiti nastavu na
engleskom. Stoga se za njih, odmah nakon tes-
tiranja, organiziraju posebni veoma intenzivni
tečajevi engleskog jezika u trajanju od 9 tjedana
koje moraju s uspjehom završiti prije početka
redovnog studija ili specijalizacije.

Organizacija nastave

Nastavne metode koje se primjenjuju na
WMU pažljivo su proučene i odabrane kako bi
zadovoljile posebnu namjenu studija, te omo-
gućile studentima da uoče sve prednosti i ovla-
daju svim vještina moderne tehnologije.

Plan pojedinog odjela obuhvaća stanoviti broj
obveznih kolegija i manji broj fakultativnih koje
student sam bira. Time je postignuta fleksibil-
nost i raznolikost finalnih profila, kako bi se
zadovoljile potrebe različitih zemalja i njihove
unutrašnje organizacije (pomorske uprave, po-
morskog školstva, brodarski poduzeća). Studij
se sastoji od:
- nastave,
- vježbi,
- laboratorijskog rada,
- demonstracija,
- proučavanja kazuistike,
- rada na projektima i
- proučavanje industrijskog iskustva (raz-
vijenih).

Iako će studenti, naravno, najveći dio vreme
provesti na Sveučilištu, program studija obuhvaća i niz obaveznih posjed industrijskim,
školskim, znanstvenim i upravnim organizacijama
i organima u švedskoj i drugim razvijenim
pomorskim zemljama. Posredstvom i nastojanjem
IMO-a među državama članicama, njihova sug-
lasnost i spremnost za pomoć u tome pogledu već je postignuta. Lokacija Sveučilišta u Malmö, u sjevernoj Evropi kao svjetskom emporiju brodarstva, brodogradnje, luka, agencija, klasifikatora, pomorskih škola i osiguratelja — tako već potvrđuje svoje prednosti.

Stručne posjetnici („field trips“) su planom predviđene za posljednje tjedne studija. One će angažirati veliki dio budžeta Sveučilišta ali će zato pružiti studentima mogućnost da izravno upoznaju svoju onu tehnologiju, radne procese i djelatnosti koje je nemoguće nabaviti, smjestiti i demonstrirati na samom Sveučilištu. Ovdje treba ponovno naglasiti da je WMU u biti, ustanova namijenjena praktičarima, koji su već dozvahali svoj sposobnost u struci, pa su stoga i bili odabrani za dodatnu stručnu izgradnju i u naprednjenje. Dako nastava obuhvaća značajni opseg novih i dubljih teoretskih saznanja, opseg praktičnih vježbi, demonstracija i istraživanja bit će širi i raznolikiji od onoga koji se obično primjenjuje na jednom postdiplomskom studiju!

Upravljanje Svjetskim pomorskim sveučilištem

Sveučilištem ravnja Odbor upravitelja (Board of governors), kojemu predsjedava generalni tajnik Međunarodne pomorske organizacije (sada g. C. P. Sivistava). Za članove Odbora imenovani su istaknuti stručnjaci iz brodarstva, pomorskog školstva i srodnih djelatnosti širom svijeta, iz onih u razvoju i razvijenim pomorskim zemljama. Redovne sjednice su jednom godišnje.

U okviru odluka Odbora nastavnim i administrativnim radom Sveučilišta rukovodi rektor (u prvom mandatu za tu dužnost izabrana je prof. Solve Arvedson iz Švedske). U poslu mu pomažu prorektor (prof. kap. Günther Zade, SR Njemačka) i 7 drugih stalnih nastavnika iz različitih zemalja svijeta, mahom istaknutih stručnjaka u različitim pomorskim oblastima (navigacija, brodsko storjarstvo, tehnologija pomorskih prijevoza, ekonomika brodarstva itd.). WMU obuhvaća katedre za naucičke znanosti, za sigurnost plovidbe i pomorsku upravu, za pomorskog tehnologiju i za zaštitu morskog okoliša, koje organiziraju i koordiniraju nastavu odgovarajućih kolegija.

Uz relativno mali broj stalnih nastavnika (8), djelatnost Sveučilišta u velikoj mjeri ovisi o pomoći gostujućih profesora i predavača (guest professoors and guest lecturers), koji pokrivaju uže stručne oblasti i teme. Nijihovom uslugom i detaljno isplaniranoj povremenom nastavom (koja nije posebno plaćena, već im se povjera „honoris causa“, uz naknadu putnih i boravišnih troškova), WMU si osigurava uže specijaliste i njihova iskustva za nastavu u odgovarajućim oblastima. Veoma ohrabruje činjenica da je, uz tridesetak do sada angažiranih gostujućih nastavnika, preko 50 drugih pomorskih stručnjaka širom svijeta na poziv IMO-a izrazilo svoju spremnost da pod istim uvjetima sudjeluje u nastavi.

Administrativno osoblje Sveučilišta čine u najvećem dijelu švedski državljan, mada se i tu može naći iskusnih suradnika iz drugih zemalja.

Oprema i buduće financiranje Sveučilišta

Što se tiče nastavnih opreme (laboratorija, simulatora, nastavnih pomagala) WMU zasigurno pripada među najbolje opremljene pomorske obrazovne ustanove u svijetu. Zbog njegova već stvorena ugleda i opsega djelovanja, proizvođači inače skupih elektronskih pomagala jednostavno se natječu tko će u obliku donacije ugraditi svoju opremu na Sveučilištu i time povećati vlastiti ugled u poslovnom svijetu.

Ipač, problem financiranja djelatnosti WMU još nije definitivno riješen. Uz sredstva koja godišnje švdska vlada (1 milijun US dolara), Razvojni program UN (800.000, neke druge razvijene pomorske zemlje i ukupni iznos školarine što ih plaćaju zemlje korisnice usluga (tj. 10.000 dolara po polazniku godišnje), još uvijek godišnje nedostaje oko pola milijuna dolara. Na sjednici Odbora upraviteljca u lipnju ove godine formirana je posebna grupa (pod predsjedanjem g. Santa Cruzia iz Cilea) sa zadatkom da se stara o financiranju osnovnog fonda od cca 40 milijuna dolara, koji bi valjanim ulaganjem odbacivao dovoljinu kamatu za redovito financiranje rada ustanove. Pri tome se računa na pomoć još nekoliko razvijenih pomorskih zemalja, na pomoć većih brodskih kompanija, njihovih konferencija i pomorskih osiguratelja. Osnovni je argument da su ciljevi WMU-a posredno i u njihovom zajedničkom interesu. Postupak „marketinga“ i svojevrsnog međunarodnog reklamiranja ustanove upravo se razrada. Baš u tome cilju odlučeno je da WMU od 1984. upisuje i stanoviti broj polaznika iz srednje i visoko razvijenih pomorskih zemalja.

Zaključak

Već ovoga ljeta Svjetsko pomorsko sveučilište u Malmö popuni će svoje kapacitete u predviđenog maksimuma — do 200 polaznika na studiju ili na specijalizaciji u trajanju od nekoličajedna do dvije godine. Radi se o jedinstvenom međunarodno koordiniranom nastajanju da tradicionalno razvijene pomorske nacije prenesu svoje znanje i iskustvo svijetu u razvoju, sve u cilju da se unaprijeđi svjetsko pomorsko vrtnjaki, a svjetska mora da se zaštići od zagađivanja. Računa se da je to moguće postići jedino podizanjem stručne razine rukovodećeg osoblja u odgovarajućim pomorskim djelatnostima. Međunarodna pomorska organizacija, a preko nje i cijela međunarodna pomorska zajednica očekuju da će rezultati ovog poduzetnog i maštovitog međunarodnog nastajanja biti vidljivi u bliskoj budućnosti!

Dodajemo na kraju da bi primjer Svjetskog pomorskog sveučilišta (koje bi prema Povljenj „trebalo pridonijeti stvaranju jedinstvenog međunarodnog sistema obrazovanja pomoraca“) mogao pomoći u preučivanju nekih još uvijek postojanje dilema o obrazovanju pomoraca u svijetu, pa i kod nas. U prvom redu je ošteta tendencija da se nosioci najviših pomorskih zvanja i ovlaštenja školjuju na fakultetskoj razini. Z-
tim, usmjerenja studija i nastavnog planova WMU-a negiraju klasičnu, a potvrđuju suvremenu konceptiju najvišeg pomorskog obrazovanja. To znači da je moderni pomorski fakultet izrazito multidiscipliniran i specifican, te da ne može biti sveden pod klasične profile i fakultete (npr. tehničke, ekonomsko, prirodoslovne) kao njihovo usmjerenje ili odjel, što i kod nas ima rijetkih prisutica. U pomorstvu, kao i u mnogočemu drugom, budućnost zaista zahtijeva novo!

**BILJESKE:**

1. Ovaj i ostali citati Povelje navode se u slobodnom prijevodu autora.
2. SFRJ je također zastupljena u Odboru upravitelja jednim članom.
3. Na ispomoć u svojstvu gostujućih nastavnika IMO je do sad apozvao i dva suradnika iz naše zemlje.
4. Naime, WMU upisuje studente s prethodno završenim višim stručnim školama ili čak završenim fakultetima odnosno nosiće najviših ovlaštenja u njihovim zemljama.

---

**MEĐITERANSKA PLOVIDBA**

**KORČULA**

**DIREKCIJA — KORČULA**

Telegram: Mediteranska Korčula
Telex: 27528 YU MEDKOR
Telefon: centrala 81-154-7 (4 linije)

**RASPOLAŽE SPECIJALNIM BRODOVIMA Hladnjacama za prevoz lako pokvarišlih tereta po svim morima svijeta,**

**ODRŽAVA REDOVITU LINIJU JADRAN — sjeverna i zapadna Afrika, španjolska i kanarski otoći,**

**SUvreMenim Trajektom Održava Vezu Korčula — kopno,**

**Vrši usluge prijevoza pitke vode.**

---

*Litografijsa Korčule, B. Linassi (XIX st.)*