

# Svjedodžbe o osposobljenosti za službu palube: analiza stanja na području Lučke kapetanije Zadar

---

**Barešić, Martina**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2024**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:898363>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-20**



**Sveučilište u Zadru**  
Universitas Studiorum  
Jadertina | 1396 | 2002 |

*Repository / Repozitorij:*

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Sveučilišni prijediplomski studij

Nautika i tehnologija pomorskog prometa



**Martina Barešić**

**Svjedodžbe o osposobljenosti za službu palube:  
analiza stanja na području Lučke kapetanije Zadar**

**Završni rad**

Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru  
Pomorski odjel - Nautički odsjek  
Sveučilišni prijediplomski studij  
Nautika i tehnologija pomorskog prometa

Svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca za službu palube: analiza stanja na području Lučke  
kapetanije Zadar

Završni rad

Student/ica:  
Martina Barešić

Mentor/ica:  
doc.dr.sc. Ana Gundić

Zadar, 2024.



## Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Martina Barešić**, ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **Svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca za službu palube: analiza stanja na području Lučke kapetanije Zadar** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 24. lipnja 2024.

## Sadržaj

1. UVOD .....	1
2. PRAVNI OKVIR .....	2
2.1. Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW).....	2
2.2. STCW Pravilnik.....	5
2.3. Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca (Narodne ... novine broj 130/13, 45/14, 124/15, 72/16, 69/18, 77/18, 85/21) .....	7
3. AKTUALNA KRETANJA NA TRŽIŠTU RADA.....	9
3.1. Stanje u Republici Hrvatskoj .....	10
3.2. Utjecaj COVID pandemije na postojeće stanje .....	12
4. ULOGA LUČKIH KAPETANIJA U STRUČNOJ OSPOSoblJENOSTI POMORACA I OBRAZOVANJU/IZOBRAZBI.....	14
5. ANALIZA IZDANIH SVJEDODŽBI NA PODRUČJU LUČKE KAPETANIJE ZADAR 17	
5.1. Svjedodžbe o osposobljenosti za službu palube .....	17
5.2. Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti .....	19
5.3 Analiza izdanih svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube na području Lučke kapetanije Zadar .....	20
6. ZAKLJUČAK .....	25
LITERATURA .....	26
POPIS SLIKA .....	27
POPIS TABLICA .....	27
SAŽETAK .....	28
SUMMARY .....	28

## 1. UVOD

U radu su opisane svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca za službu palube temeljene na Međunarodnoj konvenciji o standardima izobrazbe, izdavanja svjedodžbi i držanju straže pomoraca, STCW Pravilniku i Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca. Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca [1] propisuje zvanja, stručnu spremu, ispitni program, program izobrazbe, uvjeti i načini stjecanja svjedodžbi o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti za pomorska zvanja u Republici Hrvatskoj. Isti je usklađen s odredbama direktiva EU. Odredbe se odnose na minimalnu razinu izobrazbe pomoraca. Pravilnik je podijeljen na deset dijelova, a u ovom radu analiziran je drugi dio - zvanja i svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca.

Završni rad se sastoji od šest povezanih poglavlja. Prvo poglavlje je uvodni dio rada. U drugom poglavlju analizirana je STCW konvencija, STCW Pravilnik i Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca. U trećem poglavlju analizirano je stanje kretanja na tržištu rada prema podacima EMSA-e te kao i podaci o stanju u Republici Hrvatskoj. Također je dan prikaz utjecaja COVID pandemije na kretanje i život pomoraca. U četvrtom poglavlju opisana je uloga Lučkih kapetanija u stručnoj osposobljenosti pomoraca i obrazovanju/izobrazbi te izdavanju potrebnih svjedodžbi za osposobljenost pomoraca. U petom poglavlju navedene su svjedodžbe o osposobljenosti i svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti kao i analiza svjedodžbi koje su izdane na području Lučke kapetanije Zadar, u šestogodišnjem razdoblju (2017. - 2022.). U zadnjem, šestom poglavlju, dan je osvrt na cjelokupni rad.

## 2. PRAVNI OKVIR

### 2.1. *Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW)*

Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca, *engl. Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (u nastavku teksta STCW Konvencija) je usvojena u Londonu međunarodnom konvencijom 1978. godine. Godine 1984. ista je stupila na snagu. Konvencijom je uspostavljen skup standarda o izobrazbi, kao i izdavanju svjedodžbi te držanju straže za pomorce diljem svijeta, dok je prije ovaj zadatak bio prepušten pojedinim vladama što je predstavljalo probleme kada su pomorci prelazili međunarodne granice. Šest poglavlja STCW Konvencije, uz 23 rezolucije predstavljali su osnovu za smanjenje rizika povezanog s pomorskom sigurnošću, zaštitom života ljudi na moru i zaštitom morskog okoliša, te osnovu za smanjenje utjecaja ljudskog čimbenika na ukupan broj nesreća na moru i ujednačenje izobrazbe pomoraca diljem svijeta. Analize ukazuju da je ljudski čimbenik uzrok 80 % svih nezgoda i nesreća koji su doveli do gubitka ljudskih života, materijalnih dobara ili onečišćenja okoliša. Nedostaci i ograničenja konvencije postali su očigledni nakon tragičnih nesreća brodova Scandinavian Star i MS Estonija. Godina 1990. obilježena je tragedijom na trajektu Scandinavian Star, na kojem je dok je plovio u tjesnacu Skagerrak i krenuo prema Danskoj, izbio požar na palubi broj tri gdje su bili parkirani automobili, a kasnije se proširio na putničke kabine [2]. Kako su se požarni alarmi uključili na mostu, zapovjednik broda je zatvorio samo protupožarna vrata u blizini mjesta gdje je otkriven dim, ostavljajući druga protupožarna vrata i puteve otvorenima. Značajna nuspojava požara bio je dim te je većina mrtvih na brodu Scandinavian Star umrla je od trovanja dimom. Trajekt je poslao poziv u pomoć, ali određena razina nekoordinacije u spasilačkom radu spriječila je učinkovitu evakuaciju i spašavanje. U požaru je poginulo 159 ljudi od ukupno 383 putnika i 99 članova posade. Analizom je utvrđeno da posada nije bila obučena za postupanje u hitnim situacijama i veći dio posade nije govorio engleski, niti bilo koji skandinavski jezik, te je mogao komunicirati samo na portugalskom. Tijekom godina trajekt je promijenio značajan broj vlasnika što je za posljedicu imalo različite standarde održavanja pa su tako izlazi za evakuaciju bili blokirani i neoznačeni, a protupožarna oprema nije bila održavana niti lako dostupna. Nesreća trajekta MS Estonija 1994. godine jedna je od najgorih pomorskih katastrofa u europskoj povijesti [3]. Tijekom plovidbe, u noćnim satima trajekt je bio izložen nepovoljnim vremenskim uvjetima, uključujući jak vjetar i visoke valove. Pramčana rampa koja je osiguravala vozila na donjoj palubi je pukla te se odvojila što je omogućilo prodor vode u trajekt

te izazvalo brzi gubitak stabilnosti. Trajekt je potonuo u roku pola sata u Baltičko more. Poginule su 852 osobe. U izvješću službene istrage, osim kvara na pramčanom viziru, navodi se i nedostatak reakcije posade na izvanrednu situaciju, kašnjenje u oglašavanju alarma, nedostatak rukovođenja s mosta i neuspjeh aktivacije pirotehničkih sredstava za pomoć.

STWC konvencija iz 1978. predstavljala je značajan napredak u međunarodnoj pomorskoj sigurnosti, ali upravo ove pomorske nezgode pokazale su njene najveće mane. Konvencija je sadržavala opće standarde za obuku i certificiranje pomoraca bez detalja za različite brodove i operacije, što su države članice različito tumačile i primjenjivale. Mehanizmi za nadzor nisu postojali pa mnoge države nisu u potpunosti provodile propisane standarde, a niti brodovi ih se nisu pridržavali što je ugrožavalo sigurnost. Programi obuke posade bili su zastarjeli bez korištenja najnovijih tehnologija i metoda obuke za sve situacije u plovidbi. Propisi nisu dovoljno naglašavali važnost, ali i za obvezu imali redovito održavanje sigurnosne opreme na brodovima. Godine 1995. donosi značajne izmjene u STCW Konvenciji u svrhu poboljšavanja sigurnosnih standarda i sprječavanja sličnih katastrofa u budućnosti. Izmjene su bile dio šireg nastojanja Međunarodne pomorske organizacije (IMO International Maritime Organisation – Međunarodna pomorska organizacija) da postroži i preciznije odredi obvezu poštivanja odredbi propisanih Konvencijom. Izmjene i dopune stupile su na snagu 1997. godine, a pomorci koji su ušli u pomorsku industriju nakon kolovoza 1998. godine morali su zadovoljiti nove standarde izmjena iz 1995. godine.

U nastavku teksta dan je pregled važnijih izmjena:

- Pravilo I/A Konvencije sadrži 25 definicija pojmova koje se koriste u konvenciji, a u svrhu određivanja standarda osposobljenosti kao razine stručnosti koja je potrebna za obavljanje određenih dužnosti na brodu. Obavljanje dužnosti na brodu povezuju tri razine odgovornosti: *upravljачka, radna i pomoćna*.
- Sustav upravljanja kvalitetom mora obuhvatiti izdavanje svjedodžbi, izvođenje studijskih programa i tečajeva te provođenje ispita i ocjenjivanja. Uspostava sustava internog praćenja te ocjenjivanje standarda kvalitete je nužna.
- Uvodi se obveza informiranja države članice kako bi se pokazalo da se poduzetim mjerama osigurava cjelovita primjena odredbi Konvencije. Država članica dužna je informirati organizaciju o obrazovnim programima, načinima polaganja ispita, itd.
- Uvodi se provjera osposobljenosti posade od strane inspektora sigurnosti plovidbe (Port State Control) u situacijama u kojima se sumnja da posada članovi posade ne udovoljavaju standardima.



- Utvrđuju se uvjeti koje mora zadovoljiti zapovjednik, časnik ili radiooperater za obnovu važenja svjedodžbi. Osim toga, zdravstvena sposobnost se provjerava se u razmacima ne duljim od pet godina.
- Pomorcima se omogućuje stjecanje naobrazbe i svjedodžbi za različite vrste djelatnosti na brodu.

Svjedodžbe o osposobljenosti izdaju se za različite razine i vrste poslova na brodu i uključuju zvanja prikazana Slikom 1.



Slika 1. Zvanja pomoraca

Brze promjene u pomorskoj tehnologiji i globalnim standardima zahtijevale su da Konvencija bude usklađena s tim napretkom kako bi osigurala da pomorci budu pravilno obučeni za rad s modernim navigacijskim i komunikacijskim uređajima. Sljedeće izmjene Konvencije odnose se na 2010. godinu kada su izmjene usvojene na diplomatskoj konferenciji održanoj u Manili [4].

Do kraja 2016. godine države članice trebale su dovršiti postupak uvođenja novih odredbi Konvencije, odnosno od početka 2017. godine trebali su imati svjedodžbe koje su izdane sukladno izmijenjenim propisima svi pomorci. Najznačajnije izmjene u novoj Konvenciji odnose se na mjere za sprječavanje nezakonitih radnji po pitanju svjedodžbi, a koje mogu biti izdane samo od strane administracije države članice uz obveznu elektronsku provjeru valjanosti prije priznavanja svjedodžbi izdanih od strane drugih država. Zatim, pojačane mjere za ocjenu provedbe odredbi konvencije od strane država članica. U skladu s ILO MLC 2006 Konvencijom, također su usklađene odredbe koje se odnose na sate radne sate i sate odmora, zatim mjere sprječavanja rada pod utjecajem droga i alkohola, te su konačno nadopunjene i odredbe o zdravstvenoj sposobnosti pomoraca. „*Able Seafarer Deck*“, „*Able Seafarer Engine*“ i „*Electro-technical Officers and Rating*“, uvedena su kao nova zvanja. Također su uvedeni i novi programi obuke, a odnose se na korištenje modernih navigacijskih i komunikacijskih sustava, kao što su elektroničke karte (ECDIS) i automatizirani sustavi upravljanja brodom. Za

sve članove posade uvedena je obvezna izobrazba po pitanju zaštite morskog okoliša. „Leadership“ i „Teamwork“ uvedeni su kao obvezna izobrazba za sve časnike. Kao posebna je uvedena osnovna osposobljenost za posadu koja radi na tankerima za prijevoz ukapljenih plinova. Izdane su preporuke za plovidbu u polarnim vodama i izmijenjene odredbe za svjedodžbe za priobalnu plovidbu. Sukladno novim izmjenama STCW Konvencije, svjedodžbe se izdaju kao:

- *Certificate of Competency* - časnici, zapovjednici
- *Certificate of Proficiency* - sigurnosna zaštita broda; rukovanje brodicom za spašavanje i spasilačkom brodicom, osim brze spasilačke brodice; rukovanje brzom spasilačkom brodicom; medicinska prva pomoć
- *Documentary evidence* - sve ostale svjedodžbe koje nisu ni "*Certificate of Competency*" niti "*Certificate of Proficiency*" [5].

Novom odredbom se objedinjuju svjedodžbe za sve putničke brodove uključujući i ro-ro putničke brodove. Uvedena je i obveza vođenja Training Record Books, dnevnika izobrazbe i za članove posade, a ne samo buduće časnike. Uvodi se obveza pohađanja obnovne izobrazbe svakih pet godina i za sljedeće osposobljenosti prikazane u Tablici 1.

Tablica 1. Obveza pohađanja obnovne izobrazbe

<b>Osposobljenosti</b>
Temeljna sigurnost
Upravljanje ljudskim ponašanjem u kriznim uvjetima
Mjere sigurnosti putnika i tereta odnosno cjelovitosti trupa na putničkim i ro-ro putničkim brodovima
Upravljanje skupinama ljudi
Osposobljenost za rukovanje brodicom za spašavanje i spasilačkom brodicom, osim brze spasilačke brodice
Osposobljenost za rukovanje brzom brodicom za spašavanje
Osposobljenost za upravljanje gašenjem požara

U 2010. godini također je preporučeno da se STCW Konvencija i Pravilnik, koliko je to moguće, sveobuhvatno mijenjaju svakih deset godina kako bi se riješile sve nedosljednosti koje su uočene u međuvremenu u cilju usklađenosti postojećih i novih tehnologija.

## 2.2. STCW Pravilnik

STCW Pravilnik je Pravilnik o izobrazbi, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca usvojen Konvencijom iz 1995. godine [6]. Pravilnik uspostavlja jedinstvene standarde za obuku

i certificiranje pomoraca, osiguravajući dosljednost i kvalitetu obuke širom svijeta. Pravilnik zahtijeva kontinuiranu obuku i usavršavanje, omogućujući pomorcima da ostanu u toku s najnovijim tehnologijama i praksama. STCW Konvencija i Pravilnik predstavljaju nerazdvojnu cjelinu. Pravila i dodaci Konvencije detaljno su obrađeni kroz odjeljke Pravilnika. Pravilnik je podijeljen na dva dijela.

Obvezne odredbe nalaze se u Dijelu A te određuju minimalne standarde koje države članice trebaju provoditi u cilju potpunog i cjelovitog učinka Konvencije. Dio B odnosi se na preporučene smjernice za uspješnu provedbu Konvencije. U Dijelu A Pravilnika definirani su standardi osposobljenosti. Potrebno je naglasiti da je u Pravilniku propisano uspostavljanje „bijele liste“, uvođenje nezavisnih prosudbi u sustavu kvalitete, zahtjeve koji se odnose na programe naobrazbe, provođenje ispita, uporabe simulatora i uvođenja sustava kvalitete na pomorskim učilištima, te zahtjeve koji se odnose na odgovornost brodarskih kompanija.

STCW Pravilnik značajno doprinosi sigurnosti, efikasnosti i održivosti globalne pomorske industrije. „Bijela lista“ STCW Konvencije je popis zemalja koje su u potpunosti uskladile svoje nacionalne propise i sustave certificiranja pomoraca s međunarodnim standardima STCW Konvencije. Time se pruža osiguranje da sve zemlje članice primjenjuju jednako visoke standarde obuke i certificiranja pomoraca, ali i pružanje jasnog prikaza zemalja koje su ispunile sve zahtjeve Konvencije. Nezavisne prosudbe sustava kvalitete predstavljaju ključan mehanizam za osiguravanje da sustavi obuke i certificiranja u pomorskoj industriji održavaju visoku razinu kvalitete. Država članica angažira ovlašteno nezavisno tijelo za provođenje prosudbe. Ta tijela obično su priznate organizacije s iskustvom u sustavima kvalitete i pomorskoj obuci. Programi naobrazbe moraju osigurati da pomorci stječu potrebne vještine i znanja slijedeći standardizirani kurikulum prema smjernicama IMO-a i STCW Konvencije. Pomorska učilišta i institucije moraju dokazati usklađenost programa sa STCW Konvecijim te ih kontinuirano usklađivati kako bi osigurali visoku razinu obuke i certificiranja svojih polaznika. Provođenje ispita, uporaba simulatora i uvođenje sustava kvalitete ključni su elementi za osiguranje visokih standarda u pomorskoj obuci. Standardizirani i objektivni ispiti osiguravaju da polaznici stječu potrebna znanja i vještine, dok napredni simulatori omogućuju praktičnu obuku u sigurnom okruženju. Implementacija sustava kvalitete, uključujući interne i vanjske procjene, osigurava kontinuirano poboljšanje programa obuke i usklađenost s međunarodnim standardima, čime se osigurava kompetencija i sigurnost pomoraca na moru. Zahtjevi koji se odnose na odgovornost brodarskih kompanija prema STCW Konvenciji obuhvaćaju širok spektar aktivnosti usmjerenih na osiguravanje sigurnosti, zaštite okoliša i kompetencije pomoraca. Brodarske kompanije imaju ključnu ulogu u osiguravanju da njihovi

pomorci posjeduju odgovarajuće vještine, znanja i certifikate za svoje dužnosti. Na taj način brodarske kompanije osiguravaju ne samo poštivanje zakonskih obveza već i dugoročnu održivost i uspjeh svojih operacija.

### **2.3. Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca (Narodne novine broj 130/13, 45/14, 124/15, 72/16, 69/18, 77/18, 85/21)**

Za donošenje Pravilnika zadužen je čelnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Pravilnik je u više navrata izmjenjen i dopunjen. Članak 3. Pravilnika određuje značenje 50 pojmova koji se koriste za primjenu odredbi koje se odnose na pomorce članove posade broda. Pravilnik u cijelosti uređuje: zvanja pomoraca, stručnu spremu, ispitne programe, program izobrazbe, uvjete i način stjecanja svjedodžbi o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti pomoraca u svim službama i na svim poslovima. Nadalje, uređuje odnose između brojnih subjekata, odnosno između pomoraca, pomorskih učilišta, lučkih kapetanija, ministarstva, ispitnih povjerensttvama, brodarskih kompanija. Pravilnik definira zahtjeve za obrazovanje, certificiranje pomoraca i sigurnosnu zaštitu u pomorstvu. Propisuje zvanja, stručne kvalifikacije, ispitne programe te uvjete za stjecanje svjedodžbi za zapovjednike broda, upravitelje stroja i članove posade. Također, obuhvaća uvjete za certifikate sigurnosne zaštite luka, brodova i brodarskih kompanija, te postupke izdavanja, priznavanja i obnove certifikata. Definira standarde obrazovanja za visokoškolske i srednjoškolske ustanove te zahtjeve za pravne osobe koje provode obuku pomoraca. Propisuje uvjete za ispitivače i članove ispitnih povjerenstava, te postupke za odobrenje ustanova za obuku i izdavanje dozvola za održavanje obuke pomoraca.

Pravilnik je podijeljen na deset djelova:

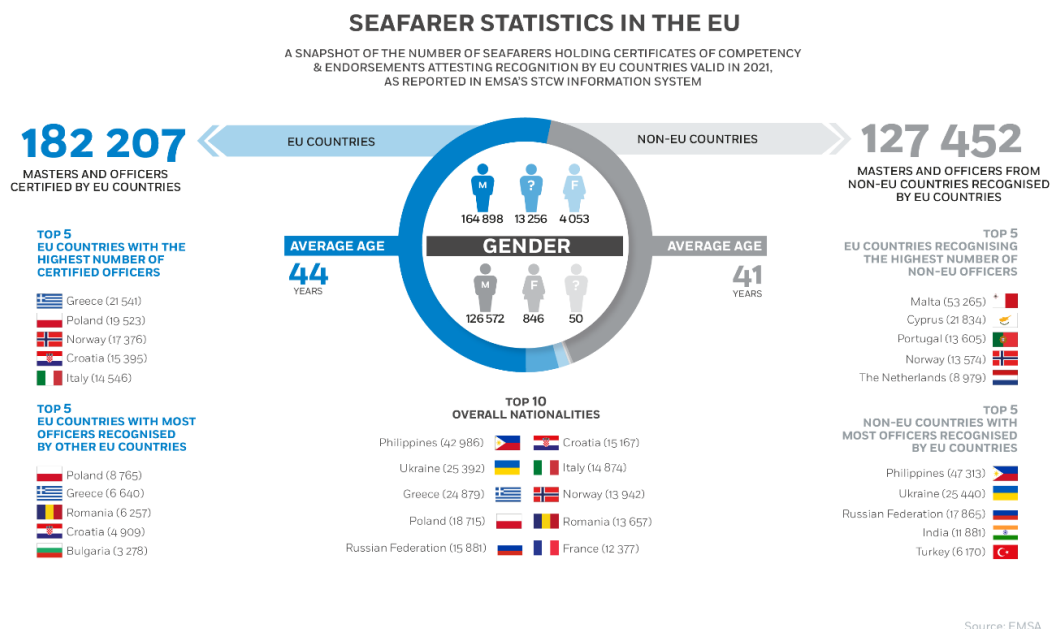
- uvodne odredbe
- zvanja i svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca
- osnovne osposobljenosti
- dopunske osposobljenosti
- obrazovanje/izobrazba pomoraca
- postupak izdavanja svjedodžbi o osposobljenosti
- priznavanje, obnova i zamjena svjedodžbi o osposobljenosti
- upisnici svjedodžbi o osposobljenosti
- oduzimanje svjedodžbi o osposobljenosti
- prijelazne i završne odredbe.

Pravilnik ima osam priloga. Prilog A odnosi se na program naobrazbe. Prilog B odnosi se na program posebnih obrazovanja. Program ispita sadržan je u Prilogu C, dok je program izobrazbe sadržan U Prilogu D. Uvodni razlikovni program nalazi se u Prilogu E. Prilog F odnosi se na priznavanje svjedodžbi. Prilog G – sadržaj zahtjeva nalazi se u Prilogu G. I posljednji, Prilog H odnosi se na informacije koje je potrebno dostaviti Europskoj komisiji za potrebe statističkih analiza.

### 3. AKTUALNA KRETANJA NA TRŽIŠTU RADA

Godine 2023. stanje tržišta rada bilo je uvjetovano ukrajinsko-ruskim ratovanjem koje je započelo u veljači 2022. godine. Prema dostupnim podacima iz Drewry maritime research-a, Ukrajina je brojila gotovo 80 tisuća pomoraca što ih svrstava na peto mjesto po brojnosti u svijetu. Prema istim podacima, broj pomoraca u Rusiji također je visok, te pomorci iz tih zemalja predstavljaju značajan udio globalnog tržišta. Godine pandemije COVID-a obilježene su nestankom indijskih pomoraca s tržišta rada. S obzirom na činjenicu da su indijski pomorci treći u svijetu po brojnosti, njihov je izostanak bio izrazito primjetan. Taj period obilježen je izrazitom potražnjom za pomorcima.

Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA - European Maritime Safety Agency) osnovana je 2002. godine Uredbom Europskog parlamenta br. 1406/2002 [7]. Uredba o osnivanju izmijenjena je nekoliko puta. U 2023. godini agencija zapošljava oko 300 ljudi. Cilj agencije je osigurati visoku razinu pomorske sigurnosti i zaštite, sprječavanje onečišćenja koje uzrokuju brodovi, te reagirati na morska onečišćenja uzrokovana naftnim i plinskim postrojenjima. EMSA promiče siguran, čist i ekonomski održiv pomorski sektor u EU-u. Na Slici 1 prikaz je broja pomoraca u EU u 2022. godini, a u Tablici 2 broj časnika i zapovjednika prema godinama i spolu.



Slika 1. Broj pomoraca u EU za 2022. godinu

Izvor: [8]

Tablica 2. Časnici i zapovjednici prema godinama i spolu

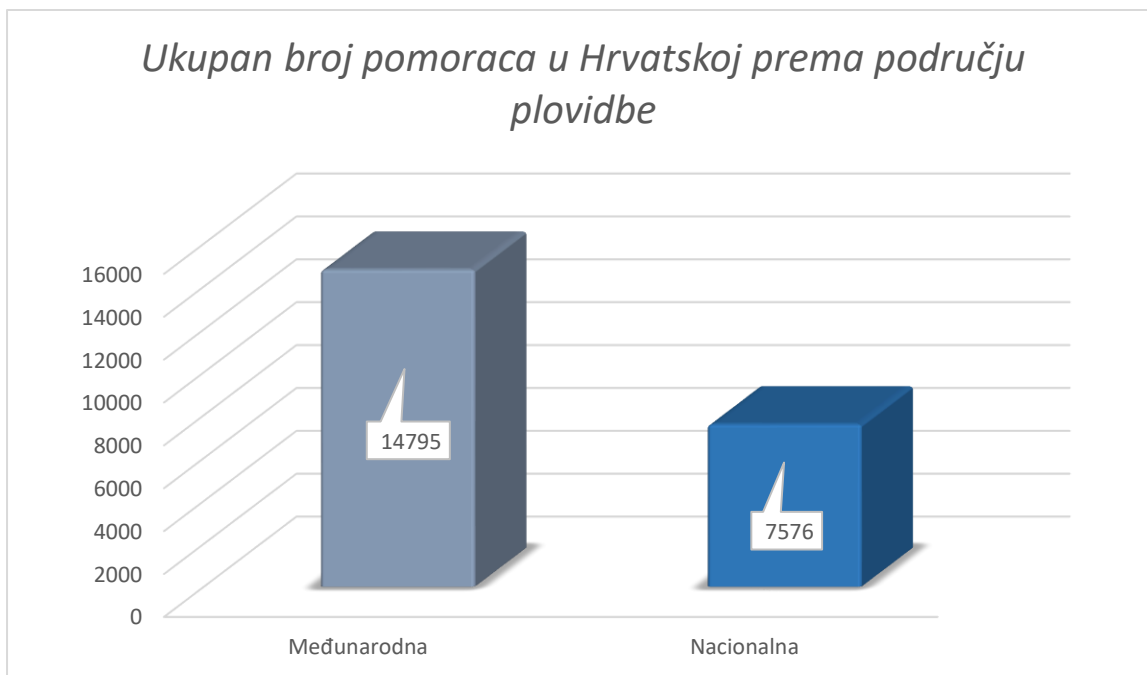
	ZEMLJE EU	ZEMLJE NON-EU
PROSJEČNE GODINE	44	41
MUŠKARCI	164898	126572
ŽENE	4053	846

*Izvor: Autor prema [8]*

Iz Tablice je vidljivo da je prosjek godina časnika i zapovjednika EU zemlja nešto veći u odnosu na NON-EU zemlje. Muškarci su i dalje mnogobrojni u odnosu na žene u zvanjima časnika i zapovjednika. Kod NON-EU zemalja ta je brojka još izraženija u odnosu na broj žena kojih je samo 846. U EU zemljama broj žena u zvanjima časnika i zapovjednika je 4053.

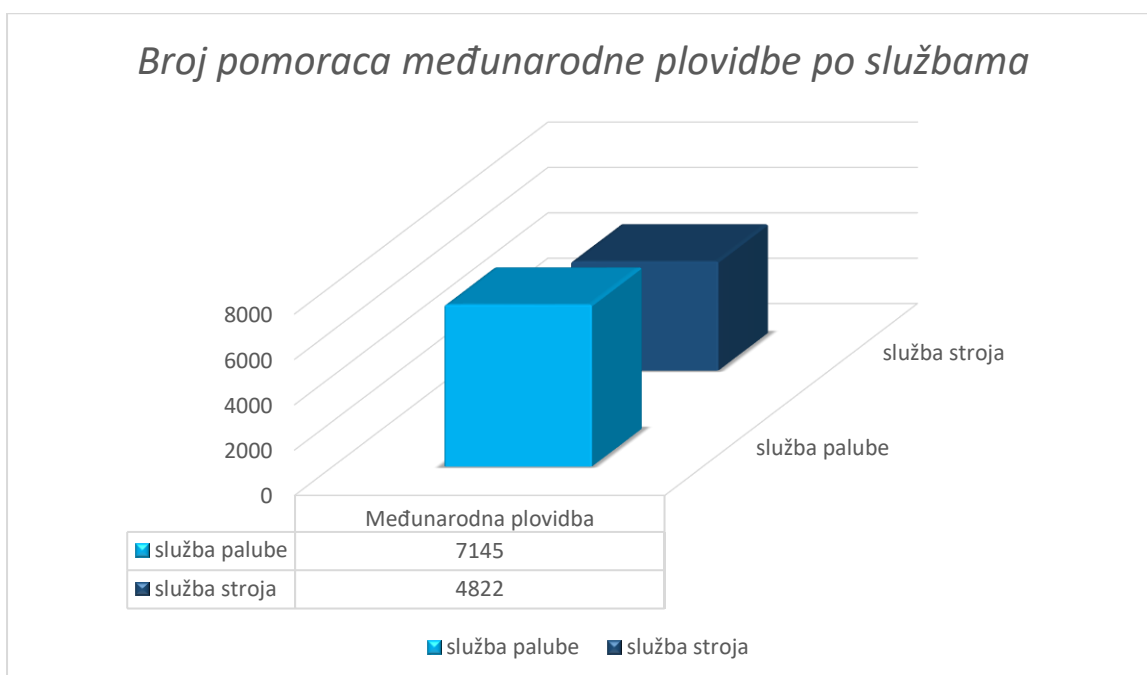
### **3.1. Stanje u Republici Hrvatskoj**

Prema statističkim podacima Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI) za 2023. godinu u Hrvatskoj je ukrcano 22362 pomorca u međunarodnoj i nacionalnoj plovidbi. U međunarodnoj plovidbi ukrcano je 14795 pomoraca, a 7564 pomoraca u nacionalnoj. Najveći broj pomoraca je ukrcan u svojstvima zapovjednika broda i/ili upravitelja stroja te časnika palube i stroja. U međunarodnoj plovidbi u službi palube ukrcano je 7145 pomorca, a u službi stroja 4822 pomorca. S obzirom na to da u nacionalnoj plovidbi postoji svojstvo ukrcaja *zapovjednik hrvatskog broda/upravitelj stroja u nacionalnoj plovidbi nije moguće dobiti stvarne statističke podatke kojima bi se prikazao ukupan broj pomoraca prema službi palube ili stroja u nacionalnoj plovidbi.*



Slika 2. Grafički prikaz broja pomoraca u Hrvatskoj prema području plovidbe

Izvor: Autor prema podacima MMPI od 30.04.2024. godine



Slika 3. Grafički prikaz broja pomorca u međunarodnoj plovidbi po službama

Izvor: Autora prema podacima MMPI od 30.04.2024. godine

Iz navedenih grafova (Slika 2. i Slika 3.) i analiziranih podataka vidljivo je da su zanimanja službe palube mnogobrojnija u odnosu na u zanimanja službi stroja. Razumijevanje dinamike broja pomoraca ključno je za daljnji razvoj pomorskih obrazovnih programa i politika



usmjerenih prema pomorcima u Hrvatskoj kako bi i dalje razvijala njihova konkurentnost u globalnoj pomorskoj industriji.

### **3.2. Utjecaj COVID pandemije na postojeće stanje**

Prvi slučaj zaraze koronavirusom zabilježen je u Republici Hrvatskoj 25. veljače 2020. godine. Pandemija COVID-19 značajno je utjecala na pomorce i njihove ukrcaje na brodove. Uvođenje strogih zdravstvenih protokola i karantenskih mjera u mnogim zemljama otežalo je pomorcima ukrcaj i iskrcaj. Mnoge luke su zahtijevale negativne COVID-19 testove, period karantene, pa čak i dodatne medicinske preglede prije nego što bi pomorci mogli ući ili napustiti brod. Zbog globalnih putnih ograničenja, mnogi pomorci nisu mogli putovati do luka ukrcaja ili povratka kući. Letovi su bili otkazivani, a granice zatvarane, što je rezultiralo da su mnogi pomorci morali produžiti svoje ugovore i ostati na moru duže nego što je planirano. Produljeni boravak na brodu bez mogućnosti odmora ili povratka kući negativno je utjecao na mentalno i fizičko zdravlje pomoraca. Stres, anksioznost i umor postali su česti problemi.

Dana 16. ožujka 2020. godine propisane su novine koje su se odnosile na ishodište svjedodžbi o osposobljenosti pomoraca. Svjedodžbe i uvjerenja o osposobljenosti u nacionalnoj plovidbi, koje su stečene u tom vremenskom periodu, su se produljivale na vremenski rok od 90 dana. Održavanje ispita bilo je moguće samo u situacijama kada su pomorci u međunarodnoj plovidbi imali potvrđen ukrcaj. Broj kandidata koji su polagali ispite za stjecanje svjedodžbi o osposobljenosti bio je ograničen na 10 osoba po pojedinom ispitu. Za raspored održavanja ispita pri lučkim kapetanijama koristile su se internetskim stranicama Ministarstva, a kandidate se o terminima ispita obaviještavalo putem elektroničke pošte.

Prema podacima javnog pretraživača COCV o izdanim svjedodžbama Lučka kapetanija Zadar izdala je sljedeći broj svjedodžbi u razdoblju prije početka pandemije te u tijeku iste. Ovi podaci omogućuju detaljan pregled izdavanja svjedodžbi u različitim vremenskim okvirima, pružajući uvid u promjene i trendove koji su se dogodili uslijed pandemije. Analiza ovih podataka može pomoći u razumijevanju kako je pandemija utjecala na operativne kapacitete i administrativne procese Lučke kapetanije Zadar. Moguće je vidjeti jesu li uvedene promjene u broju izdanih svjedodžbi tijekom pandemije, te u kojoj mjeri su te promjene bile značajne. Ove informacije su korisne za procjenu učinkovitosti i prilagodljivosti kapetanije u kriznim situacijama, kao i za planiranje budućih aktivnosti.



Slika 4. Grafički prikaz broja ukupno izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 2017.-2022.

*Izvor: Autor prema podacima MMPI od 30.04.2024. godine*

Na temelju podataka iz grafa (Slika 4.) može se vidjeti da je u 2017. godini izdano 3566 svjedodžbi, dok je 2018. godine taj broj porastao na 3738. Značajan porast zabilježen je 2019. godine kada je izdano 6610 svjedodžbi. Tijekom 2020. godine, broj izdanih svjedodžbi je opao na 5957. U 2021. godini broj izdanih svjedodžbi ponovo raste te iznosi 6527. Međutim, u 2022. godini, broj izdanih svjedodžbi se značajno smanjio na 3626. Ovi podaci ukazuju na rast do 2019. godine, nakon čega je uslijedio pad tijekom pandemije, s manjim porastom u 2021. godini i ponovnim padom u 2022. godini. Broj izdanih svjedodžbi unutar kalendarske godine podložan je također periodu valjanosti svjedodžbe (pet godina) prema izmjenama Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca iz 2014. godine što dodatno objašnjava porast izdanih svjedodžbi u 2019. godini.

#### **4. ULOGA LUČKIH KAPETANIJA U STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI POMORACA I OBRAZOVANJU/IZOBRAZBI**

Zadatak Lučke kapetanije je, između ostalog, obavljati poslove izdavanja pomorskih knjižica te utvrđivanje stručnih osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, Nadalje, Lučke kapetanije brinu se za poslove izdavanja i vođenja očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima, kao i drugih upravnih, stručnih i tehničkih poslova sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima, ali i za poslove nadzora Pomorskih učilišta. Lučka kapetanija zaprima zahtjev pomorca za izdavanje svjedodžba o osposobljenosti. Pomorac je zahtjevu dužan priložiti fotografiju ne stariju od šest mjeseci, dokument kojim potvrđuje identitet, potvrdu u zdravstvenoj sposobnosti (u slučaju da je to uvjet za stjecanje svjedodžbe), te dokaz o položenom odgovarajućem ispitu (u slučaju da je to uvjet). Za izdavanje svjedodžbe o osposobljenosti potrebno je udovoljavati svim uvjetima obaveznog obrazovanja i/ili izobrazbe. Nadalje, potrebno je udovoljavati i svim propisanim uvjetima koji se odnose na trajanje plovidbene službe u odgovarajućem svojstvu i kao i na odgovarajućoj vrsti broda. Zatim, potrebno je udovoljavati i drugim standardima osposobljenosti vezano za one osposobljenosti, djelatnosti i razine odgovornosti koje se iskazuju u odnosnoj svjedodžbi (NN 130/2013 članak 90). Uvjet za stjecanje određenih svjedodžbi pomoraca je pohađanje izobrazbe u ovlaštenim učilištima. Postupak za odobrenje Pomorskog učilišta (u daljnjem tekstu PU) za provedbu programa obrazovanja i/ili izobrazbe pomoraca započinje podnošenjem zahtjeva Ministarstvu mora prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu MMPI). U zahtjevu moraju biti priloženi dokazi koji potvrđuju ispunjavanje uvjeta za provedbu programa obrazovanja i/ili izobrazbe pomoraca, uključujući tehničku opremljenost, kvalifikacije nastavnika, sadržaj programa, uspostavljeni sustav kvalitete, te potvrda o uplaćenju stalnoj naknadi za nadzor koju je odredilo povjerenstvo MMPI-a. Ocjenjivanje valjanosti zahtjeva i analiza priloženih dokumenata provodi se od strane službenika ovlaštenog u MMPI-a. Ako je zahtjev i priložena dokumentacija koju je dostavilo PU valjana i potpuna, ovlašteni službenik MMPI-a priprema nalog za nadzor PU, koji potpisuje čelnik tijela. Na temelju naloga za obavljanje nadzora nad PU na svom području, čelnik Lučke kapetanije (za PU na svom području) ili čelnik Uprave sigurnost plovidbe (za PU na svom području) imenuje Povjerenstvo (MMPI), najmanje dvije osobe koje će provesti nadzor nad PU. Za potrebe provođenja izvanrednog ili nenajavljenog nadzora, moguće je usmeno naložiti određenim djelatnicima Uprave sigurnosti plovidbe (USP) ili Lučke kapetanije (LK) da obave pregled određenog PU kao članovi Povjerenstva. Redovni nadzor PU provodi se kao dio administrativnog postupka na

zahtjev PU radi dobivanja rješenja ili suglasnosti za program obrazovanja ili izobrazbe. U slučaju redovnog nadzora, imenovano Povjerenstvo MMPI-a obavlja nadzor nad PU. Nakon nadzora, Povjerenstvo sastavlja na propisanim obrascima Zapisnik o provedenom nadzoru i Mišljenje, te Kontrolnu listu za provjeru opremljenosti pomorskog učilišta za provedbu programa obrazovanja i/ili izobrazbe pomoraca. Izvanredni nadzori PU planiraju se za petogodišnje razdoblje na propisanom Obrascu, pod nazivom "Plan izvanrednih nadzora pomorskih učilišta". Tijekom petogodišnjeg razdoblja važenja rješenja o povjeravanju obrazovanja ili izobrazbe programa pomoraca, potrebno je barem jednom provesti izvanredni nadzor nad PU. Ako postoje sumnje u kršenje Pravilnika o osposobljenosti pomoraca ili pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama u vezi s provođenjem određenog programa obrazovanja ili izobrazbe, može se provesti izvanredni nadzor nad PU čak i ako to nije predviđeno u Planu izvanrednih nadzora PU. Ako izvanredni nadzor obuhvaća više programa obrazovanja ili izobrazbe, za svaki od tih programa se izrađuje poseban zapisnik i mišljenje o provedenom izvanrednom nadzoru pomorskog učilišta. Članovi Povjerenstva za pregled PU, trebaju imati ovlaštenje za obavljanje inspekcijskih poslova ili biti raspoređeni na radno mjesto inspektora sigurnosti plovidbe prema Pravilniku o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe. Također, barem jedan član povjerenstva mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- Posjedovati svjedodžbu o osnovnoj osposobljenosti izdanu sukladno STCW Konvenciji, ili
- Posjedovati potvrdu o pohađanju tečaja poznavanja STCW Konvencije izdanu od strane Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA).

Mogući ishodi nadzora PU su sljedeći:

- Zapisnik koji sadrži nedostatke koje nije moguće otkloniti
- Zapisnik koji sadrži nedostatke koje je moguće otkloniti u predviđenom roku
- Zapisnik kojim nisu utvrđeni nedostaci.

Po obavljenom nadzoru Zapisnici se dostavljaju Upravi sigurnost plovidbe (USP). Na temelju zapisnika odlučuje se o ishodu upravnog postupka, uzimajući u obzir utvrđene činjenice tijekom nadzora. Odluke o povjeravanju programa izobrazbe pomoraca unose se u bazu podataka Sustava pomorskih knjižica i svjedodžbi (MMPI Sustav upravljanja kvalitetom, 2023). Pomorsko učilište u bilo kojem trenutku može zatraži dopunu svog rješenja. Nakon obrade zahtjeva, ovlašteni službenik izrađuje dopunsko rješenje, koje potpisuje čelnik tog ureda. Dopunsko rješenje se dostavlja PU koje je podnijelo zahtjev za dopunom. Objavljuje se na intranet stranicama MMPI-a. PU prilikom promjena u tehničkoj opremljenosti učilišta mora odmah obavijestiti MMPI o promjenama te ne smije provoditi obrazovanje ili izobrazbu pod

promijenjenim uvjetima bez odobrenja. Ukoliko PU postupi suprotno navedenim procedurama neće se priznati potvrdnice u postupku izdavanja svjedodžbi pomoraca.

## 5. ANALIZA IZDANIH SVJEDODŽBI NA PODRUČJU LUČKE KAPETANIJE ZADAR

### 5.1. *Svjedodžbe o osposobljenosti za službu palube*

Svjedodžbom o osposobljenosti pomorac dokazuje da je ovlašten za obavljanje brodskih djelatnosti na onim dužnostima i razinama odgovornosti, uz moguća ograničenja, međunarodnu ili drugu propisanu oznaku, te rok valjanosti, kako je u Svjedodžbi navedeno. Ista je pisana na hrvatskom i engleskom jeziku. Dužnost pomorca je da tijekom svoje službe ima izvornik svjedodžbe na brodu (Pravilnik o zvanjima i svjedožbama o osposobljenosti pomoraca NN 130/2013 članak 4). Brodske djelatnosti za koje se pomorci osposobljavaju te stječu svjedodžbe o osposobljenosti su: plovidba, rukovanje i slaganje tereta, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu, brodsko strojarstvo, elektrotehnika, elektronika i tehnika upravljanja, održavanje i popravci te radioveze (Pravilnik o zvanjima i svjedožbama o osposobljenosti pomoraca NN 130/2013 članak 5). Svjedodžba o osposobljenosti izdaje se na zahtjev za pomorca koji je zahtjevu dužan priložiti fotografiju ne stariju od šest mjeseci, dokument kojim potvrđuje identitet, potvrdu u zdravstvenoj sposobnosti (ako je uvjet za stjecanje svjedodžbe), te dokaz o položenom odgovarajućem ispitu (ako je uvjet). Za izdavanje svjedodžbe o osposobljenosti potrebno je udovoljavati svim uvjetima obecnog obrazovanja i/ili izobrazbe, udovoljavati svim propisanim uvjetima glede trajanja plovidbene službe u odgovarajućem svojstvu i na odgovarajućoj vrsti broda, udovoljavati i drugim standardima osposobljenosti glede onih osposobljenosti, djelatnosti i razina odgovornosti koje se u odnosnoj svjedodžbi iskazuju (Pravilnik o zvanjima i svjedožbama o osposobljenosti pomoraca NN 130/2013 članak 90). Vezano za razinu odgovornost, brodske djelatnosti podrazumijevaju upravljačku, radnu i pomoćnu razinu. Razina odgovornosti naznačena je u odgovarajućoj svjedodžbi o osposobljenosti. Svjedodžbe o osposobljenosti koje može steći pomorac u službi palube su: zapovjednik, prvi časnik palube, časnik plovidbene straže, stariji član posade koji čini dio plovidbene straže i član posade (Tablica 3).

Tablica 3. Zvanja pomoraca u službi palube

<b>ZVANJE</b>	<b>BRODSKA DJELATNOST</b>	<b>RAZINA ODGOVORNOSTI</b>
<b>zapovjednik broda</b>	plovidba, rukovanje i slaganje tereta, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu	upravljačka
<b>prvi časnik palube</b>	plovidba, rukovanje i slaganje tereta, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu	upravljačka
<b>časnik plovidbene straže</b>	plovidba, rukovanje i slaganje tereta, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu	radna
<b>stariji član posade koji čini dio plovidbene straže</b>	plovidba, rukovanje i slaganje tereta, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu te održavanje i popravci	pomoćna
<b>član plovidbene straže</b>	plovidba	pomoćna

*Izvor: Autor prema podacima Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca NN 130/13*

## 5.2. Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti

Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti odnose se na poseban program izobrazbe o postupcima u slučaju opasnosti na brodu (Tablica 5), a prije preuzimanja dužnosti na brodu potrebno ih je posjedovati.

Tablica 4. Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti o postupcima u slučaju opasnosti na brodu

<b>Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti o postupcima u slučaju opasnosti na brodu</b>
Temeljna sigurnost na brodu
Rukovanje brodicom za spašavanje i spasilačkom brodicom, osim brze spasilačke brodice
Rukovanje brzom spasilačkom brodicom
Upravljanje gašenjem požara
Pružanje medicinske prve pomoći
Pružanje medicinske skrbi na brodu
Osnovni program sigurnosne zaštite
Posebni program sigurnosne zaštite za pomorce imenovane za sigurnosne dužnosti
Časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu broda
Osoba odgovorna za sigurnosnu zaštitu u društvu
Osoba odgovorna za sigurnosnu zaštitu u luci

U Tablici 6 prikaz je Svjedodžbi o dopunskoj osposobljenosti za rad na tankerima za zapovjednike, časnike i članove posade koji sudjeluju u radu s teretom.

Tablica 5. Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti za rad na tankerima za zapovjednike, časnike i članove posade koji sudjeluju u radu s teretom

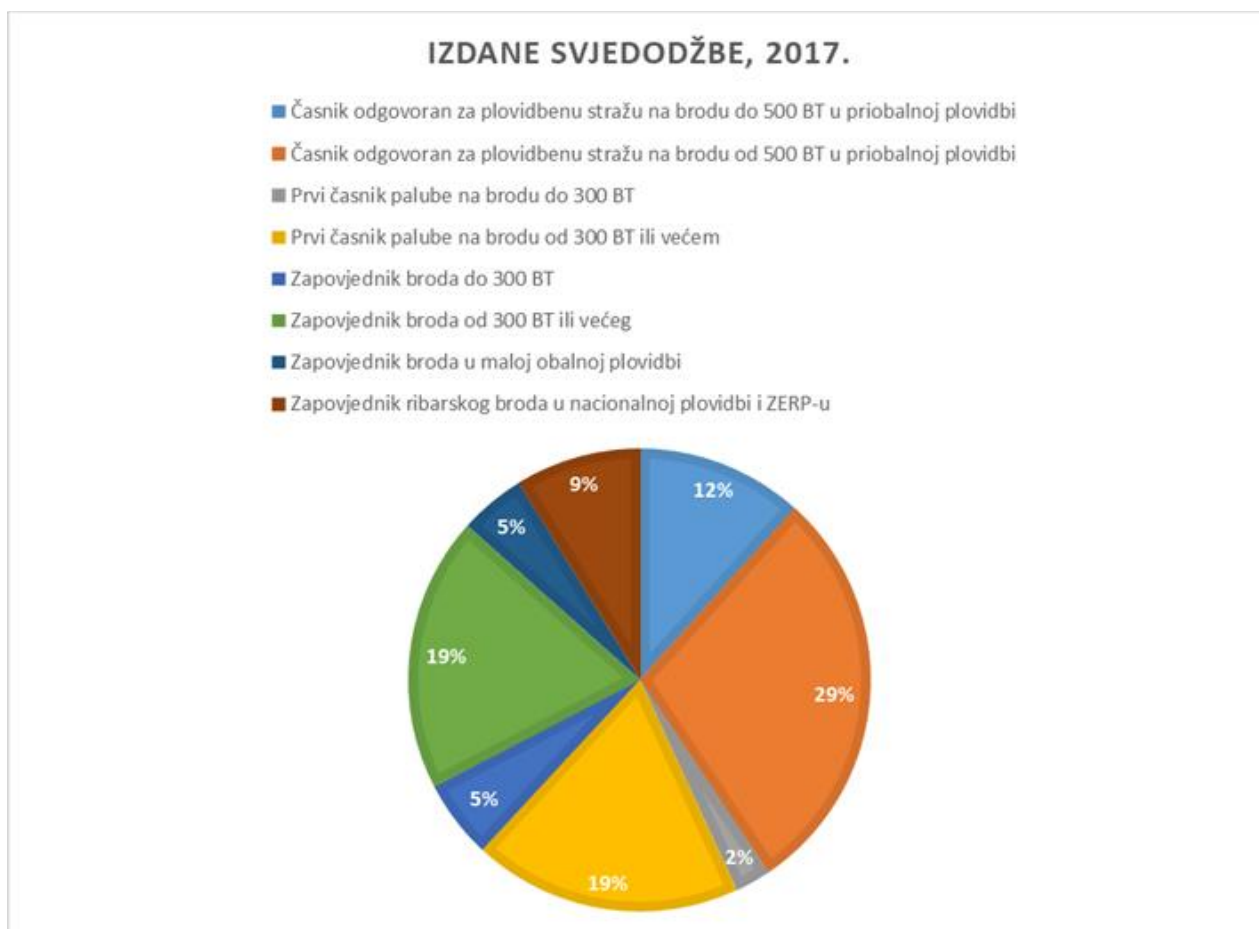
<b>Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti za rad na tankerima za zapovjednike, časnike i članove posade koji sudjeluju u radu s teretom</b>
Osnovna osposobljenost za rad na tankerima za ulje i kemikalije
Rad na tankerima za ulje
Rad na tankerima za kemikalije
Osnovna osposobljenost za rad na tankerima za ukapljene plinove

Zapovjednik, časnik i članovi posade na putničkim brodovima trebaju posjedovati svjedodžbu o dopunskoj osposobljenosti, a odnose se na mjere sigurnosti na putničkom brodu.



### 5.3 Analiza izdanih svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube na području Lučke kapetanije Zadar

Slijedi grafički prikaz izdanih svjedodžbi u šestogodišnjem razdoblju.



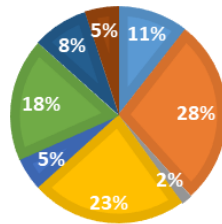
Slika 5. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01. – 31.12.2017. godine

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

Ukupno je u 2017. godini izdano 239 svjedodžbi.

### IZDANE SVJEDODŽBE, 2018.

- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu do 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Prvi časnik palube na brodu do 300 BT
- Prvi časnik palube na brodu od 300 BT ili većem
- Zapovjednik broda do 300 BT
- Zapovjednik broda od 300 BT ili većeg
- Zapovjednik broda u maloj obalnoj plovidbi
- Zapovjednik ribarskog broda u nacionalnoj plovidbi i ZERP-u



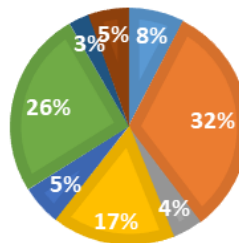
Slika 6. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2018. godine

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

Ukupno je u 2018. godini izdano 180 svjedodžbi.

### IZDANE SVJEDODŽBE, 2019.

- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu do 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Prvi časnik palube na brodu do 300 BT
- Prvi časnik palube na brodu od 300 BT ili većem
- Zapovjednik broda do 300 BT
- Zapovjednik broda od 300 BT ili većeg
- Zapovjednik broda u maloj obalnoj plovidbi
- Zapovjednik ribarskog broda u nacionalnoj plovidbi i ZERP-u



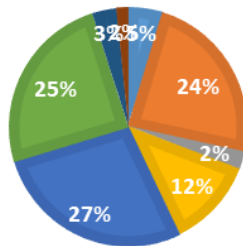
Slika 7. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2019. godine

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

Ukupno je u 2019. godini izdano 239 svjedodžbi.

### IZDANE SVJEDODŽBE, 2020.

- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu do 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Prvi časnik palube na brodu do 300 BT
- Prvi časnik palube na brodu od 300 BT ili većem
- Zapovjednik broda do 300 BT
- Zapovjednik broda od 300 BT ili većeg
- Zapovjednik broda u maloj obalnoj plovidbi
- Zapovjednik ribarskog broda u nacionalnoj plovidbi i ZERP-u



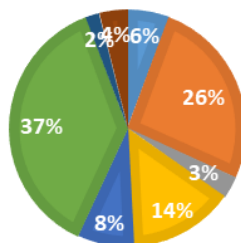
Slika 8. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2020. godine

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

Ukupno je u 2020. godini izdano 348 svjedodžbi.

### IZDANE SVJEDODŽBE, 2021.

- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu do 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Časnik odgovoran za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Prvi časnik palube na brodu do 300 BT
- Prvi časnik palube na brodu od 300 BT ili većem
- Zapovjednik broda do 300 BT
- Zapovjednik broda od 300 BT ili većeg
- Zapovjednik broda u maloj obalnoj plovidbi
- Zapovjednik ribarskog broda u nacionalnoj plovidbi i ZERP-u



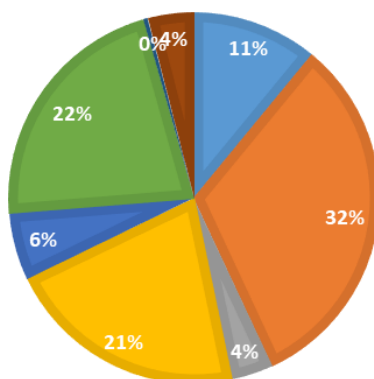
Slika 9. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2021. godine

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

Ukupno je u 2021. godini izdano 492 svjedodžbi.

### IZDANE SVJEDODŽBE, 2022.

- Časnik odgovoran za plovibenu stražu na brodu do 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Časnik odgovoran za plovibenu stražu na brodu od 500 BT u priobalnoj plovidbi
- Prvi časnik palube na brodu do 300 BT
- Prvi časnik palube na brodu od 300 BT ili većem
- Zapovjednik broda do 300 BT
- Zapovjednik broda od 300 BT ili većeg
- Zapovjednik broda u maloj obalnoj plovidbi
- Zapovjednik ribarskog broda u nacionalnoj plovidbi i ZERP-u



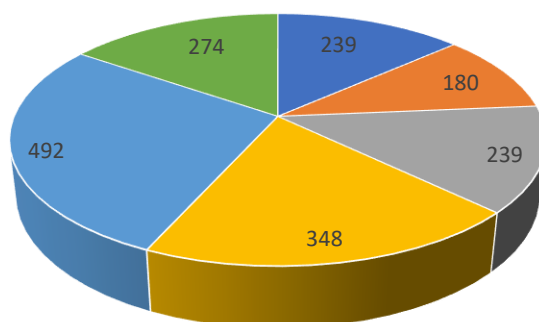
Slika 10. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2022. godine

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

Ukupno je u 2022. godini izdano 274 svjedodžbi.

Izvor: Autor prema podacima COCV – MMPI od 30.04.2024. godine

### Broj izdanih svjedodžbi po godinama



- 2017. godina
- 2018. godina
- 2019. godina
- 2020. godina
- 2021. godina
- 2022. godina

Slika 11. Ukupan broj svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube za period 2017. – 2022. godine

Izvor: Autor prema podacima MMPI od 30.04.2024. godine

Na temelju podataka iz grafičkih prikaza vidljivo je kako je u 2017. godini u Lučkoj kapetaniji Zadar izdano 239 svjedodžbi o osposobljenosti pomoraca za službu palube. Te godine izdano je najviše svjedodžbi za Časnika odgovornog za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT ili većim (69), a najmanje za Prvog časnika palube na brodu do 3000 BT (6). U 2018. godini ukupno je izdano 180 svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube što je 59 svjedodžbi manje u odnosu na 2017. godinu. Svjedodžba za Časnika odgovornog za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT ili većim opet ima najveći broj izdavanja (50), dok najmanji broj izdavanja 2018. godine ima svjedodžba za Prvog časnika palube na brodu do 3000 BT (3). U 2019. godini ponavlja se isti broj izdavanja kao i 2017. godine, a to je 239. Te godine izdano je najviše svjedodžbi za Časnika odgovornog za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT ili većim (77) dok je najmanji broj izdanih svjedodžbi za Zapovjednika broda u maloj obalnoj plovidbi (7). U 2020. godini izdano je 348 svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube što je za 109 više nego u 2019. godini. Najviše svjedodžbi izdano je za Zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg (111), a najmanje za Zapovjednika ribarskog broda u nacionalnoj plovidbi i ZERP-u (7). Statistika koju predstavlja ova godina zanimljiva je zbog činjenice što je to godina početka COVID pandemije i iz nje se zaključuje kako pandemija nije zaustavila ili umanjila izdavanje svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube. Najveći broj izdanih svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube je u 2021. godini, a to je 492 što je za 144 svjedodžbe više nego 2020. godine. Najviše svjedodžbi izdano je za Zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg (184), a najmanje za Zapovjednika ribarskog broda u maloj obalnoj plovidbi (9). Zadnja godina analize podataka je 2022. godina u kojoj je ukupno izdano 274 svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube što je za 218 svjedodžbi manje od 2021. godine. Najviše svjedodžbi izdano je za Časnika odgovornog za plovidbenu stražu na brodu od 500 BT ili većim (88), a najmanje za Zapovjednika ribarskog broda u maloj obalnoj plovidbi (1). Analizom podataka ukupan broj izdanih svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube za period 2017. – 2022. godine je 1772. Ukupan broj izdanih svjedodžbi čine sve izdane svjedodžbe o osposobljenosti, a one se izdaju na temelju više razloga:

- Istek valjanosti svjedodžbe (pet godina)
- Gubitak ili oštećenje svjedodžbe
- Stjecanje svjedodžbe na temelju položenog ispita, a odnosi na prvo izdavanje svjedodžbe o osposobljenosti
- Stjecanje svjedodžbe na temelju obnovnog ispita, odnosi se na ranije izdanu svjedodžbu o osposobljenosti za čiju obnovu pomorac ne zadovoljava uvjete (najčešće manjak plovidbenog staža unutar pet godina)

## 6. ZAKLJUČAK

Svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca za službu palube predstavljaju ključni element u pomorskoj industriji osiguravajući da svaki član posade posjeduje potrebne vještine i znanja za sigurno i učinkovito obavljanje svojih dužnosti. Ove svjedodžbe regulirane su međunarodnim i nacionalnim standardima. Osposobljenost za službu palube obuhvaća širok spektar vještina, uključujući navigaciju, rukovanje teretom, održavanje brodskih sustava, sigurnosne procedure, te pružanje prve pomoći. Pomorci moraju proći stroge teoretske i praktične treninge te položiti odgovarajuće ispite kako bi stekli svjedodžbu. Obuka se često provodi u specijaliziranim pomorskim školama, učilištima ili sveučilištima, koje su ovlaštene od strane nadležnog ministarstva. Redovito ažuriranje i obnavljanje svjedodžbi ključno je zbog stalnog razvoja tehnologije i promjena u međunarodnim sigurnosnim standardima. Pomorci su obavezni periodično obnavljati svoje svjedodžbe kako bi osigurali da su njihove vještine i znanja u skladu s najnovijim zahtjevima. Značaj svjedodžbi o osposobljenosti je višestruk. Prvo, one osiguravaju visoku razinu sigurnosti na moru, smanjujući rizik od nesreća i nezgoda. Drugo, omogućavaju pomorcima da razvijaju svoje karijere, osiguravajući im priznate kvalifikacije koje su potrebne za napredovanje. Konačno, svjedodžbe doprinose globalnoj standardizaciji pomorske obuke i praksi, olakšavajući tako mobilnost radne snage.

Zaključno, svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca za službu palube predstavljaju temelj sigurnog i učinkovitog rada na moru. Kao takve, one su od temeljnog značaja za održavanje visokih standarda sigurnosti i profesionalizma unutar pomorske industrije.

## LITERATURA

- [1] Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, Narodne novine br. 130/13
- [2] Norwegian Official Reports – The Scandinavian Star Disaster of 7 April 1990, Oslo 1991.  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/01escandinavianstarenglish.pdf> (pristupljeno 30.04.2024.)
- [3] Backhouse, F. and others, (2024, June 21). Sinking of the Estonia. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/event/sinking-of-the-Estonia> (pristupljeno 30.04.2024.)
- [4] <https://maritime.solent.ac.uk/maritime-industry/stcw-manila-amendments/> (pristupljeno 01.05.2024.)
- [5] Vidan, D. (2012). Manila izmjene STCW Konvencije. Kapetanov glasnik: More je naš izbor. 24, 16-29.
- [6] Babić, M. i Markovčić, M. (1995). Što donose izmjene i dopune STCW konvencije. Uredno pomorsko pravo, 37 (145-148), 247-256.
- [7] <https://www.emsa.europa.eu/about/mission-statements.html> (pristupljeno 10.05.2024.)
- [8] <https://safety4sea.com/emsa-seafarer-statistics-in-the-eu-2022/> (pristupljeno 10.05.2024.)

## POPIS SLIKA

Slika 1. Broj pomoraca u EU za 2022. godinu .....	9
Slika 2. Grafički prikaz broja pomoraca u Hrvatskoj prema području plovidbe .....	11
Slika 3. Grafički prikaz broja pomorca u međunarodnoj plovidbi po službama.....	11
Slika 4. Grafički prikaz broja ukupno izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 2017.-2022. ....	13
Slika 5. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01. – 31.12.2017. godine.....	20
Slika 6. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2018. godine.....	21
Slika 7. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2019. godine.....	21
Slika 8. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2020. godine.....	22
Slika 9. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2021. godine.....	22
Slika 10. Broj izdanih svjedodžbi u LK Zadar za razdoblje 01.01.– 31.12.2022. godine.....	23
Slika 11. Ukupan broj svjedodžbi o osposobljenosti za službu palube za period 2017. – 2022. godine .....	23

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Obveza pohađanja obnovne izobrazbe .....	5
Tablica 2. Časnici i zapovjednici prema godinama i spolu .....	10
Tablica 3. Zvanja pomoraca u službi palube .....	18
Tablica 4. Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti o postupcima u slučaju opasnosti na brodu .....	19
Tablica 6. Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti za rad na tankerima za zapovjednike, časnike i članove posade koji sudjeluju u radu s teretom.....	19



## **SAŽETAK**

Svjedodžba o osposobljenosti dokaz je ovlaštenja pomorcu za obavljanje djelatnosti na brodu, na dužnostima i kao i na razinama odgovornosti, prema mogućim ograničenjima, međunarodnim ili drugim oznakama te roku valjanosti. U ovom završnom radu analizirane su svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca za službu palube koje su izdane u Lučkoj kapetaniji Zadar. Temeljni ciljevi rada uključuju pregled međunarodnih i nacionalnih odredbi, posebnih zahtjeva za stjecanje svjedodžbi, te procesa obuke i osposobljavanja pomoraca.

Ključne riječi: STCW Konvencija, svjedodžba o osposobljenosti, služba palube

### **Certificate of Competency for Deck Department: Case study - Zadar Port Authority**

## **SUMMARY**

A certificate of competency proves that a seafarer is authorized to perform activities on board at duties and levels of responsibility according to possible limitations, international or other designations, and the validity period. In this paper the status of issued certificates of competency for deck department in the Harbour Master`s office Zadar is analyzed. The main objectives of the paper include a review of international and national regulations, specific requirements for obtaining certificates, and the training and certification process of seafarers.

Keywords: STCW Convention, Certificates of competence, deck department