



No.: /2014. SPH-P.B.

Rijeka, 28.04.2014.

MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra

Dipl. Ing. Igor Butorac, pomoćnik ministra

Poštovani Igore,

Molio bi da se ponovno razmotre neke otvorene mogućnosti primjene STCW konvencije na praktičniji i za korisnike jednostavniji način, a u okvirima konvencije i našeg nacionalnog zakonodavstva, posebno njegova opredjeljenja.

Ispred svih problema ističem problem priznavanje vježbeničkog staža na jahtama. Pozivam se i na izjavu resornog ministra, koji je ne jednom iskazao, javno, spremnost da pomogne rješenju problema prevelikog broja tražitelja vježbeničkog staža. Također moram naglasiti da smo u pripremnim razgovorima oko mogućeg kvalitetnijeg pristupa rješenju problema s vašom bivšom kolegicom, a našom bivšom i sadašnjom socijalnom partnericom, dogovorili kako je neminovno priznavati vježbenički staž na jahtama do najviše 6 mjeseci. Jasno da je drugih 6 mjeseci vezano za obvezatan boravak na brodovima u međunarodnoj plovidbi, ali ista, rasterećena pritiska, praktično udvostručuje mogućnosti pružanja usluge vježbeničkog staža.

Moram istaknuti da nismo odustali ni od proglašavanja vježbeničkog staža nastavkom školovanja, studija, te zamjenom sadašnjeg ugovora o radu sa vježbenicima, ugovorom o vježbeničkom stažu. Nominiranjem naknade, kao pomorskog dodatka koji se isplaćuje do sadašnjih maksimalno 250,00 ili 400,00 kuna za svaki dan proveden na brodu, osloboditi ćemo brodare davanja (u međunarodnoj, ali i u nacionalnoj plovidbi), a vježbenike plaćanja obveznih osiguranja. Sva druga osiguranja za vrijeme boravka na brodu zadržala bi dosadašnju razinu.

Drugi je problem priznavanja rada na jahtama za obnovu STCW svjedodžbi.

Sadašnji sustav bi se mogao fleksibilizirati pravilnim tumačenjem STCW konvencije, koja u Članku III – Primjena u stavku 1. Točkom c) isključuje samo jahte za zabavu (pleasure yacht), ali uključuje sve komercijalne jahte.

Gotovo sve administracije svijeta definirija sve jahte u najmu komercijalnim jahtama. (molim pogledati: Marshal Island, citiram: - *As vessels engaged in trade, commercial yachts are subject to SOLAS, MARPOL, Load Line '69, ITC '69, COLREGS '72 and STW*

Convention requirements. – Cayman Island, Dominikana i tako dalje.)

Potpunog isključenja jahte nema nigdje osim kod nas, pa je takav stav potpuno neprihvatljiv.

Problem električara i elektroničara.

Neprijemljivanjem konvencije na način kako ista traži, naša administracija otvara mogućnost da preko 1000 pomoraca izgube svoj posao.

Nije točno da konvencija zagovara isključivo obvezu slušanja dodatnih sati i polaganja ispita.

U članku VII, Prelazne odredbe, upravo se priznaje zatečeno stanje, pa se određuju i kriteriji temeljem kojih netko može dobiti svjedodžbu sukladno novim zahtjevima konvencije.

Pa tako kaže Konvencija, da oni koji su u zadnjih 7 godina imali najmanje tri godine prakse u zvanju (a ovdje raspravljamo o elektro časniku), može dobiti tu svjedodžbu.

Jednostavno nam je neprihvatljiv stav naše administracije da potvrde brodarima nisu prihvatljive, jer konvencija predviđa – ***“produce evidence that they have performed that service satisfactorily;”***.

Dakle samo malo prijateljskog odnosa prema pomorcima rješava opasan problem da nam kolege ne ostanu bez posla.

(molim pogledati: Regulation I/14 iz kojega su razvidna traženja prema brodarima koji koriste zastavu članice, i obveze koje moraju ispunjavati *“...4. Documentation and data relevant to all seamen employed on its ships are maintained and readily accessible, and include, without being limited to, documentation and data on their experience, training, medical fitness and competency in assigned duties;...Podebljao P.B.)*

Ističem da i dalje podržavamo stav da novopridošli u zvanje ispune uvjete iz Pravilnika s izmjenama i dopunama istog, kao i da se nacionalne svjedodžbe (HR III/2 ili HR III/3), upravo sukladno članku VII konvencije automatski prepisu u odgovarajuće STCW svjedodžbe.

Problem obnove osnovnih dokumenata.

Obavješteni smo da su predstavnici IMO-a, verbalno sugerirali za obnovu svjedodžbi iz temeljne sigurnosti da je nužno ponovno polaganje ispita ili odslušati tečaj, bez obzira na iskustvo u posljednjih 5 godina trajanja svjedodžbi.

Čini nam se da je i taj zahtjev nesukladan kako duhu konvencije, tako i našeg nacionalnog zakonodavstva.

Ako tražimo da se na brodu obvezatno provode vježbe gašenja požara, spašavanja, napuštanja broda, da se vrši stalna kontrola pridržavanja pravila o sigurnosti na radu, dobijamo puno kvalitetniji osnov za potvrđivanje osnovnih svjedodžbi.

Način na koji se sada tumači predstavlja, oprostite mi na grubosti, samo još jedan od načina da se pljačka pomorce kroz plaćanje ispita ili tečajeva (tečajevi su najmanje 2.500,00 Kuna).

Približavamo se troškovno sumama koje čine preveliki dio godišnje zarade, a da bi se mogle tolerirati.

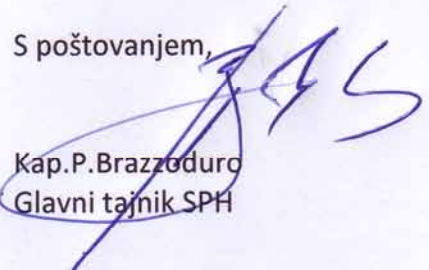
No i u ovom slučaju dobro je pogledati što kaže STCW konvencija. Ponovno dolazimo do zaključka da se naša administracija opredjelila za najgore moguće od ponuđenih rješenja.

Naime svakih pet godina je potrebno prema Djelu VI konvencije i Basic training djelu, *pribaviti dokaz o održavanju standarda koje pokrivaju osnovne svjedodžbe*. Kad se radi o brodovima zemalja članica konvencije, zar nije najbolji dokaz zahtjev o vježbama, nadzorom nad poslovima i sve ostale obveze koje se nameću brodarima tijekom korištenja zastave. Konvencija još dodatno napućuje na moguće priznanje treninga na brodu i specificira u kojem obimu.

Is svega navedenog, čini se mogućim da kroz dobar pristup pomognemo pomorcima da nemaju prevelika opterećenja na svoje teško zarađene plaće (primjer prosječne plaće kormilara nam govori da preko 10% plaće treba na godišnjoj razini osigurati za pokriće mogućih troškova svakih pet godina).

Molio bi vaš puno zalaganje da se ovi problemi konačno i brzo rješe.

S poštovanjem,


Kap. P. Brazzoduro
Glavni tajnik SPH