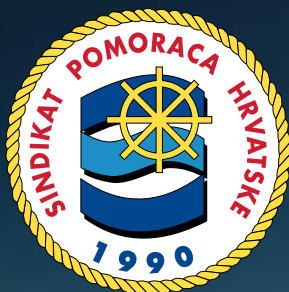


# POMORSKI VJESNIK



**POSADA MIRJANA K TAOCI ALANA KLANCA I NJегоVIH  
PRAZNIH OBEĆANJA NAPOKON STIGLI KUĆI** | STR. 4

**ZADOVOLJSTVO MI JE POMAGATI  
POMORCIMA** | STR. 16



# PLAVA VRPICA VJESNIKA

## Priznanje za spašavanje ljudi i imovine na moru Dubrovnik, 1. prosinca 2022.

*Poznajete li nekoga tko je sudjelovao u spašavanju i želite ga nominirati za prestižno priznanje u svijetu pomorstva?*

Javite nam se na [info@sph.hr](mailto:info@sph.hr)



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE  
SEAFARERS' UNION OF CROATIA



## SPH ADRESAR

### SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Fax.: + 385 51 213 673

Email: info@sph.hr

### URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,

23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Fax.: + 385 23 254 050

Email: aaljnovic@sph.hr

### URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

### URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

## IMPRESSUM

### POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

### NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

### ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

### GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

### STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Serdar, Jere Bilan

### DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

### FOTO NA NASLOVNICI:

Shutterstock®

### TISAK:

Og grafika

### NAKLADA:

3.500

Objavljeni članci ne moraju nužno održavati stav SPH. Pretisak članaka dozvoljen uz navođenje izvora. Tekstovi, fotografije, prijenosni mediji se ne vraćaju.

# 06

**TRI DANA  
RAZMJENE  
ISKUSTAVA I  
STJECANJA NOVIH  
ZNANJA**



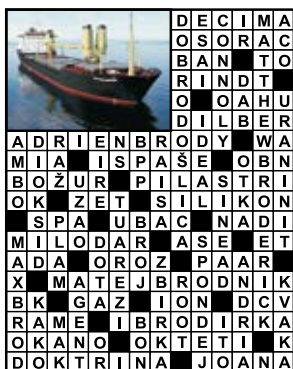
# 12

**PUTNICI SU  
PLJESKOM  
NAGRADILI  
POSADU TRAJEKTA  
LOŠINJ ZA  
SPAŠAVANJE  
DVOJICE STRANIH  
JEDRILIČARA**

# 30

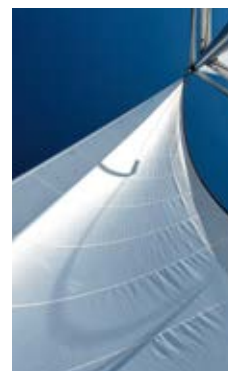
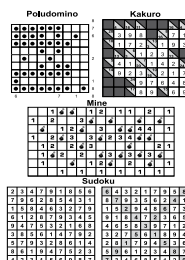
**LIJEČNIČKI  
SAVJETI**

**ODMORI SE,  
ZASLUŽIO SI**



Autor križaljke:  
**Valter Kvalić**

Autor crteža  
**Fehim Zečiri**



# 22

**ISKUSTVO  
PLOVIDBE**

**BITI DOMA**

# POSADA MIRJANA K TAOCI ALANA KLANCA I NJEHOVIH PRAZNIH OBEĆANJA NAPOKON STIGLI KUĆI



**N**akon gotovo pet mjeseci neizvjesnosti, svi članovi posade broda Mirjana K napokon su stigli kući. - Nakon dugotrajnih i iscrpljujućih pregovora s Lučkim vlastima, napokon su se smilovali i dozvolili repatrijaciju ostatku posade. Ovi pregovori u samoj završnici nisu bili nimalo lagani te bih se ovim putem htio zahvaliti Veleposlanstvu RH i Paris MoU Secretariatu na pomoći u pregovorima s Lučkim vlastima. Naime, nakon što je nova posada napokon došla na brod, Lučke vlasti nisu dozvoljavale smjenu posade

zbog jednog certifikata koji nema apsolutno nikakve veze s repatrijacijom posade. Ali evo napokon su popustili pod pritiscima, rekao je ITF inspektor Luka Simić.

Troškove repatrijacije kao i isplate ostataka zaostalih plaća u potpunosti će snositi P&I klub.

Dozvolite mi da se ovim putem zahvalim prvenstveno pomorcima s broda Mirjana K na strpljenju i ukazanom povjerenju. Ovo je bilo dugih i iscrpljujućih 5 mjeseci, kako za njih tako i za njihove obitelji. Do sada se još nisam susreo s ovako kompliciranim slučajem, ali mi je neizmerno drago da smo ga napokon priveli kraju. Također bih se htio zahvaliti Veleposlanstvu RH u Ateni, djelatnicima Kvarner Crewing Servicesa na čelu s g. Živkovićem, Paris MoU Secretariatu i svim dobrim ljudima koji su pomo-

gli i doprinijeli završetku ove agonije na brodu Mirjana K. Htio bih istaknuti da je u rješavanju ovoga slučaja g. Alan Klanac u potpunosti podbacio, zaključio je Simić.

Kako bismo dočarali nemar od strane menadžera broda, a za što imamo pisanu dokumentaciju, u nastavku donosimo kronologiju događaja slučaja broda Mirjana K.

Situacija na brodu Mirjana K sve je teža i pitanje je vremena kad će eskalirati. Članovi posade više ne mogu slušati prazna obećanja i ne mogu dočekati odlazak s broda. Čak je došlo do toga da neki članovi posade prijete da će odrezati sidra i pustiti brod da pluta. Agonija posade Mirjane K traje gotovo pet mjeseci. Menadžer broda Alan Klanac na dnevnoj bazi šalje e-maile s praznim obećanjima



U Splitu održan „Cruise seminar“

# Tri dana razmjene iskustava i stjecanja novih znanja



Polaznici „Cruise seminar“

**M**nogobrojni pomorci koji rade na brodovima za kružna putovanja okupili su se na Cruise seminaru u Splitu. Na trodnevnom seminaru govorilo se o najaktualnijim pitanjima u kruzing industriji, ali i o onim vječnim temama koje muče pomorce na kruzerima. Financijsko planiranje, zdravlje, wellbeing, harassment and bullying, kome se obratiti kada trebate pomoć, samo su dio tema obrađenih na seminaru. Ovo je drugi put da se ovakav seminar održao u Hrvatskoj, prvi put je održan prošle godine u Dubrovniku.

Drago mi je da smo drugi put organizirali Cruise seminar u suradnji s prijateljima i kolegama iz Norveškog sindikata pomoraca, ITF-a, Fit – Cisl-a, Verdija. Ono što nas najviše raduje je zadovoljstvo sudionika što je pokazatelj da i u budućnosti trebamo nastaviti organizirati ovakve događaje. Edukacija pomoraca je jedini pravi put rada Sindikata pomoraca Hrvatske, rekao je glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske, Neven Melvan.

- Uspješno je održan i drugi Cruise Seminar u Hrvatskoj. Split i hotel Radisson Blue su bili odlični domaćini

sudionicima seminaru. Sudeći po iznimno pozitivnim reakcijama pomoraca na završetku seminaru, možemo zaključiti da je seminar dao odgovore na ona ključna pitanja koja ih zanimaju, ali i dodatna znanja u smislu radnih i životnih prava i obaveza dok su na brodu. Veseli me što je omjer muškaraca i žena na seminaru bio podjednak. Također veseli što je bila iznimno dobra, vesela i aktivna atmosfera što nije uvijek lako postići, rekao je koordinator ITF-a za Hrvatsku i pomoćnik glavnog tajnika SPH, Romano Perić, i dodao da na idućem cruise seminaru očekuje puno novih prijava i novo kvalitetno druženje s pomorcima.

Seminar je namijenjen pomorcima iz zemalja regije te je potpuno besplatan za njih i njihove obitelji. Prvi dan seminaru održana je ženska sekcija gdje su u ugodnoj atmosferi žene mogle slobodno govoriti o situacijama s kojima se susreću na brodu, pozitivnim i negativnim. Na seminaru su bile i dvije mlade kadetkinje od kojih je jedna već plovila, dok će druga za dva tjedna krenuti na prvo putovanje. – Bila sam na

trajektu relacija Španjolska - Turska. Nema probnog roka. Dobijete ugovor na tri mjeseca, plus - minus 1, i u tom razdoblju trebate se dokazati, rekla je Katarina, dok je Nika istaknula da tek sad ide prvi put na brod te da ima zacrtan cilj za koji se nada da će ga ostvariti. Bila je to prilika i za dobiti savjete iskusnijih kolegica od kojih neke već dvadeset godina rade na brodovima.

Bila mi je velika čast i zadovoljstvo da budem pozvana na ovaj seminar s obzirom da u cruising biznisu na rijekama radim preko 20 godina, prvo kao vodič za klijente s kruzera, a potom i kao cruise i program direktor. Izuzetno mi se dopalo to što je jedan dan bio odvojen samo za žene jer smo mogle da apsolviramo sva pitanja koja se tiču pripadnica našeg spola, u vrlo otvorenim i prijateljskim razgovorima. Mogu slobodno reći da smo dotakle i skoro sve teme koje ćemo kasnije elaborirati s muškim kolegama. Tijekom seminara puno smo naučili ne samo slušajući izuzetno zanimljive i posvećene predavače već i dijeleći međusobna

iskustva. Baš iz tog razloga ova vrsta okupljanja je izuzetno korisna za sve nas jer samo ujedinjeni možemo kako pomoći jedni drugima tako i riješiti mnoge situacije i probleme koji se dešavaju tijekom našeg radnog vijeka u ovoj, izuzetno zahtjevnoj, industriji, rekla je polaznica seminara Jelena Bukurov.

-Zahvaljujem na pozivu za sudjelovanje na Croatia Cruise seminar 2022. S obzirom da dolazim iz yachting industrije vrlo interesantno mi je bilo slušati i naučiti o životu i radu na kruzerima, s kakvim problemima se pojedine kompanije susreću, na koji način ih rješavaju kao i same izjave pojedinih sudionika seminara, kako iz Hrvatske tako i iz ostalih zemalja. Svake pohvale organizatorima seminara na samoj organizaciji uključujući i dnevne tematike, od ženske sekcije, do rada ITF-a, medicinske obuke od strane dr. Asifa, do radionica u kojima smo sudjelovali, istaknula je Julijana Aleksić.

Idući Cruise seminar u Hrvatskoj će biti održan u proljeće 2024. godine u Dubrovniku.

Ženska sekcija

Uz predavanja odražane su i radionice



"Cruise seminar" održan je u hotelu Radisson Blu Resort & Spa u Splitu

# Zdrav i aktivan odmor povoljniji uz



## PONUDA ZA SVE ČLANOVE SINDIKATA POMORACA HRVATSKE



**SAMO  
1,5 sat  
vožnje od  
Zagreba!**

**Djeca od 12 god  
na dalje -30%  
(pomoćni ležaj)  
djeca od 5-12 god  
u sobi s roditeljima  
(osnovni ležaj) -30%**

**1 dijete do  
12 god gratis  
1 dijete do 7 god  
gratis na  
pomoćnom ležaju**

**Kasna  
odjava \*  
do 14h  
GRATIS!**

\* prema  
raspoloživosti

## APARTMANI REGINA

### UKLJUČENO U CIJENU

- Smještaj u Apartmanima Regina:  
STANDARD ILI FAMILY
- Neograničeno korištenje termomineralnog bazenskog kompleksa The Temple of Life
- Neograničeno korištenje fitness centra
- Free WiFi i parking

**STANDARD APARTMANI** **327 kn**  
(spavaća soba + pomoćni ležaj)



**Polupansion (doručak i večera)**

**FAMILY APARTMANI** **265 kn**  
(2 spavaće sobe + pomoćni ležaj)



**Polupansion (doručak i večera)**



## HOTEL SPA GOLFER 4\*

### UKLJUČENO U CIJENU

- Smještaj u dvokrevetnoj sobi Hotela 4\*
- Neograničeno korištenje svih bazena Resorta
- Neograničeno korištenje fitness centra
- Free WiFi i parking
- Ogrtač i papuče u sobi

**STANDARD SOBA 380 kn**

**Polupansion (doručak i večera)**

### NADOPLATE

- boravišna pristojba 10,00 kn / 1,35 € kn po osobi i danu • djeca od 12 - 18 godina 5,00 kn / 0,66 €
- executive soba 65,00 kn / 9 € po osobi i danu
- suite 305,00 kn / 42 € po osobi i danu
- single use 190,00 kn / 26 € po danu
- dječji krevetić 80,00 kn / 11 € po danu
- kućni ljubimac 120,00 kn / 17 € po danu (na upit, do 10 kg težine)
- garaža 75,00 kn / 11 € po danu
- večera 122 kn / 17 € po osobi i obroku (Hotel)
- večera 110 kn / 15 € po osobi i obroku (Apartmani)

**PONUĐA VRIJEDI:**  
do kraja 2020. godine izuzev blagdana i praznika



## Održan sastanak Sekcije žena SPH



Prvi sastanak Sekcije žena SPH, nakon Kongresa, održan je 27. srpnja u Rijeci. Razgovaralo se o planovima rada za ovo mandatno razdoblje, a naglasak je na omogućavanje podrške žrtvama mobinga. Naime, vrlo često žrtve imaju osjećaj da se ne mogu obratiti osobi koju je poslodavac zadužio za prijavu takvih nepravilnosti to te stoga trpe. Omogućavanjem podrške izvan firme osiguralo bi potporu i zaštićenost žrtvi, istaknuto je na sastanku te će se poduzeti konkretni koraci kako bi se to ostvarilo.

## 70 GODINA POMORSKE VEČERI



Jedna od najdugovječnijih emisija Hrvatskoga radija - Pomorska večer, koju mnogi smatraju kulturnom emisijom hrvatskoga etera, u srpnju je napunila 70 godina neprekinutog emitiranja, no svečana proslava rođendana održana je 10. listopada u Zadru. Mnogobrojni uzvanici

okupili su se kako bi zajedno s voditeljima i urednicima Pomorske večeri proslavili ovu važnu obljetnicu. Sindikat pomoraca Hrvatske ovim putem čestita novinarima i novinarkama Pomorske večeri na uspješnom i kvalitetnom radu te im želimo još puno emisija. Ovim putem se zahvaljuje

mo Radiju Dubrovnik i Božici Đurđević, Radiju Puli i Dorini Tikvički, Radiju Rijeci i Vedrani Lisici Pavlović i Ivi Črnjar Ivančan, Radiju Zadar i Vladimiru Šetki, i Radiju Split i Zoranu Vukičeviću, te Jadranu Marinkoviću i Branki Malnar na odličnoj suradnji.

# Zapovjednik Gospić je aktivirao »ov odnosno sam je donio odluku o spašavanju



Kapetan Alen Gospić

# G

rčki LNG tanker Gaslong Glasgow, pod zastavom Bermuda, je plovio 20. studenog 2021. iz zaljeva Guanabara u Brazilu prema Sabine Passu u Teksasu (SAD). U Jukatanskom kanalu, između Kube i Meksika, oko 12 sati po lokalnom vremenu posada je primijetila na udaljenosti od milje manju brodicu u kojoj je bio veći broj ljudi. Mahali su rukama i nekakvom zastavom vezanom na veslo. Na brodu je

oglašen alarm, a zapovjednik Alen Gospić (43) iz Zadra je naredio da zaplove prema ljudima u nevolji.

PIŠE

**DAMIR  
HERCEG**

Fotografije  
su iz privatne arhive  
kapetana Alena Gospića

## IZ TROŠNE BRODICE SU NEPRESTANO MORALI IZBACIVATI MORE

U trošnu drvenu brodicu dugačku šest metara natiskalo se 17 kubanskih izbjeglica, 3 žene i 14 muškaraca, starosti od 20 do 50 godina, koji su bolji život odlučili potražiti u Meksiku. Puhao je vjetar jačine oko 20 čvorova što je uz dva metra vala predstavljalo veliku opasnost za pretrpano plovilo iz kojeg su ti iscrpljeni ljudi neprestano morali izbacivati more kako ne bi potonulo. Jedini pogon bila su im vesla, jer se izvanbrodski motor pokvario.

„S tankerom dugačkim 291 metar pažljivo smo se približili krhkoj brodici, uzevši je u zavjetrinu; očajnici u njoj već su deset dana plutali morem bez vode i hrane. Iscrpljenim Kubancima posada je dobacila pandul (tanko uže s utegom) koji su uspjeli prihvatiti iz trećeg pokušaja, pomoću kojeg smo ih privukli uz lijevi bok broda. Dali smo im vode i hrane. U očima tih ljudi vidio sam strah, ali istodobno i žarku želju za životom. Čovjek u tom trenutku shvati da ljudski život nema cijenu”, rekao je Gospić.

Odmah je nazvao nadležne u kompaniji Gaslong te ih izvjestio o novonastaloj situaciji. Uporno je nastojao stupiti u kontakt i sa službama traganja i spašavanja na moru nekoliko okolnih zemalja, ali nitko nije odgovarao na pozive i e – mailove. MRCC Jamajka je odbila bilo kakvu suradnju jer je to područje „van njihove nadležnosti”.

S obzirom na to da se sve to događalo u međunarodnim vodama, 36 milja od Kube, isti odgovor je ubrzo dao i MRCC Meksiko. S Kajmanskih otoka se nitko nije ni javio. Zbog valova i loše vidljivosti posada je pazila da malu brodicu ne izgube iz vida. Osim zapovjednika, na brodu su bila još trojica hrvatskih članova posade: drugi časnik palube Miško Žugić iz Dubrovnika, četvrti časnik stroja Martin Kamber iz Splita i električar Dario Host iz Rijeke.



# «overriding authority» kubanskih brodolomaca



*Trošni čamac sa 17 kubanskih izbjeglica koje je spasila posada grčkog LNG tankera Gaslong Glasgow*



## KAPETAN VIŠE NIJE MOGAO ČEKATI UPUTE NADREĐENIH

Zadarski kapetan je bio u stalnom kontaktu s kompanijom Gaslong, u kojoj su čekali odgovor predstavnika zastave pod kojom brod plovi, zatim osiguratelja, te diplomata i odvjetnika u vezi daljnjeg postupanja s nesretnicima u čamcu. Naime, agent broda je upozorio da se nećemo moći vezati u SAD - u ako uzmemo brodolomce, koji nisu imali ni osobne isprave. Spuštala se noć, vjetar je jačao, spremalo se nevrijeme, a iz kompanije se nitko nije javljao.

Gospić više nije mogao čekati, preuzeo je na sebe veliku odgovornost te aktivirao „overriding authority”; odnosno, iskoristio je pravo zapovjednika, upisano u SMS (Safety management manual) priručniku svake kompanije, te samostalno donio odluku o spašavanju 17 kubanskih brodolomaca, odlučan da ih zbrine na brodu. Svi ti ispačeni ljudi našli su se u sigurnosti Gaslong Glasgowa u 16,13 minuta po lokalnom vremenu, a njihova brodica je potonula 15 minuta kasnije. Kubanci su zbrinuti u praznim kabinama, testirani su na Covid - 19, srećom nitko nije bio pozitivan, a posada im je dala papir da upišu svoja imena i prezimena. Zapovjednik je usporedio s akcijom spašavanja i dalje nastojao stupiti u kontakt s nekom od službi traganja i spašavanja u okruženju. Upornost se isplatila, u 17:04



*Prekrcaj izbjeglica na spasilački brod meksičke službe traganja i spašavanja*

sati po lokalnom vremenu na njegov poziv je odgovorio MRCC s meksičkog otoka Isla Mujeres. Dogovoreno je da grčki tanker preveze spašene kubanske državljane do 65 milja udaljenog Isla Mujeresa, gdje će ih na dogovorenoj poziciji preuzeti brod meksičke službe traganja i spašavanja. Loše vrijeme praćeno kišom, grmljavinom i valovima otežavalo je spasilačkom plovilu da se približi Gaslong Glasgowa, ali nakon što je vještim manevriranjem tanker napravio zavjetrinu svih 17 izbjeglica - brodolomaca je u 22:15 sati sretno prešlo na brod koji ih je odvezao u za njih bolji život.

Kompanija Gaslong je odlučnom zadarskom zapovjedniku čestitala na odlično odrađenoj akciji spašavanja 17 ljudskih života.



*Spašene Kubanke i Kubanci na palubi Gaslong Glasgowa*

PIŠE

**DAMIR  
HERCEG**

Fotografije snimio  
Zvonko Gallo,  
kormilar na trajektu  
Lošinj

# Putnici su pljeskom nagradili posadu trajekta Lošinj za spašavanje dvojice stranih jedriličara



Zapovjednik trajekta Lošinj Branko Miščak

**J**adrolinijin trajekt Lošinj pod zapovjedništvom iskusnog kapetana Branka Miščaka (62) zaplovio je 29. svibnja 2022. u 17 sati i 15 minuta na redovnoj liniji iz Lopara na Rabu prema Brestovi na Krku po buri jačine 4 – 5 bofora. Iako je riječ o kraćem putovanju, na moru opreza nikad dosta, pa je tako sa zapovjednog mosta prvi časnik palube Loris Stipeč (31) dvogledom pažljivo motrio zapjenjeno more. U jednom trenutku u smjeru Stare Baške na udaljenosti od oko četiri milje je ugledao neko plovilo te se glasno zapitao: „Tko po ovakvom vremenu lovi ribu?



## OTAC KAPETANA MIŠČAKA JE DOBIO PLAVU VRPCU VJESNIKA 1971.

Zapovjednik Branko Miščak s ponosom nam je ispričao da je njegov otac, također imena Branko, kao upravitelj stroja bio član posade MB Sloboda, riječke Jadrolinije, koja je dobila Plavu vrpcu Vjesnika 1971. za spašavanje brodolomaca s grčkog trajekta Heleanna u Jonskom moru. Na trajektu je izbio požar, a dio posade Slobode spustio se u čamcima za spašavanje u nemirno more prepuno brodolomaca. Spasili su oko 120 muškaraca, žena i djece. Pojedini hrabri pomorci sa Slobode skakali su u valove i po nekoliko puta da bi spasili iznemogle brodolomce.



Posada trajekta Lošinj

## PLJESAK PUTNIKA

Ovu dramu na moru pratili su i brojni putnici na trajektu, uglavnom strani turisti, koji su gromoglasnim pljeskom nagradili deveteročlanu posadu Lošinja za spašavanje dvojice jedriličara. Prevrnuta jedrilica je dva dana kasnije pronađena u jednoj uvali kod Supetarske Drage na Rabu.



*Dvojica njemačkih jedriličara na koritu prevrnete jedrilice*



*Posada trajekta Lošinj je brodolomce izvukla na sigurno*

Trajekt je zaplovio prema tom objektu u moru, da bi na udaljenosti od oko dvije milje posada ustanovila da se radi o prevrnutoj jedrilici dužine oko šest metara na čijem su koritu spas našla dvojica jedriličara. Obojica su na sebi imala pojas za spašavanje, a u moru su već bili oko dva sata. Radilo se o Nijemcima starosti 55 i 65 godina, koji su tog dana isplovili iz Punta u pravcu Stare Baške, vjerojatno ne znajući da jedre u „zagrljaj“ olujnoj buri. Kad su kod otočića Galuna pokušali okrenuti malu jedrilicu, s kobilicom na iz-

vlačenje, prevrnuli su ih jaki naleti bure. Približavala se noć te je prava sreća da su brodolomce ugledali s trajekta Lošinj jer je mala vjerojatnost da bi po olujnom nevremenu netko drugi naišao i spasio ih. Zapovjednik Miščak se vještima manevrima trajektom pažljivo približio prevrnutoj jedrilici koju sa zapovjednog mosta nije mogao vidjeti, već se u toj situaciji uzdao u točne i pravovremene upute dobivene od upravitelja stroja Dejana Vranića, koji je nadgledao prilaženje brodolomcima.

Dvojica Nijemaca morala su zaplivati do nekoliko metara udaljenih ljestvi od konopa koje je posada spustila iz „barkariža“, otvora na boku broda. U tim trenucima Miščak je morao zaustaviti propelere trajekta, zbog opasnosti da zahvate iscrpljene i pothlađene jedriličare, koji bi na valovitom moru lako mogli dospjeti pod skošeni trup trajekta što bi bilo pogibeljno. Brodolomce su kroz „barkariž“ u unutrašnjost trajekta vješto uvukli kormilar Mladen Tičak i mornar Tonči Debelić. U akciji spašavanja i zbrinjavanja dvojice Nijemaca, koji su dobili okrjepu i suhu odjeću, sudjelovali su i preostali članovi posade Lošinja: motorist Marko Petković, kormilar Zvonko Gallo i vođa pluge Ivice Tabako.



Uobičajeno na ovim stranicama govorimo o naplatama potraživanja pomoraca, rješavanju problema odnosno poboljšanju radnih i životnih uvjeta na brodovima koji tiču naše luke. Svega toga je, dakako, bilo no i dalje je aktualna problematika oko Covid-19 virusa koja ih se direktno dotiče. Virus još uvijek ne posustaje, ali su danas pomorci, barem dok borave u Hrvatskoj, lišeni brige oko izlaska na kopno. Trenutno ne bilježimo restrikcije, što nažalost nije bio slučaj u proteklih nekoliko godina, uključujući i prvi dio ove. Takve situacije su se događale na puno brodova i ovdje donosimo nekoliko primjera iz svakodnevnog života pomoraca, gdje su se neki našli u za njih neželjenim situacijama.



*Kontejnerski brod Spirit Of Chennai razvozi spremnike iz Malte po jadranskim lukama, a tako je stigao početkom kolovoza i u Ploče. Na fotografiji je etiopski električar koji odrađuje svoj šestomjesečni ugovor, nema primjedbe na uvjete života i rada, a za izlazak na kopno i bez administrativnih prepreka jednostavno nema vremena.*



*Od 14 članova posade broda Baskop koji je iskrcavao teret u cementari Sveti Juraj u Splitu njih 13 je iz Turske i Gruzije. Preostali pomorac je iz Azerbajdžana, ali je on i zapovjednik broda. Otvoreno je iskazivao nezadovoljstvo činjenicom da mu nije dopušteno izaći s broda i tražio pomoć ITF inspektora u rješavanju tog problema.*



*Od četrnaest članova posade broda Orion S osam ih nije moglo izaći na kopno, zbog činjenice da su iz Azerbajdžana. Među njima je i prvi časnik palube kojeg vidimo na fotografiji.*



*Na brodu Jasperland koji je iskrcavao teret u splitskoj luci časnici su iz Istočne Europe, a ostala posada s Filipina i sukladno tome imala je probleme oko izlaska na kopno. No, dva kormilara su bila zadovoljna i samom mogućnošću razgovora s ITF inspektorom i primljenim publikacijama.*



*Brod Marie plovi pod hrvatskom zastavom i snimljen je u splitskoj luci nedugo nakon preuzimanja od prijašnjeg vlasnika. Pošto su svi članovi posade iz Hrvatske, tu nema nikakvih problema s dolaskom odnosno odlaskom s broda. Na fotografiji je vlasnik, a ujedno i zapovjednik broda, Šime Čimera.*



*Turski zapovjednik i prvi časnik palube pripremaju papire za ITF inspektora prilikom pregleda broda.*

# POMORCI U COVIDA



*Brod Ninova krcao je teret starog željeza u splitskoj luci. Od 11 članova posade 8 ih je iz Azerbajdžana, uključujući i zapovjednika te su i oni morali ostati na brodu. Ovdje vidimo zapovjednika kako iskazuje zadovoljstvo publikacijama primljenim od strane ITF inspektora.*

*Brod NS Olza je krcao teret žitarica u splitskoj luci, a posada iz Pakistana i Indije je morala cijelo vrijeme ostati na brodu. Ovdje je zapovjednik broda s kojim se rješavao problem repatrijacije dvojice članova posade kojima su istekli ugovori.*

*Na brodu Ziad Junior plovi posada iz Sirije i Egipta, a ovdje vidimo zapovjednika kako iz improviziranog ureda na otvorenom, u hladu na krmi broda, daje upute prvom časniku palube koje dokumente treba pripremiti za pregled.*

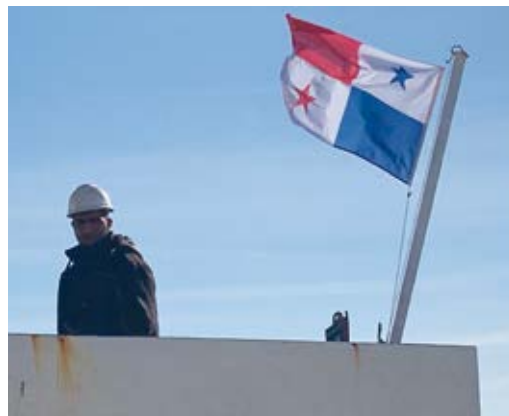
# DOBA

PIŠE  
**MILKO KRONJA**  
ITF inspektor



*Na brodu Skymoon 1 plovi posada iz Turske, Gruzije i Azerbajdžana. Zapovjednik ima 73 godine i za njega je sve ovo „too much“, ali zanimljivo je da nije najstariji na brodu, taj primat pripada upravitelju stroja koji je dva mjeseca stariji od osebjnog turskog kapetana.*

*Za kraj, najtužnija priča od svih ovdje viđenih. Brod Ocean Freedom doplovio je u luku Bakar na iskrcaj tereta. Turski zapovjednik je izgledao snuđeno i na upit ITF inspektora ima li na brodu kakvih problema, odgovorio je da ih ima baš on, te da mu pola sata prije stigla poruka kako mu je preminuo otac. Brod je bio predviđen da isplovi sutradan prema Bosporu i Crnom moru, ali je u Bakru ostao još dva dana i nakon toga otplovio, ali ne na istok, već prema Gibraltaru što je značilo da zapovjednik neće moći stići na posljednji ispraćaj svog oca čak i da se uspije iskrcati s broda. Kako jedan trenutak može odlučivati o puno toga, vidljivo je i iz njegovih riječi da je nakon isplavljanja iz američke luke Norfolk za određenu luku bila nominirana rumunjska Constanta, ali je dolaskom u Mediteran to promijenjeno i brod je zaplovio prema Hrvatskoj. Da je kojim slučajem ostala prva odluka, ne bi bilo problema oko repatrijacije, ovako je zapovjednik morao ostati na brodu i stoički podnijeti činjenicu da ne može prisustvovati sahrani oca.*



*Turski časnici s broda Sky Visa su imali priliku prošetati Šibenikom, ali palubna posada iz Azerbajdžana to nije mogla učiniti.*

*Na brodu Ismail Sener koji je iskrcavao teret u šibenskoj luci plovi 19 pomoraca, od toga 13 iz Turske, 4 iz Gruzije, i 2 iz Azerbajdžana. Ovi potonji su imali razloga za zadovoljstvo jer su za razliku od svojih sunarodnjaka zadnjih nekoliko mjeseci, dobili odobrenje od strane policije za izlazak na kopno. Kako je brod boravio u luci 6 dana, a vrijeme je bilo sunčano, to su dobro i iskoristili.*

PIŠE

MARIJANA  
SMOKVINA

Luka Simić, ITF inspektor

# N

akon tri godine naviganja odlučio si se za promjenu karijere, odnosno pridružio si se timu Sindikata pomoraca Hrvatske kao ITF inspektor. Kakva ti je bila ta promjena?

Da, navigao sam tri godine i okusio taj pomorački život. Znam kako je to biti pomorac i s čime se sve pomorci susreću, razumijem kakav je to posao i kako se ljudi osjećaju, pa mi je zato još veća čast što radim kao ITF inspektor.

Ipak, trebalo mi je vremena priviknuti se na prelazak jer sam, dok sam plovio, imao neku rutinu - tri mjeseca na brodu, dva mjeseca doma. Prvih godinu dana užasno mi je nedostajao brod i priznajem da me vuklo na trag. Međutim, spasilo me to što sam i dalje u kontaktu s pomorcima i što odem na brod, ali kako često ističem, sad kad se popnem uz skalnu, za dva tri sata sam dolje, a ne za dva, tri mjeseca. Moram priznati da uživam u poslu ITF inspektora jer sam i dalje ostao vezan za struku, brodove i pomorce, a ono što me iznimno veseli jest to što pomažem pomorcima u nevolji i zaista dajem sve od sebe kako bih im pomogao pronaći izlaz iz njihove situacije. Isto tako, na brod ne dolazim u ulozu policajca koji traži samo nedostatke ili ide kontra kapetana, već s ciljem da kompanije poštu-



Putovanja svjetskim morima prije dvije godine zamijenio je inspektor pomaže pomorcima u nevolji, a tko to može činiti okusio kruh sa sedam kora...

## Zadovoljstvo mi je p pomorcima

ju radne i životne uvjete pomoraca. Ono što me veseli u ovom poslu je to što je cijeli tim SPH jedan vrhunski tim i stvarno sam sretan što radim u takvom okruženju.

**Bio si vrlo uspješan student. Vjerojatno nisi mislio da ćeš nakon tri godine napustiti tu karijeru i prijeći u ovaj sektor, ili možda jesi?**

Da, školovao sam se za pomorca. Završio sam četiri godine Pomorske škole u Bakru, zatim pet godina Pomorskog fakulteta u Rijeci, a cilj mi je bio ukrcati se na brod. Imao sam tu sreću da sam od početka zakoračio u svijet LNG brodarstva i tada nisam ni pomišljao da bih mogao raditi na kopnu. No, u kompaniji su se počele događati neke stvari koje mi se nisu sviđele pa sam počeo tražiti novu. U to







e poslom na kopnu. Kao ITF  
ti bolje od onog koji je i sam

# omagati

vrijeme, otvorila se pozicija za ITF inspektora, prijavio sam se i eto, dobio posao. I da vam budem iskren, mislim da nisam pogriješio.

**Došao si u jeku pandemije COVID 19, u siječnju 2021., i baš si „upao“ u neko razdoblje kad je bilo puno posla, puno problema, tj. puno izazovnih situacija koje su za sve bile nove. Kako si ti to doživio?**



Sjećam se svog prvog broda, to je bio brod Fatima M, gdje sam došao na brod i odmah doživio vatreno krštenje. Naime, zatekao sam pomorca, sirijskog državljanina, koji je bio 3 i pol godine na brodu. Osim toga, pomorcima nisu bile isplaćene plaće, a bilo je drugih nepravilnosti. Sjećam se da mi je ta prva inspekcija bila priličan izazov, ali imao sam sreću da mi je kolega Milko Kronja asistirao u rješavanju toga slučaja. U protekle dvije godine odradio sam tri abandonmenta, puno repatrijacija, riješio brojne slučajeve neisplate plaća te tako stekao iskustvo. Iskoristit ću ovu priliku za zahvalu kolegama, ITF inspektorima, Romanu Periću i Milku Kronji, na potpori i znanju koje su podijelili sa mnom.

**Kao ITF inspektor zadužen si za riječko područje i područje istarske županije. Kakvi su brodovi koje posjećuješ i u kakvim situacijama se nalaze ti pomorci?**

U naše luke dolaze brodovi koji su u različitim stanjima. Najlošija iskustva doživio sam na brodovima koji viju zastavu Toga, Sierra Leonea, i Palau. To su najčešće brodovi koji ukrcajaju stoku u Bršici i oni koji ukrcajaju staro željezo u Rijeci. Uglavnom je riječ o problemima vezanim za ugovore o radu pomoraca, a koji nisu u skladu s MLC konvencijom, te o problemu neisplate prekovremenih sati. Neisplatu plaća najčešće susrećem kod sirijskih i egipatskih državljana. Moram reći da mi je užitek kad imam brod na terminalu u Omišlju ili na kontejnerskom terminalu u Rijeci jer su to uglavnom brodovi pokriveni ITF-ovim ugovorima na kojima rijetko kada postoji problem. Nakon što se među brodovima koji dolaze u Rijeku zaredaju oni s problemima, to je dobro osvježenje.

**Na koji način se rješavaju svi ti problemi koje si naveo?**

S obzirom na to da je riječ o brodovima koji su redovito u Rijeci i na kojima sam već dosta toga odradio, poznajem strukturu kompanije i već znam s kojom osobom (designated person ashore) moram razgovarati. Ono što je dobro je kvalitetna suradnja s inspektorima sigurnosti plovidbe u Rijeci (Port State Control) i znam da uvijek mogu računati na njihovu potporu. Mogli bismo reći da i u kompanijama već znamo kako funkcioniramo u Rijeci, tako da se sve neisplate plaća riješe kroz dan ili dva, a nekad čak i za nekoliko sati.

**Zadnjih pet mjeseci u oku javnosti je brod Mirjana K. Ti si zaprimio taj slučaj i vodio ga. Kakav je osjećaj sad kad je napokon priveden kraju?**

Brod Mirjana K pod upravom Alana Klanca i njegove kompanije je bio treći slučaj aban-

donmenta u mojoj karijeri. Ono što bih htio istaknuti jest da su prva dva abandonmenta bila riješena unutar mjesec dana, dok je agonija s Mirjanom K trajala pet mjeseci. Problem je taj što je gospodin Klanac bio potpuno ne kooperativan, pokušavao je non stop nešto ušičariti, odnosno strpati koji dolar više u svoj džep, a na štetu pomoraca. Taj slučaj me je jako psihički izmorio upravo zato što svaki put kad bi se postigao neki dogovor s vjerovnicima koji su sudskim putem zaustavili brod i s P&I-em, gospodin Klanac bi svojim lažnim obećanjima sve to opstruirao. I tako smo se iz mjeseca u mjesec vraćali na početak. S obzirom na to da sam bivši pomorac poistovjećujem se s tim ljudima koji su na brodu i jednostavno shvaćam da smo im mi kao Sindikat pomoraca Hrvatske i ITF jedna izlazna putanja. Tako da sam sva ta lažna obećanja i predomišljanja proživljavao skupa s njima i s obzirom na to da sam zaista bio psihički iscrpljen od svega, mogu samo zamisliti kako je tek bilo članovima posade.

**Kao ITF inspektoru posao ti je odlazak u inspekcije brodova gdje provjeravaš radne i životne uvjete pomoraca, ali sve je više slučajeva kad te pomorci sami zovu za pomoć u konkretnim slučajevima. Kako je do toga došlo?**

Da, u početku su slučajevi stizali kroz rutinske inspekcije koje mi radimo. Međutim ove godine imam povećanje broja konkretnih slučajeva gdje mi se pomorci direktno javljaju. Sve je krenulo kroz taj drugi abandonment gdje sam pomorcima uspješno riješio slučaj i vijest se proširila. Sad me zovu na mobitel, šalju poruke na WhatsApp.... Mislim da sam prošle godine imao pet slučajeva, a ove godine već preko 10.

**Sad već gotovo dvije godine ideš u inspekcije brodova, ali osim toga i na druge načine sudjeluješ u radu Sindikata pomoraca Hrvatske. Što ti se čini kao prioritet kad su hrvatski pomorci u pitanju?**

Kao bivši pomorac primijetio sam da naši pomorci ne znaju svoja prava, odnosno nisu upoznati s osnovama. To me na neki način žalosti jer u SPH zaista mogu dobiti odgovore na sva pitanja. Nisam spomenuo da sam se ja još kao student učlanio u sindikat i sudjelovao u radu, prvo kao član, a kasnije i predsjednik Sekcije mladih SPH. Upravo zato smatram da je važno educirati buduće pomorce još dok su u školskim klupama. Sindikat pomoraca Hrvatske organizira edukacije na pomorskim fakultetima i u srednjim pomorskim školama, gdje buduće pomorce upoznajemo s radom SPH, Međunarodnom federacijom transportnih radnika (ITF), te općenito s njihovim pravima i obvezama jednog dana kad odu na brod.



## Diners Club. Najbolji član svake posade.

Ako tražite iskusnog člana posade, predlažemo da zatražite Diners Club Standardnu karticu – bez plaćanja članarine za cijelo vrijeme trajanja vašeg članstva u Sindikatu pomoraca i/ili paket kartica Diners Club Croatia Airlines i Visa Croatia Airlines bez plaćanja članarine za prvu godinu korištenja.

Bez papira. 100% digitalno.

Zatražite Diners Club karticu online s broda. 100% digitalno.

Skenirajte QR kôd i otisnite se na beskrajno more pogodnosti Diners Cluba.



**ERSTE** 

 Diners Club  
INTERNATIONAL

# autoSTANIĆ

Sve što vašem autu treba.



**Rabljeni, zamjenski  
i originalni auto dijelovi**

**Popust za članove sindikata**

Vaš ovlaštenu zastupnik:

Filip Kaleb

Mob: ++385 (0)95 3910188

E-mail: [filip@auto-stanic.hr](mailto:filip@auto-stanic.hr)

Web: [www.auto-stanic.hr](http://www.auto-stanic.hr)



Stalna izloženost buci i rad u buci uzrokuju gubitak sluha što može uzrokovati radnu nesposobnost. Sačuvajte svoj sluh najudobnijim čepićima za uši napravljenim po otisku uha najmodernijom 3D tehnologijom!

Za razliku od klasičnih slušalica (antifona), naši su čepići:

- napravljeni po vašim otiscima ušiju te savršeno pristaju
- napravljeni od udobnih silikonskih materijala
- s certificiranim filterima
- izuzetno se lako održavaju
- maleni te praktični za nošenje

A uz predočenje članske iskaznice SPH  
ostvarite 20% popusta u svih 30 poslovnica Bontecha!

Uz Bontech, zaštitite svoj sluh!

**BONTECH**

# Pitanja i odgovori



## **Koji je postupak prijave i odjave pomoraca u nacionalnoj plovidbi na zdravstveno i mirovinsko osiguranje?**

Pomorac u nacionalnoj plovidbi koji ima prebivalište ili uobičajeno boravište u Republici Hrvatskoj obvezno je osigurana osoba u sustavu mirovinskog i zdravstvenog osiguranja.

Prijavu i odjavu na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje člana posade broda u nacionalnoj plovidbi, čiji je poslodavac domaća fizička ili pravna osoba, podnosi poslodavac.

## **Za koje se vremensko razdoblje plaćaju doprinosi?**

Razdoblje osiguranja pomoraca u međunarodnoj plovidbi (period u kojem je pomorac dužan plaćati doprinose) odnosi se na period od dana ukrcaja na brod do dana iskrcaja s broda, u skladu s podacima iz pomorske knjižice.

Iznimno, član posade broda u međunarodnoj plovidbi koji ima ugovor o radu sklopljen na razdoblje dulje od razdoblja ukrcaja na brodu (tzv. permanent ugovor) može zatražiti od lučke kapetanije da mu se omogući da ostane osiguran do dana prestanka njegovog ugovora o radu. U tom slučaju mora lučkoj kapetaniji dokazati da ima tzv. permanent ugovor i tada će doprinose biti dužan plaćati za cijelo vrijeme trajanja

ugovora o radu, neovisno o razdoblju plovidbe. Iznimka je tzv. beneficirani staž koji se i u ovom slučaju plaća isključivo za vrijeme plovidbe.

Također, u svrhu ostvarivanja staža mirovinskog osiguranja za razdoblje provedeno izvan ukrcaja na brodu u međunarodnoj plovidbi, pomorac ima mogućnost podnijeti zahtjev za priznavanjem svojstva osigurnika s osnova produženog mirovinskog osiguranja. Zahtjev se predaje nadležnom, područnom uredu HZMO-a.

## **Tko utvrđuje obvezu plaćanja doprinosa?**

Obvezu plaćanja doprinosa za pomorce u međunarodnoj plovidbi utvrđuje Porezna uprava po službenoj dužnosti, i to rješenjem koje donosi istekom poreznog razdoblja (kalendarske godine).

## **Koje su visine stopa za obračun doprinosa za članove posade broda u međunarodnoj plovidbi?**

- Doprinos za mirovinsko osiguranje na temelju generacijske solidarnosti - 15%
- Dodatni doprinos za mirovinsko osiguranje na temelju generacijske solidarnosti za staž osiguranja s povećanim trajanjem (beneficirani staž) - 5,83%
- Doprinos za mirovinsko osiguranje na temelju individualne kapitalizirane štednje - 5%

- Dodatni doprinos za mirovinsko osiguranje na temelju individualne kapitalizirane štednje za staž osiguranja s povećanim trajanjem (beneficirani staž) - 2,01%
- Doprinos za zdravstveno osiguranje i obvezno zdravstveno osiguranje za slučaj ozljede na radu i profesionalne bolesti - 16.5%

Ukupno: 44,34% utvrđene osnovice za plaćanje doprinosa



### Kako se utvrđuje osnovica plaćanja doprinosa za članove posade broda u međunarodnoj plovidbi?



Mjesečna osnovica za plaćanje doprinosa predstavlja iznos temeljem kojeg se obračunavaju i uplaćuju doprinosi.

Za članove posade broda u međunarodnoj plovidbi, mjesečnu osnovicu za plaćanje doprinosa jednom godišnje propisuje i objavljuje Ministar mora, prometa i infrastrukture Naredbom o mjesečnoj osnovici za obračun doprinosa za obvezna osiguranja člana posade broda u međunarodnoj plovidbi.



### Da li vježbenici moraju plaćati doprinose?



Svi pomorci u međunarodnoj plovidbi samostalni su obveznici plaćanja propisanih doprinosa - to uključuje i vježbenike palube, stroja i elektrotehnike.



### Kako je uređeno pitanje socijalnog osiguranja u Europskoj uniji?



Uredba Europske unije 883/2004 ključni je dokument na razini Europske unije i EGP-a kojim se uređuju socijalna osiguranja. Između ostalog, Uredba utvrđuje:

- Dva osnovna pravila koja se primjenjuju na socijalno osiguranje pomoraca koji plove na brodovima koji viju zastavu jedne države članice EU, a žive u drugoj državi članici (primjerice, hrvatski državljanin na brodu koji vije zastavu druge države članice EU),
- Mogućnost odstupanja od gore navedenih osnovnih pravila.

Osnovna pravila za određivanje zakonodavstva (socijalno osiguranje) koja se primjenjuju na pomorce su:

#### 1. ako pomorac plovi na brodu koji vije zastavu države članice EU, na njega se primjenjuje zakonodavstvo te države članice EU

##### **Primjer:**

*Hrvatski pomorac koji plovi na brodu koji vije belgijsku zastavu - na njega se primjenjuje belgijsko zakonodavstvo o socijalnom osiguranju.*

#### 2. ako pomorac plovi na brodu koji vije zastavu jedne države članice EU, ali

- prima naknadu za rad od osobe ili poduzeća koje ima registrirano sjedište ili mjesto poslovanja u drugoj državi članici EU i
- ima prebivalište u toj drugoj državi članici EU, na njega se primjenjuje zakonodavstvo te druge države članice koja mu i izdaje potvrdu A1

##### **Primjer:**

*Hrvatski pomorac s prebivalištem u Republici Hrvatskoj, plovi na brodu koji vije belgijsku zastavu, ali mu plaću isplaćuje hrvatski poslodavac - na njega se primjenjuje hrvatsko zakonodavstvo o socijalnom osiguranju. Potvrdu (A1) o primjenjivom, hrvatskom, zakonodavstvu izdaje HZMO, na zahtjev poslodavca.*

Uredba predviđa mogućnost odstupanja od naprijed navedenih pravila ako se dvije ili više država članice dogovore da neće primjenjivati osnovna pravila o određivanju zakonodavstva za socijalna osiguranja - tada je potrebno podnijeti zahtjev za dobivanje potvrde A1 (sukladno članku 16. Uredbe 883/2004).

##### **Primjer:**

*Hrvatski pomorac plovi na brodu koji vije belgijsku zastavu, a plaću mu isplaćuje poslodavac sa sjedištem u Belgiji. Na pomorca se primjenjuje belgijsko pravo. Međutim, pomorac (ili njegov poslodavac ili posrednik) mogu podnijeti zahtjev za odstupanje. Zahtjev se podnosi HZMO-u, koji ga upućuje nadležnom tijelu u Belgiji. Belgija može odobriti ili odbiti navedeni zahtjev. Ukoliko odobri, tada se na pomorca primjenjuje hrvatsko zakonodavstvo. Ukoliko Belgija ne odobri zahtjev, na pomorca se primjenjuje belgijsko zakonodavstvo.*

# UREĐAJ ZA OBRADU BRODSKIH BALAST-NIH VODA I TALOGA „ALFA LAVAL PUREBALLAST 3.1 FLOW 1000“

## 1. UVOD

‘Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima’ sastavljena je u Londonu 2004. godine. Balastne vode su one vode koje su zajedno sa svojim suspendiranim tvarima ukrcane na brod radi kontrole uzdužnog i poprečnog nagiba broda, gaza, stabilnosti ili potiska broda. Upravljanje balastnim vodama je mehanički, fizički, kemijski i biološki postupak ili kombinacija tih postupaka, kojim se uklanja, čini bezopasnim ili izbjegava uzimanje ili ispuštanje štetnih vodenih organizama i patogenâ u balastnim vodama. Konvencija usvojena na konferenciji održanoj u veljači 2004. predstavlja prvi međunarodni instrument koji zakonski obvezuje, s ciljem sprječavanja i smanjivanja štetnih posljedica prenošenja vodenih organizama putem brodskih balastnih voda. Konvencija se primjenjuje na brodove koji viju zastavu države ugovornice i brodova čiji su brodari iz države ugovornice.

Države u kojima se nalaze luke i terminali na kojima se obavlja čišćenje ili popravak balastnih tankova dužne su osigurati odgovarajuće uređaje za prihvatanje taloga, sukladno napucima koje je donio IMO (engl. **International Maritime Organization**). Države ugovornice se obvezuju na suradnju u promicanju znanstvenih i tehničkih istraživanja u području upravljanja balastnim vodama. Konvencija ostavlja mogućnost državama ugovornicama da, sukladno međunarodnom pravu, propišu i strože mjere radi suzbijanja štetnog utjecaja prijenosa organizama putem balastnih voda. U pogledu inspeksijskog nadzora on se, prije svega, odnosi na pregled dokumenata koje brod mora imati (plan, dnevnik i svjedodžba), ali je kao redovna opcijaska inspeksijska metoda predviđeno i uzorkovanje. Pri tome vrijeme potrebno za analizu uzoraka ne smije predstavljati osnovu za zabranu ili kašnjenje redovnih brodskih operacija.

Predmeti reguliranja ove konvencije su:

- kontrola prijenosa štetnih vodenih organizama i patogenâ brodskim balastnim vodama i talozima;
- znanstveno i tehničko istraživanje;
- praćenje stanja, pregled i izdavanje svjedodžbi;
- kršenja, inspekcija brodova, otkrivanje kršenja i nadzor brodova;
- obavijest o postupcima u nadzoru brodova,
- nepotrebno kašnjenje brodova;
- tehnička pomoć, suradnja, priopćavanje informacija i drugo.

Konvencija o upravljanju balastnim vodama pomaže u sprečavanju širenja potencijalno štetnih vodenih organizama i patogenâ putem brodskih balastnih voda. Postoje dva standarda upravljanja balastnim vodama (D1 i D2):

D1 - plovila trebaju razmjenjivati balastnu vodu na otvorenom moru, dalje od obalnih područja;

D2 - određuje maksimalnu količinu živih organizama dopuštenih za ispuštanje nakon obrade balastne vode na brodu.

Konvencija je globalno stupila na snagu 8. rujna 2017. godine.

## 2. SUSTAV ZA OBRADU BALASTNIH VODA

Na Slici 1. su prikazane glavne komponente sustava za obradu balastnih voda „Alfa Laval PureBallast“ s maksimalnim protokom kroz AOT (engl. **Advanced Oxidation Technology**) reaktorom kapaciteta do 1000 m<sup>3</sup>/h.

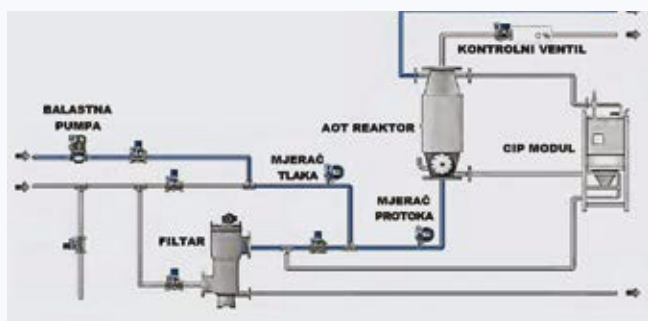


SLIKA 1. Glavne komponente sustava za obradu balastnih voda

Glavne komponente sustava za obradu balastnih voda:

1. Leptir ventil na ulaznoj strani filtra
2. Filtar
3. Leptir ventil za zaobilazanje filtra
4. LDC (Lamp Drive Cabinet) ormar za napajanje ultraljubičastih lampi
5. Upravljački ormar za upravljanje i kontrolu sustava
6. AOT (Advanced Oxidation Technology) reaktor
7. Kontrolni ventil
8. CIP (Cleaning In Place) modul
9. Mjerač protoka
10. Leptir ventil na izlaznoj strani filtra
11. Leptir ventil za povratno ispiranje
12. Uređaj za uzimanje uzoraka

Sustav za obradu balastnih voda je dio sustava balasta na brodu koji je ugrađen na tlačnoj strani balastnih pumpi. Tijekom rada balastna voda se tlači kroz filter, koji uklanja veće čestice i organizme, a zatim prolazi kroz AOT reaktor, gdje se balastna voda obrađuje naprednom tehnologijom oksidacije i ultraljubičastim svjetlom UV (engl. **Ultra Violet**). Tije-kom debalastiranja voda se na isti način tlači i obrađuje, ali se filter zaobilazi. Protok se prati mjeračem protoka i regulira upravljačkim ventilom. Kontrolni ventil također regulira tlak tijekom povratnog ispiranja kroz filter. AOT reaktori se čiste pomoću CIP modula koji isprva ispiru AOT reaktor svježom slatkom vodom, a zatim kroz njega cirkulira posebnu tekućinu (mješavina slatke vode i biorazgradive otopine). Na kraju postupka AOT reaktor i filter pune se svježom slatkom vodom iz CIP modula. Kompletan sustav i tekući procesi kontroliraju se i nadgledaju iz upravljačkog ormarića. Upravljanje se također može vršiti s udaljenih upravljačkih ploča brodskog integriranog kontrolnog sustava. Zaobilazni ventil omogućuje zaobilazanje cijelog sustava, da bi se osigurao rad balastnog sustava u slučaju da sustav za obradu balastnih voda ne funkcioniра.



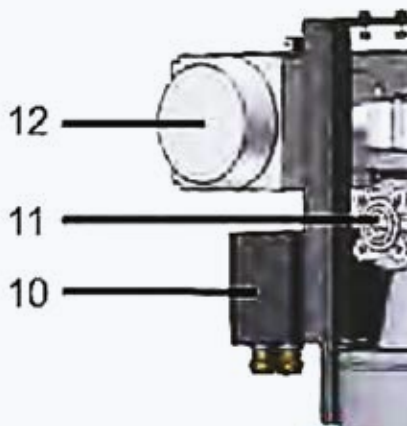
SLIKA 2. Shema sustava za obradu balastnih voda

## 2.1. AOT (ADVANCED OXIDATION TECHNOLOGY) REAKTOR

Glavna komponenta sustava za obradu balastne vode je **AOT** reaktor u kombinaciji s **LDC** (engl. **Lamp Drive Cabinet**) ormarom za napajanje UV lampi koji daje snagu lampama u AOT reaktoru.

Glavni postupak odvija se unutar AOT reaktora, gdje UV svjetlo deaktivira staničnu **DNA** (engl. **Deoxyribonucleic Acid**) kako bi se spriječio ponovni rast organizama.

Isto tako, UV svjetlost stvara radikale. Oni su izuzetno reaktivni, te trenutno reagiraju s mikroorganizmima i drugim organskim zagađivačima koji uništavaju njihove membrane. Radi-kali su izuzetno kratkog vijeka i postoje samo nekoliko milisekundi. To znači da će postojati samo unutar AOT reaktora. Količina radikala proizvedenih u reaktoru dovoljna je za obradu vode dok prolazi kroz reaktor. U postupak se ne dodaju kemijske tvari i ne stvaraju se toksični ostaci. Budući da voda nije kemijski tretirana, nema utjecaja na okoliš, a postupak ni na koji način ne utječe na koroziju.



SLIKA 3. AOT (Advanced Oxidation Technology) reaktor

Glavne komponente AOT reaktora su:

1. Leptir ventil za izlaz balastne vode
2. Izlazni ventil za tekućinu iz CIP modula
3. Osjetnik nivoa tekućine za prekid rada
4. Razvodna kutija
5. Poklopac UV lampe
6. Pristupni otvor za inspekciju unutrašnjosti reaktora
7. Ulazni ventil za tekućinu prema CIP modulu
8. Leptir ventil za ulaz balastne vode
9. UV osjetnik
10. Razvodna kutija
11. Izlazni ventil za rashladnu vodu
12. Pokretač leptir ventila za izlaz balastne vode

AOT reaktor prikazan je na Slici 3. U AOT reaktoru je smješteno 16 UV lampi (svaka snage od 6 kW) koje se napajaju iz LDC ormara za napajanje UV lampi. UV lampe su zatvorene u pojedinačne čahure od kvarcnog stakla, te postaju vrlo tople i moraju se hladiti kad god su upaljene. Kako bi se osiguralo da u AOT reaktoru ima tekućine kad svijetle lampice, svaki je reaktor opremljen prekidačem za razinu tekućine. Prekidač razine osigurava da se u AOT reaktoru tijekom postupka čišćenja pumpa dovoljno tekućine iz CIP modula. Kako bi se osiguralo da se lampe adekvatno hlade balastnom vodom. Svaki AOT reaktor ima trostruku zaštitu od povećane topline. UV osjetnik nadgleda učinkovitost UV lampi u odnosu na propusnost vode unutar AOT reaktora. Na temelju ove vrijednosti ulaza, snaga UV lampi regulira se između 50 i 100% punog kapaciteta. Kad su UV lampe prigušene na najnižu moguću razinu, i dalje su učinkovite. Ove lampe se uvijek pale s punim učinkom tijekom pokretanja i prve dvije minute prilikom balastiranja kako bi se osigurala puna učinkovitost neovisna o propusnosti, te se pojačavaju do punog učinka 10 sekundi prije zaustavljanja i normalnog gašenja. Ovakva metoda produžava vijek trajanja UV lampi.

## 2.2. LDC (LAMP DRIVE CABINET) ORMAR ZA NAPAJANJE UV LAMPI



SLIKA 4. LDC (Lamp Drive Cabinet) ormar

Glavne komponente LDC ormara su:

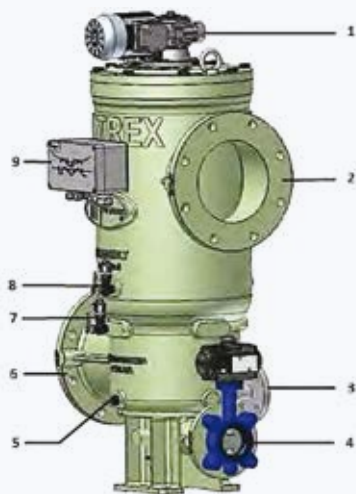
1. Ventilator
2. Izmjenjivač topline
3. LPS (Lamp Power Supplies) izvori napajanja
4. Osigurači
5. Ulaz i izlaz rashladne vode
6. Glavni prekidač
7. Lampice i gumb za resetiranje

Glavne komponente LDC ormara za napajanje UV lampi prikazane su na Slici 4. AOT reaktor povezan je s LDC ormarom za napajanje UV lampi koji sadrži 16 **LPS** (engl. **Lamp Power Supplies**) izvora napajanja, od kojih svaki napaja jednu UV lampu. Isto tako LPS nadzire funkciju svake UV lampe i poduzima mjere u slučaju kvara. Lampice na ormariću pokazuju je li napajanje uključeno, jesu li upaljene UV lampe i treba li ormar resetirati nakon uključivanja ili isključivanja. LDC ormar je opremljen sustavom hlađenja za održavanje ispravne radne temperature, koristeći rashladnu vodu s niskom temperaturom. Protok vode za hlađenje je stalan, ali ventilator je reguliran na temelju topline unutar ormara. Kad lampice svijetle, ventilator započinje s 30% punog učinka. Kada temperatura dosegne 40 °C, ventilator se regulira između 30-100%, prema postavkama parametara na temelju unosa s mjerča temperature u LDC ormaru. Vlažnost u LDC ormaru nadgleda osjetnik za tekućinu. Ako se otkrije istjecanje iz izmjenjivača topline, javlja se

alarm, AOT reaktor se isključuje i ulazni ventil hladne vode na LDC ormaru se zatvara.

### 2.3. FILTAR

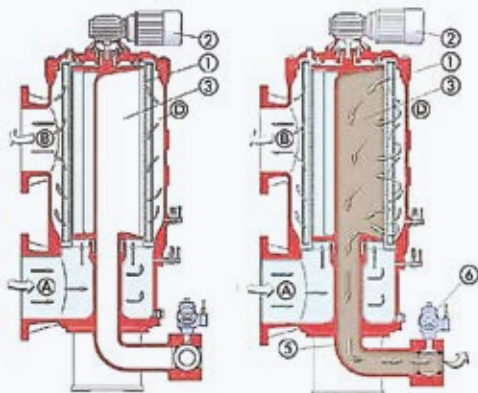
Filtar je automatska komponenta za samoispiranje, opremljena filtarskim elementom za uklanjanje čestica i organizama iz protoka balastne vode. Balastna voda se tlači kroz filter, a filtrirane čestice se zarobljavaju u filtru. Filtar se u potpunosti kontrolira iz upravljačkog sustava. Da bi osigurao učinkovitu filtraciju, filtari izvodi postupak samoispiranja povratnim ispiranjem u vremenski određenim intervalima ili kada se pokreće, indikacijom nečistoće u filtru. Pad tlaka na filtru nadgleda se mjeračima tlaka na ulazu i izlazu filtra. Priljevština se otkriva povećanim padom diferencijalnog tlaka uzrokovanim česticama u filtru. Kad diferencijalni tlak dosegne zadanu vrijednost parametra, započinje automatski postupak povratnog ispiranja. Glavne komponente filtra prikazane su na Slici 5.



SLIKA 5. Filtar

Glavne komponente filtra su:

1. Elektro motor
2. Izlazna prirubnica za balastnu vodu
3. Ulazna prirubnica za slatku vodu
4. Leptir ventil za povratno ispiranje
5. Čep za ispuštanje vode iz filtra
6. Ulazna prirubnica za balastnu vodu
7. Mjerač tlaka na ulazu
8. Mjerač tlaka na izlazu
9. Razvodna kutija



SLIKA 6. Filtriranje i povratno ispiranje

Na Slici 6 prikazani su postupci filtriranja i povratnog ispiranja filtra. Prilikom procesa filtracije balastna voda ulazi s ulazne prirubnice (A) i prolazi kroz predfiltrar, a zatim kroz element filtra (1) iznutra prema vani. Filtrirana nečistoća zarobljava se s unutarnje strane filtarskog elementa. Filtrirana balastna voda prolazi kroz komoru (D) i izlazi van filtra kroz izlaznu prirubnicu (B) i vodi do AOT reaktora. Tijekom filtracije, filtari djeluju kao statički filtari, nema pokretnih dijelova, odnosno električni motor (2) ne radi, a mlaznica (3) se ne pomiče.

Tijekom postupka povratnog ispiranja električni motor (2) počinje pokretati mlaznicu (3). Istovremeno se otvara leptir ventil za povratno ispiranje (6). Mlaznica se okreće unutar filtarskog elementa. Priljevština s unutarnje strane filtarskog elementa (1) čisti se protokom povratnog ispiranja visoke učinkovitosti ispred mlaznice. Protok povratnog ispiranja koristi filtriranu vodu iz komore (D) za čišćenje filtra izvana u unutrašnjost. Voda, zajedno s nečistoćom, vodi se kroz mlaznicu, kroz kanal (5) i dalje van kroz ventil za povratno ispiranje (6). Sva područja filtarskog elementa koja nisu ispred mlaznice filtriraju balastnu vodu kao prilikom procesa filtracije. Balastna voda onda teče iz ulaza (A) kroz element filtra i dalje van kroz izlaz (B). Kad se ispiranje završi (nakon približno 20 sekundi), motor se zaustavlja i ventil za povratno ispiranje se zatvara.

U balastnoj vodi s malom količinom nečistoća, ciklus povratnog ispiranja započinje vremenskim okidačem (svakih 30 minuta). Sve dok je tlak ispod okidača diferencijalnog tlaka

(0.5 bara), nema potrebe za povratnim ispiranjem pod tlakom. Ako je količina nečistoća velika, sustav može izvoditi kontinuirano ispiranje kako bi filtari ostali čisti. Izvrši li filtari jedno povratno ispiranje, a diferencijalni tlak pokrene novo ispiranje unutar vremena postavljenog parametra, filtari će izvesti kontinuirano povratno ispiranje tijekom vremena postavljenog parametra za temeljito čišćenje filtra. S vremenom će se na elementu filtra dugotrajno nakupiti čestice koje se ne uklanjaju povratnim ispiranjem. Zbog ovog problema će se tlak s vremenom povećavati. Stoga je potrebno filtarski element pregledavati i ručno očistiti bar jednom godišnje. Opseg dugotrajnog nakupljanja nečistoća ovisi o uvjetima balastne vode. U velikoj većini slučajeva to neće stvarati probleme, odnosno dovoljno je jednom godišnje ručno očistiti. Ali u iznimnim slučajevima (plovila koja balastiraju s vrlo mutnom balastnom vodom) možda će biti potrebno češće očistiti element filtra.

### 2.4. CIP (CLEANING IN PLACE) MODUL

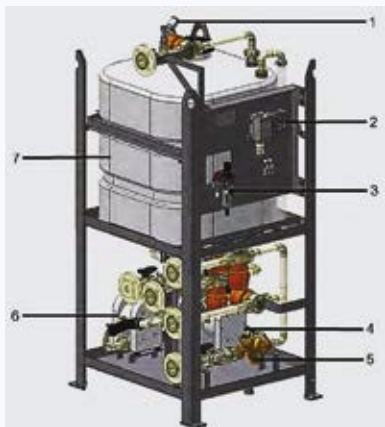
Kako bi se osigurala pune performanse uređaja za obradu balastne vode, nakon procesa balastiranja i debalastiranja automatski se izvodi ciklus čišćenja. Svrha je održavati kvarcne čahure (koje prekrivaju UV lampe i UV osjetila) čistima, kako bi se maksimizirao učinak UV lampi, a time i učinkovitost tretmana. Tijekom ciklusa čišćenja, prvo se iz CIP modula ispire AOT reaktor svježom slatkom vodom, a zatim se kroz AOT reaktor cirkulira biorazgradiva tekućina. Tekućina s niskim pH faktorom uklanja naslage, kalcijeve kloride, nakupine metalnih iona i kemijsko prljanje na dijelovima od kvarcnog stakla UV lampi. Nakon završenog ciklusa, tekućina se vraća u spremnik CIP modula. Ta se tekućina može ponovno koristiti za velik broj ciklusa. Slijedi punjenje AOT reaktora slatkom vodom. CIP modul se sastoji od spremnika u kojem se skladišti tekućina između uporaba. Da bi se osiguralo dovoljno tekućine za postupak, prekidač razine u AOT reaktoru pokazuje kada je CIP modul napunjen tekućinom. Sprječavanje kontaminacije svježeg slatke vode u sustavu ostvaruje se u CIP modulu povratnim protokom.

- CIP modul opremljen je s dvije membranske cirkulacijske pumpe:
- Pumpa koja cirkulira biorazgradivu tekućinu u AOT reaktor i puni ga svježom slatkom vodom.
  - Pumpa koja odvodi morsku ili slatku vodu iz AOT reaktora preko ispusne odvodne cijevi. CIP modul prikazan je na Slici 7.



Glavne komponente CIP modula su:

1. Ventil za odzračivanje
2. Blok ventila
3. Regulator
4. Pumpa za biorazgradivu tekućinu
5. Zaštita od povratnog toka
6. Pumpa za ispuštanje morske ili slatke vode iz AOT reaktora
7. Spremnik za biorazgradivu tekućinu



SLIKA 7. CIP (Cleaning In Place) modul

## 2.5. UPRAVLJAČKI ORMAR ZA UPRAVLJANJE I KONTROLU SUSTAVA

Upravljački ormar koristi se za kontrolu i nadzor cijelog sustava putem ugrađene glavne upravljačke ploče. Isto tako se koristi za komunikaciju sa sustavima i komponentama plovila, ako su integrirani. Ormar je opremljen gumbom za zaustavljanje u nuždi, zvučnim i vidljivim indikatorom alarma i USB priključcima za prijenos softvera i izvoz datoteka dnevnika. Upravljački ormar funkcionira kao dodirna točka za signalne kabele do i od plovila. U upravljački ormar koji je smješten u strojarnici kako je već rečeno ugrađena je 'Glavna kontrolna ploča'. Glavna upravljačka ploča obrađuje svaki aspekt upravljačkog sustava. Omogućuje operateru da nadgleda sustav te ručno i automatski upravlja njime i postavlja parametre.

## 3. BALASTIRANJE I DEBALASTIRANJE BRODA

Tijekom pokretanja sustava za obradu balastnih voda, UV lampe se zagrijevaju 90 sekundi. Prije balastiranja potrebno je uključiti pumpu za hlađenje AOT reaktora kako bi se osigurao protok slatke vode kroz njega tako da se UV lampe ne pregriju. Mjerač temperature i prekidač razine slatke vode osiguravaju da u AOT reaktoru ima dovoljno slatke vode i da su UV lampe dovoljno ohlađene. Ako ovi uvjeti nisu zadovoljeni, javlja se alarm i sustav se isključuje.

Da bi filtar bio čist, automatski se ispiru. Povratno ispiranje izvodi se tijekom trajnog postupka bez prekida postupka balastiranja. Kad se balastiranje zaustavi, izvodi se povratno ispiranje prije nego što se sustav potpuno zaustavi. Morska voda koja se koristi za povratno ispiranje vraća se u more izravno na mjestu balastiranja.

Nakon balastiranja treba provesti postupak čišćenja pomoću CIP modula za čišćenje AOT reaktora. Taj se postupak može izvesti odmah nakon zaustavljanja balastiranja ili u roku od 30 sati. Ako se koriste zadani parametri, postupak čišćenja pomoću CIP modula traje oko 25 minuta za jedan AOT reaktor. Preporučeno je da se postupak čišćenja izvede u istoj ekološkoj zoni ili u međunarodnim vodama (200 nautičkih milja od obale). Time će izbjeći da nepročišćena voda iz AOT reaktora i filtra uđe u drugu ekološku zonu. Najprije se AOT reaktor ispiru slatkom vodom. Nakon toga pomoću pumpi CIP modula se cirkulira biorazgradivu otopinu kroz AOT reaktor radi uklanjanja naslaga morske

vode. Nakon završetka čišćenja, AOT reaktor se puni svježom slatkom vodom kako bi se sačuvala filter i spriječilo nakupljanje kamenca, rast algi, i slično.

Kada su UV lampe spremne i na radnoj temperaturi za debalastiranje, zahtijeva se pokretanje balastne pumpe. Morska voda prolazi kroz AOT reaktor, ali filtar se zaobilazi jer je morska voda već filtrirana tijekom balastiranja. Razlog tretiranja vode drugi put tijekom debalastiranja je da se osigura da tretman bude u potpunosti učinkovit. Manji dio organizama, koji su preživjeli tijekom balastiranja, tijekom i poslije debalastiranja bit će sasvim uklonjeni. Optimizacija protoka kontrolira se na isti način kao tijekom balastiranja.

Nakon završetka debalastiranja, izvodi se ciklus čišćenja AOT reaktora na isti način kao što je opisano za postupak balastiranja. Kad je izvršeno debalastiranje, filtar ne treba napuniti svježom vodom na kraju ciklusa, jer se filtar nije ni koristio.

## 4. ZAKLJUČAK

Uređaj za obradu brodskih balastnih voda i taloga „Alfa Laval PureBallast 3.1 Flow 1000“ ugrađuje se prvenstveno na brodove za prijevoz ukapljenih naftnih plinova s dvotaktnim dizel motorom kao glavnim propulzijom. Kapacitet tereta ovih brodova je oko 38.000 m<sup>3</sup> ukapljenog plina, te spadaju u brodove srednje veličine (dužine oko 180 metara) koji prevoze potpuno ohlađen teret kao što su propan, butan, amonijak, etilen, propilen, butadien, vinil klorid monomer, i tako dalje. Maksimalni protok balastne vode tijekom balastiranja i debalastiranja je 1000 m<sup>3</sup>/h. Brzina koju mogu razviti ovi brodovi je oko 16 čvorova. S ovakvim ugrađenim uređajem za obradu balastnih voda, ovi brodovi u potpunosti zadovoljavaju uvjete koje propisuje 'Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima'.

Značenje ove konvencije je prije svega činjenica da su njome prvi put definirana univerzalna "pravila igre" u postupanju s balastnim vodama. Odredbe konvencije jasno upućuju na smjer budućeg postupanja s balastnim vodama. Konvencija predstavlja značajan iskorak u definiranju univerzalnih rješenja problema vezanih uz balastne vode. Svrha upravljanja balastnim vodama je minimiziranje širenja štetnih vodenih organizama i patogenâ iz balastnih voda s brodova i pripadajućih taloga, uz održavanje sigurnosti plovila.

Sastavio: Frane Martinić, mag. ing. upravitelj stroja

## LITERATURA:

- [1] Maja Markovčić Kostelac: Prikaz Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima, 2004. Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka RH, Prisavlje 14, Zagreb, 2004.
- [2] Marinko Učur: Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (IMO, 2004). Naše more, Vol. 58, No. 3-4 (2011), str. 124-131.
- [3] Alfa Laval Tumba AB: PureBallast Water Treatment System – System Manual – PureBallast 3.1 Flow 1000, Tumba, Sweden, 2014.





# Trenutak

PIŠE  
JERE  
BILAN

**R**ođen sam na Sardiniji, u mjestu Orosei, na obali Tirenskog mora. Moja obitelj bavila se stočarstvom i ratarstvom. Nisu bili pomorci, kako je bilo za očekivati od ljudi koji žive uz more. Otac je ustajao ranom zorom, izveo bi ovce na pašu i odlazio u polje obrađivati zemlju. Usprkos tome što sam bio učenik osnovne škole, poveo bi i mene nadajući se da ću zavoleti poljoprivredu, da ću uživati gledajući kako posađeno i posijano klija, kako raste iz zemlje i daje plod. Želio je da razmišljam na njegov način i nadao se da ću usvojiti njegov svjetonazor i način života. Ali, stvari se nisu odvijale kako je planirao. Ja nisam podnosio prašinu. Rad s motikom na suhoj zemlji značilo je rad u oblaku prašine što meni nikako nije odgovaralo. Stvaralo mi je stalan osjećaj prljavštine na koži. Mislio sam, i nakon detaljnog pranja, da ću zaprljati košulju koju sam nosio. Htio sam

u životu pobjeći i od motike i od prašine.

Rođena sam na obali Crnoga mora. Rano sam ostala bez oca, pa je majka brinula o meni. Radila je u tvornici obuće i imala je skromna primanja od kojih smo jedva krpali kraj s krajem. Od malena me dala u sport, u gimnastiku, kako bih se pravilno razvila, imala uspravno držanje. Dobila sam osjećaj za pokret i kontrolu svoga tijela. Putovala sam po raznim gradovima na natjecanja jer mi takva putovanja majka sa svojom plaćom nije mogla omogućiti. Tamo sam vidjela kako drugi ljudi žive, kako imaju veći životni standard od nas. Poželjela sam provesti život u boljim uvjetima, s osjećajem sigurnosti okružena luksuzom.

U Oroseiju postoji luka. Promatrao sam pomorce kako stoje na zapovjedničkom mostu u bijelim košuljama i izdaju zapovijedi mornarima. Osjetio sam da je to ono što bih volio biti, privukla me bijela ispeglana košulja, daleko od blitve, boba, krumpira, pomidora, vinove loze i maslina. Upisao sam se u Pomorsku školu u Napulju, gdje sam nakon srednje škole

pohađao i Pomorski fakultet. Sve sam ispite dao u roku. Imao sam sreću pa sam se zaposlio na putničkim brodovima.

Gimnastika mi nije pružala neku budućnost. Zato sam upisala plesnu školu jer sam time povećala svoje kompetencije na tržištu rada. Za ples ne treba poznavanje stranih jezika, zakona, matematike, fizike, kemije, biologije. Ne treba pročitati hrpu knjiga. Treba samo do savršenstva uvježbavati pokrete, imati osjećaj za ritam. Nisam imala tremu na nastupima, bila sam sigurna u sebe. Išlo mi je odlično. Prijavila sam se na audiciju u Barceloni i u Monte Carlu. Prošla sam na oba mjesta, a odabrala Monte Carlo zbog glamoura.

Nisu samo meni putnički brodovi odgovarali zbog čistoće i urednosti. Tu sam imao prilike za upoznavanje osoba suprotnog spola. Nisam visok muškarac, tamnije sam puti, imam lijepe i muževne crte lica. Kad bi se pojavio u brodskom salonu, plijenio bih poglede žena. Nisam imao problema sa zavodjenjem jer su se među putnicima uvijek nalazile dame



Odazvala se mom pozivu i došla na most. Bila je noć i stajali smo u mraku jer kad bi upalili svjetlo ne bi se vidjelo što se događa na moru. Jedina svjetlost bila je ona koju su emitirali radari, elektronske karte i uređaji za komunikaciju.

# za ljubav

željne provoda. U sobi sam imao spreman rashlađeni šampanjac i kristalne čaše. Birao sam i glazbu iz moje kolekcija gramofonskih ploča koja je izazivala zanimanje jer su gramofoni rijetkost.

Radeći u casinima Monte Carla, upoznala sam kolegicu iz meni susjedne zemlje koja je nekoliko godina provela radeći na cruiserima. Nisam ni znala da tamo postoje kazališta s plesačicama i plesačima koji nastupaju u večernjem programu. Odlučila sam se prijaviti za taj posao. Primili su me, dobila sam svoju kabinu, hranila sam se u restoranu, bila okružena luksuzom. Nosila sam pripijene kostime koje sam mijenjala tijekom nastupa. Plaća je bila pristojna i dio novca slala sam majci.

Jedne sam večeri odlučio obići brod i kurtoazno porazgovarati s putnicima. To mi je bio običaj na svakom vijađu. Naime, nakon putovanja gosti popunjavaju upitnik u kojem ocjenjuju boravak na brodu u više parameta-

tara. Razgovor zapovjednika doprinosi ukupnom dojmu kod gostiju. Njima je to posebna čast i zadovoljstvo. Ujedno, provjeravam je li sve onako kako treba biti. I posada je znala za taj moj običaj, pa su svoje poslove obavljali s povećanom pažnjom. Obilazeći brod, ušao sam u prostor kazališta. Predstava još nije bila počela. Plesači i plesačice su se zagrijavali istezajući se na pozornici i trčeći po prolazima između redova sjedala.

Primijetila sam kako se čovjek u bijeloj, savršeno ispeglanoj košulji približava pozornici. Moji stariji kolege znali su o kome se radi. Bili su zaokupljeni svojim poslom. Prišao mi je i upitao me kako mi se sviđa na brodu. Rekla sam mu da mi je ovdje bolje nego u Monte Carlu, na što se ona nasmijao i nakon kratkog razgovora pozvao me da svratim navečer, nakon nastupa, do zapovjedničkog mosta. Bila sam veća od njega za glavu, i još sam bila obula štikle, ali to meni uopće nije smetalo.

Odazvala se mom pozivu i došla na most. Bila je noć i stajali smo u mraku jer

kad bi upalili svjetlo ne bi se vidjelo što se događa na moru. Jedina svjetlost bila je ona koju su emitirali radari, elektronske karte i uređaji za komunikaciju. Ostala je bez riječi. Pomislila je da je došla u svemirski brod koji plovi međuzvezdanim prostorom. Plovili smo pored jednog otoka. Ugasio sam alarm koji bi me upozoravao na dubinu jer sam točno znao kako izgleda morsko dno. Kormilaru sam zapovjedio da okrene kormilo.

Otišli smo s mosta. Njegova je kabina bila nekoliko puta veća od moje. Poslužio me hladnim šampanjcem i birao ploču koju će pustiti na gramofonu. Razgovarali smo o vinima i školjkama. Osjetila sam da je ovo trenutak za ljubav. Odjednom se začulo struganje i brod se zatresao. Nastala je panika. Brod se počeo polako nagnjati na jednu stranu. On je izjurio iz kabine i počeo se svadati s kormilarom. Ubrzo je nestao sa zapovjedničkog mosta. Ja sam se uspjela ukrcati u jedan brod za spašavanje i iskrcala se na obližnji otok. Odlučila sam da više nikada u svom životu neću ploviti brodom. Te večeri ipak nije bio trenutak za ljubav.

# UGOVOR O NAUTIČKOM VEZU

# Z



PIŠE

**LINA  
SERDAR**

odvjetnica u Odvjetničkom  
društvu Vukić i partneri d.o.o.

akonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine u Pomorski zakonik uvedene su nove odredbe kojima su imenovani i regulirani ugovori o najmu brodice i o nautičkom vezu. Iako su to ugovori koji se u Republici Hrvatskoj kao zemlji s dugom pomorskom tradicijom učestalo sklapaju, a osobito u okviru nautičkog turizma, oni donedavno nisu bili posebno regulirani zakonskim odredbama već su se na njih primjenjivali opći propisi obveznog prava te na odgovarajući način odredbe o nekim drugim imenovanim ugovorima (npr. o ugovoru najmu i ugovoru o ostavi). Specifična obilježja ugovora o nautičkom vezu koja su nastala i ustalila se u praksi hrvatskih pružatelja usluge veza sada su regulirana odredbama članka 673.j do 673.v Pomorskog zakonika (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), kao specijalnim odredbama u odnosu na opće propise obveznog prava.

Definicija Ugovora o nautičkom vezu iz članka 673.j stavka 1. Pomorskog zakonika utvrđuje tko su ugovorne strane, koje su njihove osnovne obveze i koji su bitni sastojci tog ugovora: ugovorom o nautičkom vezu obvezuje se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a korisnik veza se obvezuje za to platiti naknadu za vez.

Ugovorne strane su pružatelj usluge veza i korisnik veza. Pružatelj usluge veza je svatko tko pruža uslugu nautičkog veza, primjerice marine, luke otvorene za javni promet kada pružaju uslugu nautičkog veza, sportske lučice, s time da pružatelj usluge veza mora imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama i pružanju usluga u turizmu. U suprotnom, pružatelj usluge veza odgovara za štetu koja korisniku veza ili trećim osobama nastane u vezi s ugovorom o vezu, a korisnik veza osim prava na naknadu štete, ima i pravo na

jednostrani raskid ugovora. Korisnik veza je osoba koja sklapa ugovor o vezu s pružateljem usluge veza (primjerice, upisani vlasnik plovila, korisnik plovila (zakupnik, korisnik leasinga), poslovođa plovila, hipotekarni vjerovnik, najmoprimac).

Temeljna obveza pružatelja usluge veza je ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave. Ustup veza znači omogućavanje uporabe mjesta za siguran vez, ali i održavanje tog veza tako da bude ispravan i siguran, i to pažnjom dobrog stručnjaka.

Pružatelj usluge veza odgovara za materijalne nedostatke veza. Materijalni nedostaci veza postoje ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a pružatelj usluge veza ne otkloni nedostatke ili ne premjesti jahtu ili brodicu na odgovarajući vez. U takvim slučajevima korisnik ovlašten je raskinuti ugovor i potraživati naknadu štete.

Međutim, pružatelj usluge veza može svoju odgovornost za materijalne nedostatke veza ugovorom o nautičkom vezu ograničiti ili u potpunosti isključiti! Odredba ugovora o ograničenju ili isključenju odgovornosti za materijalne nedostatke može biti ništetna i bez pravnog učinka, a zakonom je izričito predviđeno da je takva ako:

- a) je određeni materijalni nedostatak bio poznat pružatelju usluge veza, a on o njemu nije obavijestio korisnika veza,
- b) je pružatelj usluge veza nametnuo tu odredbu koristeći se svojim monopol-skim položajem,
- c) se radi o potrošačkom ugovoru te
- d) su materijalni nedostaci veza posljedica namjere ili krajnje nepažnje pružatelja usluge.

Pružatelj usluge veza može se ugovorom dodatno obvezati i da će nadzirati jahtu ili brodicu na vezu, ili da će ispunjavati neke druge dodatne usluge i radove, ali takve dodatne obveze će postojati samo ako su izričito ugovorene. Ako je nadzor jahte ili brodice na vezu izričito ugovoren, pružatelj usluge veza dužan je uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje jahte ili brodice i njezine opreme, a opet, samo ako je to izričito ugovoreno, nadzor jahte ili brodice može uključivati i provjeravanje stanja unutrašnjosti jahte ili brodice. Čak i kada je ugovorena, ova obveza pružatelja usluge veza u pravilu

postoji samo kada se jahta/brodica nalaze na vezu te privremeno prestaje u trenutku kada su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na jahtu ili brodicu.

S druge strane, temeljna obveza korisnika veza je uredno plaćanje naknade za vez. Ako rokovi i način plaćanja nisu ugovoreni, naknada za vez plaća se kako je uobičajeno u mjestu u kojem se vez nalazi.

Pružatelj usluge veza ovlašten je otkazati ugovor o vezu bez otkaznog roka ako je korisnik veza dva uzastopna roka u zakašnjenju s plaćanjem naknade za vez ili znatnog dijela naknade za vez, premda u takvom slučaju ugovor može ostati na snazi ako korisnik veza plati iznos dužne naknade za vez prije nego mu je otkaz pripćen. posljedice neplaćanja naknade za vez, ugovorne strane također mogu drugačije ugovorom urediti.

Pored navedenog, ispunjenje obveze plaćanja naknade za vez zakonski je osigurano pravom zadržanja kao preventivnim sredstvom zaštite dospjele tražbine koju pružatelj usluge veza kao posjednik stvari (jahte ili brodice) ima prema svom dužniku – korisniku veza. Pružatelj usluge veza ima pravo zadržati jahtu ili brodicu sa svim pripadcima, i to na ugovorenom vezu ili tako da je premjesti na drugi siguran vez u moru ili na kopnu do potpunog namirenja neplaćene naknade za vez i ostalih tražbina iz ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem plovila na vezu nakon isteka, prestanka, raskida ili otkaza ugovora o vezu. Pravo zadržanja regulirano je detaljnije odredbama Zakona o obveznim odnosima. U bitnome, vjerovnik koji ima pravo zadržanja ima pravo zadržati određenu stvar dužnika koja je u njegovom posjedu dok mu ne bude ispunjena tražbina, a pod određenim uvjetima ima pravo i može se naplatiti iz njezine vrijednosti na isti način kao založni vjerovnik.

Izmjenom Pomorskog zakonika iz 2019. godine, tražbine luka nautičkog turizma i drugih luka posebne namjene s osnovna naknade za vez i drugih usluga zaštićene su i pomorskim privilegijem na jahti ili brodicu u odnosu na koju je tražbina nastala. Time je i proširen krug pomorskih tražbina za koje je moguće ishoditi privremenu mjeru zaustavljanja jahte.

Osim plaćanja naknade za vez, korisnik veza dužan je vez rabiti u skladu s ugovorom i njegovom namjenom kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin, ne smije vez prepustiti drugome na uporabu



ku, osim ako se pružatelj veza tome usprotivi ili je drugačije ugovoreno (primjerice, općim uvjetima pružatelja usluge veza). Ugovor o stalnom vezu smatra se sklopljenim kada su se ugovorne strane suglasile o bitnim sastojcima ugovora:

- mjesto za vez,
- jahta ili brodica te
- iznos naknade za vez (može biti točno određen ili određiv prema podacima iz ugovora).

Neovisno o tome što je ugovorom o vezu određeno mjesto za vez, pružatelj usluge veza može prema izričitom zakonskom ovlaštenju u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti jahtu ili brodicu na drugi odgovarajući vez. Isto tako, pružatelj usluge veza može i bez prethodne suglasnosti korisnika veza izvesti određena hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu, a koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite jahte ili brodice od oštećenja ili uništenja, održavanja njezine stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte i brodice, opremu i infrastrukturu luke, koja uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.

Ugovor o vezu sklapa se na određeno vrijeme i prestaje istekom toga vremena, otkazom, raskidom ili uslijed propasti stvari. Ako duljina otkaznog roka nije određena ugovorom ili mjesnim običajima, ona iznosi trideset dana. Ugovor o vezu smatrat će se prešutno obnovljenim na isto vrijeme trajanja i pod važećim uvjetima pružatelja usluge veza ako nakon isteka ugovorom određenog vremena korisnik veza nastavi rabiti vez, odnosno ako jahta ili brodica na koju se ugovor o vezu odnosi ostane na vezu i nakon isteka ugovorom određenog vremena, a pružatelj usluge veza se tome ne protivi. Ugovor o vezu prestaje i u slučaju propasti jahte ili brodice u odnosu na koju je ugovor o vezu sklopljen te u slučaju da propadne vez, a ne postoji mogućnost premještanja jahte ili brodice na drugi odgovarajući vez.

Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine ugovor o vezu po prvi puta u hrvatskom pravu uređen je specijalnim zakonskim odredbama. Iako su te odredbe pretežitno dispozitivne naravi što znači da ugovorne strane mogu ugovorom svoj odnos u gotovo svim pitanjima regulirati drugačije i odstupati od zakonskih odredbi, kodifikacija ovog ugovora ipak bi trebala uvelike doprinijeti ujednačavanju poslovne prakse, a time i pravnoj sigurnosti. Osim toga, nova zakonska regulativa otklonila je pojedine pravne praznine i time olakšala pravnu zaštitu i ostvarivanje prava u ovim odnosima.

te je dužan održavati jahtu ili brodicu i njezinu opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima, a dužan je i opremiti jahtu ili brodicu kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima i održavati ih za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu. U slučaju neispunjenja ovih obveza, korisnik veza bit će odgovoran za štetu koja zbog toga nastane, a pružatelj usluge veza u tim je slučajevima zakonom ovlašten raskinuti ugovor.

Veza može biti privremeni (tranzitni) ili stalni, što se ocjenjuje prema načinu sklapanja, naravi ugovora i namjeri stranaka.

Pomorskim zakonikom nije propisana forma sklapanja ugovora o nautičkom vezu. Za sklapanje ugovora o privremenom (tranzitnom) vezu dovoljno je da se jahta ili brodica priveže na vez i ugovor će se smatrati sklopljenim u tom trenut-

# Liječnički savjeti



PIŠE

**NEBOJŠA  
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

## Odmori se, zaslužio si

Završili su godišnji odmori i mi s kopna s novim elanom smo se vratili za naše radne stolove. *Godišnji* nam je naravno pomogao da budemo sa svojim obiteljima, prijateljima ili kao jedan moj prijatelj, na Zrcu - odradimo ludovanje koje smo cijelu godinu čekali. Na godišnjem smo svi neki drugi ljudi i očito nam je potrebno da se odmorimo i neko vrijeme se ponašamo drukčije. No taj moj prijatelj naterao me je da se zamislim rekavši: *ustvari bilo bi sjajno biti kao pomorac –malo radiš (ploviš) pa onda dođeš kući i imaš Zrće svakih par mjeseci, a i brod dolazi u luke gdje opet možeš imati „malo Zrće“!*

Taj moj prijatelj naravno nikad nije bio na brodu i ima samo najosnovniju predodžbu o odmoru i umoru pomoraca. On nakon posla dođe kući, ruča, legne na kauč i malo odrije- ma, odmori se do sutra, a noću valjda sanja Zrće. A vi, je'l to važi i za vas? Da li se vi u vašim *gvardijama* može riješiti tog umora?

Pa, baš i ne. Umor je iskonski neprijatelj pomoraca i jedan od najvećih probleme su- vremenog pomorstva, za koji ustvari nije na- đen odgovarajući protiv otrov.

No što je ustvari umor? Za fiziologe umor podrazumijeva smanjenje mišićne snage povezano s gubitkom glikogena iz mišića i dehidracijom, te nakupljanje otpadnih produkata poput mliječne kiseline. Za psihologa to je mentalno stanje karakterizirano smanjenjem motivacije i povišenim pragom za podražaje, te smanjenjem u preciznosti i brzini rješavanja problema i psihomotornih zadataka. Bezbroj je definicija a to smo pokazuje da problem nismo riješili.

Jedna je od definicija da je umor stanje osjećaja usporenosti sa smanjenom sposobnošću u obavljanju aktivnosti a temelji se na neurofiziološkom mehanizmu. U tom kontekstu *živčani umor* izaziva preoptere-



ćenje psiho motoričkog sustava preciznim ili ponavljajućim radom, primjerice navigacijom u opasnim prolazima ili ulaskom u luku. Postoji i tzv. *Kronični umor* koji nastaje nakupljanjem dugotrajnih učinaka umora koji mogu pratiti fiziološke i psiho- somatske smetnje i promjena ponašanja.

Dakle postoje i fizički i psi- hički uzroci umora, ma kako on bio definiran, a na brodovima uzrokuje ga čak i ono za što smo mislili da će ga ublažiti. Automa- tizacija je dovela do smanjenja fizičkog rada na brodu, ali isto- vremeno i do smanjenja broja

članova posade. Polu automati- zirana i kompjutorizirana teh- nologija, danas prisutna na svim brodovima, stavlja sve veće za- htjeve na ljudske mentalne spo- sobnosti i dovodi do mentalnog umora, reverzibilnog poreme- ćaja stabilnosti ponašanja koji se očituje smetnjama opažanja, odlučivanja i pamćenja, te raz- nih senzomotoričkih poreme- ćaja. Brojne studije pomorskih nesreća pokazuju da su bile uz- rokovane umorom zapovjedni- ka. Jedan od mojih pacijenata se *skinuo* s broda u Meksičkom za- ljevu nakon samo dva mjeseca, iako je imao izuzetan „Američki

ugovor“. Rekao je: *praktično nisam spavao osim par sati dnevno, stalno smo bili u „manovri“*. Je, ne daju Ameri dobre ugovore tek tako. No, on je bar bio dovoljno pametan da odustane prije nego naštetiti sebi ili brodu.

Na razinu umora na brodu osim intenziteta i trajanja tjelesnog i mentalnog napora, djeluju i zdravstveni problemi i ostale značajke radnika, okolišni čimbenici, prehrana i cirkadiurni ritam o čemu ćemo govoriti u nekom drugom tekstu.

Umor nije povezan samo s vrstom, trajanjem i intenzitetom rada nego i s fizikalnim uvjetima i socijalnom klimom u kojoj se radi, te karakteristikama radnika kao što su spol, dob, zdravstveno stanje, razina sposobnosti, uvježbanosti i motivacije. U svakidašnjem radu glavni su pokazatelji umora pad količine i kvalitete rada, povećanje varijabilnosti u kvaliteti rada, pojava spontanog odmora i suvišnih pokreta (pokreta koji nisu važni za sam rad), poteškoće u dosjećanju poznatih podataka te otežano i sporije shvaćanje situacija i donošenje odluka o načinu reagiranja. Neki od ovih pokazatelja umora u plovidbi su izrazito opasni.

Umor se dakle može definirati i kao smanjenje sposobnosti zadržavanja koncentracije i pridružen mu pad u sposobnosti efikasnog razmišljanja i djelovanja. The marine safety committee (MSC) je na 72-oj sesiji (Svibanj 2000) razmatrao problem umora na brodu i u dokumentu MSC 72/15 postavio standarde karakteristika umora i njegovih uzroka na brodovima.

Umor smanjuje koncentraciju i radnu efikasnost te svojim razvojem ozbiljno ugrožava sigurnost broda i posade. Kod pomorca, umor se može podijeliti u dvije faze: prvu, kada pomorac ima osjećaj prekomjerne iscrpljenosti i nevoljnost da se učini ono što je potrebno – primjerice obavi neki zadatak na palubi ili provjeri poziciju. Izreka « Vrijeme je za provjeru pozicije kada pomisliš na to » je izmišljena baš zbog ovoga! U analizama pomorskih nesreća, niti jedna druga kategorija pogrešaka ne javlja se tako često kao navigacijska pogreška uzrokovana umorom!

Već sama plovidba morem izaziva brže umaranje nego rad na kopnu jer se sve radnje na brodu obavljaju u uvjetima stalnog ljuljanja/vibracije broda i zato zahtijevaju učešće više grupa mišića a time i veću potrošnju energije. Čak i za vrijeme sna i odmora u kabini broda u plovidbi valovitim morem, ili čak kod vezanog broda na valovitom moru, potrošnja energije je za 10-30% veća u odnosu na onu na kopnu. I ovdje je uzrok tome neophodnost stabilizacije tijela u prostoru uz upotrebu većeg broja mišića zbog kompenzacijskih pokreta tijela, nego što je to u snu uobičajeno.

Uvjeti plovidbe, poput loših uvjeta okoliša tijekom olujnog vremena, mogu uzrokovati neophodnu prisutnost pomorca u obavljanju radnih zadataka i nakon isteka njegove



smjene. Isto to mogu uzrokovati potreba intenzivnog prijevoza kraćim rutama, mali broj posade ili nedovoljno kompetentni pomoćnici. Pomorac ne može jednostavno predati smjenu nekom drugom i otići spavati ukoliko postoji potreba za njegovom prisutnošću i nakon njegove smjene!

Takve potrebe uzrokovane nepredvidivošću plovidbe, odgađaju odmor i brzo dovede do jake iscrpljenosti, a što predstavlja veliki psihofizički napor i ugrožava zdravlje posade i sigurnost plovidbe. Ta iscrpljenost i nekontrolirani nagon za spavanjem nastupaju u valovima i mogu uzrokovati kratke periode sna, kada je pomorcu nemoguće raspoznati da li je budan ili spava. U toj fazi mogu se početi javljati i atipične emocionalne reakcije, promjene u ličnosti i raspoloženju s nekontroliranim smijanjem ili plaćem. Stres i umor počinju remetiti osnovne funkcije mozga i najjednostavniji zadaci mogu se izvršiti samo uz najveći napor i obično uz pogreške. Složene zadatke je praktično nemoguće izvesti. Ono što je najopasnije, osjetilne informacije na temelju kojih se donose odluke, postaju nepouzdanе, počinju se javljati iluzije (krive interpretacije onog što se vidi ili čuje) ili halucinacije (vidni i slušni doživljaji nepostojećih stvari). Najraniji znaci umora mogu se pojaviti već na-

kon samo 5 sati deprivacije sna! Najveći problem tada ustvari predstavljaju oni najjednostavniji monotoni zadaci, poput motrenja obzora ili nekog svjetionika, kada ih obično i savlada san. Čak i kod naspavanih ljudi, danju, stalna koncentracija nije lagan zadatak i pad koncentracije zapaža se već nakon četiri sata rada, s najvećim gubitkom nakon 20 minuta. Činjenica da efikasnost čisto motoričkih zadataka poput kormilarenja, ima predvidljiv obrazac također je dobro poznata. Obično vam je potrebno 5 – 10 minuta na kormilu «da se uhodate», a svi iskusni kormilari znaju da nakon otprilike pola sata sposobnost održavanja kursa počinje padati, naravno nešto sporije kod onih iskusnih. Oko dva sata na kormilu je limit u dobrim uvjetima, u suprotnom, smjena bi trebala biti i kraća. Kako je umor pomorca faktor koji izrazito utječe na sigurnost plovidbe, rađene su velike multicentrične studije o umoru i stresu kod pomoraca te njihovom utjecaju na vitalni kapacitet pomorca. U tim studijama kod pregledanih pomoraca, simptomi adaptacijskog umora i stresa, primijećeni su kod 60,2 % pomoraca. Simptomi adaptacijskoga umora prvoga stupnja bili su sljedeći: minimalna neuro-somatska insuficijencija, povremene neurotske reakcije, nepatološki vegetativni poremećaji, djelomič-

na prilagodljivost. Prognoza ove adaptacije je diskutabilna. Drugi stupanj umora bio je karakteriziran laganom neuro-somatskom insuficijencijom, psiho emocionalnom nepetošću s redovnom neurotskom reakcijom, djelomično dekompenziranim adaptabilitetom i rizikom za prognozu adaptacije. Treći stupanj adaptacijskog umora je ništa drugo nego neuro-vegetativni stres s neuro-somatskom insuficijencijom, vegetativnom distonijom, stanjem poput neuroze, kompletnom de adaptacijom i lošom prognozom. Temeljem podataka dobivenih istraživanjima, formuliran je koncept neuro-vegetativnog modela i općeg adaptacijskog sindroma. Prema njegovoj prvoj fazi, tenzija i napetost traju od početka plovidbe do dva mjeseca. U drugoj fazi, dakle fazi otpora, primjećuje se reakcija koja traje tri do šest mjeseci, a u trećoj fazi, iscrpljenost, poslije šest mjeseci plovidbe.

Kako je raznim studijama neosporno utvrđeno da je rad u plovidbi, posebno na *feribotima* izuzetno psihički zahtjevan, u EU je poduzet projekt kojem je bio cilj utvrditi nove kriterije umora na brodovima. Tim projektom ispitivali su se objektivni indikatori i parametri sna na trajektima, a ispitivali su se i tijekom plovidbe i tijekom perioda odmora kod kuće. Uopće, rad na feribotima u uvjetima vrlo sličnim onima na našim (bivšim) brzim prugama na Jadranu, ocijenjen je kao psihički vrlo zahtjevan. Utvrđeno je da je prosječno vrijeme sna na brodu samo 6,7h što u usporedbi fiziološki neophodnih 8 – 8,5 sati sna pokazuje značajno akumuliranje tzv. deficita sna. Gotovo svi ispitanici imali su problema pri uspavlivanju, a oko 4/5 ih se budilo dva puta ili češće. Svaki peti ispitanik budio se više puta ili mu je san bio značajno poremećen. Kvaliteta sna značajno je korespondirala s fazama smjenskog rada. Oko 53% ispitanika smatralo se odmernim 37% samo ponekad odmernim, a 10% gotovo nikad. Ovaj stupanj osjećaja svježine i odmorenosti je od ključne važnosti za sigurnost plovidbe. U danskoj studiji, u kojoj je ispitivan utjecaj dvo-smjenskog sustava (4/8), kakav se upotrebljava na većini brodova, pokazalo se da oko 30 % pomoraca ima ono što se može smatrati normalnim obrascem sna, a 8% obrazac sna koji se ne može smatrati dostatnim za potpuni odmor. Oni nemaju stvarni noćni san za vrijeme plovidbe i u velikom postotku pokazuju reakcije vezane za umor i stres koje se intenziviraju za vrijeme boravka na brodu. Reakcije na umor i stres takvog su intenziteta da dovode do redukcije pamćenja i sposobnosti za koncentraciju, i općenito reduciraju efikasnost. To se treba smatrati posljedicom radnog okoliša i njihova radna sposobnost se umanjuje do te mjere da predstavlja sigurnosni rizik.

Pomorci neizbježno pate od posljedica izazvanih "dugom spavanja". Rad u *gwardijama* ne dopušta dovoljan broj sati odmora



za re-sinkronizaciju ritmova te nadoknadu «duga sna», kako je to moguće kod smjenskih radnika na kopnu. Radno vrijeme pomoraca i potrebe posla na brodu neizbježno postavljaju jasne granice mogućem vremenu odlaska na spavanje i buđenje. Tako rad u *gwardiji* koja započinje rano ujutro onemogućuje kasnije buđenje, a rad u večernjim smjenama onemogućuje raniji odlazak na spavanje što je uobičajen način kompenzacije takozvanog «duga spavanja» kod radnika na kopnu. Zbog osobitosti rada na brodu, kada je zbog raznih potreba neophodno prisutnost većeg broja članova posade, često se smanjuje ukupni fond vremena za spavanje unutar 24 sata. Zbog potrebe posla na brodu nemoguće je voditi računa o biološki potrebnom trajanju spavanja od 7 do 8 sati, a pogotovo ne kvalitetnog noćnog sna. Osim toga, uvjeti boravka na brodu i neophodnost neprekidnog izvođenja radnog procesa, ne osiguravaju optimalne uvjete za odmor. Pomorci nemaju priliku ni za razvoj adekvatne sinkronije, za koju treba oko 3 dana - za prilagodbu 8-satnoj promjeni smjene koja dopušta pomak vremena spavanja za 8 sati kasnije. Ako

bi se pokušalo s pomicanjem faze spavanja za 8 sati ranije, za to bi trebalo 6 – 7 dana. Pomorci ne mogu računati niti na sinkroniju uz upotrebu najjačih "zaitgebera", kao što je svijetlo. Rad noću na komandnom mostu ne dozvoljava paljenje svijetla kako bi se omogućila brza adaptacija oka s promatranja horizonta na primjerice, radarski ekran ili kartu, pa pomorac koji mora ustati u noćnoj *gwardiji* i preuzeti službu, jednostavno nema mogućnost "pokrenuti" organizam na način na koji to čine radnici u noćnim smjenama na kopnu koji odgovarajućom rasvjetom mogu "pokrenuti" organizam. Utvrđeno je i da je brzina de-sinkronizacije bioritmova ovisna o stupnju neurotizma i o dobi. Manje stabilne ličnosti i starije osobe više su podložne takvoj de-sinkronizaciji. Ovo je od velikog značaja na brodovima zbog stresogenosti posla, neurotizacije pomoraca zbog ne-sudjelovanja u normalnom socijalnom životu, te problema koje sa sobom nosi viša životna dob, u kojoj kad čovjek ne bi bio izložen takvom načinu rada, ne bi došlo do ove de-sinkronizacije. Duži rad u noćnoj smjeni dovodi do smanjenja raspona ritmičkih promjena tjelesne temperature





Tekst pod pokroviteljstvom:  
Zdravstvena ustanova za medicinu rada Rijeka  
Medical Centre for Occupational Health Rijeka

Riva Boduli 1, 51000 Rijeka  
T: 00385.51.213.605 + F: 00385.51.313.324  
E: travelmedicina@ri.htnet.hr + www.travelmedicina.org

kao indikatora psihofizičkih sposobnosti. To smanjenje nije podjednako u svih ljudi i veće je u starijih osoba, u kojih je, kao što smo već rekli, i manja stabilnost sinkronizacije ritmova, a isto tako dolazi i do promjena u spavanju tijekom noći odnosno u budnosti tijekom dana.

Suštinski razlog zbog kojeg se takav rad treba smatrati teškim jest činjenica da opća radna sposobnost tijela tijekom 24 sata nije ista, pa su pomorci prisiljeni poslove obavljati u vrijeme kada su im psihofizičke sposobnosti i za 30% manje. De sinkronizacija bioloških ritmova posljedica je ovakvog rada pa i to pomorcima umanjuje radne sposobnosti, a rad čini napornijim čak i u uobičajeno prihvatljivo radno vrijeme (ono između 5 i 22 sata). Iako se poslovi koje pomorci obavljaju u uvjetima rada na kopnu ne bi smatrali izrazito teškima, činjenica da se opetovano obavljaju u čestim noćnim smjenama i uvjetima de sinkronizacije bioloških ritmova, a time i slabijih psihofizičkih sposobnosti čak i danju, čini ih vrlo teškim i za zdravlje štetnim. Umanjenje psihofizičkih sposobnosti ne samo da predstavlja veliki napor za organizam već rezultira time da se najveći broj nesreća u plovidbi događa tijekom dežurstava u noćnoj smjeni, čime se naravno ugrožava i sigurnost plovidbe.

Manje je vjerojatan smjenski rad kao direktan uzrok bolesti, ali je danas nedvojbeno da je značajan čimbenik rizika, odnosno senzibilizator organizma na obolijevanje. U odnosu na biološke ritmove, smjenski rad na brodu je štetan jer izaziva njihovo remećenje, naročito osnovnog bioritma budnost-spavanje. Kod pomoraca, se radi o kontinuiranom poremećaju ritma. Jedna od zdravstveno najvažnijih posljedica noćnog rada u *gvarđijama* jest pad imunološke obrane organizma, koji značajno ugrožava i oštećuje organizam, kako padom imuniteta prema akutnim infektivnim agensima tako i padom imuniteta prema karcinogenim agensima s velikim kumulativnim vremenom razvoja bolesti od kojih obolijevate kada jednom odete u zasluženu penziju. Jeste li znali da je u nordijskim zemljama ženama zabranjen noćni rad je uočena veća incidencija karcinoma dojke kod onih koje su radile noću? Kardiovaskularne smetnje su također potencirane smjenskim radom, jer smjenski radnici više puše koristeći cigaretu kao stimulans za budnost i češće su gojazni, a što su direktni faktori kardiovaskularnog

rizika. Korištenje alkohola također je način olakšavanja usnivanja u «neprirodno» vrijeme dana, pa je i to uz ostale razloge razlog povećane konzumacije alkohola kod pomoraca. Zbog toga se alkoholizam i pušenje ne mogu kod njih promatrati kao kod radnika na kopnu, budući da su posljedica karaktera rada i imaju karakteristike «samomedikacije», te spadaju u faktore rizika zanimanja.

Prvi znakovi netolerancije prema smjenskom radu mogu se pojaviti već nakon godinu ili dvije rada u smjenama, u drugih - nakon 5 do 10 godina, dok je mali broj onih koji i nakon 45 godina života mogu raditi u smjenama bez posljedica po njihovo zdravlje i radnu sposobnost. Studije su pokazale da se na kopnu najmanje 20 % radnika ne može prilagoditi smjenskom radu u tolikoj mjeri da moraju relativno brzo nakon ulaska u smjenski rad biti premješteni iz zdravstvenih razloga na takve poslove u kojima se ne zahtijeva rad u smjenama. Dok neki pomorci svoj problem rješavaju preko poslodavca premještanjem na drugo radno mjesto ili napuštanjem posla, kod drugih se problem očituje tek nakon nesreća na poslu ili kada se otkrije uzimanje psihofarmaka i alkohola ili druge zdravstvene teškoće.

Tolerancija prema noćnom radu se nakon 45 godine smanjuje. To je jedan od razloga zbog kojih rad na brodu u starijoj životnoj dobi drukčije utječe na radnika nego što bi utjecao na njega da ga obavlja u jednoj smjeni na kopnu. Također je dokazano da su manje tolerantne na noćni rad osobe s dužim radnim stažem gdje dolazi do kumulativnog djelovanja životne dobi i uvjeta (zahtjeva) na radnom mjestu. Također kod osoba s takozvanim A-tipom osobnosti (sklonijih koronarnoj bolesti koja je jedan od glavnih uzroka smrtnosti pomoraca) koje se zbog svo-

jih karakteristika češće odlučuju za pomorsko zanimanje, znano je da teže podnose smjenski rad. Čak iako se radi o radu koji kao takav ne predstavlja opasnost po zdravlje radnika, činjenica da mu s većom dobi opadaju ove sposobnosti kompenzacije, govori u prilog tome da je viša životna dob kontraindicirana radu na brodu, te da pomorci moraju imati kraći radni vijek.

Ni u praksi ni u suvremenoj znanosti nema čvrstih kriterija na temelju kojih bi se mogao utvrditi stupanj tolerancije prema smjenskom radu svakog pojedinog radnika, pa usprkos psihološkoj selekciji, pomorci ulaze u to zanimanje bez mogućnosti da se provjeri kako će se adaptirati na takav način rada. Treba naglasiti da nema niti jednog znanstvenog dokaza koji potvrđuje da je takva adaptacija uopće moguća. Poznate su samo posljedice. Takav način rada izvanredno je veliki stresor fizičkih i mentalnih sposobnosti. Dokazano je da noćni rad u smjenama ima kumulativni efekt s posljedicama više stope obolijevanja.

Mi smo se na godišnjem odmoru oporavili i taj oporavak je ustvari nastojanje organizma da uspostavi ravnotežu narušenu prevelikom aktivnošću. Tijekom 24-satnog ciklusa stresni čimbenici i oporavak moraju biti uravnoteženi. Nažalost, zbog zahtjeva plovidbe to nije moguće. Mnogi od problema i rizika gore opisanih prisutni su i u drugim zanimanjima, u nekima čak i s većim intenzitetom, ali ono što je osobitost njihova djelovanja na moru, jeste cijeli kompleks kojeg pomorac mora izdržati odjednom i što djeluje cijelo putovanje. Adaptacija na uvjete rada na brodu ne događa se samo jednom u životu. Ona traje praktično cijeli profesionalni život pomorca.

Ovo se neće moći promijeniti sve dok brodovi budu radili 24 sata.

A kako ono ide.....*Ploviti se mora*

PIŠE

MILKO KRONJA

# Uskok

**T**eretni brod Siletta porinut je u brodogradilištu Howaldtswerke Hamburg A. D. 15. travnja 1961., a već tri mjeseca nakon toga bio je spreman za isporuku naručitelju. To je bila norveška tvrtka zanimljivog imena Skibs A/S Avanti A/S Glarona & A/S Navalis iz Osla. Upravljanje brodom povjereno je poznatoj kompaniji Tschudi & Eitzen isto tako iz norveškog glavnog grada. Ovaj teretnjak je imao slijedeće dimenzije: dužina preko svega 139,2 metra, širina 18,3 metra, visina 11,2 metra te gaz 8,8 metara. Bruto tonaža je iznosila 7 427 BRT, neto 4 159, a zapremnina 10 460 DWT. Pogonski stroj je bio MAN, također izgrađen u hamburškom brodogradilištu, sa snagom od tadašnjih 6 130 KS omogućavao je brzinu od 15 čvorova. Za manipuliranje teretom imao je 16 samarica po 5 tona SWL, a za teške terete je bio opremljen jednom „iglom“ od 30 tona. Zanimljivo je da je posada brojila 32 člana, što nije bilo neuobičajeno u to doba, a brod je imao i 12 mjesta u putničkim kabinama.

Siletta se ni po čemu nije posebno isticala osim možda po predimenzioniranom krmenom kasaru, u svijetu pa i u Hrvatskoj su se

tada gradili ljepši i moderniji teretnjaci, uostalom u Hamburgu nije više naručeni niti jedan brod takvog tipa, a vrijeme novih tehnologija u pomorskom prijevozu ga je vrlo brzo pregazilo. Stoga se Norvežani već nakon šest i pol godina odlučuju riješiti Silette, a kupca nalaze u Splitu, gdje je tamošnji Jadroplov dio svoje postojeće tonaže morao prebaciti na liniju za Istočnu Afriku pošto se nakon egipatsko-izraelskog rata i zatvaranja Sueskog kanala

znatno produljio put ka tamošnjim lukama. Tamo su prekomandirani brodovi Marko Marulić, Luka Botić i Natko Nodilo koji su dotada plovili na liniji za Velika Jezera. Siletta su Splitsani preuzeli 28. veljače 1968. u francuskoj luci St. Nazaire te je dobila novo ime Uskok, a iz direkcije splitskog brodarar je poručeno da je nova akvizicija kupljena da pojača liniju baš za SAD i Kanadu. Međutim, od samog početka je bivši norveški brod zaplovio ka istočnoafričkim lukama, a liniju za Velika jezera su uz novogradnje nastavili održavati manji brodovi Vareš, Zenica i Jadro, potonji sve tamo do kraja 1978. godine. Iz Francuske je Uskok otplovio za Livorno i Salerno, a u matičnoj luci je svečano dočekan 27. ožujka 1968.



*Prvi dolazak u Split*



*Na probnoj vožnji, 20. srpnja 1961.*

Preko Trsta, Rijeke i Napolija otišao je ka Dar Es Salaamu, Mombasi, Mogadisciju, Adenu, Djiboutiju i Port Sudanu, pa natrag u Jadran oko Rta Dobre nade. Vrijeme je da se i napiše da povod za pisanje ovog članka ima korijen u neobičnom prijateljstvu jednog Pakistanca i Hrvata iz mjesta Jezera na otoku Murteru. Naime, šezdesetih godina prošlog stoljeća je u naše pomorske škole dolazilo dosta učenika iz Afrike i Azije odnosno tamošnjih prijateljskih nesvrstanih zemalja. Iz Pakistana je tada u Hrvatsku stigao Ali Memon, koji će nakon školovanja neko vrijeme ploviti na brodovima Jadroplova, a kasnije se oženiti Hrvaticom i trajno nastaniti u Bremenu te postati jedan od prvih inspektora ITF-a u svijetu. Iskusni pomorac s kojim se



Siletta - isporuka

I tako je neumorno plo-  
vio od Jadrana i Sredozemlja ka Crvenom Moru i Indijskom oceanu sve do 1986. godine, kada je u siječnju i veljači boravio u Baru, Rijeci, Ravenni i Veneciji te Pločama koje su tada još nosile ime Karde-ljevo. U ožujku su slijedila standardna afrička odredišta Mogadiscio, Mombasa,

Dar Es Salaam, a u travnju još i Beira u Mozambiku te nesvakidašnje ticanje luke Morondava na Madagaskaru, mjesta poznatog po tamšnjoj velikoj aleji baobaba. Preko Sueza su slijedili Istanbul, Bar i Rijeka, a 7. lipnja 1986. je doplovio posljednji put u Split samo da bi bio predan rezalištu brodova u Svetom Kaji. Da je izdržao samo još jedan mjesec, imao bi karijeru od punih 25 godina u plovidbi, i to sve bez većih havarija i incidenata od kojih su zabilježeni tek pomorački prijepori s vlastima, poglavito carinicima.



Uplovljavanje u Veneciju



U Velikom slanom jezeru tijekom prolaska Sueskog kanala



Prolazak kroz ustave u kanalu St. Lawrence

srijateljio je bio Ante Milin-Ungar i oni su ostali povezani sve do Milinove smrti, a i nakon toga je Ali kontaktirao gospođu Zorku, udovicu Ante Milin-Ungara. U njihovoj korespondenciji je osim pisama bilo i fotografija, a jedna od njih je dosad neobjavljivana i prikazuje brod Uskok kako uplovljava u Veneciju na jednom od mnogih putovanja na liniji za Istočnu Afriku.

Inače, Uskok je u svojih 18 godina splitske karijere samo tri puta bio prebačen na druge linije, od veljače do rujna 1969. te od prosinca 1970. do svibnja 1971. plovio je za Australiju, a ka Americi i Kanadi je učinio tri putovanja od svibnja 1971. do siječnja 1972.

U Velikom slanom jezeru tijekom prolaska Sueskog kanala



Uskok na kraju puta

# U

vijek su priče o moru i brodovima pa tako i o pomorcima privlačile veliku pozornost naše javnosti. U posljednje vrijeme željni smo lijepih riječi s okusom mora i soli jer mediji su više bili uz „crne priče“, kao što su zaustavljanje brodova i pomorci bez plaća i nažalost pomorske nesreće s najgorim posljedicama. Ajmo onda za početak nešto dobro i pozitivno. Kada sam pročitao da je „Jadroplov“ u velikom plusu i dobiti od 100 milijuna kuna pomislio sam da je nekakva tiskarska greška. Samo 5 brodova u floti i drugi su u svojoj županiji po zaradi, ali i značajnoj dobiti. Što se dogodilo, kako su došli od gubitnika do dobitnika? Pitao sam naravno gospodarstvene znalce koji su mi dali jednostavan odgovor: u eri pandemije i rata u Ukrajini vozarine su drastično porasle. I tako je jedna mala flota brodova za prijevoz rasutih tereta, kojoj se bliži mirovina, napravila gospodarsko čudo u hrvatskom brodarstvu. I Atlantska plovidba iz Dubrovnika i Tankerska plovidba iz Zadra isto bilježe nikad bolje poslovne rezultate. Štoviše Zadranici traže nove pomorce s visokim plaćama, a za elektro časnike i brodske elektroničare nudi se i 7.500 dolara. Nude se i bonusi za plovidbu kroz rizična područja, a svi brodovi imaju dostupan Internet i max TV paket.

Dragi moji, željno čekam da konačno čujem kao prvu vijest da je u jednom od škerova porinut brod (novogradnja) za hrvatskog broдача.



PIŠE  
**JADRAN  
MARINKOVIĆ**

## POMORSKA VEČER (15.)

S druge pak strane, opet smo svjedoci kako su nekad poznate face hrvatskog brodarstva nasanjkale naše i ne samo naše pomorce. Ako niste znali, tri bivša direktora državnih kompanija su ostavila na cjedilu posade brodova - bez plaće, hrane i zdravstvene skrbi. Najsvježiji je primjer bivši direktor Jadrolinije koji je mislio da će s jednim starim tegljačem doći do brze zarade te je negdje u Grčkoj ostavio pomorce na milost i nemilost lučkih vlasti. I ponovno su ITF i Sindikat pomoraca Hrvatske uskočili kao prva i hitna pomoć. Mnogi su zaboravili i nekad uspješnog direktora Jadroplova koji je s dvije stare karampane mislio da će postati uspješan brodovlasnik. I tu su pomorci ostali na suhom, prevareni i posramljeni. Vratimo se još 20-ak godina unatrag i pokušajmo se sjetiti nekada super uspješne šibenske Slobodne plovidbe. Nakon što je taj šibenski broдар izbrisan iz hrvatske flote, propali direktor htio je dokazati da on zna biti uspješan brodovlasnik. Nažalost i u ovom slučaju pomorci su ostali bez zasluženih i odrađenih plaća. I zamislite, tim bivšim direktorima koje

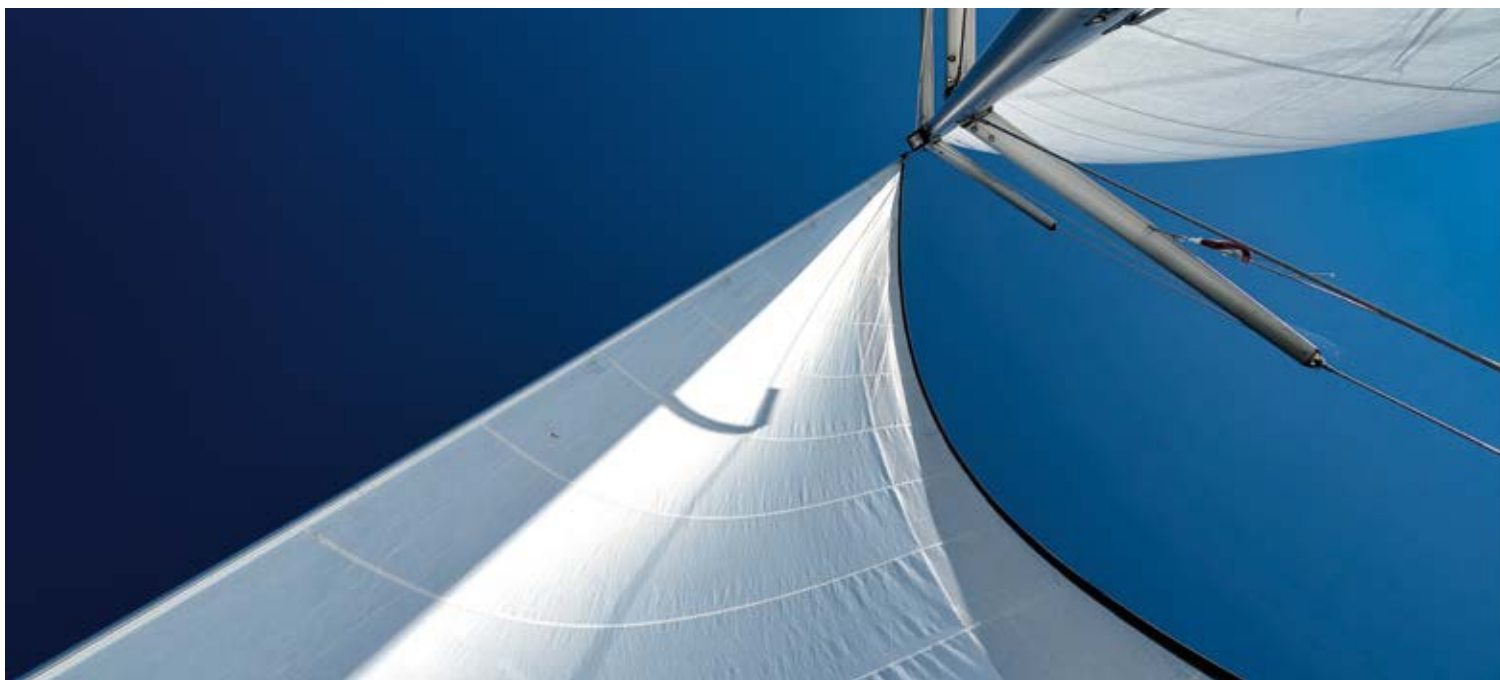
je država postavila u čelnu fotelju nije se ništa loše dogodilo. Pouka i poruka za hrvatske pomorce nemojte svoju matriculu i brevete uludo potrošiti za nekakve prevarantske broderske tvrtke koje imaju najviše 2 broda koji su bliže rezalištu nego međunarodnoj plovidbi.

S malim zakašnjenjem, ali nikad nije kasno kada se radi o jednom značajnom jubileju i proslavi 70 godina emitiranja Emisije za pomorce,

svi ste pozvani 10. listopada u Zadar, gdje će se na školskom brodu Kraljica mora obilježiti ova značajna obljetnica. Počelo je u srpnju 1952. na tadašnjem Radio-Zagrebu kao Emisija za pomorce, a zadnjih desetljeća na Hrvatskom radiju to je Pomorska večer koja svakog ponedjeljka traje puna 4 sata. Moram se pohvaliti da je od tih 70 godina pola, punih 35 godina, kormilo emisije bilo u mojim rukama.

Pomorcima želim dobro i pitomo more i dakako pozdrav posadi broda.

I ne zaboravite ponedjeljkom navečer slušajte Pomorsku večer jer mi smo uvijek na Vašoj strani.



PIŠE  
**JULIJANA  
 ALEKSIĆ**  
 Chief stewardess

# BITI DOMA


**I**

ma li što ljepše nego biti doma, skoro svatko će se zapitati i naravno da će svatko za sebe odgovoriti. Kakav će biti odgovor ovisi o onomu koga se i pita. A meni biti doma u Dalmaciji i Hrvatskoj i to u komadu, evo sad već punih 6 mjeseci...divota! Za divno čudo nije mi dodijalo toliko dugo biti kući. Obično već nakon cca 2 mjeseca želim natrag na brod. Naravno, ovo ljeto sam radila i plovila našim predivnim Jadranom pa je i za očekivati da mi se nigdje dalje nije išlo unatoč ne baš idealnim uvjetima rada. Ovo „biti doma“ mnogim mojim kolegicama i kolegama je nešto sasvim normalno

jer oni jedino i samo plove po Jadranu. Ponosna sam na moje plave avanture i na sve oplovljene oceane i tuđa mora. Vjerujem da bi se mnogima bilo teško odlučiti na takvu avanturu i izaći iz zone komfora i zaploviti nekim dalekim i nepoznatim morima. S razlogom sam ponosna na sebe, ali jednako tako i razumijem one koji se na takvo što nikad ne bi usudili, bar ne u yachting industriji. Nije lako ostaviti sve i otisnuti se bespućima Tihog oceana ili bilo kojeg drugog. Ali to je ljubav, ne samo zanimanje ili zarada. No, da nije lijepo biti doma pola godine u komadu...nije lijepo, predivno je. Predivno je biti s obitelji, prijateljima, u svom gradu, na našim divnim otocima, u meni predivnoj Hrvatskoj. Osim što je meni osobno predivno, ujedno mi je i korisno. Nakon sudjelovanja na 7. kongresu SPH evo sad ću imati i prilike biti sudionikom Croatia Cruise seminaru u Splitu. Nema nikakve veze s radom i životom na kruzerima, niti me osobno ikada zanimala ta grana pomorstva, međutim interesantno mi je proširiti vidike ovim putem i naučiti nešto novo jer što čovjek više

zna, veće su i šanse za promjenu posla. Istina je da pomalo počinjem razmišljati što raditi i čime se baviti nakon prestanka rada na jahtama na poziciji Chief stewardess, a čini mi se da se vrijeme prestanka navigiranja polako i približava. Jest da ovo već govorim zadnjih par godina, no uvijek se po tko zna koji put provuče taj famozni „zadnji vijad“. Neka bude kako treba biti. Moja je želja bar još godinu-dvije ploviti, a onda napokon „baciti sidro“, ali ostati u pomorskom svijetu. Jer osim biti doma jednako je divno nastaviti raditi ono što zaista i voliš, a ja bez mora i brodova teško da bih se igdje drugo ostvarila. Nikad se ne zna jer čovjek i ne zna za što je sve sposoban dok mu se ne ukaže prilika.

Kako sam imala prilike biti upoznata s radom ITF inspektorata (ovim putem sve pohvale našim ITF inspektorima na svakom riješenom slučaju, spašenom životu, ali i onda kad ishod nema sretan kraj, hvala im za ustrajnost i brigu), priznajem da me trenutno najviše privlači baš to s obzirom da sam se i sama našla u par kriznih situacija na jahtama, kao i da su mi komunikacijske vještine jača strana, naročito one pregovaračke i istraživačke. Nastavljam kratko još biti doma dok ne prođe sezona uragana, a onda (bude li sve kako treba) natrag u ljeto preko Atlantskog oceana.

								AUTOR: VALTER	IZRAZ RADOSTI PRI ČIJEM DOLASKU	AMERIČKI GLUMAC MORALES	KANADSKI FILMSKI SCENOGRAF, ANTOINE	IRIDJU	AMERIČKI GLUMAC ("RATNE IGRE")	NOGOMETNI TRENER PETROVIĆ
								STROFA OD DESET STIHOVA						
								STANOVNIK JEDNOG MJESTA NA OTOKU GRESU						
								VLADAR U BANOVINI				TORINO "DIGITAL AUDIO BROAD- CASTING"		
								STARIJI AUSTRALJSKI VOZAČ FORMULE 1, JOCHEN						RADIOAKTIVNI MINERAL, URANOV SMOLINAC
								KISIK		JEDAN OD HAVAJSKIH OTOKA NEDOSTIŽNI UZOR				
AMERIČKI GLUMAC, DOBITNIK "OSCARA" ZA GLAVNU MUŠKU ULOGU U FILMU "PIJANIST" 2002. GODINE	ZGODITAK OD DVA BROJA U TOMBOLI	SPOJ ATOMA NEKOG ELEMENTA S DVA ATOMA KISIKA	JEDNA OD ŽITARICA	ITALIJA	SLUŽBENO IME REPUBLIKE IRSKE	NADA SUBOTIĆ	"BANCA POPOLARE PUGLIESE"	BIVŠI HDZ-ov SABORNIK, ŽELJKO SUPRUGA M. GORBAČOVA						
														"WESTERN AUSTRALIA" MAKLJA, STRUGALJKA
PJEVAČICA DIMŠIĆ				NAPASANJE STOKE (MN.) ČVOR						KOMERCI- JALNA BIH TELEVIZIJA PJEVAČICA O'CONNOR				
BILJKA IZ PORODICE ŽABNJAKA, DUHOVSKA RUŽA						STUPOVI PRILJUBLJENI UZA ZID SAHARSKI NAROD								
OTOKAR KERŠOVANI			KČERKIN MUŽ PLAMEN (PJESN.)				ORGANO- SILICIJEV SPOJ VRSTA RIJEČI							
LJEČILIŠTE U ISTOČNOJ BELGIJI S IZVORIMA ALKALNE MINERALNE VODE ČEŠKO-IZRAELSKI PISAC IZ 20. STOLJEĆA					POLUOTOK NA ULAZU U RAŠKI ZALJEV MIRAZ					SLAVNI TAL. MAČEVALAC, NEDO STOPA OD 2 DUGA SLOGA				
DAR IZ MILOSRDA, MILOSTINJA								"AMERICAN STOCK EXCHANGE" KOLEKCIJA					EMMA THOMPSON GRAD U JUŽNOJ ITALIJI	
PJESNIKINJA NEGRI				PLJETAO (TURC.) PREDSTAVNIK TVRTKE					FIZIČAR, VLADIMIR AMERIČKI NOBELOVAC ZA MIR, ELIHU					RUČICA NA VRATIMA
PRVA NE- POZNANICA		SLOVENSKO- HRVATSKI SLIKAR NA KOJI NAČIN?												
"BOKSAČKI KLUB"			DUBINA URANJANJA PLOVILA POLJSKI CVIJET				ANION ILI KATION DOZNAKA NA ODREĐENI IZNOS NOVCA						RIMSKI: 605 JAPANSKI DRŽAVNIK IZ 19./20. ST., HIROBUMI	
DIO TJELE IZMEĐU VRATA I NADLAKTICE					PJESMA ROCK-GRUPE "ZABRANJENO PUŠENJE" "OREGON"									
ALBUM ZDRAVKA COLIĆA						SASTAVI OD OSAM GLAZBENIKA "IMPULS"							KALJU NORVEŠKA	
UKUPNOST UČENJA CRKVE ILI FILOZOFSKE ŠKOLE									ŠPANJOLSKA MANEKENKA SANZ					

Pronađite raspored svih devet poludomina u mreži. Brojevi uz mrežu govore koliko se točkica nalazi u pripadnom retku, stupcu ili dijagonali. Nije dozvoljeno ni rotiranje ni zrcaljenje zadanih poludomina.

# POLUDOMINO


6

7

1

8

2

1

8

Kakuro je križaljka u kojoj su slova zamijenjena brojevima. U prazna polja upisuju se brojevi od 1 do 9. Brojevi upisani u trokutiće predstavljaju zbroj znamenaka u pripadnim poljima. Sve znamenke koje definiraju određeni zbroj moraju biti različite.

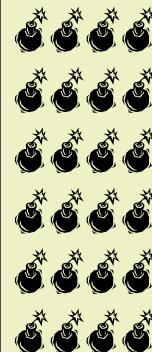
# KAKURO

	4	16	11				16	4			
20							8				
							16				
10						13					
						3					
						6					
	13	3							13		
5						7					
						20					24
14							10				
							16				
						34					
						17					
									15		

# MINE

Mreža simbolizira minsko polje. Brojevi u mreži govore koliko je mina smješteno oko polja s brojem (računajući i dijagonalno susjedna polja). Odredite gdje se nalaze mine, vodeći računa o

		1				1	2		1	1	2		1
1		2			3								
			1	2			3				4	4	1
1		2		3		3		2	3	4			
	1	2		2		3						2	1
	1		2		2		3		3		3		
	1				1	2			2				1
			1		1		1		1		1		



# SUDOKU

Ispunite mreže brojevima od 1 do 9 tako da u svakom, retku, stupcu i posebno označenom kvadratu 3 x 3 (u drugom zadatku i u dijagonalama) budu različiti brojevi.

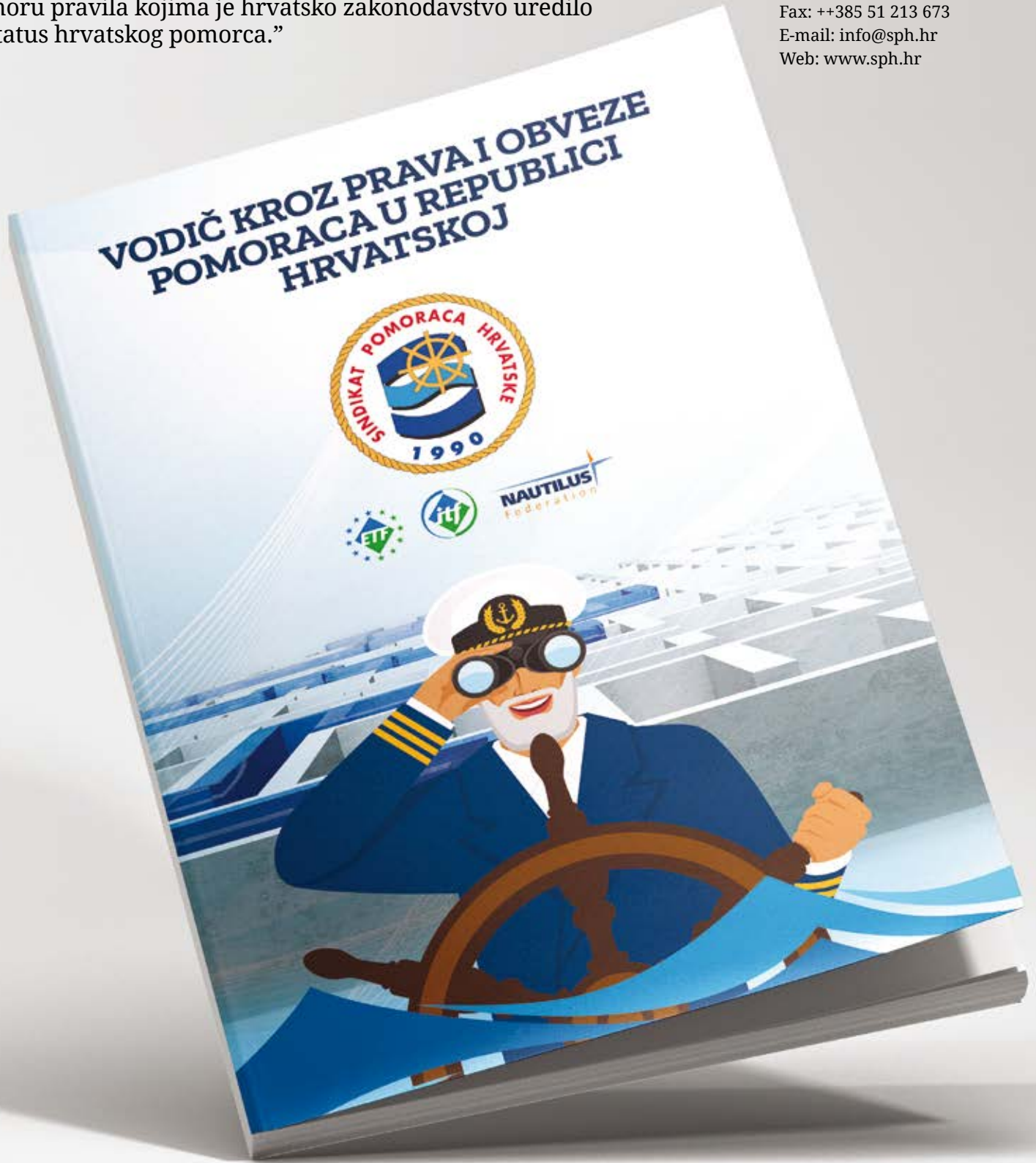
		4	7	9				
	9				5			
1		8				2		
6		2				3		
9			5			1		
	8			4	7			
		9	3	2	8	6	1	
						5	2	3
							8	7

		4					9		
8		9	3		6				
	5				8				3
	1			7			3	6	
			8		9				
	2	7		6				9	
2			7					3	
			1		3	4			7
		4						2	

“Sindikat pomoraca Hrvatske je za svoje članove pripremio vodič kroz hrvatsko zakonodavstvo za pomorce. Naime, propisi koji uključuju HZZO, HZMO, HZZ i poreznu upravu sada su svi na jednom mjestu s ciljem lakšeg snalaženja u moru pravila kojima je hrvatsko zakonodavstvo uredilo status hrvatskog pomorca.”

**Nakladnik:**  
Sindikat pomoraca Hrvatske

**Kontakt:**  
Tel: ++385 51 325 340  
Fax: ++385 51 213 673  
E-mail: info@sph.hr  
Web: www.sph.hr



**SINDIKAT POMORACA HRVATSKE**  
**SEAFARERS' UNION OF CROATIA**

