



POMORSKI VJESNIK

DODIJELJENA PRIZNANJA 58. PLAVE VRPCE VJESNIKA | STR. 4

PROSLAVA BLAGDANA SVETOG NIKOLE | STR. 10



*Sretan Božić
i uspješna Nova godina
Merry Christmas
and a happy New Year*

2023



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

www.sph.hr



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:

Sindikata 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:

Sindikata pomoraca Hrvatske

TISAK:

Og grafika

NAKLADA:

3.100

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

11

**10 GODINA BEZ
 NKU ZA HRVATSKE
 POMORCE NA
 PUTNIČKIM
 BRODOVIMA I
 TRAJEKTIMA**

Prošlo je deset godina otkako je protekom tri mjeseca od stupanja na snagu Zakona o kriterijima za sudjelovanje u tripartitnim...



14

**U VRSIMA
 POSEBNO ŠTUJU
 MORE I POMORCE**

Udruga pomoraca Sveti Nikola iz Vrsi je jedina udruga u Hrvatskoj koja okuplja baš sve pomorce...



16

**IZ DNEVNICA
 ITF INSPEKTORA**

Uz uobičajene aktivnosti pregleda brodova, u proteklim mjesecima su ITF inspektori, pa tako i mi u Hrvatskoj, imali dodatne zadaće provođenja dviju kampanja...



30

**TRI SPLITSKA
 MARULIČA**

Jadranska Slobodna Plovidba je osnovana prije punih 75 godina, a do 1956. je sjedište imala u Rijeci i u svom sastavu je imala uglavnom...



	A	T	A	V	I	S	T
	D	A	E	B	U	R	
	A	T	O	L	P	E	
	S	U	P	I	N	I	Č
	T	O	K	A	N	I	
S	V	E	T	I	J	E	R
V	R	L	O	D	O	B	A
E	S	A	A	N	A	M	A
T	A	N	E	A	N	S	A
I	R	T	E	N	T	R	I
M	M	A	L	I	B	R	I
A	S	A	I	N	A	S	E
R	E	U	M	A	M	L	E
K	O	Z	A	D	A	E	G
O	B	O	D	A	G	N	I
A	L	O	M	A	R	N	O
E	E	N	A	U	S	A	T
P	O	J	A	C	A	N	J

Tablica množenja

4	9	36
11	11	11
3	10	30
5	2	10
8	7	56

Satori

Drvo

Sudoku

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

Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri

PIŠE

DAMIR
HERCEG

Dodijeljena priznanja 58. Plave vrpce Vjesnika

LAUREATI RONILAC BRANIS PREDVOĐENA KAPETANOM

Dodjela priznanja 58. Plave vrpce Vjesnika je održana 1. prosinca u dubrovačkom hotelu Palace. Svečanost je započela stihovima pjesnika i novinara Ratka Zvrke, utemeljitelja ovog jedinstvenog priznanja, a izgovorila ih je njegova kći Dubravka:

*„I jednog ćeš dana stići
na kraj samo svoga puta;
tog ćeš časa možda biti bez cipela i kaputa,
al' ćeš znati, tko si, što si,
i koliko stvarno vrijediš;
da si Netko samo zato
što jedino svoj put slijediš.“*

U nominaciji je bilo 13 poduhvata, dva u

pojedinačnoj i jedanaest u momčadskoj konkurenciji. Odbor za dodjelu priznanja Plave vrpce Vjesnika ni ove godine nije imao lagan zadatak, jer svi nominirani zapravo su dobitnici ovog najvećeg simboličnog priznanja za spašavanje života na moru. Laureatima je priznanja uručio glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan koji je istaknuo:

„Profesija pomorac traži od čovjeka da bude jači, da bude bolji, da bude sposobniji, prilagodljiviji i da bude hrabriji. Stoga nije patetika niti floskula kazati da su ljudi od mora skovani od posebnog materijala. Oduvijek je bilo tako i unatoč modernizaciji uvijek će tako i biti. 21. stoljeće nije donije-



LAV DANEVSKI I POSADA TANKERA ALENOM GOSPIĆEM

lo mir, sigurnost i napredak kojem smo se nadali. Umjesto toga dobili smo pandemiju i rat, izolaciju i strah. I jedno i drugo je imalo strašan učinak na pomorce. Nove ratne zone, nove izolacije i nove zabrane. Pomorci su jedinstvena populacija. Ne dijele se po nacionalnosti, državljanstvu, vjeri i boji kože. Njih spaja profesija i način života pun odricanja i izazova.“

U pojedinačnoj konkurenciji zlatni prsten i svileni plamenac pripali su pulskom ronioncu Branislavu Danevskom (64) za spašavanje dviju žena iz prevrnutе jedrilice Canarino Furioso. Nesreća se dogodila 7. svibnja ove godine oko 2:30 sati, 17 milja od Pule. Danev-

ski je zaronio pod prevrnutu plovilo u 6:10 sati, odnosno sat vremena nakon što je dobio poziv za pomoć od pulske lučke kapetanice.

„Vjerovao sam da su te žene još žive, još je bio mrak, podvodnom svjetiljkom sam osvjetljavao kabinu udarajući po njoj, dajući znak da sam tu, da sam došao da ih spasim. Bilo je oko metar mrtvog mora, sve oko mene se prijeteci gibalo i naginjalo. Uspio sam se uvući u kabinu u kojoj sam zatekao dvije jedriličarke u potpunom šoku i već pothlađene, jer im je more dopiralo do grudiju. Disale su zahvaljujući sve tanjem 'zračnom džepu'. U svega nekoliko sekundi pokazao sam im kako disati pomoću regulatora, a onda ih jednu po jednu izvukao na površinu mora,“

*ispričao je hrabri Danevski, dodavši da je prilikom ovog spašavanja upotrijebio sve znanje i iskustvo stečeno kroz 26.000 uro-
na u minulih 40 godina ronjenja.*

Pulski ronilac je rekao da su dvije spašene jedriličarke nakon ove sretno okončane drame dobile brata, a on dvije sestre.

„Da je jedrilica s njih dvije potonula, išao bih za njima do dna, odnosno do 42 metra dubine. Dok sam ih spašavao bio sam maksimalno usredotočen na sve radnje koje sam morao odraditi bez greške, a adrenalin me je 'puknuo' tri dana kasnije. Ljudi koji žive more svjesno izlažu pogibelji svoj život da bi spasili tuđi,“ zaključio je Danevski.



Nominirani i dobitnici Plave vrpce Vjesnika 2022.

U momčadskoj konkurenciji srebrna plaketa i svileni plamenac pripali su posadi grčkog LNG tankera Gaslong Glasgow pod zapovjedništvom zadarskog kapetana Alena Gospića (43) za spašavanje 17 kubanskih migranata, 20. studenog 2021. u Jukatanskom prolazu, 36 milja od Kube. Čim je zaplovio prema maloj trošnoj brodici punoj ljudi, Gospić je o novonastaloj situaciji obavijestio broдача Gaslong, a bezuspješno je nastojao stupiti u kontakt sa službama traganja i spašavanja Meksika, Jamajke i Kajmanskih otoka. Agent broda ga je upozorio da se neće moći vezati u SAD-u, ako ukrca kubanske brodolomce, koji nisu imali osobne dokumenate. Obzirom da se približavalo nevrijeme i spuštala noć, Gospić više nije mogao čekati daljnje upute od nadležnih o postupanju pa je aktivirao „overriding authority”, odnosno iskoristio je pravo zapovjednika da samostalno donese odluku o spašavanju ljudskih života. Nakon što je svih 17 brodolomaca sretno prešlo na tanker, njihova brodica je potonula 15 minuta kasnije. Zadraniinu se potom javio MRCC s meksičkog otoka Isla Mujeres. Dogovoreno je da Gaslong Glasgow preveze spašene brodolomce do tog 65 milja udaljenog otoka, gdje ih je preuzeo meksički spasilački brod.



Dubravka Zvrko i glavni tajnik SPH Neven Melvan



Miško Žugić i Alen Gospić

„Plovidba je zahtjevan posao, a mladi ljudi koji odaberu ovaj poziv moraju stalno nadograđivati svoje znanje kako bi mogli ispravno postupiti u situacijama poput ove u kojoj sam se našao spašavajući kubanske brodolomce. Plava vrpica Vjesnika je

najveće simbolično priznanje koje pomorac može dobiti. Iako, najveće priznanja i sreća je u tome što su spašeni ljudski životi, ” rekao je Gospić.

Među nominiranim za ovogodišnju Plavu vrpcu Vjesnika je bila i posada Jadrolinijinog trajekta Tin Ujević, čiji zapovjednik Denis Duvnjak nam je rekao: ” Plava vrpica Vjesnika





Branislav Danveski dobitnik je priznanja u pojedinačnoj konkurenciji

je orijentir koji nam pomaže da budemo bolji ljudi, ona je ogledalo kako bi svaki pomorac trebao živjeti i raditi. Nitko od nas nije otok, tu smo da pomazemo jedni drugima, da nam bude lakše i ljepše u životu.”

Plaketu za nominaciju posade trajekta Lošinj, također iz flote Jadrolinije, primili su zapovjednik Branko Miščak i upravitelj stro-



Tajnik Odbora za dodjelu Plave vrpce Vjesnika Damir Herceg prije početka manifestacije

ja Dejan Vranić, za spašavanje po jakoj buri dvojice stranih jedriličara kod Stare Baške. Otac kapetana Miščaka, također Branko, je kao član posade Jadrolinijinog broda Sloboda dobio Plavu vrpicu Vjesnika 1971. godine. Nominirani kapetan Lučke ispostave Novi Vinodolski Želimir Zoričić i ribar iz Klenovice Denis Cvitković kažu da im je najveće priznanje za spašavanje dvojice brodolomaca po olujnoj buri 23. prosinca 2021. u Velebit-skom kanalu to što su u tim trenucima dobili utrku s vremenom. Ronilac Mario Orlandini s Mljeta spasio je ovog ljeta po jakom vjetru devet turista s prevrnutе izletničke brodice, te napominje da će uvijek priteći u pomoć nevoljnicima na moru iako je 80 - postotni invalid.

Posebno emotivno je bilo u trenucima kad su plakete za nominaciju primile supruge dvojice zapovjednika – Borisa Grubišića iz Rijeke i Joška Skoblara iz Zadra, koji su trenutno negdje na moru daleko od kuće. Antonija Grubišić je rekla kako su ona i dvojica sinova silno ponosni na muža i oca Borisa, koji je zapovijedajući stranim tankerom spasio 24 marokanska migranta kod španjolske obale. Marijana Skoblar je na svečanost došla s trojicom sinova, koje još nisu odlučili hoće li more i brodovi biti njihov životni odabir, a tata je njihov heroj. Kapetan Skoblar je zapovijedajući stranim tankerom spasio dvojicu kubanskih brodolomaca. Nominirani dubrovački kapetan Mario Rončević, koji je zapovijedajući stranim brodom zaslužan za spašavanje 36 kubanskih brodolomaca, je napomenuo da Plava vrpica Vjesnika nije nikakvo natjecanje, odnosno da mu je čast što se našao u društvu svih tih časnih i hrabrih ljudi od mora.

Svečanost je vodila novinarka HR Pula Dorina Tikvički, dok je za glazbeni dio bo zadužen Giuliano.

Na svečanosti su bili i ravnatelj Uprave sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske Siniša Orlić, pročelnica Upravnog odjela za poslove župana Dubrovačko-neretvanske županije Žaklina Marević, pročelnica Upravnog odjela za turizam, gospodarstvo i more Grada Dubrovnika Antonela Svilarić i savjetnica Jelena Dadić, izaslanstvo HRM na čelu sa zapovjednikom flote kapetanom bojnog broda Darkom Malečićem, te mnogobrojni uzvanici.



PIŠE

**MARIJANA
SMOKVINA**

P

aljenjem svijeća i polaganjem vijenaca u spomen na sve pomorce koji više nisu s nama, Sindikat pomoraca Hrvatske je tradicionalno obilježio blagdan Svetog Nikole, zaštitnika pomoraca. U Rijeci je počast pomorcima u održana u zgradi Jadrolinije, dok je u Zadru održano tradicionalno okupljanje kod spomenika Pomorcu. U Šibeniku je i ove godine održano tradicionalno polaganje vijenaca u more u suradnji Sindikata pomoraca Hrvatske i Udruge pomorskih kapetana i časnika. Brodice su u čast pomoraca isplovile i u akvatorij luke Ploče. Voditeljica ureda Sindikata pomoraca Hrvatske u Splitu Vana Bosto održala je prigodan govor na Katalinića brigu: „Iako je ovaj dan simbolično posvećen našim pomorcima, ne znači da smo samo na ovaj blagdan svjesni težine pomorske djelatnosti, izazova s kojima se suočavaju, ljudskog truda, odricanja i požrtvornosti koji naši pomorci svakodnevno prolaze na morskim prostranstvima. Reljef pored nas, pomorac u borbi s nemirnim morem, sjećanje na sve one pomorce koje su žrtvovali svoje živote, sažima sav napor borbe s moćnim morem, ali predstavlja i simboliku borbe svih naših pomoraca u svakodnevnim preprekama koje im ne zadaje samo more, nego i sve ono što nažalost prati ovu profesiju. Ratovi, iz-



U Pločama su vijenac u more položili Stanko Nikolić i Ivica Grga

olacije, zabrane, nepoštivanje minimalnih radnih i životnih uvjeta, napuštanje pomoraca od strane brodovlasnika, neizvjesnost povratka sigurnosti domu i zavičaju i strahu za svoje bližnje koji su miljama od njih udaljeni, uz svakodnevne pritiske i maksimalna profesionalna očekivanja od strane broдача, koji nerijetko na pomorce gledaju samo kao sredstva za rad, zanemarujući njihov ljudski integritet i dostojanstvo. Nažalost,

Proslava bl

to je i dalje svakodnevica velikog broja pomoraca. Naši su pomorci u bogatu povijest pomorstva ugradili svoje živote, svoja znanja, svoj težak rad, odvažnost i trud, požrtvornost, upornost um srce i dušu u prasta-



Odavanje počasti u Splitu



Sviječū su u zgradi Jadrolinije zapalili Jana Kanadić i Luka Simić



Antun Aljinović, Dorotea Zec i Marinko Škibola odali su počast pomorcima u Zadru



Kapetan Dragomir Mucić

agdana Svetog Nikole

ro umijeće plovidbe. Svojim primjerom su nam u nasljeđe ostavili duboke profesionalne i ljudske poruke, koje nas obvezuju, ne samo u smislu sjećanja, već i obveze da kao zajednica prepoznamo važnost i osvijesti-

mo težinu ove plemenite profesije, te zajedno štitimo značenje pomorstva kao iznimno važne gospodarske djelatnosti, te više od svega pomorca kao čovjeka koji na svojim leđima nosi breme nezamislivih ljudskih



Voditeljica ureda SPH u Splitu Vana Bosto održala je prigodan govor



Počast pomorcima odana je i u Šibeniku

napora. Sindikat pomoraca Hrvatske u tom smislu djeluje i preuzima kompleksne zadatke, sjećajući se zahvalno i s pijetetom naših pomorskih predaka, i ujedno sa svijećū o našoj odgovornosti u sadašnjem vremenu, odgovornosti za boljitak časne pomorske profesije i časnog pomorskog poziva. Vjerujemo da i svi ovdje prisutni, prijatelji pomoraca, čine isto, te da ćemo zajedno ne samo na ovaj dan raditi na unaprjeđnju položaja pomoraca. Današnji je dan kada ima se sa zahvalnošću klanjamo, odajemo počast i izražavamo duboku ljudsku i profesionalnu zahvalnost, naše poštovanje i sjećanje. Za kraj minutom šutnje izrazit ćemo suosjećanje i odati počast svim poginulim i nestalim pomorcima koji su svoj život nesebično dali moru, zaključila je Bosto.

Mladen Novosel ostaje predsjednik SSSH



Deveti kongres Saveza samostalnih sindikata Hrvatske, najviše tijelo odlučivanja Saveza koje se redovno održava svake četiri godine, održan je 1. i 2. prosinca u Tuheljskim toplicama. Kongres je otvoren izvedbom himni "Lijepa naša" i "Hrvatske radničke himne" mladih glazbenica Tarom Franjić na harfi i vokalisticke Uršule Divošević. Ove godine okupilo se 106 zastupnika koji su birali predsjednika Saveza, Nadzorni odbor i Statutarnu komisiju. Okupljene je pozdravio Mladen Novosel koji se osvrnuo na prethodni mandat i kojemu je izglasano novo povjerenja za ostanak na čelu SSSH.

Naglasio je kako je Hrvatska skoro preko noći postala zemlja u kojoj dramatično nedostaje radnika i da je ovo vrijeme u kojem se radnici trebaju osvijestiti da im se snaga znatno po-

većala te da im sindikati moraju pomoći da se bolje organiziraju. SSSH je u prošlom mandatu, s ostalim sindikalnim središnjicama, obranio pravo odlazak u mirovinu sa 65 godina i intenzivno radio na novom nacrtu Zakona o radu.

Uz Novosela, na otvaranju Devetog kongresa SSSH nazočne su pozdravili zamjenica krapinsko-zagorskog župana Jasna Petek, pomoćnik ministra rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike Dražen Opalić, državni tajnik pri Ministarstvu rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike Ivan Vidiš, izaslanica predsjednika Hrvatskog sabora Majda Burić, posebni savjetnik Predsjednika Republike za ekonomiju, izv. prof. dr. sc. Velibor Mačković i predsjednik Hrvatske udruge poslodavaca Mihael Furjan.

POMORSKI FAKULTET RIJEKA PROSLAVIO SVOJ DAN I BLAGDAN SVETOG NIKOLE



Izvještajem o radu, uručivanjem dekanovih nagrada najuspješnijim studentima i nastavnicima, te posebnih priznanja i zahvalnica gospodarstveni-

ma na svečanoj sjednici Vijeća, u petak, 9. prosinca, proslavljen je Dan Pomorskog fakulteta i blagdan Svetog Nikole. Među dobitnicima zahvalnica bio je i Sindikat

pomoraca Hrvatske koji je Pomorskom fakultetu donirao sredstva za kupnju 3D printera. Zahvalnicu je primila pomoćnica glavnog tajnika SPH Dorotea Zec.

10 godina bez NKU za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima



U Uredu SPH održana je konferencija za medije

Prošlo je deset godina otkako je protekom tri mjeseca od stupanja na snagu Zakona o kriterijima za sudjelovanje u tripartitnim tijelima i reprezentativnosti za kolektivno pregovaranje, prestao važiti Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima (NKU) iz 1998. godine. Upravo zbog toga smo baš na desetu godišnjicu, 28. listopada održali konferenciju za medije.

Ovim putem pozivamo sve uključene strane na buđenje i hitni sastanak kako bismo napokon potpisali novi NKU.

Interes Sindikata pomoraca Hrvatske je kroz Nacionalni kolektivni ugovor ostvariti što veća prava pomoraca, a koja bi se primjenjivala na sve brodare (koncesionare) na linijama u javnom prijevozu u kabotaži. Tako bi hrvatski brodari postavili bi standarde vezano za prava pomoraca, pri-

manja, formacijske sastave..., kojih bi se svi budući koncesionari morali pridržavati.

Pregovori za novi NKU vode se već godinama.

U srpnju 2021. sindikati uključeni u pregovore, brodarima su dostavili usuglašen prijedlog teksta NKU. Odgovor brodarka još uvijek čekamo.

Sindikata pomoraca Hrvatske neprestano traži nastavak pregovora i upozorava na važnost NKU-a ne samo za pomorce, već i za brodarku u kabotaži, te kompletnu hrvatsku pomorsku industriju.

Razumijevanje pojedinih brodarka za prava pomoraca i hitnost sklapanja NKU zasad ostaje samo na riječima. Bojimo se da im je cilj hrvatske pomorce u kabotaži (koji ionako imaju mala primanja s obzirom na obim posla) učiniti jeftinom radnom snagom, ili umjesto njih dovesti jeftinije strane pomorce.

Odgadanje pregovora o NKU je protivno interesima hrvatskih pomoraca i brodarka u kabotaži, kompletne hrvatske pomorske industrije, te je samim time protivno i interesima Republike Hrvatske.

Podsjetimo, NKU iz 1998. godine sklopljen je između Hrvatske udruge poslodavaca-brodarka i Sindikata pomoraca Hrvatske. Nažalost, taj nevažeći kolektivni ugovor primjenjuje se selektivno, uglavnom kako poslodavcu trenutno odgovara.

Člankom 25. Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu propisano je da su „članovi posade broda koji obavlja javnu uslugu državljani Republike Hrvatske ili druge države članice Europskoga gospodarskog prostora, koji imaju sklopljen ugovor o radu s brodarom, a koji se temelji na radnim i socijalnim standardima utvrđenim u Nacionalnom kolektivnom ugovoru Republike Hrvatske“. Ovo čini NKU jednim od najvažnijih dokumenata za zaštitu hrvatskih pomoraca i brodarka na linijama u javnom prijevozu od nelojalne konkurencije, posebno radi činjenice da je hrvatska kabotaža otvorena (i atraktivna) za sve brodarku s područja EU.

“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

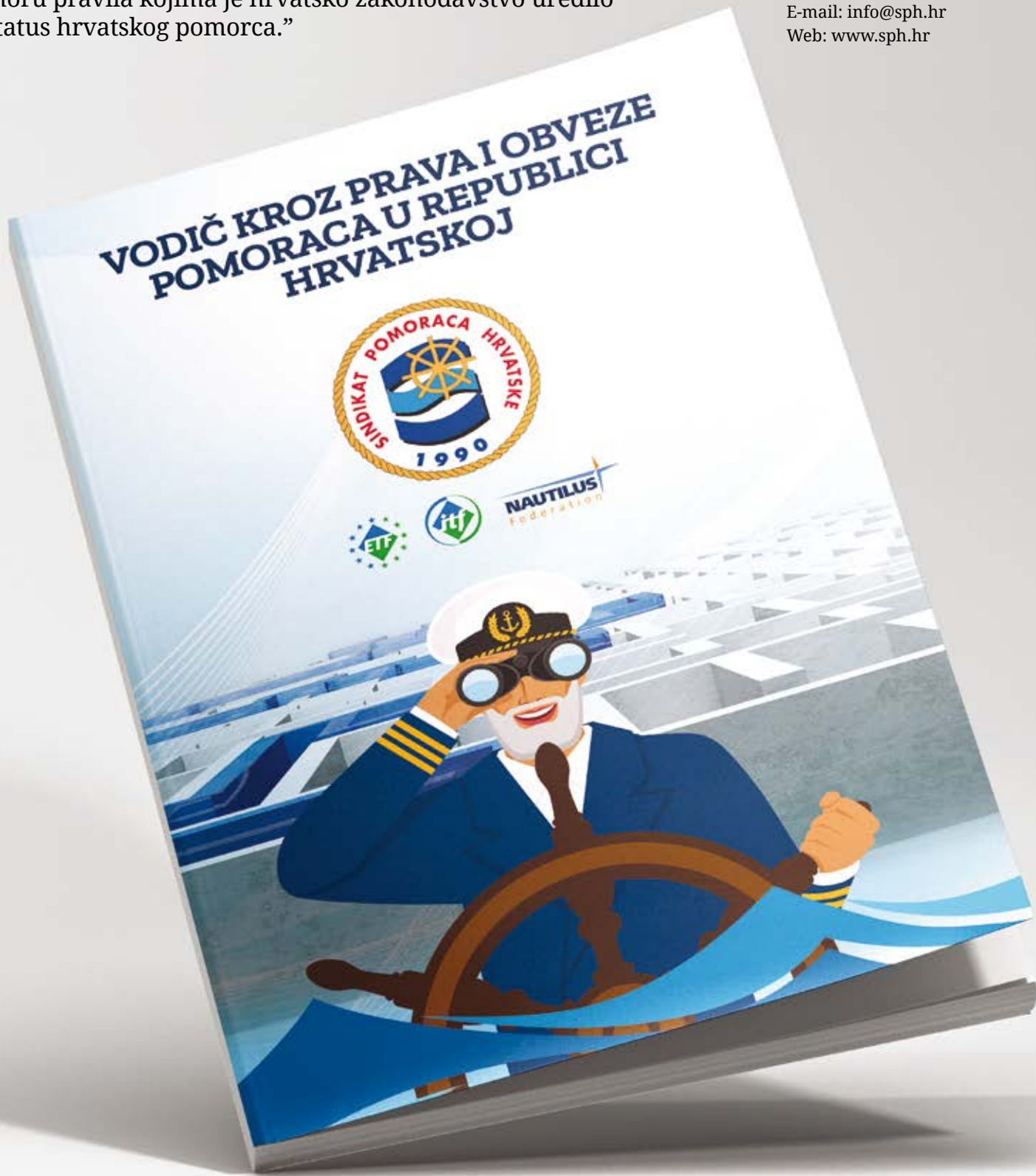
Kontakt:

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



ITF maritime week u Zagrebu

Sindikata pomoraca Hrvatske bio je domaćin ITF maritime week-a, jednog od najvažnijih sastanaka vezanih za pomorsku sekciju u okviru rada Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF), koji je u studenom 2022. održan u Zagrebu. Oko osamdeset predstavnika sindikata pomoraca, lučkih radnika i ITF inspektorata iz cijeloga svijeta okupilo se kako bi raspravili ključna pitanja i aktualnu problematiku pomorske industrije te odrediti glavne ciljeve djelovanja u predstojećem razdoblju. Neke od tema o kojima se govorilo su: pripreme za nadolazeće pregovore za IBF kolektivni ugovor, djelovanje FOC i

POC kampanje, održivi razvoj u pomorskoj industriji (sustainable shipping) s posebnim naglaskom na zaštitu prava pomoraca, te djelovanje ITF-a u IMO-u i ILO-u. – Kada je počeo rat u Ukrajini, Sindikat pomoraca Hrvatske je kolegama iz ukrajinskog sindikata prvi ponudio pomoć i mogućnost da dođu u Hrvatsku. Upravo zbog te solidarnosti odlučili smo se ovaj sastanak održati u Zagrebu, rekla je Jacqueline Smith koordinatorica pomorske sekcije u Međunarodnoj federaciji transportnih radnika (ITF), i dodala kako je Sindikat pomoraca Hrvatske važan dio ITF-a te da imaju dugogodišnju odličnu suradnju.



Predavanje o SPH i ITF-u @Pomorska škola Bakar



ITF inspektor Luka Simić je u srijedu, 7. prosinca učenicima četvrtih razreda srednje Pomorske škole Bakar upoznao s radom Sindikata pomoraca Hrvatske, Međunarodnom federacijom transportnih

radnika (ITF) i ITF inspektoratom. Bila je to prilika budućim pomorcima da iz prve ruke doznaju s čime će se susresti na brodu te kome se mogu obratiti za pomoć u slučaju problema. Inspektor Simić im je također

dao i neke savjete kako reagirati u slučaju nekih situacija na brodu te ih upozorio na kulturološke razlike s kojima će se susresti. Predavanje je održano u sklopu tjedna kad se održava Dan Pomorske škole Bakar.

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Neven Predovan, predsjednik Udruge pomoraca Sveti Nikola

Udruga pomoraca Sveti Nikola iz Vrsi je jedina udruga u Hrvatskoj koja okuplja baš sve pomorce, odnosno pomorce svih zvanja i zanimanja. Članovi Udruge s puno entuzijazma, ozbiljnosti i ljubavi rade na očuvanju bogate pomorske tradicije, ali i za boljitak sadašnjih pomoraca u ovom „malom mistu“ udaljenom šest kilometara od Nina. O radu Udruge razgovarali smo s njenim predsjednikom Nevenom Predovanom (68), koji nam je ispričao niz zanimljivosti iz života ovog najpomoračkijeg mjesta u Zadarskoj županiji, obzirom na broj stanovnika i pomoraca.

Na Danima pomorstva i unutarnje plovidbe održanim početkom prosinca u Zadru u organizaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, udruga kojoj ste na čelu je dobila „Nagradu za promicanje pomorske kulture“. Što je to Udruga učinila te i dalje čini da se o Vrsima govori kao o mjestu u kojemu se posebno štuje more i pomorce?

Mjesto Vrsi se smjestilo na istoimenom poluotoku, riječ je o 34 kilometra obale, ima 1800 stanovnika, a iz svake kuće netko plovi ili je plovio. Nekada se na brod išlo ne iz želje već iz gole potrebe, zbog neimaštine, da bi se preživjelo. U to vrijeme zbog slabog obrazovanja naši su ljudi uglavnom plovili kao vođe palube, kuhari i konobari, uz ponekog zapovjednika. Danas vrška mladost završava pomorske škole i fakultete, jer ako nisi časnik ne isplati se ploviti. Udruga pomoraca Sveti Nikola Vrsi je osnovana 2003. s ciljem očuvanja pomorske tradicije našega mjesta. Prvo vodstvo Udruge su činili: predsjednik Josip Perinić (Danin), tajnik Milutin Stojan i blagajnik Josip Perinić (Cjole). U evidenciji imamo oko 800 pomoraca te oko 300 dokumenata, uglavnom matrikula, počev od 1865. godine. Udruga broji 160 aktivnih članova, među kojima i nekoliko pomorkinja. Ponosni smo na to što okupljamo sve pomorce, a veseli što nam pristupa sve više mladih ljudi koji su plovidbu odabrali kao životni poziv. Udruga želi tu priču o vrškim pomorcima pokazati široj hrvatskoj javnosti, jer pomorska smo zemlja i to je naša nacionalna baština, koju treba sačuvati od zaboravu. U današnjem trenutku, ponosni smo i na činjenicu da je ravnatelj Pomorske

ZADARSKA ŽUPANIJA



U VRSIMA POSEBNO



Sidro u Parku vrških pomoraca



Kapelica Svetog Nikole u Parku vrških pomoraca

škole Zadar, Marin Perinić, rođeni Vršanac.

Vrsi imaju više obilježja da su mjesto pomoraca nego neki veliki gradovi s dugom pomorskom tradicijom. Otkud ta inicijativa?

U Vrsima ljudi istinski žive pomorstvo, a pomorac je postao zaštitni znak našeg mjesta. Međutim, nije to samo zbog kipa pomorcu i iseljeniku koji podsjeća na težak život naših ljudi, po-

dignutog 2019. godine, te kapelice svetog Nikole i sidra s ružom vjetrova koji krasi Park vrških pomoraca, već i zbog, među ostalim, manifestacije Dani pomorstva u Vrsima održane u lipnju 2022., koja bi trebala postati tradicionalna. Tu manifestaciju organizirali su Udruga pomoraca Sveti Nikola Vrsi i Turistička zajednica Općine Vrsi, a pod pokroviteljstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture

Neven Predovan s „Nagradom za promicanje pomorske kulture“, koju je Udruzi pomoraca sveti Nikola Vrsi dodijelilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture



pet godina plovio na šibenskoj Slobodnoj plovidbi, a od 1978. do umirovljenja 2017. kao vođa palube na Jadroliniji. Plovidba je težak posao, ali ima tu i puno lijepih trenutaka.

Član ste Sindikata pomoraca Hrvatske od njegovog osnutka, a 12 godina ste bili sindikalni povjerenik u Jadroliniji za zadarsko plovno područje. Kako vidite tu sindikalnu borbu za prava pomoraca?

Bez zadovoljnog radnika nema uspješne tvrtke, a u toj sindikalnoj borbi uvijek nam je fokus bio na uvjetima rada i plaćama zaposlenika. Obzirom da je Jadrolinija podijeljena po plovnim područjima, teško je bilo dobiti podršku da bi se lakše i efikasnije sindikalno djelovalo. U toj borbi za bolji status radnika treba uvažavati i poslodavca. Žao mi je što nije obnovljen Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima donesen još 1998. godine. Nadam se da će se brodari odazvati pozivima sindikata da pregovaraju po tom pitanju.

Velika želja stanovnika Vrsi je da jedan brod ponese ime vašeg mjesta. Kakvi su izgledi da se to i ostvari?

Svi u Vrsima bili bi sretni i ponosni da recimo neki novi bijeli ljepotan u floti Jadrolinije ponese ime našeg mjesta. Nadamo se da će nam se ta želja ispuniti. U Udruzi smo zacrtali da Vrsi dobiju i muzej pomorstva, a planiramo izdati i monografiju o pomorstvu i pomorcima u Vrsima. Napomenuo bih da projekte koje u Udruzi zacrtamo redovito i ostvarimo.

Je li točno da vaša Udruga želi u Vrsima upriličiti dodjelu priznanja Plave vrpce Vjesnika?

Bila bi nam velika čast da dobijemo priliku biti domaćin dodjeli tog svojevrstnog Oskara za hrabrost pomoraca jer Plava vrpca Vjesnika je jedinstveno priznanje. Za ostvarenje te zamisli imamo podršku Općine Vrsi, a uvjeren sam, bez pretjerivanja, da to možemo organizirati na zadovoljstvo svih sudionika te svečanosti.

ŠTUJU MORE I POMORCE



Kip pomorcu i iseljeniku u Vrsima

RH, Zadarske županije te Općine Vrsi. Ministarstvo obrane RH je omogućilo nastup klape Sveti Juraj HRM. U realizaciji svojih projekata Udruga ima potporu i Sindikata pomoraca Hrvatske.

Na Danima pomorstva u Vrsima premijerno je prikazan i dokumentarni film „Sedma kora“, koji oslikava život i rad vrških pomoraca. Kako je nastao taj film kojega je javnost dobro prihvatila?

Film „Sedma kora“ autora Tonija Perinića je sniman deset mjeseci, a satkan je od 19

životnih priča pomoraca. Koštao je „nula kuna“, a napravljen je s puno ljubavi i strpljenja.

U ranoj mladosti ste krenuli u svijet ukrcavši se na „stranca“, a potom plovili punih 45 godina! Iz današnje perspektive gledano, biste li ponovno odabrali taj životni put?

Na more sam krenuo sa 16 godina jer nije bilo mogućnosti da nastavim školovanje, iako sam bio odličan učenik u osnovnoj školi. Otac me je iz Vrsi odveo u 24 kilometra udaljen Zadar, u kojemu nikada ranije nisam bio. Dao mi je napraviti pomorsku knjižicu, te me odmah kao mornara ukrcao na 'stranca'. Vlakom sam putovao do Burgosa u Bugarskoj, ne moram ni napominjati da se do tada nikada nisam vozio vlakom, gdje sam se ukrcao na moj prvi brod imena Taras, kompanije Marović iz Trsta. Srećom, na tom brodu je bilo nekoliko pomoraca s Krapnja, rodnog otoka moje majke, koji su mi pomogli da se lakše snađem na toj prvoj plovidbi dugoj 13 mjeseci. Potom sam

Uz uobičajene aktivnosti pregleda brodova, u proteklim mjesecima su ITF inspektori, pa tako i mi u Hrvatskoj, imali dodatne zadaće provođenja dviju kampanja. U prvoj, koja je trajala od konca lipnja do konca rujna istraživalo se: je li broj članova posade brodova koji su stizali u naše luke sukladan pravilniku o minimalnom broju članova posade, provjeravala se lista s datumima zadnjih 10 luka koje je brod ticao, dodatno su pregledavani i skenirani brodski dokumenti koji su sadržavali podatke o dolasku i odlasku iz luka, te broju angažiranih članova posade pri pristajanju odnosno napuštanju veza te evidencija satova rada i odmora posade. Ovaj opsežni posao ne bi bio potpun da se o svemu nije razgovaralo s članovima posade te provjeravalo jesu li sve evidencije u skladu sa stvarnim događanjima na brodovima. Ciljani broj ovakvih pregleda je bio 500 brodova za cijeli svijet, gdje ordinira 150 ITF inspektora. U Hrvatskoj je učinjeno 15 ovakvih “produženih” inspekcija, a na području Srednjeg Jadrana bilo ih je ukupno 6. Sva dokumentacija, zapažanja i primjedbe kao i sugestije što bi trebalo poboljšati po pitanju adekvatnog broja članova posade poslana su u London. Analiza ovih podataka i aktivnosti na mijenjanju postojećih pravilnika očekuju se u proljeće iduće godine. Međutim, i bez toga se već mogu izvući određeni zaključci, kao prvo da treba mijenjati kriterije po kojima se izdaju svjedodžbe o minimalnom broju članova posade, a za-

PIŠE

MILKO
KRONJA

Iz dnevnika ITF inspektora

tim i broj samih pomoraca. Tako je ustanovljeno da najčešće primjedbe na većim brodovima za prijevoz sipkih tereta dolaze po pitanju broja kormilara odnosno mornara, gdje ih obično nema dovoljno da bi stigli obaviti sav posao na vrijeme, naročito pri kraćim distancama između luka iskrcaja odnosno ukrcaja. Na ovim brodovima, bez obzira

na veličinu uglavnom su nađena dva časnika palube i od 4 pa sve do 7 kormilara. Po primjedbama posade, sve ispod 5 kormilara odnosno mornara na brodovima veličine “handy size” i većima je nedovoljno. Kod manjih brodova su kriteriji niži, ali i tu bi trebalo na palubi biti minimalno 2 časnika te 3 niža člana posade. Kao najdrastičniji primjer nađen prilikom ovih pregleda se može izdvojiti albanski brod Frojdi II. Ovaj mali teretnjak, dužine 74 metra i nosivosti 1 548 DWT ima u svjedodžbi navedeno područje plovidbe A1 i A2, što u praksi znači da tiče jadranske luke Italije, Slovenije, Hrvatske te Albanije, a često i grčke luke u Egejskom odnosno Jonskom moru. Navigacije mu nisu osobito duge, ali na brodu, koji ima skromnih šest članova posade, stražu drže samo zapovjednik i prvi časnik palube a od niže posade tu je tek vođa palube, iako bi po pravilniku trebao imati bar još jednog pomorca uz sebe. Doduše, i kuhar ima svjedodžbu koja mu omogućuje rad na palubi, ali pitanje je koliko se na njega uopće može računati. Od ostalih, tu su još upravitelj stroja i prvi časnik stroja. Pregledom broda koji je obavljen koncem srpnja u Zadru ustanovljeno je da je Frojdi II tijekom tog mjeseca ticao sedam luka te da broj sati odmora palubne posade nije mogao biti dostatan, bez obzira što su pomorci tvrdili suprotno. Ono što je još zanimljivo, ali i opasno je podatak da je zapovjednik čovjek od preko 71 godine starosti (rođen u lipnju 1951.), a vođa palube je u travnju napunio 65. Stoga ne bi bilo nikakvo iznenađenje da se u budućnosti dogodi incident ili havarija u vezi s ovim teretnjakom. Kako bi se to spriječilo definitivno treba poboljšati propise o minimalnom broju članova posade te ovu dvojicu Albanaca poslati u zasluženu mirovinu, a



Zapovjednik i prvi časnik palube – Frojdi II





Zapovjednik broda St. Maria

umjesto njih angažirati mlađe pomorce. A bilo bi dobro da i sam brod, iako je još u relativno prihvatljivom stanju što se tiče radnih i životnih uvjeta posade na njemu, bude uskoro povučen iz eksploatacije jer ima punih 38 godina plovidbe iza sebe (građen je još 1984. u Njemačkoj). Nažalost, treba još napomenuti da ovakvih brodova sa sličnim sastavom posade koji redovno tiču naše luke ima popriličan broj, sa svjedodžbama koje se izdaju od strane država poput Bolivije, Mongolije, Toga, Sierra Leonea i sličnih te, sukladno tome, šarolikim lukama upisa.

Tijekom studenoga 2022. provedeni su pregledi brodova koji su trebali pokazati da li situacija u praksi zadovoljava ono što je zapisano u MLC 2006., gdje su posjećena ukupno 34 broda. Od toga je u dalmatinskim lukama učinjeno ukupno 14 inspekcija. Od toga je na njih 5 zabilježeno nepoštivanje odredbi Konvencije o radu pomoraca.

Brod na kojem je nađeno najviše nedostataka je St. Maria, teretnjak od 5 714 DWT, dužine 101 metar, građen 1994. u portugalskom brodogradilištu Viana do Castelo, koji je u šibenskoj luci krcao teret drva. Već sam popis posade naznačio je da na ovom brodu mnogo toga ne štima. Naime, od 13 pomoraca iz Egipta, Sirije, Libanona i Indije tu su 4 kormilara i 1 mornar, 3 ma-

žača i 1 čistač, kuhar a našlo se mjesta i za jednog kadeta. Od časničkog kadra su navedeni samo zapovjednik i prvi časnik palube. Kada je zapovjednik upitan kako je to moguće i gdje su časnici stroja, lakonski je odgovorio da se iza jednog mazača zapravo krije upravitelj stroja. Također je ustanovljeno da se na brodu nalaze čak petorica pomoraca koji su ukranci prije više od 12 mjeseci, a rekord je jedan kormilar koji je na brod stigao još u studenome 2020. Još trojica pomoraca, uključujući zapovjednika, brod bi trebala napustiti najkasnije do konca ove godine, jer i njima tada istječe 12 mjeseci od ukrcaja. Ionako mizerne plaće (od 500 do 600 US\$ za posadu palube i stroja) te samo 250 US\$ za kadeta kasne. One su inače navedene u fiksnom iznosu, a nominalno je predviđen i dodatak za ekstra prekovremene sate, koji se, naravno, uopće ne isplaćuje a vodi se pod nevjerovatnim izrazom "lumpsum overtime". Kadet iz Indije na temelju svog ugovora od 12 mjeseci primit će ukupno 3 000 US\$, što je izrazito malo, ali je još veći problem činjenica da je za ukrcaj na brod morao platiti jednom od indijskih "agenata" čak 5 000 US\$ što je, naravno, u suprotnosti s odredbama Konvencije koje kažu da niti jedan pomorac ne bi smio plaćati ikakve naknade ili pristojbe za svoj ukrcaj. Nažalost, ovo nije usamljen slučaj, dosta indijskih pomoraca početnika pristaje na ovakve ropske uvjete jer nakon godinu dana navigacije i stjecanja ovlaštenja dolaze u poziciju da mogu konkurirati za bolje plaćeni posao. Sukladno MLC 2006, na brodovima bi na pomorcima dostupnom mjestu trebali biti istaknuti sljedeći dokumenti na engleskom jeziku – Maritime La-

bour certificate, DMLC part I and II, Evidence of financial security (Standard 2.5.2 & Standard 4.2.1). Pregledom je ustanovljeno da ništa od gore navedenog nije poštovano, tek je pomorcima dostupna mogućnost za žalbu, jer je na brodskoj oglasnoj ploči izvršen Complaint form. Zapovjedniku je naloženo da odmah postavi kopije gore navedenih nedostajućih dokumenata na oglasnu ploču, što je i učinjeno. Na ovom brodu pomorcima je u trenucima odmora dostupan samo jedan televizor, nema nikakvog prostora za vježbanje ili teretane. Kako je već navedeno, nedostatak drugog časnika palube dovodi do nemogućnosti poštivanja u potpunosti odredbi o satima odmora pomoraca, na što je ukazano zapovjedniku i DPA-ju. A šećer od kompanije stiže na kraju, na zahtjev inspektora o promptnom iskrcaju petorice pomoraca koji su na brodu već više od godine dana, stigao je odgovor da se oni brinu o svojim pomorcima jer ako ih iskrcaju bit će im ugrožen životni standard (!). Naravno da takav stav nije uvažen, već je ponovljeno da se pomorci moraju odmah iskrcati dolaskom broda u sljedeću luku, Damiettu, pošto nažalost u Hrvatskoj vlasti ne dopuštaju iskrcaj čak ni u ovakvim slučajevima ukoliko pomorci nemaju valjanu Schengensku vizu. Jasno, u Egiptu se mora obaviti i isplata zaostalih plaća, što se ovdje još uvijek obavlja u gotovini a primitak potvrđuje otiskom prsta.

Pitanja i odgovori



Je li su pomorci dužni obvezno se osigurati u mirovinskom osiguranju Republike Hrvatske?



Na obvezno mirovinsko osiguranje, pored ostalih, obvezno se osiguravaju i stječu status osiguranika:

- pomorci u nacionalnoj plovidbi, i
- pomorci u međunarodnoj plovidbi.

Na osnovu obveznog mirovinskog osiguranja, pomorci imaju pravo, između ostalog, na:

- pomoračku mirovinu (uređenu Pomorskim zakonikom),
- starosnu mirovinu,
- prijevremenu starosnu mirovinu,
- invalidsku mirovinu,
- privremenu invalidsku mirovinu,
- obiteljsku mirovinu...



Što je pomoračka mirovina?



Pomorskim zakonikom propisana je posebna vrsta mirovine koju mogu koristiti samo pomorci u međunarodnoj i nacionalnoj plovidbi, sukladno posebnim uvjetima.

Da bi se ostvarilo pravo na pomoračku mirovinu pomorac mora imati:

- 60 godina života, i
- ostvarenih 15 godina staža osiguranja na ukrcaju kao član posade broda, dakle isključivo razdoblje navigacije za koje su plaćeni doprinosi.



U 15 godina navigacije ne uračunava se uplaćeni beneficirani staž niti staž osiguranja proveden na drugim radnim mjestima (koja nisu pomorac u međunarodnoj ili nacionalnoj plovidbi), kao niti tzv. produljeni staž.¹

Postupak se pokreće podnošenjem zahtjeva područnoj službi ili područnom uredu HZMO-a prema mjestu prebivališta, odnosno boravišta.

Osiguranici uvijek mogu zatražiti informativni izračun mirovine iz kojeg je vidljivo ispunjavaju li uvjete za odlazak u mirovinu i visina mirovine.



Postoji li mogućnost retroaktivnog plaćanja staža?

Pomorci imaju mogućnost i retroaktivnog plaćanja doprinosa za obvezno mirovinsko osiguranje. Dakle, ako u određenom razdoblju kada su plovili nisu uplaćivali doprinose niti su bili osigurani po nekoj drugoj osnovi, mogu zatražiti od HZMO-a retroaktivno plaćanje tih doprinosa za obvezno mirovinsko osiguranje, čime bi ostvarili potreban staž za ispunjavanje uvjeta za odlazak u mirovinu.

U tom slučaju, Porezna uprava obračunava doprinose prema propisima koji su bili va-

1. Takav, beneficirani, staž dokazuje se pomorskom knjižicom, a razdoblja u kojima je pomorac platio doprinos za mirovinsko osiguranje u svojstvu osiguranika-pomorca moraju se poklapati s razdobljima kada je pomorac stvarno bio ukrcaj na brodu.

žeći za razdoblje osiguranja na koje se obveza odnosi (dakle, na temelju osnovica koje su bile važeće u godinama za koje se traži priznanje svojstva osiguranika). Također, Porezna uprava na utvrđeni iznos određuje i pripadajuće zatezne kamate.²

Što je starosna mirovina?

Pravo na starosnu mirovinu ima osiguranik kada navršši 65 godina života i 15 godina mirovinskog staža.

Iznimno, osiguranik ima pravo na prijevremenu starosnu mirovinu kada navršši 60 godina života i 35 godina mirovinskog staža.

Visina prijevremene starosne mirovine umanjuje se za svaki mjesec ranijeg odlaska u mirovinu.

Dodatno, osiguranik ima pravo na prijevremenu starosnu mirovinu zbog dugogodišnjeg staža osiguranja kada navršši 60 godina života i 41 godinu staža osiguranja (ova mirovina određuje se bez penalizacije).

Pravo na starosnu mirovinu i prijevremenu starosnu mirovinu priznaje se osiguraniku od dana navedenog u zahtjevu, ali najranije od prvog sljedećeg dana nakon prestanka osiguranja.

Postupak se pokreće podnošenjem zahtjeva područnoj službi ili područnom uredu HZMO-a prema mjestu prebivališta, odnosno boravišta.

Što je invalidska mirovina?



Pravo na invalidsku mirovinu može se ostvariti kada osiguranik ispunjava dva sljedeća uvjeta:



- postojanje djelomičnog ili potpunog gubitka radne sposobnosti, i
- uvjet staža.

1. Postojanje djelomičnog ili potpunog gubitka radne sposobnosti

Djelomični gubitak radne sposobnosti postoji kada kod osiguranika postoji smanjenje radne

2. Važno je najprije tražiti informativni (neobvezujući) izračun doprinosa za to, prethodno, razdoblje jer iznosi koje Porezna uprava utvrdi (s pripadajućim kamatama) mogu biti veliki te se postavlja pitanje isplativosti retroaktivnog plaćanja.

sposobnosti a s obzirom na zdravstveno stanje, životnu dob, naobrazbu i sposobnost ne može se profesionalnom rehabilitacijom osposobiti za rad s punim radnim vremenom na drugim poslovima, ali može raditi najmanje 70% radnog vremena na prilagođenim poslovima iste ili slične razine obrazovanja koji odgovaraju njegovim dosadašnjim poslovima. Smatra se da smanjenje radne sposobnosti postoji kada se, zbog trajnih promjena u zdravstvenom stanju koje se ne mogu otkloniti liječenjem, radna sposobnost smanji za više od polovice u odnosu na zdravog osiguranika iste ili slične razine obrazovanja.

Potpuni gubitak radne sposobnosti postoji kada kod osiguranika u odnosu na zdravog osiguranika iste ili slične razine obrazovanja, zbog promjena u zdravstvenom stanju koje se ne mogu otkloniti liječenjem, nastane trajni gubitak radne sposobnosti bez preostale radne sposobnosti.

Uzroci smanjenja radne sposobnosti uz preostalu radnu sposobnost te djelomičnog ili potpunog gubitka radne sposobnosti su:

- bolest,
- ozljeda izvan rada,
- ozljeda na radu, ili
- profesionalna bolest.

2. Uvjet staža

U slučaju bolesti i/ili ozljede na radu - pravo na invalidsku mirovinu zbog djelomičnog ili potpunog gubitka radne sposobnosti stječe se prije navršene 65 godina života ako mu navršeni mirovinski staž pokriva najmanje jednu trećinu radnog vijeka.³

U slučaju ozljede na radu ili profesionalne bolesti pravo na invalidsku mirovinu ostvaruje se neovisno na dužinu mirovinskog staža.

3. Radni vijek se, u pravilu, računa od dvadesete godine života, a odnosi se na broj punih godina od dana kada je osiguranik navršio 20 godina života do dana nastanka djelomičnog ili potpunog gubitka radne sposobnosti.

Udruga pomorskih strojara Split i Pomorski fakultet u Splitu

ODRŽAVANJE I ČESTI KVAROVI

Mono pumpa (engl. Snake pump, Cavity pump or Screw pump) ili ekscentrična vijčana pumpa sa spiralnim rotorom je pumpa s pozitivnim pomakom. Na gotovo svim brodovima i naftnim platformama, danas su upotrebi Mono vijčane pumpe za različite namjene. Najviše se koriste za pumpanje otpadnih voda kao dio separatora kod sanitarnih instalacije, kao pumpe tereta na tankerima za prijevoz kemikalija, te u svim sustavim gdje se koriste teško gorivo, lako gorivo ili ulje, a posebno su efikasne za tekućine čija je specifična težina oko 1 i više. Također se uveliko koriste u ribljor industriji za prebacivanje ribe iz mreže u brodske skladište ili u tvornicu, a riba se ne ošteti prolazeći kroz ovu pumpu. Velika je primjena u mliječnoj industriji, proizvodnji sira, uljarstvu i vinskoj industriji.

Karakteristike ovih pumpi su da im je usisna visina do 8 metara, a dobava praktično neograničena jer zavisi o broju stupnjevi i jačini pogona, bilo električnog ili hidrauličnog pogona.

Po podacima Netzch Germany za tip pumpe 2 NM 180 (dvostupanjska) mogućnost postizanja izlaznog tlaka je 10 bara (to jest svaki stupanj 5 bara).



Mono vijčana pumpa pogonjena električnim motorom

MONO PUMPA SE SASTOJI OD SLJEDEĆIH DIJELOVA:

- Stator je običajno izrađen od vulkanizirane gume s čeličnom oblogom. Može imati jedan ili više stupnjeva. Danas se sve više izrađuju statori od keramičkih materijala;
- Rotor je u obliku razvučenog vijka i može se usporediti kao uspon vijka za jedan krug koji odgovara jednom stupnju rotora. Rotor se izrađuje od nehrđajućeg čelika, a danas sve više od keramičkih materijala;
- Na tlačnoj strani je obavezno nepovratni ventil koji osigurava da pumpa ne radi bez tekućine;
- Na usisnoj strani je ventil s kojim se regulira kapacitet pumpe, a tu je također smješten filtar koji se jednostavno očisti promjenom smjerom okretaja pumpe;
- Na kraju usisnog djela pumpe je kardanski spoj koji omogućava direktan priključak električnog ili hidrauličnog motora koji mogu biti postavljeni paralelno ili vertikalno s osovinom (kardanom);
- Uobičajeno se na sredini statora ugrađuje priključak za vodu da se osigura dovod vode pumpi tijekom starta, a isto tako da ne bi ostala bez tekućine i oštetila stator i rotor;
- Ako je u pitanju veliki kapacitet pumpe obavezno se ugrađuje sigurnosni ventil na spoju između usisa i tlačnog cjevovoda;
- Od kontrolnih instrumenata imamo usisni i tlačni pokazivač pritiska, te osjetnik ugrađen u stator radi prevencije u slučaju rada bez tekućine da se automatski zaustavi rad pumpe;
- Ako je pogon pomoću električnog motora, ti su motori pogonjeni s inverterom što nam omogućava različite režime rada, opterećenja pumpi i promjenu smjera okretaja;

- Ove pumpe mogu na sebi imati ugrađen mjerac protoka, a također mogu se upravljati daljinskim putem jer se svi podaci prenose elektronski s ugrađenih transmitera tlaka i temperature. Podacima s električnih startera inventora prenose se u upravljačku sobu i iz nje se upravlja.

PRINCIP RADA MONO PUMPI:

Princip rada ove pumpe je da se tekućina, koja se dovodi na usisnu stranu u kućištu pumpe, aksijalno istiskuje okretanjem rotora i da nema miješanja tekućine između stupnjeva pumpe.

Sami princip rada i postizanje velikih tlakova omogućava se savršenim brtvljenjem između statora i rotora.

Poželjno je da su usisni i tlačni ventili tipa leptir (s dvodijelnom membranom), da ne dođe do blokade sistema (na primjer usisni ventil bi bio pritisnut s velikom količinom tekućine i ne bi se uspio otvoriti kod ponovnog rada pump).

Ako tekućina koju tlačimo zavisi od viskoziteteta, ove pumpe mogu imati i grijače, tako da je na statoru još jedan cilindrični umetak kroz kojeg prolazi para ili su ugrađeni električni grijači.

POTEŠKOĆE U RADA I UOBIČAJENI KVAROVI KOD MONO PUMPI:

Prije upućivanja Mono pumpe potrebno je provjeriti da li su otvoreni usisni, tlačni i by-pass ventili na pumpi, te da li je pumpa napunjena s vodom. Upućivanje pumpe vrši se s vrlo malim okretajima dok se ne utvrdi da su svi parametri zadovoljeni, te se tada polako podiže broj okretaja da se postigne željeni protok. Na manjim pumpama koje su dio manjih pomoćnih sistema pumpa se upućuje kao i sve ostale. Najbolji efekt rada ove pumpe postizemo ako je usisni tlak veći od 0.5 bara.

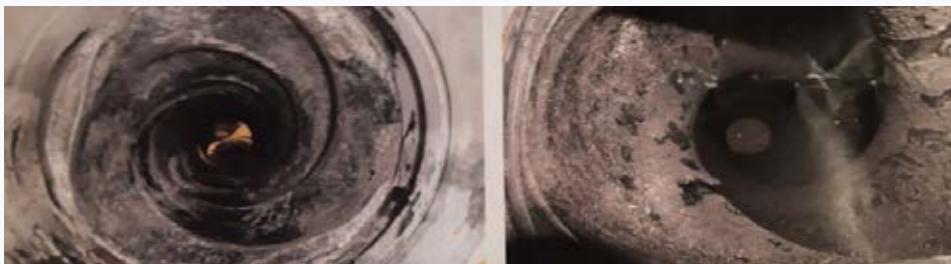
Na poklopcu filtra obično je postavljen pipac kroz kojeg ispuštamo zrak tijekom upućivanja, dok se ne pojavi tekućina koju tlačimo. Kad se uvjerimo da je tekućina došla do pumpe polako zatvaramo prekotlačni ventil i osluškujemo, te pratimo rad pumpe, preko indikatora usisa i tlaka.

Kod većih Mono pumpi brtvenica između kardanskog spoja (koji je ujedno i dio pumpe jer između njega i kućišta pumpe je usisni dio pumpe, te je uvijek pun tekućine koju tlačimo) rashlađuje se vodom i tako osigurava nepropusnost tekućine na tom djelu spoja pumpe i električnog motora.

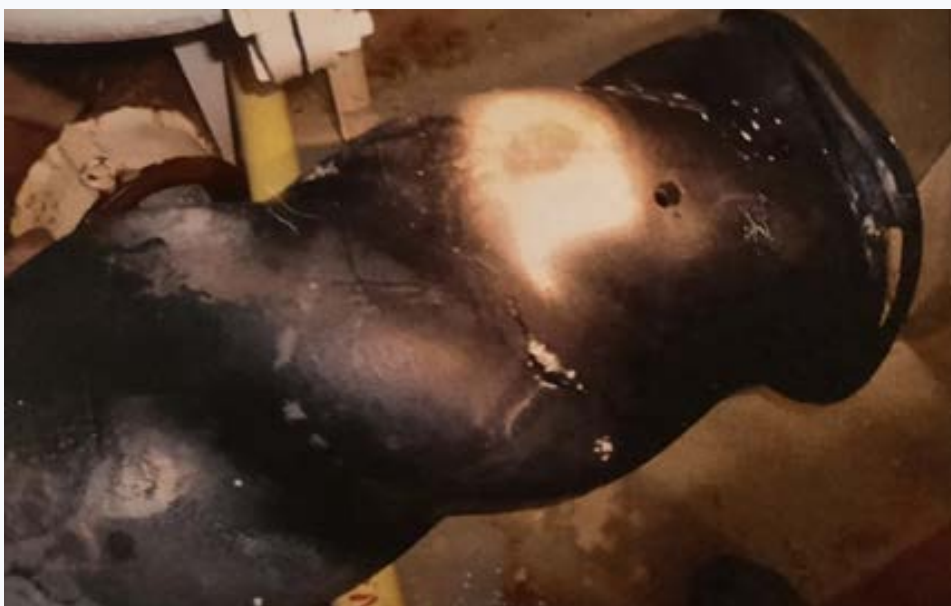
Ako tijekom rada usisni tlak poraste, a izlazni tlak s pumpe opadne indikacija je da je premla tekućine i da treba smanjiti broj okretaja, a to je znak da više nemamo tekućine u tanku kojeg ispušavamo. U slučaju da se pojavi čudan zvuk to je indikacija da pumpa radi bez tekućine i da će nastati oštećenja ako je odmah ne zaustavimo. Razlog ovog zvuka može biti začepljena dobavna cijev ili začepljen filter, moguće je da na cjevovodima ima propuštanja na spojevima, možda je nepoznat predmet došao između statora i rotora. Također se mora voditi računa od drugim dijelovima pumpe kao kućištu zupčanika gdje se mora kontrolirati nivo ulja i izmijeniti ulje za podmazivanje poslije 3000 sati rada. Potrebno je kontrolirati vijke postolja motora i pumpi ako su evidentne vibracije tijekom rada. Električni motor ima svoju zaštitu i on je zaštićen, ali moramo paziti tijekom rada na pregrijanje i vibracije.

MONO VIJČANE PUMPE

SLIKE OŠTEĆENJA ROTORA I STATORA:



Oštećenja statora uslijed rada na suho



Oštećenja statora uslijed rada na suho



Rotor nakon što je stator otkinut s kućišta

ZAMJENA STATORA I ROTORA NA BRODU:

Važno je napomenuti da se prilikom ugradnje ove pumpe posebno pazi ako ona služi kao pumpa tereta i da se ostavi dovoljno prostora na tlačnoj strani kako bi se mogao izvući i zamijeniti stator bez većih zahvata i demontaže pumpe s ležišta u pumpnoj stanici.

Stator se također s malo opreza može izvlačiti ako se koristi pumpa s malim okretajima.

Ako je stator izvučen sada je skidanje rotora jednostavno skidanjem vijaka s kardana i zamjena na isti način.

Za montažu novog statora potrebno je malo umještosti, ali najbolji rezultat se postiže ako ga napunimo s tekućim sapunom i polako okrećemo s ključem u obrnutom smjeru nego kod izvlačenja. Upotreba pumpe samo u obrnutom smjeru s vrlo malim okretajima je također način vraćanja novog statora, ali se mora biti oprezan da ne zaglavi na rotoru i ošteti se, te ne proizvede veću štetu.

Električni motor je direktno povezan preko spojke na pumpu. Pokreće se frekventnim pretvaračem koji nam omogućuje rad pumpe promjenjivom brzinom ili u suprotnom smjeru. Pogonska osovina između spojke i rotora pumpe je u otvorenom prostoru, a strana pumpe iz koje izlazi osovina je osigurana brtvom. Ova brtva osovine hladi se vodom kako bi se izbjeglo pregrijavanje, propuštanje tekućine ili usisavanje zraka.

Stator je najosjetljiviji dio pumpe. Izrađena je od aluminijskog čelika (kućište) koji je vulkanizirano gumenom oblogom. Kućište statora može biti opremljeno unutarnjim grijanjem pomoću pare ili električnog grijača.

Rotor je izrađen od nehrđajućeg čelika. Kako se rotor ne bi oštetiо važno je da pumpa ne usisa nijedan oštri mehanički predmet (maticu, vijak ili ostatke metala iz sistemu).

Cijena novog električnog motor za Mono pumpu iznosi 11000 US\$, dok je cijena rezervnog statora 20000 US\$, a rotora 50000 US\$.

Sastavio:
Dinko Poduje

Pripreme za kapetanski ispit u Rijeci

Sindikata pomoraca Hrvatske
po prvi put organizira pripreme za kapetanski ispit.

Pripreme za Zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg i
za prvog časnika palube na brodu od 3000 BT ili većem.
Pripreme su besplatne za članove
Sindikata pomoraca Hrvatske.

Prijaviti se možete na info@sph.hr



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

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





Sindikata
pomoraca
Hrvatske



Pripreme za poručnički ispit

Pozivaju se članovi Sindikata pomoraca Hrvatske na besplatne pripreme za polaganje poručničkog ispita gdje će se obraditi najvažnija pitanja iz područja:



terestričke navigacije



astronomske navigacije



stabilnosti broda

Prijave na: **info@sph.hr**

www.sph.hr



NAUTILUS
Federation

PIŠE
**JERE
BILAN**

Vijest

Poznao sam prijatelje koji su bili zabrinuti što im sutra nosi, hoće li dobro završiti posao koji su započeli, prijatelje koji su pronalazili razloge za svoju neveselost. Kada bih bio s njima u društvu, trudio sam im objašnjavati kako ne postoji razlog za sumnju u budućnost, govorio im da je najvažnija priprema posla, da je posao bez pripreme priprema za neuspjeh, da imaju svoju pamet i životno iskustvo koje im puno toga govori i da im je to dovoljno za sigurnost u odnosima s drugim ljudima i donošenju osobnih odluka. Nakon druženja s njima osjećao sam manjak energije nastao uslijed objašnjavanja osnovnih životnih postulata. Trebalo mi je neko vrijeme za oporavak. Odgovarala mi je šetnja u samoći nakon takvih razgovora. Osjećao sam da sam se napunio nekom njihovom negativnom energijom i da nisam na njih uspio prenijeti svoju životnu energiju, da nisam uspijevaao srušiti onaj nevidljivi zid koji su podigli oko sebe.

— RAZGOVORI

Kao apsolvent na studiju nautike upoznao sam djevojku, sadašnju ženu. Kada bih plovio, redovito bi se čuli telefonom ili međusobno razgovarali video pozivima. Ona je imala jednu manu koja mi je smetala. Rado je govorila o lošim vijestima. Pratila je zbivanja u našem gradu i znala je što se kome dogodilo. Izvještavala me je o tome tko je imao prometnu nesreću, o krađama u trgovini, o fizičkom sukobu u kafiću, o svađama između braće pri diobi imovine, o tome da se susjedu od jake bure potopila barka...

Požalio sam se kolegi na brodu:

-Svaki put kad me žena nazove, priča mi o nekim nesrećama. To me uznemirava.

On mi je odgovorio:

-I meni je tako bilo. Ali

sam joj rekao da mi to smeta i nije više radila takve stvari.

Kad me žena nazvala poslijepodne, jasno sam joj rekao da mi je na brodu važan duševni mir, a da me takve vijesti opterećuju. Zamolio sam je da mi to više ne radi. I stvarno, isprva se pridržavala naših pravila u komunikaciji. Ali, nakon nekoliko razgovora ponovno je počela s tim temama. Osjetio sam s vremenom da se udaljavamo, da mi telefonski razgovor s njom predstavlja napor. Čim bih vidio njeno ime na zaslonu mobitela, morao sam se pripremati na neku lošu vijest. Nakon razgovora trebao sam se na neki moj način liječiti od nemira koji bi ušao u mene. Znao sam šetati od prove do krme desetak puta kako bih fizičkom aktivnošću odagnao od sebe posljedice telefonskog razgovora.

— PROFIL

Jedno sam jutro, čitajući vijesti iz mog kraja, ugledao reklamu o internetskim stranicama za upoznavanje žena. Učinilo mi se to primamljivim, pa sam kreirao profil na toj internetskoj stranici. Napisao sam općenite stvari o sebi, koliko imam godina, a za

očekivanja sam napisao da želim osobu za razgovor.

Na mojoj profilnoj fotografiji vidjeli su se samo neboderi u Singapuru. Stavio sam još par fotografija iz Sueza, Bospora i New Orleansa. To je bila istina. Želio sam da se zna da sam „svitski čovik“. Priznat ću vam, malo sam i „pituravao“. Tvrdio sam da vodim zdrav život, da doručkujem cijedenu naranču i sjemenke s jogurtom, da nisam neki ljubitelj mesa, da proučavam ayurvedsku prehranu, da slušam ozbiljnu glazbu i čitam sve relevantne naslove knjiga koje izađu u ovoj godini. Iskreno, knjigu nisam pročitao od lektire u srednjoj školi, a najdraži mi je doručak slanina s jajima, ajvarom i senfom. Pečena ili lešo janjetina mi je fetiš.

Potrazio sam ženu za upoznavanje nekoliko godina mlađu od sebe. Na profilnim slikama kod nekih žena nije bilo jasnih fotografija lica, a negdje su bili cvjetni motivi, livade, note ili detalji s umjetničkih djela. Isključio sam žene koje su na profilnim slikama isticale svoje tjelesne atribute. Našao sam kompromis tako da sam odabrao ženu desetak godina mlađu od sebe koja je imala mutnu profilnu fotografiju, a iz opisa dalo se zaključiti da nije osoba s lažnim profilom. Stavila je ona još fotografije iz Palerma, slike s izleta u Dolomitima, iz Siene, Verone, Ate- ne, doručka iz hotela u Pireju, fotografije s izložbe Rembrandta iz Ljubljane. Prihvatila me je za prijatelja. Počeli smo se dopisivati. Dali smo jedno drugom nekoliko komplime- nata. Kazala mi je da su danas gentlemani rijetkost, a ja sam joj ukazao na manjak pravih dama. Trudio sam se prikazati se savršeni- m, onakav za kakvog sam mislio da ću se joj se uvući pod kožu.

Razgovarali smo i o privatnim stvarima. Rekao sam joj da sam pilot zrakoplova (is- tina je da radim u prometnom sektoru) i da putujem svijetom, a ona je meni kazala da

je liječnica, dermatologinja. S mužem se rijetko viđa jer puno vremena provode na različitim adresama. O djeci brine sama, ima jednu ženu koja joj pomaže po kući.

Nakon nekog vremena, počeli su mi nedostajati raz- govori s njom. Tu je bio i pro- blem vremenskih zona, jer sam morao preračunavati koliko je sati kod nje. Zbližili smo se.

Ja sam se svakodnevno čuo i sa svojom ženom. Raz- govarali smo o djeci, o vre- menskim prilikama, o urodu maslina, o novostima u na- šem susjedstvu. I naravno, sve je bilo začinjeno crnom kronikom.

Ja bih se, kad god sam mo- gao, dopisivao s novom pri- jateljicom. Ona bi me pitala kako sam spavao, što sad radim i kako se osjećam. To odavno nikoga nije interesi- ralo pa sam joj detaljno opi- sivao moja emotivna stanja. Kad mi bilo teško, čekao sam vrijeme da odem u kabinu kako bih legao i pisao novoj prijateljici. A bilo je dana, kad smo bili na sidru, kad bi izmijenili stotinu poruka dnevno.

— SLIKA

Nije mi bilo bitno kako izgleda, ali me kopkalo. Zamolio sam da mi pošal- je jednu svoju fotografiju.

Kad je fotografija stigla, mislio sam da ću doživjeti infarkt. Bila je to moja žena. Ali ne samo to, jer je to bila fotografija na kojoj smo bili nas dvoje, a mene je s te slike izrezala, cropirala. Zapamtio sam tu fotografiju jer mi je bila rekla da je na toj slici dobro ispala. Moja žena nije bila dermatologinja, već je radila u općini na poslovima naplate komunalne naknade i nikada nije imala ženu koja joj je poma- gala u kući.

Pitao sam je o njenom mužu. Nije mi htjela ništa o njemu kazati. U meni se ja- vila bura emocija, mješavina ljubomore, ljutnje i bijesa. Situacija je bila šizoidna. Nisam znao trebam li se veseliti ili plakati od muke nakon njene svake primljene po- ruke. Tražila je od mene da joj pošaljem svoju fotografiju. Nije mi padalo na pamet poslati joj niti lažnu fotografiju. Najgore od svega bilo je to što nisam bio siguran dopisuje li se još s nekim osim sa mnom. Dok sam ja na brodu, mogla je raditi što god hoće. Osjećao sam se prevarenim mu- škarcem. Postoji izreka da se teško stiče ono što vrijedi, a lako se gubi. To se do- godilo s našim međusobnim povjerenjem.

Čvrsto sam odlučio prekinuti ovaj ne- prirodan odnos. Iskreno sam joj rekao da ne želim više komunicirati na ovaj način jer osjećam da varam suprugu. To nije fizički preljub, ali je emotivni. Preljub je preljub. Sa strepnjom sam čekao što će mi odgovoriti. I ona je odlučila prekinuti dopisivanje. Izbrisali smo svoje profile na stranicama za upoznavanje.

Nije mi više smetala crna kronika. Bio sam sretan kad sam vidio ženino ime na zaslonu mobitela. Jedva sam čekao da do- đem kući kako bi se bacili jedno drugom u zagrljaj. Shvatio sam koliko iskušenja ima ovaj posao kojim se bavim. To je kruh s osam kora.



Liječnički savjeti



PIŠE

NEBOJŠA
NIKOLIĆ

MD, MS, FRIPHH

Trava zelena

Doktore, ovaj je pozitivan na travu, što da radimo? Diskretno, mi na uho kaže moja sestra Mare.

U zadnjih desetak godina ovo je pitanje postalo toliko često da smo se počeli pitati da li je ljude uopće potrebno testirati na marihuanu. Postupak naravno zahtjeva i razgovor s pacijentom, ali i tu je postao uočljiv novi obrazac – marihuanu sve više mladih smatra, ne kao nešto štetno, već kao nešto uobičajeno. Činjenica je da je pušenje trave postalo gotovo pa, kao generacijsko socijalno ponašanje. Ne prave nikakvu razliku između alkohola, cigareta i trave a ima i interesantnih odgovora poput: *pa to je lijek doktore - vi ga propisujete na recept, gdje je problem, neću pušiti na brodu.*

Hm, pa ima nešto i u tome. Testiranje na droge je ionako dvojbena postupak s mnogim dilemama a sada su portali i novine puni članka o tome kako se „ulje od trave“ može dobiti na recept. I kako sada tom mladcu objasniti da ga to može koštati posla, a u nekim zemljama i glave. Na prvi pogled sasvim je jasno zašto je zloupotreba sredstava ovisnosti na brodu problem. Nasumice izabrani citati literature koja to pokazuje, pružaju razloge za takvu praksu. Primjerice: kod korisnika droga za 1,7 puta je veća vjerojatnost da sudjeluju u nesreći na radu (Crouch 1989); izostanci s posla su češći kod korisnika droga (Normand 1989); kadeti u USA koji koriste marihuanu češće se otpuštaju iz mornarice (Blank 1989); stope ozljeda i bolovanja su 55 – 145 % više kod korisnika marihuane i kokaina (Zwerling 1990); U Rijeci su od 1970. – 1978. od 44 registrirana narkomana 25% bili su pomorci (A Haasz 1980). Ako je u jednoj studiji u populaciji od 2400 pomoraca bilo 13% pozitivnih to znači da **svaki zapovjednik s posadom od 18 ljudi može očekivati da ima 2 pomorca koji koriste drogu** (J Van Damme 1996). Takav podatak ne iznenađuje ako znamo da je ILO

iznio podatke prema kojima je 60% korisnika droga aktivno zaposleno. A ovo su podaci namjerno dvadesetak godina stari, kada marihuana još nije bila „lijek.“

O radnoj (ne)sposobnosti osobe koja je pod utjecajem droge dvojbi nema i ne postoji zapovjednik koji će pod bilo kakvim uvjetima prihvatiti odgovornost ploviti s takvom osobom na brodu. Sposobnost za plovidbu, uz specifična znanja stečena dugotrajnom obukom, uključuje i potpuni integritet svih psihofizičkih funkcija izraženih kao sposobnost za obavljanje radnih zadataka na brodu u plovidbi. To uključuje kognitivne sposobnosti koje se očituju kao inteligencija, dobre senzorne sposobnosti kao što su vid i sluh, psihomotorne sposobnosti kao što su koordinacija, mišićna snaga, preciznost pokreta, brzina i točnost složenih reakcija. Nadalje, tu je opća izdržljivost i sposobnost izdržavanja stresnih stanja za vrijeme različitih manevra, konstantne buke, vibracije i fizikalnih uvjeta okoliša kao i neprekidno komuniciranje. Svaka promjena u integritetu tih sposobnosti ugrožava plovidbu i sigurnost na moru. Do tih promjena u integritetu psihofizioloških funkcija dolazi pod utjecajem različitih faktora kao što su umor, desinkronizacija bioloških ritmova u smjenskom radu ili emotivna opterećenost, a koje su sastavni dio rada na brodu, pa je ionako teško stanje, nezamislivo ugrožavati još i upotrebom psiho-aktivnih tvari. Čak ako se i ne razvije ovisnost, svako stanje drogiranosti kroz nekoliko sati bitno umanjuje sposobnosti pojedinca i njegovo funkcioniranje u plovidbi, baš kao što će ga umanjiti i sindrom ustezanja (apstinencijski sindrom) ako nekim čudom prođe testiranje i ostane bez droge na moru.

Činjenica je i da se dezintegracija svih tih psihofizioloških funkcija najbrže događa upravo pod utjecajem psiho-aktivnih tvari ali

tu ustvari počinju i prve dvojbe. Zanimljivo je da većina pomorskih država u svom zakonodavstvu i ne traži rutinsko testiranje na droge, ali sprječavaju rad pomoraca s klinički prisutnom ovisnošću ili deklariranom zlouporabom droga. Takve «zastave» opciju testiranja ostavljaju kompanijama koje stvaraju svoju vlastitu politiku borbe protiv droga na brodu. Poslodavci u pravilu teže smanjenju kratkoročnog rizika i ne preuzimaju nikakvu odgovornost za dugotrajno zdravlje pomoraca, u ovom slučaju liječenja ovisnosti. Kod kratkoročnih ugovora poslodavcu je važnije da je zakonski «pokriven» u slučaju nesreće, nego što ga je briga za dugotrajno zdravlje pomorca, pogotovo kada među pomorcima postoji velika konkurencija. Mnogi poslodavci propisuju vrlo dvojbena, a slobodno se može reći, i medicinski neutemeljena pravila igre, čime i liječnike koji procjenjuju radnu sposobnost stavljaju u etički dvojbenu poziciju. Neki brodari primjerice pozitivni test na droge u pregledu prije ukrcaja smatraju razlogom za automatsku diskvalifikaciju, što je u suprotnosti s dobrom, medicinski prihvatljivom praksom testiranja na droge. Temeljno je pravilo koje se navodi u svim međunarodno relevantnim dokumentima (ILO/WHO) «Niti jedan rezultat se ne može interpretirati kao pozitivan a da se nisu provele dužne radnje kako bi se od ispitanika dobilo moguće objašnjenje takvih rezultata». Dobra praksa jest da se testiranje na droge obavlja preliminarnim imunološkim testovima, a ukoliko je rezultat pozitivan, *masenom spektrometrijom* ili drugim dokazanim znanstvenim metodama. Procedura mora biti donesena unaprijed i o njoj svi sudionici u postupku biti obaviješteni. Liječnik koji je odgovoran za interpretaciju rezultata mora imati pravo na temelju svojih saznanja (izjava pomorca, uočena greška

u proceduri), pozitivan uzorak degradirati u negativan.

Ali što će se dogoditi s onim koji je proglašen pozitivnim, jer sustavnog praćenja «pozitivnih» na testovima nema. Pomorac jednostavno uslugu pregleda nakon kratkotrajne apstinencije (dok se ne „očisti“) potraži u drugoj ordinaciji ili čak u drugoj zemlji. Za sve droge osim kanabisa, testovi pokazuju samo da li je netko koristio drogu u posljednja dva tri dana, a ne da li se radi o ovisniku – što bi ustvari bila medicinski opravdana diskvalifikacija za posao. Osim toga, neke droge ostavljaju tragove danima nakon konzumacije, iako više nemaju nikakav učinak na kognitivne, psihomotorne i druge funkcije. Da li je i takav pomorac nesposoban za rad na brodu? Da li je onaj momak s početka teksta koji je prije tri dana proslavio rođendan uz „travu“, radno sposoban ili nije? Problem povremene konzumacije droga kod pregleda pomoraca je stvaran problem. Što učiniti s pomorcem koji je za vrijeme odmora konzumirao droge, našli smo tragove a sada nema znakova utjecaja na psihomotorne sposobnosti. Sigurnost broda je svakako prioritet i treba li ga uopće pustiti na brod, ili možda samo pojačati mjere nadzora ili ga automatski eliminirati? Činjenica je da pozitivni test kod ulaska u zanimanje, a po našem zakonu testiramo na droge samo kod prve matrikule, jednostavno ne pokazuje rizik za kasnije ponašanje. Imamo li pravo takvom čovjeku uskratiti pravo na rad?

Osim ovih načelnih problema ni same karakteristike testova, pogotovo ako se ne poštuje procedura i nije napravljeno i drugo testiranje preciznijom metodom, nam ne garantiraju točnost. Imunološko testovi kakvi se koriste u većini ordinacija nam mogu primjerice pokazati da je neko uzimao benzodijapine, ali njima se slabo određuje lorazepam. Tako, netko tko koristi Apaurin padne na testu a drugi koji koristi Lorsilan praktično istog djelovanje, prođe. Neke tablete protiv bolova koje se mogu kupiti čak i bez recepta, mogu sadržavati tvari koje su na listi zabranjenih (kodein). Testovi za opijate dizajnirani su za morfin a mogu biti lažno pozitivni na kodein, analgetike, antagonistu ili agonistu morfina pa čak i na mak u kolačima. U svim tim slučajevima, bez da se napravi i potvrdno testiranje, primjerice *kromatografijom*, mi jednostavno ne možemo reći što je to pomorac uzeo. S druge strane, neke kombinacije psiho-aktivnih supstanci (alkohola, droga, lijekova) radi sinergizma djelovanja, čak i ako se koriste u malim količinama koje rezultiraju negativnim testom na droge, mogu imati značajan učinak na kognitivne, psihomotorne i druge funkcije. To što je test na drogu negativan može značiti i to da je primjerice netko tko je ovisnik apstinirao par dana, na testu je negativan ali mu apstinencijski sindrom značajno umanjuje psihomotorne sposobnosti pa na brod uđe smanjenih radnih sposobnosti. Postoji i problem određivanja granične vrijednosti testova, koji može značajno utjecati

na to da li je netko na testu pozitivan ili negativan. Granična vrijednost sama po sebi nije analitički pojam ali ima medicinsko-pravno značenje. Također ne postoji jasna korelacija između donje granice osjetljivosti metode i razine onesposobljenosti pomorca. Za testove na opijate u centrima za ovisnost koriste se testovi s granicom 300ng/ml a za pomorce bi trebala biti granica na 2000ng/ml – time bi se smanjili lažno pozitivni nalazi. Nova generacija testova na THC ima granicu na 20ng/ml ali uz ciljni supstancu na to reagiraju i drugi metaboliti, što je primjerice opasnost da "pasivni pušači" budu proglašeni pozitivnima na testu na droge. Preporuča se da ta granica bude na 50ng/ml ali pitanje je koliko liječnika koji testiraju pomorce uopće vodi računa o toj granici osjetljivosti testa i da li se ikoji pomorac to sjetio pitati.

Nikoga se ne bi smjelo proglasiti ovisnikom i nesposobnim za rad na brodu SAMO na temelju pozitivnog testa na droge pa smo s onim momkom s početka teksta morali porazgovarati ali sasvim sam siguran da ga nismo razuvjerali da je „trava“ droga a ne lijek.

To pitanje primjene indijske konoplje (kanabisa) u svrhu liječenja intrigantna je i danas sveprisutna tema. Tijekom posljednjeg desetljeća raste primjena kanabisa u medicinske svrhe unatoč činjenici da su podaci o djelotvornosti i sigurnosti i dalje poprilično oskudni. Mediji naravno o medicinskoj primjeni kanabisa izvještavaju vrlo afirmativno, jer tko bi čitao tekst gdje piše da je „trava“ štetna. To jednostavno ne zanima nikoga. Eventualno čitamo tekstove u „crnoj kronici“ kada zaplijene neku veću količinu. Pacijenti su naravno, pogotovo oni teži, posebna priča. Spremniji su prihvatiti sve što im se nudi da bi im bilo bolje i smatraju kako je riječ o lijeku koji je prirodan i zato bez značajnih štetnih učinaka u odnosu na sintetičke lijekove koje im nudimo. Kanabis je postao nešto kao univerzalni lijek koji liječi baš sve, a „zločesta“ farmaceutska industrija ga blokira jer želi

plasirati svoje kemikalije i njima nas trovati. Nikome ne pada na pamet da razmisli da ako je to tako djelotvoran lijek, zašto ga neka farmaceutska tvrtka ne preša u tabletu i tako prodaje. A kao šlag na torti tu su se uključili i političari. Oni naravno stupaju u igru isti čas kada vide da neka tema interesira javnost i odmah procijene kako na tu temu reagira njihovo biračko tijelo. Nema veze da li se radi o braku istospolnih osoba, pobačaju ili marihuani. Ta priča o kanabisu kao „lakojoj drogi“ kod njih je vrlo popularna jer, za razliku od drugih ozbiljnijih pitanja, za njihove PR timove predstavlja dokaz o njihovoj konzervativnosti ili liberalnosti. I činjenica je da sve skupa i funkcionira, jer smo u Hrvatskoj dobili i zakon o legalizaciji kanabisa u medicinske svrhe što i ima neke medicinske razloge. No, budući da je u većini „zapadnih“ zemalja afirmiranje zdravstvene koristi marihuane bilo tek prvi korak prema njezinoj legalizaciji u „rekreativne svrhe“, bit će zanimljivo promatrati koliko će Hrvatskoj trebati da se povede za navedenim trendom i da „trava“ u Hrvatskoj postane „rekreativna droga“. Hm, rekreativna, nisam siguran da bi vam bilo drago da vam se dijete „rekreira“ na taj način ili da na brodu imate kormilara koji se redovno „rekreira“. Kao i obično, ni ta odluka, kao ni one buduće, čini se da nije utemeljena na cjelokupnom sagledavanju problema, a na slušanju struke ponajmanje, što za nas i nije neka novost u kreiranju javno-zdravstvenih politika. Kod liberalizacije i dekriminalizacije, vrlo izvjesno moramo očekivati kao posljedicu i učinke prelijevanja koji se mogu javiti na raznim područjima, naprimjer da će se iz povećanog bazena konzumenata marihuane regrutirati veći broj konzumenata drugih psihoaktivnih tvari. Ili da idemo do kraja, hoće li i sindikati pod takvim utjecajem tražiti da se dozvoli „rekreativna“ uporaba marihuane na brodovima?

Bojim se da o tome neće odlučivati liječnici, već oni koji će odvagivati kolika je porez-



na korist za državu, za nekog proizvođača ili farmaceutsku kompaniju. O licemjerju ovdje nećemo ni govoriti a onaj momak s početka teksta pokušao me je stjerati u kut s riječima: *pa jel' vi doktore popijete, naravno da popijete, a jel' pušite – ne pušite, uredu, ja pušim, a to su još opasnije droge a s njima mogu na brod. A ni alkohol ni duhan nitko ne prodaje kao lijek!* Da li je li dvolično braniti marihuanu, a dozvoljavati, štoviše reklamirati, alkohol, cigarete ili šećer? Tko uopće odlučuje o tome što je za nas najštetnije, znanstvena istraživanja ili snažni lobiji? Iznosi se i argumente za legalizaciju „rekreativne“ uporabe marihuane koja bi trebala dovesti do smanjivanja kriminaliteta povezanoga uz marihuanu; načelo tzv. Harm-reduction (smanjenje štete), snižavanje cijene, bolja kontrola „tržišta“, tvrdnja da zabrane nemaju učinka i slično. Sve češće se zagovara i potpuna legalizacija uzgajanja kanabisa u medicinske svrhe, na način da osobe oboljele od raznih bolesti mogu same uzgajati ovu biljku za osobnu uporabu, što je u nekim državama i dopušteno. Kanabis je postao pravi „sociopolitički lijek“. Činjenica je da je i Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) ukazala kako je korist od kanabisa potvrđena u kontroliranim ispitivanjima za liječenje astme, glaukoma, depresije, postizanje antiemetičkog, antikonvulzivnog i antispazmodičkog učinka. WHO potiče bazična i klinička istraživanja kako bi se dalje rasvijetlila uloga ovih pripravaka i njihovi mogući korisni učinci. Ovdje odmah treba naglasiti da je **WHO ne preporučuje već samo navodi stanja koja su u studijama (ne govoreći ništa o kvaliteti studija) pokazala poboljšanje**. Sustavni znanstveni pregledi nažalost daju drukčiju sliku.

I Europski parlament je 13. veljače usvojio rezoluciju o upotrebi kanabisa u medicinske svrhe. Ovim dokumentom zastupnici su zatražili razlikovanje medicinske od drugih vrsta upotrebe kanabisa, poticanje inovacija i istraživanja u pogledu medicinskog kanabisa, kao i to da djelotvorni lijekovi na bazi kanabisa budu pokriveni zdravstvenim osiguranjem. A onda smo naravno i mi reagirali (Mađarska nije). Nakon evaluacije znanstvenih dokaza, naše je povjerenstvo 2015. godine dalo zeleno svjetlo za primjenu kanabisa samo za sljedeće indikacije: simptomatsko liječenje spastičnosti kod oboljelih od multiple skleroze kod kojih se ovi simptomi ne mogu primjereno kontrolirati konvencionalnom terapijom, liječenje umjerenih do srednje teške boli u bolesnika s uznapredovanom malignom bolešću, ublažavanje mučnine i povraćanja u bolesnika s malignim bolestima koji primaju emetogenu terapiju i liječenje kaheksije i anoreksije u bolesnika s AIDS-om. Povjerenstvo je dalo i preporuke o doziranju THC-a i CBD-a. Pri tome je jasno navedeno kako je riječ **samo o tzv. add-on terapiji, istodobno uz lijekove dokazanog učinka koje pacijent uzima**. Također je jasno naglašeno kako nema dokaza da bi kanabis sprječavao progresiju malignih bolesti ili

multiple skleroze. U javnosti je unatoč tome odluka Povjerenstva često percipirana kao dokaz da se kanabisom, prije svega njegovim uljem, može kauzalno liječiti rak ili multipla skleroza.

Nakon svega treba ipak razmisliti da li je konzumacija marihuane u prvom redu političko ili medicinsko pitanje? E pa ovdje ću vam pokušati pokazati kako ustvari stoje stvari s medicinskom uporabom marihuane:

Terminom „kanabis“ obuhvaćeni su pripravci dobiveni iz biljke indijske konoplja (*Cannabis sativa L.*). Sadrže preko 500 komponenti, od čega 104 kanabinoida. Kanabinoidima nazivamo tvari koje se vežu na kanabinoidne receptore u ljudskom tijelu, a osim fitokanabinoida postoje endogeni i sintetski kanabinoidi. U farmakološkom su smislu najvažniji kanabinoidi Δ^9 -tetrahidrokanabinol (Δ^9 -THC) kanabidiol (CBD). Primarni je psihoaktivni kanabinoid Δ^9 THC, koji je odgovoran i za većinu neželjenih štetnih učinaka, a prema sadržaju Δ^9 -THC-a definira se potentnost određenog pripravka kanabisa. S druge strane, CBD nema psihoaktivan učinak, može antagonizirati neke štetne učinke THC-a, a posjeduje i određene specifične učinke poput antiinflamatornog i antikonvulzivnog. Općenito je taj naš endo-kanabinoidni sustav vrlo kompleksan i kanabinoidni receptori posreduju učinke na nizu organskih sustava.

Za primjenu u medicinske svrhe koriste se pripravci koji sadrže THC i/ili CBD u točno određenoj dozi, poput ulja ili mekih kapsula. U SAD-u je Uprava za hranu i lijekove 2018. godine registri-rala Epidiolex», biljni ekstrakt koji sadrži isključivo kanabidiol (CBD) za liječenje Lennox-Gastautovog (LGS) i Dravetovog sindroma (DS) kod djece u dobi iznad dvije godine. Abiksimols (Sativex»), oromukozalni sprej registriran je kao lijek nacionalnim postupkom u 18 država EU-a, a sadrži 2,7 mg Δ^9 -THC-a i 2,5 mg CBD-a. Indikacija za koju se lijek propisuje je simptomatsko liječenje spazma uzrokovanog multiplom sklerozom kod odraslih osoba koje nisu imale odgovor na druge konvencionalne lijekove. „Dronabinol“ je sintetski oblik Δ^9 -THC-a. Registriran je u SAD-u za liječenje anoreksije povezane s gubitkom težine u bolesnika s AIDS-om te za liječenje mučnine i povraćanja uzrokovanih kemoterapijom (kad se ne postigne odgovor konvencionalnim antiemetičima). Nabilon je sintetski analog Δ^9 -THC-a, a u SAD-u i Kanadi registriran samo za liječenje mučnine i povraćanja uzrokovanih kemoterapijom.

I kakve dokaze ustvari imamo? Unatoč tome što u medicinskoj literaturi stalno raste broj članaka o kanabisu i kanabinoidima, vrlo je malo randomiziran ih kontroliranih kliničkih pokusa i meta-analiza. Većina dokaza je slabe kvalitete, u raznim istraživanjima korišteni su različiti pripravci kanabisa i kanabinoida, s različitim načinom primjene i u različitim dozama. S ovako heterogenim podacima teško je donijeti jasne i nedvojbene

zaključke, što je zaključak i mnogih sustavnih pregleda. Portalima i novinarima je naravno mnogo jednostavnije donijeti zaključak koji ih ništa ne košta, bez obzira na konsekvence.

Nakon brojnih sustavnih pregleda, uključujući i one iz Cochrane library, Europski centar za praćenje droga i ovisnosti o drogama (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addictions - EMCDDA) na svojim je web stranicama objavio popis stanja za koja postoje dokazi da kanabinoidi posjeduju određenu djelotvornost, što je ukratko opisano u nastavku (obradi teksta objavljenom u našem medicinskom časopisu):

Primjena kanabisa i kanabinoida kod malignih bolesti. Do sada nisu evidentirani znanstveni dokazi da bi ijedan pripravak koji djeluje na kanabinoidne receptore utjecao na progresiju maligne bolesti. Neki pripravci kanabisa mogu ublažiti neke od simptoma malignih bolesti, poput boli ili mučnine i povraćanja uzrokovanih kemoterapijom. Postoji jedna pilot studija faze I na 9 ispitanika s rekurentnim glioblastomom multiforme Ispitanicima je Δ^9 -THC iniciran izravno u tumor, što je smanjilo proliferaciju tumorskih stanica. Unatoč mnogim medijskim napisima da je američki institut za rak (NCI - National Cancer Institute) zapravo priznao kako postoje dokazi da kanabis može izliječiti rak, činjenica je kako NCI navodi samo određene eksperimentalne i ne-kliničke dokaze o učinku na stanice raka. Znamo, međutim, kako je dugačak put od laboratorijskih pokazatelja određenog učinka do nedvojbenih i vjerodostojnih dokaza o djelotvornosti i neškodljivosti u kliničkim ispitivanjima, odnosno do registracije lijeka. Potrebna su znanstveno utemeljena i vjerodostojna klinička ispitivanja. PDQ Integrative, Alternative, and Complementary Therapies Editorial Board redovito za NCI ažurira sve laboratorijske, ne kliničke i kliničke podatke o potencijalnim učincima kanabisa i kanabinoida na rak. U jednoj studiji kod miševa i šta-





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: travel-medicina@ri.htnet.hr www.travelmedicina.com

kora pokazao se moguć učinak kanabinoida na sprječavanje nastanka nekih vrsta tumora, poput adenoma jetre i hepatocelularnog karcinoma (životinje su različite doze THC-a dobivale hranom). U drugoj su studiji delta-9-THC, delta-8-THC i kanabinol inhibirati rast stanica adenokarcinoma pluća *in vitro* i *in vivo*. I kod nekih drugih tumora vidjelo se da kanabinoidi mogu inhibirati njihov rast. Ovi *in vitro* anti-tumorski učinci posredovani su apoptozom, inhibicijom staničnog rasta i inhibicijom angiogeneze. U zaključcima PDQ[®] navodi kako u onkologiji postoje neki dokazi da kanabinoidi ublažavaju određene simptome kod malignih bolesti, poput mučnine i povraćanja (naglašava se i da su u tom smislu jači dokazi za dronabinol i nabinol jer postoje kontrolirana klinička ispitivanja i meta-analiza), dok za primjenu inhaliranog kanabisa nema jasnih dokaza da bi mogao ublažavati neke simptome raka ili nuspojave liječenja raka; preporučuju se u tom smislu daljnja ispitivanja. U vezi s učinkom na mučninu i povraćanje zaključeno je u preglednom radu Whiting i suradnika iz 2015. kako je kod većine od ukupno 28 evaluiranih kliničkih studija pokazao bolji učinak kanabinoida na aktivni komparator ili na placebo, iako to nije u svim studijama bilo statistički signifikantno. Limitiranost ovih dokaza predstavlja i činjenica da je današnja kemoterapija manje emetogena nego u vrijeme provođenja većine tih studija. Problem predstavljaju i komparatori jer je kod većine studija to bio danas rijetko primjenjivani proklorperazin (koji primarno spada u skupinu tipičnih antipsihotika), dok su današnji antiemetici učinkovitiji u liječenju i prevenciji mučnine i povraćanja nego prethodno navedeni lijek. Zbog svega navedenoga zaključak je i Cochrane pregleda iz 2015. kako je kvaliteta dokaza u ovoj indikaciji niska. U sustavni pregled Muckea i suradnika iz 2018. o kanabinoidima u palijativnoj medicini kod oboljelih od raka, uključeno je 9 kliničkih studija. U usporedbi s placebom nije bilo statistički značajnog učinka u pogledu unosa kalorija, mučnine ili povraćanja, boli i spavanja. Nije bilo niti dokaza da kanabinoidi utječu na kaheksiju kod oboljelih od raka. Zaključeno je kako su za evaluaciju učinka u palijativnoj medicini potrebna bolje dizajnirana klinička ispitivanja, s većim brojem uključenih ispitanika. Za sada postoji malo kvalitetnih studija, s malim brojem uključenih ispitanika, zbog čega je teško donijeti jasne zaključke o djelotvornosti.

Liječenje kaheksije kod oboljelih od AID-S-a. Sintetski THC Dronabinol u ovoj je indikaciji registriran u SAD-u na temelju nekoliko studija malo ispitanika i stoga je jačina dokaza

za ovu indikaciju niska (što je zaključeno u više sustavnih pregleda). U razvijenim zemljama je zahvaljujući primjeni visoko aktivnih antiretroviralnih lijekova manja vjerojatnost od razvoja kaheksije kod bolesnika sa AIDS-om.

Liječenje spastičnosti uzrokovane multiplom sklerozom Većina sustavnih pregleda kvaliteta dokaza u ovoj indikaciji definira kao umjerenu. Najviše je kliničkih ispitivanja u ovoj indikaciji s nabixsimolsom, standardiziranim ekstraktom kanabisa s približno jednakim količinama THC-a i CBD-a. U randomiziranim ispitivanjima s nabixsimolsom, ali i dronabilonom, pacijenti su imali statistički značajno manju spastičnost mišića, iako je objektivna evaluacija kliničara o smanjenju spastičnosti bila manje uvjerljiva. Nažalost, ne postoje dokazi da bi kanabis utjecao na progresiju multiple skleroze.

Liječenje kronične boli koja nije uzrokovana malignom bolešću. U Cochrane preglednom članku iz 2018. godine Muckea i suradnika analiziranje učinak fito- i sintetskih kanabinoida na liječenje kronične neuropatske boli. Uz kanabinoide je postotak pacijenata koji su imali 50 %-tno smanjenje boli iznosio 21 %, a uz placebo 17 %. Zbog dvostruko češćeg napuštanja studije kod bolesnika s kanabinoidima od onih s placebom (10 nasuprot 5 %), autori zaključuju kako nuspojave kanabisa vjerojatno nadvladavaju njihov pozitivan učinak. Većina ovih studija nije dovoljno kvalitetna jer je obuhvaća premalo ispitanika, a nisu uključeni ispitanici sa značajnim komorbiditetima. Slični su rezultati zabilježeni i u drugom sustavnom pregledu (Stockings et al.). Zaključeno je kako je postotak ispitanika koji su imali 30 %-tno smanjenje boli bio statistički značajan uz kanabis, ali su se i nuspojave javljale češće. Autori zaključuju kako su dokazi o učinku kanabinoida kod kronične ne-karcinomske boli ograničeni.

Teški oblici epilepsije. Sustavni pregled kliničkih ispitivanja pokazao je da dodavanje kanabidiola (CBD) konvencionalnim antiepilepticima značajno smanjuje učestalost napadaja kod djece s Dravetovim i Lennox-Gastautovim sindromom. Kao što je prethodno navedeno, Američka uprava za hranu i lijekove (FDA) odobrila je za ovu indikaciju pripravak koji sadrži samo CBD (Epidiolex[®]).

I to je u principu to. Liječnici takve stvari propisuju ili savjetuju kada više nemaju drugih opcija ali i tu se uvuklo razmišljanje o „biljnom lijeku koji ne može štetiti“ No, postoje i vrlo značajne posljedice uzimanja kanabisa. Učinci kratkotrajnog uzimanja kanabisa su oštećenje kratkoročnog pamćenja (poteškoće s učenjem i zadržavanjem

informacija), oštećenje motoričke koordinacije (koje utječe na sposobnost upravljanja vozilima i rizike od ozljeda), izmijenjena sposobnost rasuđivanja, a u visokim dozama paranoja i psihoza. Učinci su dugoročnog uzimanja kanabisa: ovisnost (9 % ukupno, 17 % kod onih koji počinju s primjenom u adolescenciji, 25 - 50 % kod onih koji je svakodnevno koriste), promjene razvoja mozga (prije svega kod onih koji započinju s primjenom u ranoj adolescenciji), lošiji uspjeh u školi ili na fakultetu, kognitivno oštećenje (niži IQ kod onih koji su kanabis često uzimali tijekom rane adolescencije), simptomi kroničnog bronhitisa, veći rizik od razvoja kronične psihoze, uključujući i shizofreniju kod onih s predispozicijom. Više je istraživanja dokazalo povezanost između korištenja kanabisa i razvoja psihoze. Jedna od studija koja je obuhvatila pacijente s prvom epizodom psihoze u 11 istraživačkih centara pokazala je kako svakodnevno konzumiranje kanabisa povećava rizik od psihoze u usporedbi s ispitanicima koji kanabis nikad nisu uzimali, a povećava se još više kod onih koji svakodnevno uzimaju visoko-potentni kanabis sa sadržajem THC-a > 10 % (OR 4.8, 2.5-6.3). U vezi s potencijalnim štetnim učincima kanabisa i interakcijama s drugim lijekovima, početkom godine je skupina autora iz Izraela objavila rezultate retrospektivne studije na 140 ispitanika koji su primali imunoterapiju nivolumabom (indikacije su bile uznapredovali melanom, karcinom bubrega svijetlih stanica i karcinom pluća ne-malih stanica). Od ovih 140 ispitanika 89 ih je primalo samo nivolumab, a 51 nivolumab i kanabis. U skupini koja je primala i kanabis zajedno s imuno terapijom, zabilježen je značajno smanjen tumorski odgovor („response rate“) (37,5 naspram 15,9 %). Nije bilo statistički značajnog učinka kanabisa na preživljenje bez progresije bolesti ili na ukupno preživljenje. Ovi rezultati pokazuju kako su potrebna dodatna istraživanja mogućih interakcija imuno terapije i kanabisa/kanabinoida. Poznato je kako kanabidiol posredstvom kanabinoidnih receptora ima (još nedovoljno poznate) učinke na imunološki sustav, tako da možda postoji i patofiziološka podloga ovih interakcija.

Za neka druga stanja, poput depresije, anksioznosti, poremećaja spavanja ili upalnih bolesti crijeva ne postoje klinička ispitivanja koja bi pokazala djelotvornost.

I šta sad da radimo ja i moje kolege, i jest lijek i nije. U svakom slučaju, kao i obično, vas nitko ništa ne pita, zakon je zakon, a gazda je gazda.

Tri splitska Marulića

PIŠE
MILKO
KRONJA

Jadranska Slobodna Plovidba je osnovana prije punih 75 godina, a do 1956. je sjedište imala u Rijeci i u svom sastavu je imala uglavnom brodovlje skromne nosivosti i područja plovidbe. Nakon toga seli u Split, flota se ojačava, a prinove postaju sve veće, baš kao i djelokrug poslovanja kompanije. U Rijeci su izgrađena tri manja linijska broda, bili su to Piro, Varaždin i Zemun, a godine 1958. kupuju se prva dva veća rabljena plovila, koja će splitski brodar uposliti na liniji za Velika Jezera, bili su to Zenica i Vareš. Veliki iskorak dolazi u slijedeće dvije godine kada se preuzimaju tri novogradnje iz splitskog brodogradilišta, teretnjaci od po 13 000 tona nosivosti za čiju je gradnju kredit odobren još početkom 1956. godine, ali ne brodarstoj tvrtki već gradu Splitu, koji u listopadu iste godine osniva kompaniju pod nazivom Prekomorska plovidba, u svrhu operiranja naručenih brodova. Međutim, kako je brzo utemeljena, još brže je i nestala sa scene, odnosno pripojena je Jadranskoj Slobodnoj Plovidbi koja je na taj način neočekivano dobila vrijedna pojačanja za svoju flotu. Trojka je ponijela imena iz povijesti i to poznatih

splitskih i dalmatinskih književnika, Marka Marulića, Luke Botića i Natka Nodila. Prvi brod iz serije, Marko Marulić porinut je 15. ožujka 1959., a svečana isporuka se dogodila brzo, već 2. srpnja iste godine.

Pred isporuku u splitskom brodogradilištu. (1)

Odmah je krenuo ka Crnom moru na plovidbene zadatke te je idućih deset mjeseci proveo kao tramper, vozeći uglavnom sipke terete. U svibnju 1960. uključuje se po prvi put na liniju za Velika Jezera, gdje će provesti samo tri mjeseca. Iduće uposlenje na tom pravcu je od ožujka 1964. do prosinca 1965., s tim da je prva četiri mjeseca 1965. godine bio angažiran na drugim poslovima, što je bio normalno zbog zaleđivanja u kandskim odnosno američkim jezerima. Njegova dva blizanca su skoro stalno plovila na ovoj liniji, a zadnji angažman Marka Marulića na njoj je počeo u

svibnju 1966. i potrajao do lipnja 1967. kada sva tri blizanca zbog rata između Izraela i Egipta odnosno posljedičnog zatvaranja Sueskog kanala dobijaju prekomandu na liniju za Istočnu Afriku, a kasnije na novootvorenoj liniji za Australiju i Novi Zeland. Marko Marulić tu počinje ploviti od veljače do rujna 1970. (prije toga je od listopada 1969. do siječnja 1970. obavio još jedno putovanje na liniji za Velika Jezera). Idući angažman na najduljoj liniji splitskog brodara je bio od ožujka do listopada 1971., nakon toga od listopada 1972. do svibnja 1975. te naposljetku od travnja do kolovoza 1977.

U luci Adelaide. (2)

U srpnju i kolovozu 1978. opet plovi kanalom Sv. Lovrijenca, ali samo za putovanje s teretom žitarica za Alžir (tada se i nasukao, a odsukan je bez većih posljedica, nakon što je sa broda iskrcan dio tereta). Posljednju linijsku plovidbu na ovim relacijama obavio je od listopada 1980. do siječnja 1981., a u kolovozu 1983. opet plovi tamo kao tramper na relaciji Milwaukee-Sorel-Tunis-Alexandria.

Zadnji dolazak u Velika jezera već oronulog broda, snimka iz rujna 1983. (3)

No, godine i tehnološka zastarjelost su ga ubrzo sustigle te je u ljeto 1985. učinio zadnje putovanje za Splićane, iz španjolskog Pasajesa za Nemrut Bay u Turskoj da bi sre-



5.



1.



2.



6.



7.

dinom kolovoza doplovio u Izmir i dobio novo ime – Sea te maltešku zastavu. Kupila ga je grčka kompanija Intertrans Shipping, za koju je plovio nepunih pola godine, dana 6. veljače 1986. predan je rezalištu u Kaohsiungu na Tajvanu. Uspio je tako nadživjeti svoje blizance, koji su izrezani tijekom 1985. godine pod originalnim imenima. A u Splitu su se vrlo brzo odlučili nabaviti brod s istim imenom ili preciznije prezimenom, Marulić. Ovaj teretnjak tipa Santa Fe je izgrađen 1976. u španjolskom brodogradilištu Olaveaga kao Aegis Ionic, kao dio velike serije od čak trideset istovjetnih teretnjaka, građenih pretežno za naručitelje iz Grčke, a Splićani su ga kupili pod imenom Irbis te u flotu uvrstili u srpnju 1986. (službeni vlasnik je bila njihova inozemna tvrtka Mid-Adriatic Shipping and Trading). U paketu je nabavljen i blizanac, koji je nazvan Botić. Dvojac je startao sa skoro tri mjeseca popravka u Lamjani prije no što su se uputili u komercijalnu plovidbu. Drugi Marulić će se rijetko pojavljivati u Splitu; jedini boravak u Splitu s teretom bio mu je u prosincu 1988., kada je doplovio s fosfatom iz Aqabe, a otišao s teretom umjetnog gnojiva u Shanghai. On i Botić susrest će se još u svibnju 1989. kada su oba plovila za Dugi Rat, ali je Botić bio brži pa je Marulić morao nekoliko dana provesti na sidru ispred Splita. Isti takav je bio i nje-

gov zadnji dolazak, u veljači 1992. na sidro ispred Splita prije no što je prosljedio na remont u Trogir. Marulić je promijenio nekoliko registriranih vlasnika, a u prosincu 1995. dobija novo skraćeno ime, Marul.

Marulić snimljen ispred Splita nakon ulaska u splitsku flotu. (4)

Kao Marul na sidru kod Eemshavena, srpanj 1996. (5)

U ožujku 1999., doplovivši u Lisabon, mijenja ime u Vogue i to bi bio kraj njegovog splitskog poglavlja, ali kako je brodom upravljao Split Ship Management, brod se još vodio pod njima, te je iz Portugala je otplovio u Istanbul a koncem travnja 1998. je u brodogradilištu Tuzla predan novom vlasniku. Pod imenom Aliana Princess u plovidbi će ostati do 9. listopada 2002. kada stiže u rezalište Alang (Botić je tamo skončao još u svibnju 1998.). Negdje u doba odlaska drugog Marulića splitski brodar

je upao u duboku krizu, rasprodao dio flote, a među kasnijim rijetkim prinovima nije bilo imena ovog znamenitog književnika. Međutim, u zadnje vrijeme stanje se popravlja i Jadroplov kupuje od Švicaraca brod za prijevoz ukapljenog plina od 7 200 DWT koji je već bio porinut u japanskom brodogradilištu Sasaki Shipbuilding u gradu Kinoo pod imenom Boomerang Gas.

Porinuće Boomerang Gasa u travnju 2022.

(6)

Tanker dobija ime Marko Marulić, pod kojim je dovršen 19. listopada 2022., te je dana 25. listopada krenuo na svoje prvo komercijalno putovanje na relaciji Daesan - Nantong. Brod će idućih nekoliko godina provesti na Dalekom istoku, jer je tamo dan u dugoročni vremenski zakup. Kako je Jadroplov uspio dogovoriti i kupnju broda blizanca, koji će biti isporučen tijekom iduće godine, mogao bi se u njuhovoj floti opet pojaviti Luka Botić ili možda ipak Natko Nodilo. A pošto je u cijelom svijetu naglo narasla potreba za ovakvim brodovima, nije isključeno da ih u dogledno vrijeme dočekamo u Sredozemlju odnosno Jadranu. Kuriozitet bi, pak, bio da i treći Marulić jednog dalekog dana bude predan nekom novom vlasniku u Turskoj kako se to dogodilo s prethodna dva broda ovog imena.

Pod imenom Marko Marulić na probnoj vožnji, rujna 2022. (7)



3.



4.

PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

Odlazi kuna u povijest i svi postajemo euro. A znate li da hrvatski pomorci u domovinu unesu godišnje oko milijardu i 100 milijuna eura. Neka se i to zna. To je više nego što nam svi inozemni turisti ostave za osobnu potrošnju kroz cijelu turističku sezonu. Sada kada smo svi vezani uz euro pomorcima će biti puno lakše i jednostavnije jer više neće trebati tražiti mjenjačnice, banke ili ulične mešetare. Još jednostavnije i brže s plaćama svojih supruga raspolagat će njihova obitelj, ponajviše supruge. I one neće morati eure pretvarati u kune i tako izgubiti određenu svotu na nerazumne bankovne provizije jer je euro od 1. siječnja 2023. svugdje oko nas. No, valja priznati ima još dosta pomoraca koju plaću primaju u američkim dolarima - oni će nažalost i dalje morati misliti o konverziji dolar u euro i stalno imati na umu onih 7,53 kuna za jedan euro.

Rat u Ukrajini i dalje traje, a na stotine brodova za prijevoz rasutih tereta (možda i više) čeka danima i mjesecima kako bi ukrali pšenicu ili kukuruz, ponajviše za gladnu Afriku. Na tisuće pomoraca uporno čeka kako bi zaplovili, ali ne mogu mirno spavati jer u svakom trenutku na njihovo plovilo može pasti dron sa smrtonosnim eksplozivom ili neka zalutala raketa. Upravo zato pomorci maju pravo na ratni dodatak. Je li sve kompanije drže do toga ne znam točno, ali znam da su u ovom slučaju naši brodari (ne svi) vrlo izdašni i poštteni. Naime, pomorci s broda Sveti Dujam splitskog Jadroplova proveli su u Ukrajinsko-Ruskoj ratnoj zoni 13 dana i 11 sati i za svaki „ratni dan“ dobilo po 500 dolara. Zbilja pozamašna svota, ali rat je rat, glava ti je u torbi i dan i noć. Hrvatski pomorci su zadovoljni, i zbog ratnog dodatka i uspješnog izlaska iz Crnog mora, no filipinska posada je prezadovoljna jer su za te ratne dane plovidbe zaradili dodatnih gotovo 7.000 dolara. A to je blizu njihove godišnje plaće. Svaka čast Jadroplovu i njihovoj Upravi što su imali osjećaj za more i nesigurnu plovidbu i zbilja maksimalno nagradili svoje hrabre pomorce koji su tih 13 dana i 11 sati bili pod razumljivim stresom s mislima na svoju obitelj i hoće li se vratiti doma živi i zdravi. Usput, moram to napisati i istaknuti, jedan naš drugi bro-



POMORSKA VEČER (16.)

dar veći i jači od splitskog brodarka, svojim pomorcima isplatio je dnevno tek 100 ratnih dolara.

Protetkih dana mediji i stručnjaci od jezika još se nisu dogovorili kaže li se iz Katara ili Katara. Zašto spominjem ovo čudno Svjetsko zimsko nogometno prvenstvo i ovu igru riječi. Naime slušajući kolege iz medija koji stalno griješe oko zvanja pomoraca moram ih upozoriti da nije točno kazati ili napisati kapetan broda, nego zapovjednik i da nisu mornari članovi posade, nego POMORCI. I još nešto dobronamjerno za moje drage kolege novinare, a vezano je uz splitsku luku. Nije točno splitska trajektna luka, nego gradska putnička luka i to treća na Mediteranu po broju prevezenih putnika i vozila. Za sve ove greške, za nekoga sitne, nisu krivi izvjestitelji, već njihovi urednici. Posve je jasno da nažalost novinari danas moraju biti svaštari pa prate sve dnevno i aktualno, od politike do cijene na tržišnoj i ribarnici. A istini za volju mi u Hrvatskoj nemamo specijaliziranih novinara za more, brodove i pomorce. Valja i priznati da Hrvatska kao pomorska zemlja već godinama, možda i desetljećima nema

ni tjednik i prilog o moru, a kamoli časopis plave boje. Svaka čast kolegama s HTV-a i njihovoj emisiji More, ali tu brodarstvo i pomorci nisu u prvom planu. A ponovit ću i podvući da hrvatski pomorci godišnje državi donesu milijardu 100 milijuna eura. I tako nam kao svojevrsni tjednik ostaje POMORSKA VEČER Hrvatskog radija, koja svakog ponedjeljka navečer privuče stotine tisuća slušatelja i nedavno je u Zadru obilježila 70 godina emitiranja. Ovakvu svojevrsnu i jedinstvenu emisiju osim Hrvatske nema niti jedna pomorska zemlja na svijetu.

Konac je godine i vrijeme je darivanja i lijepih želja. Svima svako dobro, a pomorcima želim najviše zdravlja, te bolje i sigurne plaće. Sretni vam svi blagdani i praznici i čestitke dobitnicima Plave vrpce Vjesnika (pomorskog) jer humanost na moru ne poznaje granice.

Dragi moji pomorci želim Vam dobro i pitomo more i dakako pozdrav posadi broda. I ne zaboravite ponedjeljkom navečer na Hrvatskom radiju i svim obalnim radio stanicama slušajte Pomorsku večer jer mi smo uvijek na Vašoj strani.

Sv. Nikola, Krampus, Božić i Nova godina



PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

Napokon da sam i ja nakon 2 godine doma za blagdane u prosincu. Napokon da i ja okusim mrvu zime, zimskog juga i kiše. Napokon. To napokon ima tako čudan smisao, a kod nas pomoraca usudila bih se reći da je jedna od najčešće izgovorenih riječi. Kad tražimo posao/ukrcaj „napokon“ sam našao/našla brod, kad imamo ići kući „napokon“ idem doma. Pa slijedi

niz „napokon“ promijenio/la sam brod, promijenio se koji član posade, management. Napokon su nam povisili plaću, poboljšali ovo ili ono. Napokon. A, što je s onima koji nikada ne dočekaju to famozno „napokon“? Kako sam ove godine bila prisutna obilježavanju blagdana Sv. Nikole u mom Šibeniku, tako uz sve one lijepe trenutke druženja osobno me u tome svemu više obuzmu oni tužni i sjetni trenutki sjećanja na sve poginule i nestale pomorce, ribare, putnike. Na svaki izgubljeni život na moru. Jer ti ljudi nisu doživjeli svoje „napokon“ idem doma, a ni njihovi najmiliji nisu doživjeli „napokon“ su se vratili doma. S obzirom na to da sam i sama na svom prvom ukrcaju preživjela Mayday vrlo dobro znam koliko je to „napokon“ značilo i meni i mojoj obitelji. Je li se u takvim situacijama zločesti „Krampus“ upetljao pa je Sv. Nikoli ukrado darove života, radosti i zahvalnosti? Bilo kako bilo život ide dalje, pomorci i dalje plove, riskiraju svoje živote, dok im, osim prirodne sile, sudbinu kroje i neodgovorni poslodavci. Divno je kad se nakon svake takve neizvjesne situacije u kojoj je direktno izložen i ugrožen život, pa i zdravlje i duše i tijela pomorca, dogodi to famozno „napokon“ se ta situacija riješila. E, tada dolazi do slavlja Božića s nadom i vjerom da će nadolazeća godina biti bolja nego prošla. Dakako, to ovisi i o nama samima, koliko smo i mi spremni biti bolji i odgovorniji u obavljanju svojih dužnosti, brizi o sebi i svom zdravlju svake vrste. A kakva su moja iskustva slavljenja Sv. Nikole, Božića i godine Nove dok se plovi? Svakakva su! Sve ovisi za koga i s kim radiš. Tako npr. ako sam vlasnik nije kršćanin naravno da nikakva obilježja slavlja tj. ukrasa nisu dozvoljena. To


eventualno napravimo u salonu posade da svi oni koji nisu sa svojim najmilijima ipak malo dožive tu atmosferu i toplinu zamjenskog doma/broda. Ako vlasnik je kršćanin i pogotovo ako je Amerikanac, e onda kićenju broda nema kraja, počevši od svake prostorije u interijeru pa do svih paluba. Zna to biti veselo i zanimljivo, ali kad prođu blagdani, pa sve te ukrase treba skidati i slagati...manje veselo i uopće nije zanimljivo.

Moram priznati da blagdan Sv. Nikole rijetko tko obilježava. Mislim ga neki narodi i slave, ali ne na isti datum kao i kod nas. Talijani ponajprije. Većina mojih stranih kolega nikad nije ni čula da se takvo što obilježava sa svrhom sjećanja i davanja počasti poginulim i nestalim pomorcima. I to me žalosti. Ali sretna sam što im mogu prenijeti tu našu tradiciju koja je od velike važnosti.

I na kraju, što je more, što je brod?

More i brod je osjećaj koji ti stvori grop u želucu kad se na aerodromu opraštaš od svojih najmilijih, kad pogledaš u oči mater, oca, brata, sestru, dicu, ženu, muža i vidiš kap u oku u kojoj se nalazi sva ljubav, patnja i tuga ovog svita, jer znaju da te neće vidjeti tko zna koliko i pitat će se iz dana u dan gdje si, kako si, kako ti je, jesi li sritan/na... More i brod je kad se popneš uz pasarelu i ugledaš nepoznata lica s kojima ćeš provesti minimalno 6 mjeseci. Pogledaš lica koji postaju tvoji prijatelji ili neprijatelji, tvoja nova „obitelj“ ili „maćeha“.

Svim našim pomorcima na svim stranama svijeta, kao i njihovim najmilijima, želim sretno i blagoslovljene božićne i novogodišnje blagdane!

							ZAGREBAČKI ROCK-SASTAV ("SUROVI GRADE")	RUSKI ŽENSKI POP DUET ("DANGEROUS AND MOVING")	"AMPER"	NAJVEĆI OD BRIJUNSKIH OTOKA	IVANA BANFIĆ	OTOČIĆ U BRIJUNSKOM ARHIPELAGU	STANOVIT DIO CJELINE
							ČOVJEK KOJI ZAGOVARA ZASTARJELE IDEJE						
							POTVRDNA RIJEČ			SLONOVA KOST (LAT.) PRIMORSKO RUŽIČASTO VINO			
							KORALJNI OTOK				PERU POREZ, DAVANJE		
							NAJMANJI OTOK BRIJUNSKOG OTOČJA						
AUTOR: VALTER	NAJSJEVERNIJI OD BRIJUNSKIH OTOKA	OTOČIĆ U BRIJUNSKOM OTOČJU	POLET, ZANOS	TORINO	PJEVAČICA I VODITELJICA PRESTER	PRIPADNIK JEDNOG STARO-GRČKOG PLEMENA	TAJLAND TEŠKO I TVRDO TROPSKO DRVO	SLATKO-VODNA RIBA, BULJEŠ (MN.) KOMADI POKUČSTVA					
OTOČIĆ U BRIJUNSKOM ARHIPELAGU												NORVEŠKA FRANCUSKA KNJIŽEVNICA, GEORGE	
ŠKOLSKA OCJENA, ČETVORKA									ČASNA RIJEČ U ALBANACA KRATKA ARIJA				
ESADA OD MILJA				GLUMICA ŠOVAGOVIĆ-DESPOT GRČKO SLOVO				PJEVAČICA NIKOLIN VELIKI KUKAC OPNOKRILAC					NAJZAPADNIJI OD BRIJUNSKIH OTOKA
METAK, ZRNO					PERZIJSKI PJSNIK IZ 11. STOLJEĆA KANTAUTOR NACHUM							NOVA GRADIŠKA INDIGO BILJKA	
IRIDIJ			BOJA KOŽE LICA, PUT MONUMENTALNA GROBNICA				TROJSTVO, TROLIST POVIJESNI GRAD U IRANU						
MALTA		BRIJUNSKI OTOK PERIODIČNO KRETANJE ŽIVOTINJA											"ZAPAD" OTOČIĆ U BRIJUNIMA
GLUMAC BUTTERFIELD				SINDIKAT NAFTNE INDUSTRIJE BRIJUNSKI OTOČIĆ				ZADARSKI PERFORMER MEŠTROVIĆ OTOK ISPRED ATENE					OTOČIĆ U BRIJUNSKOM ARHIPELAGU
BOLEST MIŠICA, KOSTIJU I ZGLOBOVA						JUŽNO-DALMATINSKI OTOK "ART ADRIA ANNALE"				"LIQUEFIED BIO GAS" MAČKA KOJA DOBRO LOVI MIŠEVE			
NAJISTOČNIJI OTOK U BRIJUNSKOM ARHIPELAGU							JEDNAKO, IZJEDNAČENO (FR.) OTOČIĆ U BRIJUNIMA					LJUBOMIR ANTIĆ AMERIČKI GLUMAC, JAMES	
RUBNI DIO ŠESIRA					INDIJSKO BOŽANSTVO VATRE HLADNO ORUŽJE				ČELIK, NADO ZAGREBAČKA KOMERCIJALNA TELEVIZIJA				
KATALONSKI PJSNIK I ESEJIST, FUTURIST GABRIEL ("DIMNI STUP") SPJEV								MJESTO IZMEĐU ZAGREBA I SAMOBORA ŠIMO EŠIĆ					
ŠPANJOLSKA		POKOJNA GLUMICA BEGOVIĆ KISIK				ŠTAPIĆ ZA ČIŠĆENJE USLIJE AUSTRIJA							JAPAN "GRAM"
DOVOĐENJE NOVIH SNAGA U VOJNI SUKOB								JEDAN OD BRIJUNSKIH OTOKA (KRASNICA)					

Smjestite brojeve od 1 do 12 u mrežu tako da u svakom retku i u svakom stupcu budu po dva broja. Brojevi desno i ispod mreže predstavljaju umnožak brojeva u pripadnom retku odnosno stupcu.

TABLICA MNOŽENJA

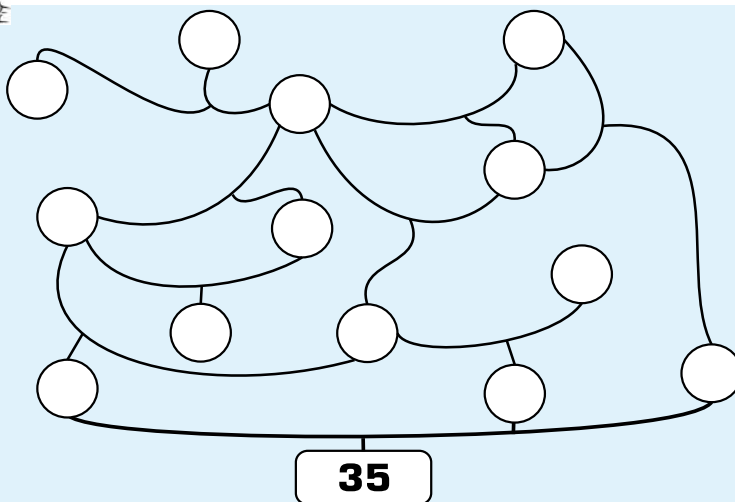
						36
						11
						30
						12
						60
						56
24	40	7	55	18	72	

Odredite položaj šatora u mreži. Uz svako drvo nalazi se jedan šator smješten vodoravno ili okomito u odnosu na drvo. Šatori se ne mogu dodirivati, čak ni dijagonalno. Brojevi uz mrežu određuju broj šatora u pripadnom retku, odnosno stupcu.

											2
											1
											3
											1
											1
											1
											1
											1
											2
2	1	2	2	2	1	1	1				

DRVO

U kružice upišite brojeve od 1 do 13. Svaki se broj koristi točno jednom. Ako su dva broja spojena "granom", tada je u kružiću na kojega se ta "grana" proteže zbroj tih brojeva. Broj u podnožju "drva" jednak je zbroju tri broja spojena najnižom "granom".



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.

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

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



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