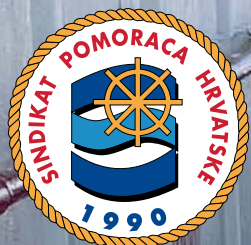


# POMORSKI VJESNIK



ITF KAMPANJA - "MEDITERANNEAN - SEA OF CONVENIENCE"  
**STOP PODSTANDARDNIM BRODOVIMA  
NA MEDITERANU** | STR. 4

ISSN 13307363



9 771330 736303 >



“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**



## SPH ADRESAR

### SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Fax.: + 385 51 213 673

Email: info@sph.hr

### URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,

23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Fax.: + 385 23 254 050

Email: aaljnovic@sph.hr

### URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

### URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

## IMPRESSUM

### POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

### NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

### ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

### GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

### STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Serdar, Jere Bilan

### DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

### FOTO NA NASLOVNICI:

Sindikat pomoraca Hrvatske

### TISAK:

Printera

### NAKLADA:

3.100

Objavljeni članci ne moraju nužno održavati stav SPH. Pretisak članaka dozvoljen uz navođenje izvora.

Tekstovi, fotografije, prijenosni mediji se ne vraćaju.

# 05

## ČLANOVIMA SPH POPUST NA TEČAJEVE NA POMORSKIM FAKULTETIMA RIJEKA, ZADAR I DUBROVNIK

Ugovorom o suradnji koji su potpisale dekanica Pomorskog fakulteta Rijeka Ana Perić Hadžić i pomoćnica glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske...



# 14

**NINA KOSTOVIĆ**  
- NAJBOLJA  
MOTIVACIJA  
JE POMICANJE  
VLASTITIH  
GRANICA

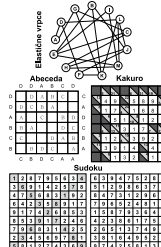
# 16

## DUBROVNIK: DA BI SPASIO ŠPANJOLKU, DOMINKO RADIĆ SE BARKOM POPEO NA KAMEN U MORU



Autor križaljke:  
**Valter Kvalić**

Autor crteža  
**Fehim Zečiri**



# 22

## KANOČAL

Bilo je to vrijeme Drugog svjetskog rata. Nijemci su po sredini našeg mjesta, okomito na obalu, postavili minsko polje...



# STOP PODSTANDARDNIM BRODOVIMA

„Mediterranean- Sea of Convenience“ (Mediteran – more pogodnosti) i transportnih radnika (ITF) i pridruženi sindikati, a na inicijativu Sindikata

PIŠE

MARIJANA  
SMOKVINA

**K**ampanja „Mediteran – more pogodnosti“ u punom je jeku. Naši inspektori, osim u hrvatskim lukama, idu u inspekcije brodova u Sloveniji i u Albaniji.

Na Mediteranu susrećemo oko tisuću podstandardnih brodova, dok njih tristotinjak godišnje dotiču hrvatske luke – istaknuo je koordinator ITF inspektorata u Hrvatskoj i voditelj ureda SPH u Dubrovniku Romano Perić. To su brodovi u prosjeku stariji od 40 godina s uvjetima ispod svih standarda i predstavljaju opasnost za zdravlje i sigurnost pomoraca te posebno za okoliš i mora kojim plove.

Riječ je o brodovima koji viju neke od zastava pogodnosti, a u ovoj akciji naglasak je na državama Cook Islands, Palau, Sierra Leone i Togo, koje trenutno imaju najveći broj registriranih podstandardnih brodova.

Spomenute zemlje odnosno „zastave pogodnosti“ prihvaćaju novac brodovlasnika i omogućuju plovidbu podstandardnih brodova, od kojih mnogi ne bi uopće trebali prometovati.

Tijekom akcije 28 ITF inspektora će u svim zemljama na Sredozemlju kroz sljedećih 8 tjedana vršiti temeljite inspekcije na svim brodovima koji viju te zastave.

Zastava pogodnosti (flag of convenience - FOC) je zastava države manje stroge zakonske regulative što brodovlasnicima omogućava registraciju brodova koji ne ispunjavaju sve uobičajene uvjete za plovidbu te time i financijsku uštedu.

U samo tri godine, na brodovima koji viju jednu od navedenih zastava pogodnosti - Cook Islands, Palau, Sierra Leone i Togo zabilježeno je:

- Više od 30 slučajeva abandonmenta s mnogim posadama koje su ostale bez plaće, hrane, vode ili načina da dođu kući
- \$5,500,000 USD neisplaćenih plaća, koje je ITF u ime posade morao naplatiti od brodovlasnika ovih zastava
- Više od 5000 sigurnosnih ili ekoloških nedostataka te zadržavanja od strane vlasti

ITF inspektorat, koji djeluje unutar SPH, u Hrvatskoj ima tri inspektora, a za uspješno provođenje kampanje od ključne je važnosti suradnja s lučkim kapetanijama i Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture.

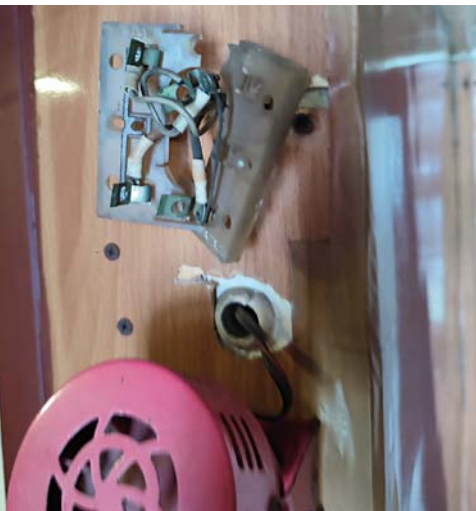


# BRODOVIMA NA MEDITERANU

...e naziv kampanje koju provodi Međunarodna federacija  
...ikata pomoraca Hrvatske



INFLATABLE LIFEBOAT		
MAKE	SAFEGUARD	
FOR	25	PERSONS
TYPE	SCH. N25	
EMERGENCY PACK TYPE	A	
SERIAL NO.	2036	
DATE OF MFR.	06/2027	
INSPECTION DATE	INSPECTION STAMP	SERVICE BEFORE
	157	09/2022



Inspektori iz Hrvatsku idu u inspekcije i u Albaniji i Sloveniji. Tako su u sklopu akcije Mediterranean Sea of Convenience na nekim brodovima u Draču nađeni značajniji nedostaci, a bilo je i slučajeva neisplate plaća. Ono što je zanimljivo je činjenica da je na tim brodovima od ukupno 82 člana posade čak njih 60 bilo iz Sirije tako da je njima najviše koristi donijela inspekcija brodova u Albaniji. Moglo se očekivati da će se glas o akcijama ITF-a, na području koje do tada nitko nije posjećivao i gdje dolaze podstandardni brodovi koje ne srećemo u hrvatskim lukama, proširiti te da će pomorci koji dolaze u tamošnje luke zatražiti pomoć u ostvarivanju svojih prava, ali se vjerojatno nitko nije nadao da će se to dogoditi praktički odmah. Dva sirijska pomorca s broda Lady Boushra, koji plove pod zastavom Tanzanije, zatražila su pomoć od ITF inspektora Milka Kronje, čiji su podaci bili poznati posadama prethodno pregledanih brodova. Tražili su iskrcaj s broda zbog loših radnih i životnih uvjeta te dugovanja čak tri mjesecne plaće. Poslali su pregršt fotografija i klipova koji svjedoče o lošem stanju broda. Inspektor je organizirao pregled broda od strane PSC u Albaniji, kome su poslani i fotografije kako bi mogli ciljano uočiti nedostatke te uputio pomorce da sastave pritužbu koju će predati PSC inspektoru. On je odmah sutra otišao na brod i obavio pregled. Rezultat je isplata zaostalih plaća za kuhara Ali Hasana i kormilara Moustafu Issa za koje je dogovorena repatrijacija. Dio tehničkih nedostataka na brodu je otklonjen odmah, a za ostatak je kompanija dobila obvezu rektifikacije do idućeg dolaska u luku (brod ima obaviti još jedno putovanje na relaciji Mersin - Drač). Ovo je samo jedan primjer s čime se susreću ITF inspektori prilikom inspekcija brodova.



## Članovima SPH popust na tečajeve na pomorskim fakultetima Rijeka, Zadar i Dubrovnik

Ugovorom o suradnji koji su potpisale dekanica Pomorskog fakulteta Rijeka Ana Perić Hadžić i pomoćnica glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Dorotea Zec pomorci će ostvarivati 20 posto popusta na cijenu tečajeva u Centru za izobrazbu pomorca pri PFRI. Ovo je nastavak uspješne dugogodišnje suradnje Fakulteta i Sindikata, a cilj je olakšati pomorcima put do stručnog osposobljavanja na programima izobrazbe koji se na Fakultetu redovito usavršavaju sukladno međunarodnoj Konvenciji STCW, ali i kreiraju na zahtjev brojnih kompanija.

Dorotea Zec istaknula je važnost ovakve suradnje jer su današnji studenti budućnost hrvatskog pomorstva, a cjeloživotna edukacija i stručno usa-



Srđan Žuškin, Ana Perić Hadžić, Dorotea Zec i Luka Simić

vršavanje koje fakultet provodi naše pomorce čini jednim od najboljih i najtraženijih na svijetu, dok je dekanica Fakulteta podsjetila na dugogodišnju suradnju sa SPH, brojnim dosadašnjim razgovorima, sudjelovanju na Danu karijera, donaciji vrijedne opreme i brojnim drugim aktivnostima na dobro-

bit pomoraca. Popust na tečajeve članovi SPH mogu ostvariti i na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Dubrovniku, te na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru.

Popust se ostvaruje uz predloženu člansku iskaznicu SPH i osobne iskaznice.



## SPH NA DANU KARIJERA U RIJECI I SPLITU

Sindikata pomoraca Hrvatske već tradicionalno sudjeluje na Danu karijera na Pomorskom fakultetu u Rijeci, a ove godine događanje s istim ciljem po prvi puta je organizirano i na Pomorskom fakultetu u Splitu. Prilika je to za studente, buduće pomorce, da se upoznaju s mogućim budućim poslodavcima, da vide što se nudi na tržištu, ali i da se prije odlaska na brod "osiguraju" učlanjivanjem u Sindikat pomoraca Hrvatske. Veseli nas či-

njenica što su studenti već upoznati s radom SPH te što su se rado učlanili i priključili našoj Sekciji mladih. Jedan od ciljeva Sindikata je educirati mlade ljude i upoznati ih s djelatnosti i djelokrugom rada SPH, upoznati ih s izazovima s kojima se tijekom svoje karijere mogu susresti, te im osvijestiti važnost članstva u Sindikatu kao vida sigurnosti i mreže oslonca u njihovoj karijeri.

## POSJET UČENIKA EKONOMSKE ŠKOLE UREDU SPH U RIJECI

Učenici Ekonomske škole Mije Mirkovića su 15. ožujka, u sklopu predmeta Radno pravo, posjetili Središnji ured Sindikata pomoraca Hrvatske u Rijeci.

Cilj posjeta je bilo upoznavanje učenika s aspektima radno-pravne problematike vezano uz život i rad pomoraca na brodu te upoznavanje s ustrojstvom, djelokrugom i načinom rada SPH.

Učenici su došli u pratnji nastavnice pravne grupe predmeta Monike Robotić, koja je i inicirala posjet, a s radom i aktivnostima SPH upoznali su ih glavni tajnik SPH Neven Melvan i pomoćnica glavnog tajnika Dorotea Zec.







## Predavanjem o SPH i ITF-u na Pomorskom fakultetu u Rijeci završen ciklus predavanja na fakultetima

**P**redavanjem na Pomorskom fakultetu u Rijeci završio je ciklus upoznavanja studenata s djelokrugom rada i aktivnostima Sindikata pomoraca Hrvatske i Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) za ovu akademsku godinu.

Tijekom ožujka i travnja voditeljica ureda Split SPH Vana Bosto, ITF inspektor Luka Simić i koordinator ITF inspektorata za Hrvat-

sku Romano Perić, upoznali su studente pomorskih fakulteta u Rijeci, Zadru, Splitu i Dubrovniku s aktivnostima i djelokrugom rada SPH i ITF inspektorata. Riječ je o predavanjima koje za cilj ima upozoriti mlade buduće pomorce na izazove s kojima se mogu susresti tijekom svoje karijere te ih upoznati s mrežom zaštite koju im Sindikat i ITF inspektorat mogu pružiti.





# Okrugli stol „Žene u pomorstvu“: najbitnije je biti čvrst u glavi



U povodu Međunarodnog dana žena na Pomorskom fakultetu u Splitu održan je okrugli stol „Žene u pomorstvu“ na kojem su gostovale pomorke Mirna Ribić - četvrta časnica stroja na LNG-u, Antonela Kardum - prva časnica palube na ro-ro putničkim brodovima, Ivana Tabak - druga časnica na odobalnim brodovima (offshore), Marina Vlaić - Environmental officer na kruzeru, i Nina Kostović koja je nekad plovila kao časnica palube, a trenutno je asistentica na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru. Sudionice su iznijele svoja iskustva od školovanja, pronalaska kadeture, pozitivnih i negativnih iskustava na brodu, do pitanja „što nakon broda“. U nastavku nekoliko izdvojenih izjava.

Vi morate biti svjesne da je to poluzatvor i najbitnije je biti čvrst u glavi. Imala sam različita iskustva pozitivna i negativna. Tako jedan kapetan nije vjerovao da sam završila pomorski fakultet pa je tražio da mi skeniraju diplomu kako bi se on uvjerio, rekla je Ivana Tabak.

Od uvijek sam maštala o tome da propu- tujem svijet i samo sam o tome govorila. Svi su mi govorili da je to nemoguće. Znala sam da želim svima pokazati da je sve u životu moguće i veseli me što sam uspjela u tome – rekla je Mirna Ribić, i dodala da je na brodu najbitnije da posao bude završen, neovisno o tome jeste li muškarac ili žena.

Zaštitna oprema također je jedan od problema s kojim se suočavaju žene pomorci. Zaštitne opreme ima, ali ne u pravim veličinama, tako jedna od sudionica već četiri godine čeka „postole“.

Nekad je bilo gotovo nemoguće zaposliti se kao žena na brodu, dok je danas situacija drugačija jer sve kompanije moraju zaposliti određeni broj žena. Isto tako, danas postoje mehanizmi koji služe za rješavanje različitih situacija i koje pomorci redovito koriste.

Ja sam na primjer imala više iskustava da su mi muške kolege uvijek htjele pokazati koliko ne znam, ali su se brzo razuvjerali, rekla je Marina Vlaić.

Kažu da ako budete deset godina na brodu da se nećete ni maknut. Naviknete se na taj način života i teško se mijenjati nakon toliko vremena. Nakon pet godina navigacije dobila sam priliku posao na brodu zamijeniti kopnom i zahvalna sam Upravi Sveučilištu u Zadru na toj prilici. Počela sam s njima surađivati još za vrijeme navigacije, rekla je Nina Kostović.

Bez obzira na zahtjevnost pomoračkog života, sudionice okruglog stola još ne razmišljaju o tome da brod zamijene kopnom. U svakom slučaju probajte. Nemate što izgubiti, a imate puno za dobiti. Ono što je mene tjeralo dalje to je pomicanje vlastitih granica – zaključila je Kostović.

Okrugli stol moderirala je Dorotea Zec pomoćnica glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske, dok je uvodnu riječ dala Vana Bosto voditeljica ured Split SPH, a prisutne je pozdravio dekan Fakulteta Pero Vidan. Organizatori događanja bili su Pomorski fakultet u Splitu i Sindikat pomoraca Hrvatske.

## OBJAVLJEN KOLEKTIVNI UGOVOR ZA POMORCE U MEĐUNARODNOJ PLOVIDBI

Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi potpisan je 29. prosinca 2022. godine, a 22. veljače je objavljen u Narodnim novinama. Ugovor je potpisan između Hrvatske udruge brodar Mare Nostrum i Sindikata pomoraca Hrvatske.

Ugovor se primjenjuje se od 1. siječnja 2023.

Ovaj Ugovor možete pročitati, kao i Kolektivni ugovor za pomorce državljanke trećih zemalja na brodovima u Međunarodnoj plovidbi hrvatske državne pripadnosti (2023. – 2024.) možete pročitati na web stranici [www.sph.hr](http://www.sph.hr)





## Održan prvi krug pregovora za novi IBF kolektivni ugovor

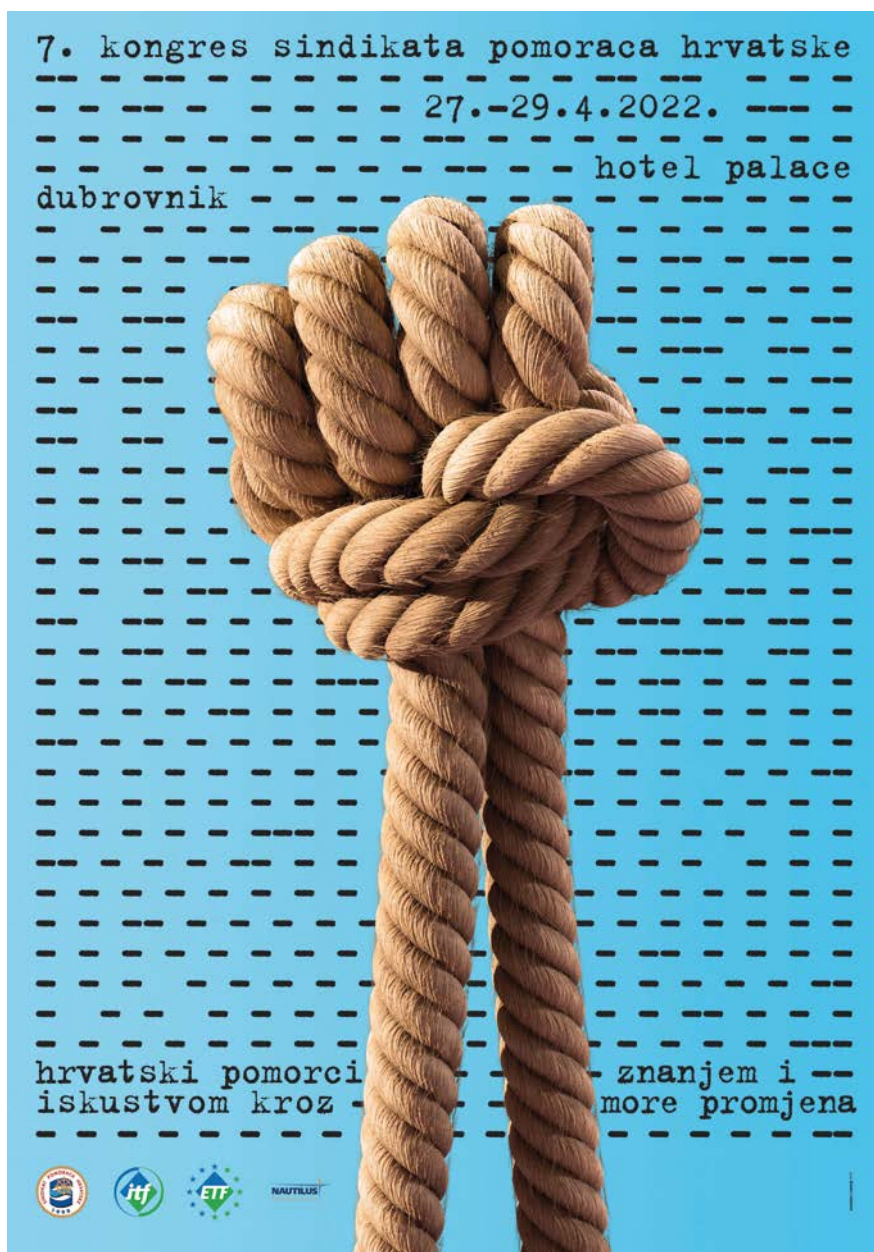
U Londonu je u veljači održan prvi sastanak između predstavnika pomoraca - ITF-a i predstavnika poslodavaca, brodara u pomorstvu - tzv. Joint Negotiation Group (JNG) koja se sastoji od International Maritime Employers' Council (IMEC), International Mariners Management Association of Japan (IMMAJ), Korean Shipowners' Association (KSA) i Evergreen Marine Corporation.

Niz različitih tema bilo je predmet rasprave za predstojeće izmjene i dopune IBF kolektivnog ugovora: prestanak ugovora o radu, inspekcije ITF-a na brodovima kompanija, pitanja vezana za odnos između nižih članova posade i časnika, probni rad, vježbenici, trajanje ugovora o radu, povećanje plaća, i mnoga druga. Rasprava će se nastaviti i kroz predstojeće razdoblje kroz rad manjih radnih grupa, a službeni nastavak pregovora predviđen je za lipanj ove godine. Na pregovorima su sudjelovali i glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan i pomoćnica glavnog tajnika Dorotea Zec.

## PLAKAT 7. KONGRESA SPH MEĐU NAJBOLJIM HRVATSKIM DIZAJNIMA

Plakat 7. kongresa Sindikata pomoraca Hrvatske, autora Šesnić&Turković, izabran je među najbolje uratke hrvatskog dizajna u zadnje dvije godine.

Izložba hrvatskog dizajna središnja je i najvažnija strukovna dizajnerska manifestacija u Hrvatskoj koja okuplja najkvalitetnije dizajnerske radove nastale tijekom dvogodišnjeg razdoblja u svim područjima dizajnerskog djelovanja, uključujući dizajn vizualnih komunikacija i grafički dizajn, industrijski dizajn, dizajn ambalaže, dizajn prostornih intervencija i sustava, dizajn interakcija i elektroničkih medija, kritički, odnosno konceptualni dizajn, modni i odjevni dizajn itd. Osim što od 1999. godine predstavlja najbolje od profesionalne produkcije hrvatskih dizajnera, dizajnerskih studija i agencija, izložba uključuje i studentsku sekciju koja daje uvid u sva aktualna postignuća u visokoškolskoj dizajnerskoj edukaciji. Izložba je ove godine po prvi put održana u novom prostoru, Laubi – kući za ljude i umjetnost, nakon 10 godina suradnje s Muzejom za umjetnost i obrt koji je zbog oštećenja nastalih u potresu u procesu obnove.





## POZIV POMORCIMA ZA DOSTAVU DOKUMENTACIJE

# SUDSKI SPOR PROTIV BRODOSPLIT-PLOVIDBE ZBOG NEISPLATE PLAĆA - POMORCI JAVITE NAM SE!

**Z**bog sve većeg broja pomorca koji plove ili su plovili na brodovima Brodosplit-Plovidbe (Golden Horizon, Katina, Klara i Monet), a koji nam se obraćaju zbog neisplate plaća, Sindikat pomoraca Hrvatske je odlučio pokrenuti sudski postupak pri Trgovačkom sudu u Splitu kako bismo, u zajedničkom predmetu, ostvarili potraživanja neisplaćenih plaća.

Naime, ovo nije prvi put da u Brodosplit-Plovidbi postoji problem kašnjenja isplate plaće te smo se upravo iz tog razloga odlučili na ovaj korak.

Ovim putem pozivamo sve pomorce koji su u istom problemu i žele ostvariti svoja potraživanja da na web stranici [www.sph.hr](http://www.sph.hr) ispunite obrazac te potpišu punomoć i pošalju je na e-mail [info@sph.hr](mailto:info@sph.hr),

kako bismo se zajedno izborili za vaša prava.

Samo zahtjevi s priloženom punom potrebnom dokumentacijom bit će obrađeni.

Popis isprava koje treba priložiti: preslika pomorske knjižice, preslika ugovora o radu, preslike obračuna plaće, broj računa za isplatu (ako nije vidljiv iz ovih isprava), popratni dopis u kojem mogu objasniti iznose plaća koje im se duguju (osnovica, dio plaće, pomorski dodatak i sl.; ako su nešto primili, koliko su primili, za koji dio su neisplaćeni i sl.; po mogućnosti dokaze o tim djelomičnim uplatama), te ostale podatke (ime, prezime, adresa, OIB).

Dokumente koji dokazuju potraživanja možete dostaviti na e-mail adresu [info@sph.hr](mailto:info@sph.hr) ili osobno u ured SPH u Splitu (Marmontova 1).





PIŠE

**ROMANO  
PERIĆ**koordinator ITF inspektorata  
za Hrvatsku, pomoćnik Glavnog  
tajnika Sindikata pomoraca  
Hrvatske**INTERNATIONAL TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION**

# TRI INSPEKTORA I 276 INSPEKCIJA U 2022. GODINI

## Inspections & Back Pay Collected between 01/01/2022 and 31/12/2022

Inspector	Total Insp.	Wages \$	Overtime \$	Leave Pay \$	Home Allot. \$	Sick Pay \$	Backpay \$	Total \$
Luka Simic	122	761,452	13,486	0	0	0	106,119	881,057
Milko Kronja	106	405,159	1,988	1,186	0	0	4,502	412,834
Romano Peric	48	416,019	912	3,758	0	27,080	324,422	772,191
<b>Total:</b>	<b>276</b>	<b>1,582,630</b>	<b>16,386</b>	<b>4,944</b>	<b>0</b>	<b>27,080</b>	<b>435,043</b>	<b>2,066,082</b>

U gornjoj tablici je prikazan učinak ITF inspektorata u 2022. godini. Kao što je već poznato, u Hrvatskoj imamo tri ITF inspektora. Broj traženih ukupnih inspekcija inspektorata je premašen za 10%. Ukupni iznos vraćenih zaostalih plaća prema pomorcima iznosi 2,066.082 USD što je i najveći iznos do sada.

Svakako je vrijedno izdvojiti neke slučajeve koje su plijenili pažnju javnosti poput Brodosplitovih brodova Golden Horizont i Katina na kojima smo stalno bili prisutni i konstantno vršili pritisak na brodaru kako bi se ostvario povrat novca pomorcima na račun zaostalih plaća. Nažalost, situacija s Brodosplitom još nije gotova, dugovanja još postoje te se spremamo pokrenuti postupak u ime neisplaćenih plaća pomoraca na Trgovačkom sudu u Splitu.

Još jedan slučaj koji je odjeknuo u javnosti je Mirjana K. Slučaj je vodio ITF inspektor Luka Simić te ga je nakon 5 mjeseci uspješno privedo kraju uz ogromne izazove koji su bili prisutni, od nesuradnje grčkih vlasti, nesuradnje vlasnika broda i problema s posadom.

Tijekom ovog razdoblja ITF inspektorat je radio na dobrobiti posada kako na brodovima koji viju zastavu pogodnosti, ali i nizu slučajeva pomoraca i posada pod nacionalnim zastavama.

Početak protekle 2022. godine bilježimo još veći broj traženja pomoći za repatrijacijom, a s obzirom na pandemiju koja je prozročovala velike probleme u redovnim smjenama posade. Pomažemo i pri cijepljenju stranih pomoraca koji su to tražili na području Rijeke, Ploča i Splita.

Rat u Ukrajini je sa sobom donio i nove izazove ITF inspektoratu, te je bilo potrebno pružiti adekvatnu pomoć primarno ukrajinskim pomorcima, koji su uplovljavali u naše luke, a neki se i privremeno nastanili u HR. Znamo da su Rusi i Ukrajinci činili ozbiljan postotak pomorskih časnika u svijetu, a prema nekim pokazateljima on je iznosio oko 15 posto. Rat je znatno otežao ukrcaj i iskrcaj ovih pomoraca, ali i dodatno zakomplicirao i isplatu njihovih plaća zbog nestabilnosti u financijskim sustavima tih dviju država. Nadalje, stroži vizni režim za ruske pomorce i naposljetku stres koji pomorci proživljavaju na brodu zbog ratnih događanja mogao je dovesti ozbiljnih posljedica.

Mogli bismo reći da smo u 2022. godini imali trideset slučajeva teže problematike, dok su se ostali ticali uobičajenih problema pomoraca s kojima se susrećemo na dnevnoj bazi.





PIŠE

**MILKO  
KRONJA**

# T

ijekom prosinca prošle godine specijalizirani brod za prijevoz cementa Leptis Star nalazio se na remontu u Kraljevici. Ovaj teretnjak je star već 37 godina, ali, kao što je poznato, brodovi koji prevoze sipki cement obično imaju dosta duži plovidbeni vijek nego ostali teretni brodovi, tako da nije neobično to što je upućen u kraljevički škver zbog opsežnijih radova koje je trebalo obaviti.

Graden je kao klasični teretnjak Clipper Flame u brodogradilištu Shin Kurushima u japanskom gradu Hiroshimi, dug je 120 metara a širok 20, ima zapremninu od 7 170 BRT a ukupna nosivost mu je 12 337 DWT. Tijekom karijere plovio je još kao Blue Flame, Baltia i Trust Crown da bi u listopadu 2007. konvertiran u brod za prijevoz cementa i dobiva ime Olympic Carrier.

Od rujna 2014. plovi pod imenom Leptis Star a nominalni vlasnik mu je tvrtka Mediterranean Coral Shipping Company sa Maršalskih otoka, no pravi vlasnik se nalazi u Tunisu i to je kompanija Leptous Shipping. Ova tvrtka ima još jedan brod

*Leptis Star u Kraljevici*

## Iz dnevnika ITF inspektora

ovakvog tipa, Oya Star, graden kao brod za prijevoz sipkih i općih tereta u japanskom Sasebu još daleke 1982. godine. Idućih devet godina je plovio kao Baltic Trader u zakupu poznate tvrtke Lauritzen te je dolazio i u naše luke. Godine 1992. postaje Handy Voyager a već iduće godine Da Run. Nova promjena dolazi već 1994. kada postaje Lucky Pioneer i pod tim imenom ide na konverziju 2005. godine te mijenja ime u Lucky Carrier. Od 2014. godine plovi pod sadašnjim imenom Oya Star.

Unatoč podmaklim godinama brodovi će još ploviti, do sada je to bilo uglavnom po

Jadranu i Mediteranu, a sada će prevoziti cement i u luke Zapadne Europe. Novi manager broda je tvrtka Inter Tibesti d.o.o. iz Splita i preko nje je Sindikat pomoraca Hrvatske pokrenuo pregovore oko pokrivanja oba broda ITF priznatim Kolektivnim ugovorom. Sa strane SPH je u njima kao i obično sudjelovao savjetnik za kolektivno pregovaranje, Vladimir Svalina, a pridružio mu se i ITF inspektor Luka Simić. Pregovori su uspješno okončani i za oba broda je potpisan Kolektivni ugovor, ali su u međuvremenu stigle pritužbe dijela posade (Ukrajinci i Gruzijci) koju je brodar

*Leptis Star – isplovljenje iz Kraljevice*





*Brod snimljen 1992. ispred nizozemske luke Delfzijl*

naumio iskrcati u Kraljevici. Kako su ti pomorci trebali ostati na brodu do travnja ili svibnja 2023. nisu bili oduševljeni činjenicom da će otići kućama znatno prije no što su planirali i to bez odštete. Za pomoć su se obratili ITF inspektoru Milku Kronji koji je odmah stupio u kontakt s managerom broda te mu rekao da ne misli da je postupak prema tim članovima posade korektan, iako brod u tom trenutku nije još bio pokriven ugovorom pa stoga nije postojala obveza brodarka da se pomorci obeštete. Nakon opetovanog pregovaranja, pri čemu je inspektor Kronja bio kategoričan u stavu da uopće neće doći na brod smiriti situaciju dok se ne dogovori odšteta nezadovoljnim pomorcima, prihvaćen je njegov prijedlog

da se pomorcima isplati naknada za prijevremeni iskrcaj u visini od dvije osnovne plaće te da im se podmiri dugovanje za studeni i plaća za prosinac prije iskrcaja. Tako je i učinjeno, ali pomorci nisu htjeli napustiti brod sve dok ne dobiju potvrdu da je novac stigao na njihove račune što je potrajalo još skoro cijeli tjedan. Čini se da bankovni nalozi iz Tunisa u Rumunjsku, gdje manager isto ima ured, putuju duže no što bi to recimo učinio brod na istoj relaciji. I za te dane čekanja pomorci su dobili naknadu, sveukupna isplata posadi je naposljetku iznosila 71 591 US\$. Pomorci su zadovoljni otišli svojim kućama, a brod je ostao u Kraljevici sve do početka veljače kada je isplovio prema Libiji.



*Posada broda prilikom provjere izračuna potraživanja*

*Oya Star u Kaštelanskom zaljevu*





PIŠE

MARIJANA  
SMOKVINA

# K

## ako to da ste se odlučili na karijeru na moru?

Odrasla sam na moru i uz more. Djed mi je bio pomorac, brat također. Moglo bi se reći da je i genetika odigrala ulogu. Upi-sala sam Pomorski fakultet jer mi se to činilo kao logičan slijed kako bih si približila pomorstvo kao nauku. Nisam tada ima definitivni plan što i kako dalje.

## Možete li opisati vaš put do karijere na brodu?

Nakon završetka fakulteta sam pokušavala naći posao na kopnu, ali s prikrivenom željom da se ipak okušam na moru, makar to bilo samo kadetura. A kako to najčešće biva nju je uvijek teško pronaći. Gotovo da san bila i odustala kad sam, sple-tom sretnih okolnosti, prilikom susreta s kolegom saznala za kompaniju kojoj je nedostajalo časničkog kadra, uključujući i kadete jer su naručivali nove brodove u to vrijeme. Javila sam se, primili su me i tu kreće priča. Nakon završene kadeture polagala sam poručnički i odlučila se vratiti, ali ovaj put u svojstvu časnika.

## Još uvijek na neki način vlada stereotip da je pomorstvo muški posao, kako je to biti žena pomorac?

Da, nažalost još uvijek vlada taj stereotip mada, ako ćemo iskreno, tog stereotipa sam više doživjela doma nego u inozem-



# NINA KOSTOVIĆ - NAJBOLJA JE POMICANJE VLASTITIH GR

Nekad časnica na brodu, a sada asistentica na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru – Nina Kostović, je bila jedna od sudionica okruglog stola “Žene u pomorstvu” što je povodom Međunarodnog dana žena održan na Pomorskom Fakultetu u Splitu. Iskoristili smo priliku i kratko porazgovarali o tome kako je more zamijeniti kopnom, otkud želja za odlaskom na brod, te što bi poručila mladim ženama koje razmišljaju o karijeri na brodu....

stvu ili na brodu. Ako radite svoj posao i ako ga radite kao treba nema mjesta predrasudama, stereotipima ni diskriminaciji. Ako pak niste za taj posao to nema nikakve veze sa spolom, nisu ni svi muškarci za njega. Struktura pomoraca danas na brodovima je ipak drugačija od generacije naših djedova i onih prije njih te ipak većina razmišlja na racionalniji način. Dapače, drago im je imati kolegicu na brodu. Pozitivno djeluje na kolektiv. Gledano pak s moje strane, morate moći funkcionirati u takvoj zajednici, u protivnom niste za taj posao.

## Brod je posebno okruženje. Je li teško naći zajednički jezik sa svim članovima posade, jeste li imali negativnih iskustava dok ste plovili?

Posada je vaša obitelj, prijatelji, radno mjesto i dom. Ako se ‘po-treći’ dobra ekipa s kojom kliknete na prvu sve je puno lakše i





# MOTIVACIJA GRANICA



opuštenije. No priča može imati i drugu stranu te može biti poprilično stresno kad osobe s kojima niste našli zajednički jezik su vam ujedno i nadređene. Ali posao se mora obaviti i hijerarhija se mora poštivati.

Gotovo je nemoguće naći zajednički jezik s baš svima, većinu njih niti poznate niti stignete upoznati. Ali svi skupa moramo funkcionirati kao tim. Na sreću nisam imala negativnih iskustava.

## Biste li mogli izdvojiti neku anegdotu?

Nemam neku specifičnu 'brodsku' anegdodu, ali se sjećam jedne smiješne situacije s kadeture. Prva luka u Kini u kojoj smo pristali nakon što sam se ukrcala po prvi puta na brod je bila luka Tianjin. Kad je agent došao na brod, nakon završenih formalnosti, upitala sam ga ako mi može dati kakve smjernice gdje poći i što vidjeti u slučaju da uspijem izaći na par sati. On mi je odgovorio da tu, na užem području, živi svega oko 5 milijuna stanovnika te da mi nema baš što za preporučiti.

Možete zamisliti moj zbudjeni izraz lica i smijeh.

## Kako to da ste se odlučili prestati ploviti? Je li bilo teško ponovno se naviknuti na život i rad na kopnu?

Iskustvo broda mi je neprocjenjivo. Međutim u nekom momentu sam shvatila da se tim poslom ne bih htjela baviti cijeli svoj radni vijek, ali bih htjela ostati u struci. Usporedno s aktivnom navigacijom sam počela surađivati s Pomorskim odjelom Sveučilišta u Zadru kao vanjski suradnik. S dolaskom korone stvari su se zakomplicirale u pomorskom sektoru, a ja sam počela razmišljati da li da uopće nastavim. Shvatila sam da sam spremna za neko novo poglavlje u životu te se prijavila na natječaj za asistenta. Ne mogu reći da mi je bilo teško ponovno se naviknuti na život i rad na kopnu, možda malo neobično u početku. Lijepo mi je ovdje, hvala im na prilici!

## Možete li opisati način života dok ste plovili i sada kada radite na fakultetu?

Sad mi je svakodnevica sporija i opušteni-



ja, bez konstantnog razmišljanja kad ću na brod (ili kad ću doma s broda). Novca je manje, ali zato uživam u svim onim stvarima koje novcem ne možete kupiti, kao npr. vrijeme. Vrijeme nam je najdragocjenije što imamo jer nikad ne znamo koliko nam ga je ostalo.

## Nedostaje li Vam taj posao, tj. što Vam najviše nedostaje?

Ima jedna stvar koja mi nedostaje, a to je most. Čista navigacija, horizont...i cijeli svijet je moj. To mi je bio najdraži dio posla i na mostu sam se osjećala dobro.

## Imate li neku poruku za mlade žene koje razmišljaju o karijeri na brodu?

Ne dajte se obeshrabriti, ne dozvolite da vas itko uvjeri da vam tamo 'nije mjesto'.

Ako imate želju, probajte! Nemate što izgubiti, a dobiti možete puno. I to je jedini način da saznate uklapate li se u tu priču. Što god odlučili vezano za karijeru ili privatni život izbor je apsolutno vaš i nitko vas nema pravo prozivati ni osuđivati.





# Dubrovnik: Da bi spasio Španjolku, Dominko Radić se barkom popeo na kamen u moru!

Radić je do sada spasio 23 osobe iz mora, a kaže da će to činiti sve dok bude mogao

PIŠE

**DAMIR  
HERCEG**



*Dubrovčanin Dominko Radić je do sada spasio 23 osobe iz mora*



# D

a se šetnja, odnosno penjanje po kamenju s vanjske strane dubrovačkih zidina može pretvoriti u pravu dramu i borbu za život svjedoči slučaj mlade Španjolke koja je 7. siječnja 2023. oko 15 sati pala u more kod prve Buže, mjesta gdje se taj put prekida u dužini od oko 15 metara. Ne mareći za opasnost, avanturistički raspoložena turistkinja je nastavila hod po izlizanom uskom isturenom kamenom rubu, korniču, širine 15-20 cm, pridržavajući se rukama za fuge na zidu. Pritom se okliznula te pala u more s visine od oko šest metara. Španjolki je u pomoć pritekao Dominko Radić (67), dubrovački umirovljeni dočasnik Hrvatske ratne mornarice, koji se svojom barkom popeo na jedan kamen u moru, jer je to bio jedini način da je izbavi iz pogibeljne situacije.

„Djevojka je imala sreće jer je pala u more između dva kamena, u Škrip, a pritom je zadobila ogrebotine po leđima. Čim sam dobio poziv od Lučke kapetanije Dubrovnik, preko službe 112, požurio sam prema mojoj pet metara dugačkoj barci u Gradskoj luci, a nakon





nekoliko minuta već sam bio kod prve Buže, gdje je ženu u moru pridržavao vatrogasac. Napomenuo bih da je plovilo vatrogasaca bilo preveliko da bi prišlo turistkinji u Škripu. Da bih je spasio, barkom sam se popeo na jedan kamen, a onda sam uz pomoć vatrogasca pothladenu i ozlijeđenu Španjolku podigao na pramac plovila. Zaplovili smo prema Gradskoj luci gdje je već čekalo vozilo hitne pomoći. Kad sam iskrcao Španjolku i vatrogasca javljeno mi je da se vratim do prve Buže, te spasim partnera te turistkinje, koji je ostao zarobljen na jednom kamenu, čekajući pomoć. Naime, dok smo spašavali ženu, nismo vidjeli da je tu još jedna osoba, koja također treba pomoć. Jedan, sada drugi vatrogasac, i ja spasili smo tog

momka, koji je pritom morao i malo zaplivati, a kad je bio na sigurnom u barci, zahtijevao je da se vratimo do jednog drugog kamenu na kojemu je ostavio torbu s dokumentima. I to smo odradili, a po njega se u luku vratilo i vozilo hitne pomoći u kojem je bila njegova partnerica,” ispričao nam je Radić.

### RADIĆ JE VEĆ SPASIO 23 OSOBE

Radić je do sada spasio 23 osobe iz mora, a kaže da će to činiti sve dok bude mogao. Priznaje da u svakoj od tih akcija nalet adrenalina izazove stres, ali osjećaj sreće da si nekome pomogao u trenucima kad se ta osoba borila za vlastiti život predstavlja neopisivo zado-

voljstvo. Govoreći o spašavanjima, Dominko se prisjeća situacije kad je spasio dvije mlade Irkinje u kajacima, te smatra da bi u iznajmljivanje malih plovila za razonodu trebalo uvesti više reda.

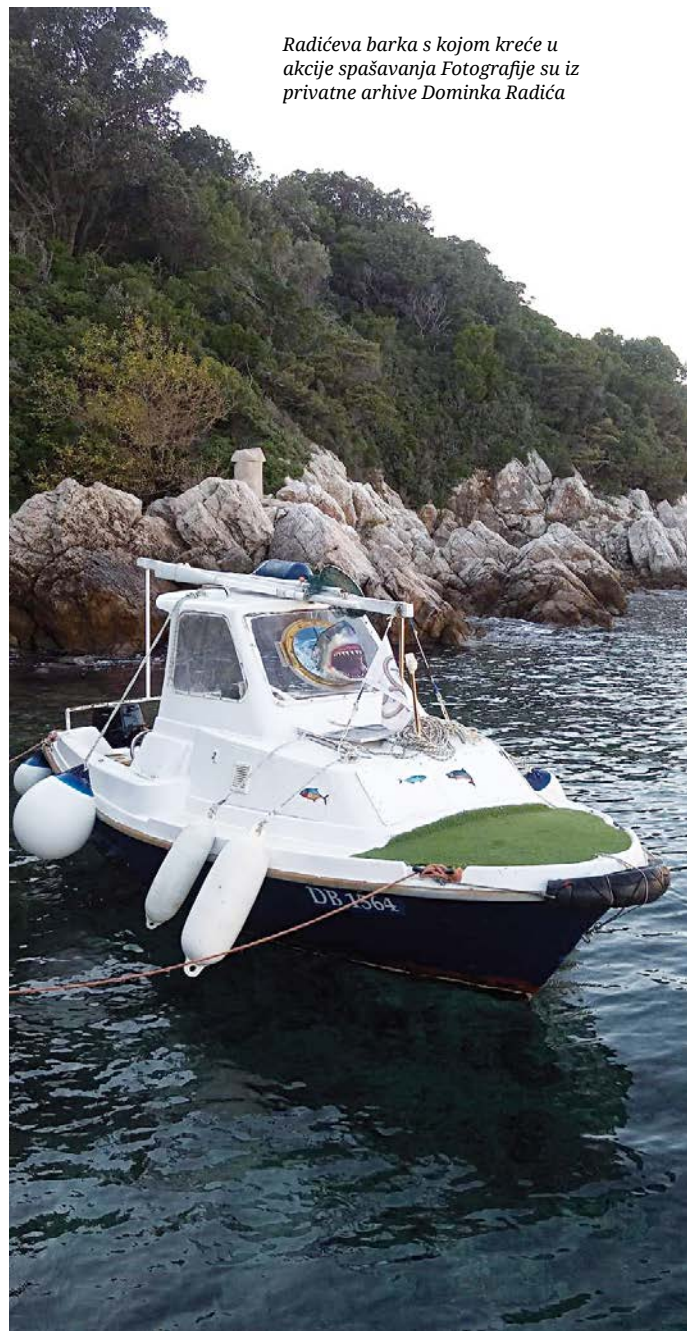
### DOBITNIK PLAVE VRPČE VJESNIKA 2005.

Dominko je dobio Plavu vrpču Vjesnika 2005. godine za spašavanje sugrađanina koji se u veljači odlučio okupati u olujnom moru podno dubrovačkih zidina. I to spašavanje odrađeno je u suradnji s vatrogascima koji su plivaču dobacili kolut za spašavanje, a onda ga je svojom barkom spasio ovaj hrabri Dubrovčanin.

*Prva Buža, mjesto podno dubrovačkih bedema gdje je Radić prvo spasio turistkinju, a potom i njenog partnera*



*Radićeva barka s kojom kreće u akcije spašavanja. Fotografije su iz privatne arhive Dominka Radića*





Pripremio: Dinko Poduje, pom. st. I. klase

# KVAR NA LETEĆEM LEŽAJU I OSNJAKU

## M/V FENELLA

**GLAVNI STROJ: IHI-S.E.M.T. PIELSTICK 10PC2-6V/ID2495-4.784kW**  
Motor je s deset cilindara, dva reda po pet cilindara u „V“ formaciji, svaka dva susjedna cilindra koriste zajednički osnjak na koljenča stoj osovine. Susjedni cilindri su br. 1 i 6, 2 i 7, 3 i 8, 4 i 9 te 5 i 10.

### IZVJEŠTAJ O HAVARIJI LEŽAJA NA GLAVNOJ OSOVINI MOTORA

Nakon havarije ležaja klipnjače glavnog motora koji se desio 1. prosinca 2009. na brodu m/v „Fenella“ trebalo je ustanoviti zbog čega je došlo do oštećenja šalica ležaja klipnjače cil. br. 4 i pripadajućeg osnjaka koljenčaste osovine.

Još prije početka remonta pokušali smo ustanoviti moguće uzroke ove havarije, razmatrajući sve dostupne podatke o radu glavnog motora do vremena kada je havarija nastala.

Ovo su podaci s kojim raspolazemo:

#### Radni sati:

- Glavni motor ima 65.670 sati rada.
- Cilindar br. 1 od zadnjeg otvaranja i izmjene šalica letećeg ležaja ima 2.387 sati rada.
- Cilindar br. 2 od zadnjeg otvaranja ima 2.387 sati rada. Osnjak osovine za cilindre br. 2 i 7 ranije je bio oštećen te obrušen na podmjeru od (-) 2,5 mm. Od tog brušenja i izmjene šalica ležaja ima 994 sata rada.



Slika 1 - prikazuje klipnjaču



Slika 2 - prikazuje oštećenje klipnjače uzrokovane zakretanjem šalica ležaja tijekom rada, oštećena je i nazubljena kontaktna površina između klipnjače i poklopca ležaja



Slika 3 - prikazuje oštećeni osnjak glavne osovine na poziciji cilindara br. 4 i 9

- Cilindar br. 3 od zadnjeg pregleda i izmjene šalica ležaja ima 6.853 sata rada.
- Cilindar br. 4 od zadnjeg pregleda i izmjene šalica ležaja ima 4.408 sati rada. Na tom cilindru pronašli smo oštećen ležaj i osnjak osovine, pa će osnjak biti potrebno brusiti na licu mjesta (in situ) i izmijeniti šalice ležaja cilindara br. 4 i br. 9.
- Cilindar br. 5 od zadnjeg pregleda i izmjene šalica ležaja ima 7.300 sati rada.
- Cilindar br. 6 od zadnjeg pregleda i izmjene šalica ležaja ima 4.749 sati rada.
- Cilindar br. 7 ima od zadnjeg pregleda 6.471 sat rada, dok ležaj ima samo 994 sata rada od izmjene. Ovaj osnjak osovine bio je prije oštećen i obrušen je na podmjeru od (-) 2,5mm. Dužan sam napomenuti da konstrukcija motora omogućava izmjenu letećeg ležaja bez vađenja stapala, zato su i ove razlike u radnim satima cilindra i letećeg ležaja.
- Cilindar br. 8 od zadnjeg otvaranja i izmjene šalica ležaja ima 6.873 sata rada.
- Cilindar br. 9 od zadnjeg otvaranja i izmjene šalica ležaja ima 3.961 sat rada.
- Cil. br. 10 od zadnjeg otvaranja i izmjene šalica ležaja ima 3.961 sat rada.

#### Ostali relevantni podaci i informacije:

- Za ovaj tip motora s cilindrima otvorenim prema kućištu mehanizma rabi se mazivo ulje BP Marine Oil - ENERGOL IC- HFX 404. Redovne analize ulja vrše se svaka tri mjeseca. Pregledano je nekoliko posljednjih analiza i rezultati su uredni, jedino što je pronađeno da je dnevna potrošnja ulja previsoka (od 400 do 500 lit/24 sata).
- Posljednje mjerenje defleksija također je u normalnim granicama.
- Tijekom prethodnih održavanja bila je kontrolirana duljina vijaka letećih ležajeva i stanje klipnjača prije montaže, shodno pravilima kompanije (ISM) o održavanju uređaja u strojar-nici. O tome postoje pismeni i foto zapisi u knjizi održavanja motora (Hystory Book). Pregledom izmjera ustanovljeno je da su vijci na klipnjači prilikom zadnjeg mjerenja bili na granici istežanja pa su trebali biti zamijenjeni, ali to nije napravljeno.

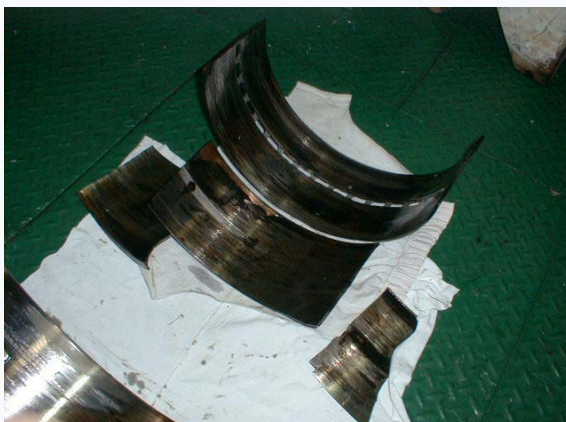


# NAČIN OŠTEĆENJA OSOVINE GLAVNOG MOTORA

- Prema knjizi održavanja motora Pielstick - odjeljak SEC- G6 - ležajevi moraju biti pregledani svakih 12 tisuća radnih sati. Ovaj motor je srednjohodni s 550 okr./min i ležajevi su tro-slojne konstrukcije. Čašice ležajeva moraju biti zamijenjene ako je površinska bijela kovina nestala na 1/3 površine.
- Klipnjača i vijci moraju biti pregledani i izmjereni, a ako su se vijci istegli preko dozvoljene duljine potrebno ih je zamijeniti. Isto tako, potrebno je obnoviti uzubljenja na klipnjači sva-kih 12 tisuća sati rada, te izmjeriti promjer otvora za leteći ležaj klipnjače sa stegnutim vijcima. Nismo pronašli protokol o zamjeni vijaka, što znači da nisu mijenjani duži period vreme-na.
- Po pregledu ležaja klipnjače cilindra br. 4 i pripadajućeg osnjaka koljenčaste osovine za cilindre br. 4 i 9, utvrđena su duboka oštećenja tog osnjaka, a šalice ležaja su potpuno upro paštene. Oštećenje je uzrokovano nečistoćama u ulju. Naime, u kućištu okretnog mehanizma i u ulju pronađeni su djelići, tj. tvrde čestice brusnog kamena koje su se tamo našle poslije prethodnog brušenja osnjaka cilindra br. 2 i 7. Nakon te intervencije nije se provelo potpuno čišćenje unutrašnjosti kućišta, niti je izmijenjeno ulje.



Slika 4 - prikazuje klipnjaču kompletiranu sa vijcima bez ležaja. Ovo je pozicija za promjeru ovalnosti.



Slika 5 - stanje šalice ležaja cil. br. 4 nakon otvaranja



Slika 6 – Reparirana klipnjača spremna za montažu

- Ostaci pronađeni u ulju i na čašici ležaja ukazuju na to da se te čestice nisu uspjele zadržati niti na filtru ulja niti na magnetskom ulošku u filtru ulja. Inače, pregledom filtra ustanovljeno je da količina nakupljene nečistoće ukazuje na to da je filter bilo potrebno redovitije i u kraćim intervalima čistiti. Vlasniku broda sugerirana je ugradnja novog tipa B&K filtra ulja koji bi bolje i sigurnije čistio ulje. To je posebno važno u ovih motorima sa otvorenim kućištem prema cilindrima, gdje je zagađivanje ulja ostacima izgaranja iz cilindra teško izbjeći.
- Zbog svega navedenog, trebaju se pregledati svi ležajevi na koljenčastoj osovine. Također, potrebno je kompletno očistiti postojeći samočišćajući filter ulja. Period čišćenja filtra, automatsko okretanje i samo protivsmjerno čišćenje treba podesiti na kraće vremenske razmake. S ovakvim režimom rada filtra povećat će se potrošnja ulja, ali vjerujem da će to biti manja šteta od havarije ležajeva.
- Po pregledu klipnjače cilindra br. 4 i oštećenog osnjaka može se zaključiti da je do oštećenja ležaja i osnjaka, pored onečišćenja ulja, došlo i radi nedovoljnog stezanja vijaka klipnjače, što je omogućilo ležaju da se pomakne i zakrene, a to je imalo za posljedicu opstrukciju podmazivanja te oštećenje ležaja i osnjaka (Vidi sliku 6, koja govori sama za sebe).
- Može se također zaključiti da vijci klipnjače kontrolirani na rastezanje prilikom montaže nisu bili zamijenjeni, iako je to trebalo napraviti.
- Nakon utvrđivanja kvara trebalo je brod dovesti vlastitim pogonom do luke remonta. Na slici 3 je vidljiv vijak kojim je blokirao otvor za podmazivanje ležaja cil. br. 4. Taj otvor na osnjaku je zatvoren da bi se spriječio pad tlaka ulja, a u isto vrijeme omogućio rad glavnog motora bez cil. br. 4 i 9. U ovim uvjetima vibracije prvog reda su se našle u drugom režimu okretaja i trebalo je voditi računa da se u radu motora s isključenim cilindrima te vibracije izbjegnu.



### Izvršetak o izvršenim radovima na glavnom motoru:

Remont glavnog motora izvršila je tvrtka „Goltens Marine NY“ uz pomoć posade stroja. Evo opisa remontnih radova:

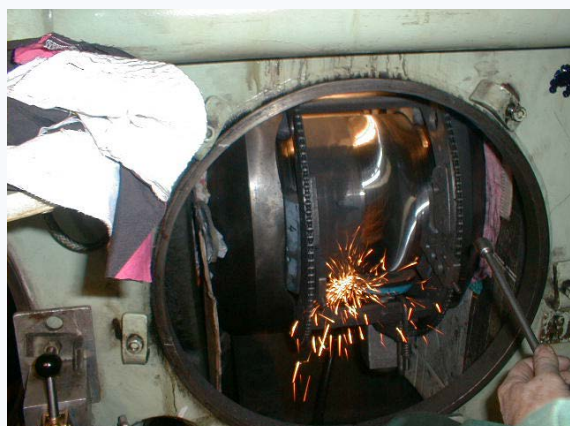
1. Izmijenjeni su svi glavni i leteći ležajevi na osovini motora.
2. Izmijenjeni su svi vijci na klipnjačama.
3. Na koljenčastoj osovini glavnog motora izbrušen je oštećeni zajednički osnjak za cilindre br. 4 i 9, i to na (-) 1,5 mm od nazivnog promjera osnjaka osovine. Prije i poslije brušenja kontrolirana je površinska tvrdoća osnjaka, a mjerila se i ovalnost osnjaka na tri pozicije.

Mjere letećih ležajeva na motoru prije montaže bile su ove:

- standardna mjera ležajeva: na cilindrima br. 1 i 6, 3 i 8, 5 i 10,
- ležajevi s podmjerom od (-) 1,5 mm: na cilindrima br. 4 i 9,
- ležajevi s podmjerom od (-) 2,5 mm: na cilindrima br. 2 i 7.



Slika 7 - montirana naprava na osovini glavnog motora spremna za početak brušenja osnjaka osovine. (Naprava je izrađena u firmi Goltens Marine i podesna je za različite promjere osovina.)



Slika 8 - brušenje osovine, naprava se pogoni servisnim zrakom

4. Pregledane su sve klipnjače i izmjerene ovalnosti ležišta letećeg ležaja.
5. Sva su stapala pregledana, izmijenjene su osovinice stapala i ugrađeni novi prstenovi.
6. Pregledane su, premjerene i obrušene sve košuljice cilindara. Košuljice se brusilo prvenstveno zato da bi se smanjila abnormalna potrošnja ulja koja je prije remonta iznosila između 400 i 500 lit /24 sata.
7. Pregledano je i očišćeno kućište okretnog mehanizma i tank ulja. Izvršeno je i pranje sistema s novim uljem. Poslije 24 sata cirkulacije ulje je ponovno zamijenjeno (7,5 tona).
8. Pregledani su svi ležajevi bregaste osovine i pronađeni u dobrom stanju.

9. Pregledani su kotveni vijci i temeljni vijci na postolju motora.
10. Snimljene su defleksije motora prije i poslije remonta.
11. Sve su glave motora remontirane, usisni i ispušni ventili obrušeni.
12. Pregledane su sve pumpe goriva.
13. Izmijenjene su sve brtve i gumeni prstenovi na motoru.
14. Svi radovi i izmjere na motoru uvedeni su u knjigu održavanja glavnog motora prema uputama ISM.
15. Glavni motor je pokrenut i povremeno je radio na vezu u luci radi provjere ležajeva. Poslije nekoliko paljenja i provjera u različitim intervalima, moglo se zaključiti da je popravak ležajeva i remont na motoru uspješno okončan.
16. Lloyd Register i nadglednik osiguranja kontrolirali su popravak i na kraju izdali potrebne certifikate.



Slika 9 - Glavni motor slikan s galerije

17. Po isplovljenju, režim vožnje polako se i postupno povećavao od lagane do pune plovne brzine. Posada je ponovno u intervalima pipanjem vršila provjeru temperatura ležajeva i stanja u kućištu okretnog mehanizma motora, te izvijestila da je sve pronađeno u normalnim granicama. Posadi se naložilo da se u slijedećoj luci još jednom sve pregleda i izvijesti upravu o pronađenom stanju.

Na poklopcima kućišta označena su istrošenja za svaki osnjak posebno, da bi se izbjegle pogreške kod budućih pregleda i zamjena ležajeva. Po naputcima proizvođača motora osnjaci osovine smiju se brusiti najviše do (-) 4 mm, a da pritom motor još uvijek može raditi pod punim opterećenjem. Ukoliko se prijeđe ova granica (brušenje preko 4 mm), tada motoru treba smanjiti snagu do ugradnje nove koljenčaste osovine. Naravno, sve to zahtijeva verifikaciju i odobrenje klasifikacijskog društva i osiguratelja.

Interesantan je podatak da je potrošnja ulja nakon ovog remonta zahvaljujući brušenju košuljica cilindara i izmjeni prstenova na stapalima motora smanjena na 200 lit/dan.



m/v „Fenella“





Posebna ponuda za članove SPH  
SINDIKAT POMORACA HRVATSKE/ uvjeti za 2023. godinu.

Smještajni paketi	
Hotel Terme Sveti Martin 4*	15 % popusta na redovne cijene*
Premium apartmani Terme Sveti Martin 4*	15 % popusta na redovne cijene*
Standard apartmani Terme Sveti Martin 3*	10 % popusta na redovne cijene *
<i>*popust se ne odnosi na već snižene cijene, posebne akcije i sl.</i>	
Wellness usluge	
10 % popust (osim tajlandske masaže)	
<b>Bazeni Temple of Life / Aquapark Martilandia</b>	10% popusta na individualnu kupnju ulaznica
<b>Popust na količinu:</b> 10 ili više ulaznica - 10 % popust 50 ili više ulaznica - 15 % popust 100 ili više ulaznica - 20 % popust 500 ili više ulaznica - 25 % popust	
	
Svi upiti se vrše putem e-mail adresa ili usmeno putem telefona. Kod upita za smještaj je potrebno navesti kod: <b>SPH2023</b> . uz predočenje članstva (iskaznice). <b>Upiti za smještaj:</b> <a href="mailto:info@termesvetimartin.com">info@termesvetimartin.com</a> , dodatne informacije: 040 371 111. <b>Upiti za wellness:</b> <a href="mailto:wellness@termesvetimartin.com">wellness@termesvetimartin.com</a> , dodatne informacije: 040 315 002. <b>Upiti za bazene:</b> <a href="mailto:bazeni@termesvetimartin.com">bazeni@termesvetimartin.com</a> , dodatne informacije: 040 371 113.	



# B

ilo je to vrijeme Drugog svjetskog rata. Nijemci su po sredini našeg mjesta, okomito na obalu, postavili minsko polje. Bilo ih je strah anti-fašista koji su se krili po brdima, ali i onih koji bi se mogli s kopna brodom prebaciti na otok i napasti njemačke jedinice stacionirane u našem mjestu. Mještani su znali gdje su mine postavljene, ali mi djeca nismo. Ja sam rođen 1933. i dobro pamtim taj dan. Igrali smo se na jednoj gomili kamenja, izvan vidokruga roditelja. Netko je od nas, više ne znam tko, aktivirao protupješačku minu koja je eksplodirala. Neki su moji prijatelji stradali, a ja sam bio ranjen i preživio. Doduše, jedan mi je geler ostao u glavi, i dandanas ga mogu napipati. Nakon kapitulacije, mještani su zarobili njemačke vojnike, u ruke im dali motike i poslali na kopanje minskog polja. Promatrali su ih sa sigurne udaljenosti. U mjestu su se povremeno začule eksplozije, što je značilo da je njemačka ruka u polju motikom pronašla minu. U prostori gdje su njemački zarobljenici za razminiravanje bili smješteni, bio je odložen jedan kanočal (dalekozor). Moj ga je djed dobio na dar od svog rođaka, čuvara. Bio je očuvan, a na njemu je pisalo Carl Zeiss Jena, Dienstglas 10x50. Djed ga je rijetko koristio, bojao se da mu ne ispadne iz ruke i da ga ne ošteti. Kada je djed umro, otac mi je darovao kanočal kao uspomenu na djeda. Meni se on jako svidio i uvijek mi je bio na dohvat ruke. Kupio sam mu torbu i našao mu mjesto u provi broda.

## VRŠE

Vrijeme je prolazilo, ja sam završio srednju pomorsku školu i zaposlio se kao električar u hotelskom poduzeću. Obožavao sam ribolov. Naučio sam loviti ribu vršama. Od mjesnog pekara uzimao sam stari

Ispričat ću vam priču o kanočalu, vinogradu i jeziku.

PIŠE

**JERE  
BILAN**



# Kan

kruh i stavljao za ješku. Ulovi su bili obilni, dodatna zarada dobra. Kako bih lakše pronašao kantu koja mi je označavala položaj vrše, koristio sam didov kanočal. I sve bi to bilo u redu da nisam u okularu jednoga dana ugledao neobičnu scenu.

Moji susjedi imali su maslinike na obližnjim otocima. Koristili su gajete kako bi doplovili do njih. Kako bi uštedjeli na gorivu, više njih plovilo je istom gajetom. Međutim, zbog spriječenosti uslijed liječničkog pregleda, muž je sa svojim rođacima prvi otišao obrađivati masline, a njegova žena je trebala doći kad

obavi pregled. Tako je i bilo. Njihov susjed išao je na isti otok gajetom prevesti alate, pa je svojoj mještanki ponudio prijevoz.

## VOŽNJA

Bilo je toplo lipanjsko jutro. Ona je stajala u brodu, na pajolima, pospana od ranog ustajanja. Naslonila se na provu i lagano nagnula prema naprijed. Puhao je burin koji je njenu veštu lagano podizao i njihao u ritmu valova. Susjed je stajao na timunu i pogledivao malo u puntu prema kojoj je





# očal

vozio, a malo u veštu i ispod vešte. Odjednom je odlučio pustiti timun iz ruke i s leđa prići svojoj udatoj sumještanki. Ona se, onako bunovna nije ni snašla, a već je bila u ljubavnom zagrljaju nasred pučine. Niti jednog broda nije bio na vidiku. Barem su oni tako mislili. Ali, na moje zadovoljstvo, ja sam s kanočalom stajao skriven iza punte i promatrao neobičan događaj. Ušijao sam motorom i sklonio se kako bih ostao nezamijećen. Oni su išli svojim putem, a ja sam sačekao neko vrijeme i krenuo dalje podizati svoje vrše. Vratio sam se navečer

kući. Nakon nekoliko dana ispričao sam ženi što sam vidio. Tajna je ostala među nama.

## VINOGRAD

Imali smo tovara, zvao se Mićo. Vezivali bi ga za maslinu gdje bi stajao u hladu i pasao travu. Ali, moja ga žena jednom nije dobro vezala, on se odrišio i ušao u susjednu parcelu gdje je popasao svu blitvu koja je rasla. Kada je vlasnica te susjedne parcele vidjela što se dogodilo, doš-

la je sve bijesna na naša vrata i počela glasno psovati i kleti. Bila je to upravo ona žena kojoj se haljina njihala na buri. Kad je moja žena čula koje joj je riječi uputila, odgovorila joj je:

Ajde, što se ti javljaš, ona koja daješ drugome na gajeti. Bolje muči i doma hodi.

Čule su to i druge uši, pa je to došlo i do njenog muža. Nastala je barufa, vika, svađa i pravdanje. Zaludu je ona njemu govorila da je to kao kad brod prolazi morem. Brod prođe, napravi brazdu za sobom, a nakon kratkog vremena kao da se ništa nije dogodilo. Nema ničega što bi ostavilo traga na moru.

Ona je otišla spavati u materinu kuću, ali se nakon nekoliko dana vratila kod muža nakon što su ga njegovi prijatelji nagovorili da je primi. Tih dana u mjestu je vladao nemir. Dvije obitelji postale su međusobni neprijatelji. Da stvar bude još gora, svi su u selu bili rodbinski povezani, tako da je pola mjesta bilo posvađano. Nakon dva mjeseca, stvari su se smirile.

## VRIJEME

Od tih događanja, svaka obitelj ide u masline sa svojim brodom. Izgubilo se međusobno povjerenje za koje se kaže da se teško stiče, a lako gubi. Ne samo u te dvije obitelji, nego i među svim mještanima. Sin jedne od tih dviju obitelji zagledao se u kći iz druge obitelji. Kad je to saznao njegov otac, pritiskom je natjerao sina da ostavi djevojku i oženi drugu. Svi su u mjestu znali da oboje mladih pate zbog toga. Treća generacija međusobno se druži neopterećena prošlošću. Vrijeme čini svoje.

Ni sam ne znam jesam li trebao ispričati ono što sam davno vidio kroz didov kanočal ili sam trebao šutjeti i tajnu ponijeti sa sobom na neko mjesto koje nas sve čeka. Trebao sam tajnu prosijati kroz tri sita. Prvo je sito istine. Kroz to sito bi prošlo. Drugo je sito dobrote. Ono što sam ispričao nije dobro i kroz to sito ne bi prošlo. A treće je sito koristi. Nije nikome bilo korisno ono što sam ispričao. I iz toga zaključujem da je bolje da sam odšutio, sve zadržao za sebe, a posebice da nisam rekao svojoj ženi.





# Putujte (plovite) što više i bit ćete zdraviji?

PIŠE

**NEBOJŠA  
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

**P**utovanje je dio vašeg života, u to nema sumnje. Svi ljudi vole putovati, i u to nema sumnje. Ali je li baš isto putovati kao pomorac i putovati kao, primjerice, vaši susjedi (turistički paket aranžman, cruiser, etc.)?

E, pa da odmah, u uvodu, mi lijepo razriješimo tu dilemu – nije.

Činjenica je da ljudi vole putovati a putovanje stvarno može imati značajan pozitivan učinak na fizičko i mentalno zdravlje kao što je nedavno pokazalo istraživanje objavljeno u časopisu *Journal of Travel & Health*. Studija je ispitala više od 1000 odraslih koji su se nedavno vratili s putovanja i otkrila da je većina njih prijavila poboljšanja općeg blagostanja, uključujući povećanje energije i smanjenje razine stresa. Dakle putovanje im je koristilo.

Putovanja omogućuju ljudima i da dođu do mjesta gdje mogu pristupiti raznim mogućnostima (npr. zaposlenje, obrazovanje, slobodno vrijeme), otići u trgovine, koristiti usluge (npr. zdravstvenu skrb), upoznati druge ljude ili samo vidjeti nove stvari. Ta mogućnost da putuju posebno je važna za starije ljude jer im daje slobodu da rade stvari samostalno, doprinose društvu i osjećaju se povezani s drugima. Da, da, nemojte svoje starce spremite u dom ako baš ne morate, dajte im mogućnost da putuju barem od kuće do dućana.

U teoriji, putovanje izvan nečijeg lokal-

nog područja pruža dodatne pogodnosti, jer omogućuje ljudima da dođu do više mjesta, imaju pristup ka više mogućnosti, upoznaju više ljudi i vide više stvari. Međutim, činjenica je i da je nekim ljudima ograničena mogućnost putovanja izvan svog lokalnog područja. To može biti zbog dugog vremena putovanja i velikih troškova, nedostatka dobrog prijevoza ili zbog osobnih čimbenika (Kako cijene goriva lete u zrak svi ćemo uskoro imati taj problem). Tako su studije u nekoliko zemalja otkrile da neki pojedinci rjeđe putuju u posjet obitelji i/ili prijateljima zbog nedostatka automobila ili zbog toga što ne posjeduju vozačku dozvolu. (Ne)pružanje javnog prijevoza također je povezano sa smanjenim posjetima obitelji i prijateljima. U jednoj studiji u Švicarskoj, društvene mreže (tu se ne misli na Facebook već na stvarne osobne kontakte) bile su značajno manje za pojedince koji nisu imali kartu za javni prijevoz kao i za one koji nisu imali automobil.

Ograničenja mogućnosti za putovanje mogu dovesti do smanjenog društvenog sudjelovanja a to ima moguće negativne posljedice na zdravlje. Zapravo, razna ograničenja putovanja i povezane nezadovoljene potrebe putovanja mogu biti važnije od stvarnog broja putovanja u određivanju kvalitete života ljudi. I tu dolazimo do prvog problema kod vas pomoraca: bez obzira što i vi putujete (mnogo), vi svojim putovanjem (radom na brodu), ustvari smanjujete svoje društveno sudjelovanje i sama količina vašeg putovanja ne zadovoljava vaše potrebe koje biste mogli imati (siguran sam da ih imate).

U jednoj drugoj studiji, istraživači su krenuli upravo od te činjenice da putovanje izvan lokalnog područja (primjerice *vašeg malog mista*) omogućuje ljudima upozna-

vanje drugih ljudi, kao i pristup širokom izboru usluga i mogućnosti. Oni, dakle nisu govorili o turizmu već jednostavno o odlasku iz vašeg mjesta boravka, kraćem ili dužem. Možete primjerice otići doktoru ili u neki robni centar izvan grada, i to je putovanje. Kao činjenicu su uzeli i da takvo putovanje može biti ograničeno nedostatkom dobrog prijevoza ili osobnim čimbenicima. U studiji su željeli provjeriti jesu li ta ograničenja povezana s lošom samoprocjenom zdravlja i u kojoj je mjeri ta povezanost posredovana smanjenim društvenim aktivnostima. Analizirane su povezanost između ovih ograničenja i pokazatelja društvenog sudjelovanja (često viđanje obitelji i prijatelja ili članstvo u klubovima ili društvima) sa samoprocjenom zdravlja. U prijevodu, za romantičare koji sanjaju da se odvoje od vreve grada – što to znači živjeti u kućici na selu s lošom povezanosti s gradom. Ili, stavite to u kontekst vaše plovidbe, jer i vi ste odvojeni od vreve grada i loše povezani s njim.

Ovu studiju o putovanju nisu slučajno proveli na području sjeverne Engleske. Ta regija je imala stalno lošije zdravstvene rezultate od ostatka Engleske. Na primjer, Sjever je imao povećanu smrtnost među osobama u dobi <25 i 45+ u razdoblju od 1965. do 2015. godine, a bilježio se i porast prekomjerne smrtnosti među osobama u dobi od 25 do 44 godine od 1990. godine. I upravo su ograničenja za putovanja identificirana kao čimbenik koji je pridonosio ekonomskom nedostatku i nižem subjektivnom blagostanju na sjeveru, no, do ove studije koja je povod za naš tekst, postojalo je vrlo malo dokaza o negativnim učincima na zdravlje. Velika urbana područja (npr. Manchester) imaju dobre cestovne i željezničke veze s ostatkom Sjevera i šire, ali mnoga njihova prigradska i ruralna područ-



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: zumr.rijeka@ri.htnet.hr www.travelmedicina.com

ja slabo su dostupna, zbog nedostatka čestih i redovitih usluga javnim prijevozom. Podsjećate li vas ovo na nešto? Ako da, pažljivo čitajte ostatak teksta.

U studiji su koristili tzv. samoprocjenu zdravlja. Samoprocjena zdravlja je subjektivni pokazatelj zdravlja, koji se obično prikuplja u anketama tako što se ispitanici pitaju o njihovom ukupnom zdravstvenom stanju. Dakle, ono kako se osjećate u zdravstvenom smislu. Na tu vašu samoprocjenu zdravlja utječu kontekstualni, demografski i kulturološki čimbenici ali vjerovali ili ne, ta samoprocjena zdravlja je obično dobar prediktor smrtnosti. Kao takav, postao je često korišten pokazatelj u akademskim studijama u raznim područjima (ne samo medicinskim, već i društvenim i ekonomskim) te u službenim zdravstvenim istraživanjima. Ja, kao doktor radim već više od 30 godina i mogu vam navesti barem desetak pacijenata koji su na taj način signalizirali svoju ranu smrt. Moji stari profesori su govorili: *uvijek vjerujte pacijentu. Ako kaže da mu nije dobro onda nešto ne valja i to trebate pronaći.*

Glavna pretpostavka te studije je bila da je samoprocjena zdravlja pozitivno povezana sa sudjelovanjem u društvu, a negativno s ograničenjima u učestalosti putovanja, broja mjesta koja se posjećuje i s udaljenosti putovanja. Prvo su identificirali udio onih koji navode loše i vrlo loše zdravlje i usporedili ih s ostatkom uzorka. Htjelo se provjeriti da li oni iz grupe koji obitelj ili prijatelje viđaju rjeđe od jednom mjesečno, nemaju članstva u klubovima i društvima, a prijavili su dvije najveće razine ograničenja za putovanja, imaju veći udio ispitanika koji navode loše ili vrlo loše zdravlje.

Kao što je pretpostavljeno, samoprocjena zdravlja bila je značajno i pozitivno povezana sa sve tri varijable društvenog sudjelovanja. Najjača povezanost bila je s čestim viđanjem prijatelja, zatim članstvom u klubovima i čestim viđanjem obitelji. Kao što se i očekivalo samo je jedna vrsta ograničenja putovanja (učestalost putovanja) bila izravno povezana sa samo-ocjenom zdravlja, s negativnim učinkom. Samoprocjena zdravlja bila je najviša za najmlađe dobne skupine (<25), a najniža za najstariju dobnu skupinu (>75 m), s gotovo linearnom progresijom između ovih skupina (*sve je lako kad si mlad*). Ispitanici s niskim primanjima i oni koji žive sami također imaju lošije zdravstveno stanje.

Kod onih mladih od 55 godina, često viđanje obitelji nije bilo značajno povezano sa samoprocjenom zdravlja (ah ta sebična mladost),

ali u modelu za ispitanike u dobi od 55+ godina, samoprocjena zdravlja bila je pozitivno povezana s čestim viđanjem obitelji. Ograničenja učestalosti putovanja bila su izravno povezana sa samoprocjenom zdravlja, s negativnim učinkom.

Ova je studija pružila dokaze da su ograničenja putovanja izvan lokalnog područja (>24 km od kuće) povezana s lošijom samoprocjenom zdravlja, kako kroz smanjeno sudjelovanje u društvu, tako i kroz druge, neodređene razloge. Različiti aspekti putovanja imali su različite veze s društvenim sudjelovanjem i samoprocjenom zdravlja. Ograničenja udaljenosti putovanja nisu imala nikakvu značajnu povezanost. Ograničenja broja posjećenih mjesta izvan lokalnog područja bila su povezana sa smanjenim društvenim sudjelovanjem, i ukupno i među dvjema razmatranim dobnim skupinama. Među ispitanicima mlađim od 55 godina ta su ograničenja bila povezana s rijetkim viđanjem obitelji. Među onima starijima od 55+, ograničenja su bila povezana s rijetkim viđanjem prijatelja i ne-članstvom u klubovima i društvima.

Uglavnom, pokazalo se da su udjeli onih koji su prijavili loše ili vrlo loše zdravlje bili znatno viši među ispitanicima koji obitelj ili prijatelje viđaju manje od jednom mjesečno, nemaju članstva u klubovima i prijavili su dvije najviše razine ograničenja (u učestalosti putovanja, broju posjećenih mjesta i u udaljenosti putovanja).

Jel' vam sinulo? Stavite sebe u taj kontekst i dobili ste odgovor i utjecaj putovanja na vaše zdravlje.

Postoje i druga tumačenja koristi putovanja za zdravlje (ono, koje mi sami, subjektivno procjenjujemo kao „baš se osjećam dobro“) primjerice, to što putovanje omogućuje pojedincima da izađu iz svakodnevnih rutine i iskuse nova okruženja i kulture. To može dovesti i do povećane tjelesne aktivnosti, budući da će putnici (čitaj – turisti) vjerojatnije više hodati ili voziti bicikl umjesto da se voze, ili ih također može izložiti različitim vrstama hrane, a što opet, dovodi do zdravije prehrane. To su samo neki najuočljiviji uzroci dobrih zdravstvenih efekata putovanja.

Hm, pa i pomorcima se nekad to pripisivalo; putovali su od luke do luke, upoznavali nova okruženja, jeli hranu koju mi nismo poznavali, i u vremenima prije *Ryanair*-a i svih danas lako dostupnih načina turistič-

kih putovanja – najjeftiniji aranžmani na cruiserima se dobiju već za par-sto dolara, pomorci su bili jedini stvarno „svjetski“ dio putujuće populacije. No je li i danas tako: dva tjedna u karanteni, brod u luci samo 12 h. *Turnover* je prije bio 6 dana (1970. godine), 1998 godine je bio 16 sati a sada je... Luke su izmahnute izvan središta velikih gradova i ustvari nema vremena otići u grad. A različita hrana? Pa ako ste imali Indijca za kuhara na brodu, vrlo brzo vam se smučilo od *curry*-a i riže svaki dan. Povećana tjelesna aktivnost, vožnja bicikla? Ma neće baš ići, vi na brodu radite a ne ležite na ležaljci uz bazen.

No, studije kod turista pokazale su da putovanje može pozitivno utjecati i na mentalno zdravlje. Većina se sudionika nakon putovanja osjeća opuštenije i manje su pod stresom. To je vjerojatno zato što putovanje može pružiti osjećaj uzbuđenja i avanture, kao i odmor od zahtjeva i odgovornosti svakodnevnog života. E, ovo svakako ne vrijedi za vas, pa čak ako vas kod kuće i ne čeka najsjetnija situacija. Nisam još nikoga čuo (a niti jedna studija to nije pokazala) da se nakon iskrcaja osjećao odmoran i opušten. Uostalom, vama putovanje nije odmor od svakodnevnih zahtjeva, vama to jest zahtjev i odgovornost svakodnevnog života.

Još jedna korist od turističkih putovanja je i ta što pojedincima omogućuju izgradnju novih društvenih veza, a što može biti važno za mentalno zdravlje. Upoznavanje novih ljudi i stvaranje novih prijateljstava može pružiti osjećaj pripadnosti, a također može pomoći u smanjenju osjećaja usamljenosti i izolacije. Hm, može biti da to važi i za vas, ali vaše društvene veze na brodu su ustvari prisilne i niste birali s kim ćete provoditi vrijeme.

Zaključno, studija zbog koje smo pisali ovaj tekst sugerira da putovanje može biti dobro za fizičko i mentalno zdravlje. Može pomoći u povećanju razine energije, smanjenju stresa i poboljšanju općeg blagostanja. Dakle, sada bi trebalo kazati: sljedeći put kada planirate putovanje, sjetite se da to nije dobro samo za vašu dušu, već i za vaše tijelo. Nažalost to nije moj zaključak već zaključak kolega koji su tu studiju provodili na civilima koji more nisu okusili. Ja sam vam ovaj tekst napisao samo zato da ga možete pokazati svakome kome nije jasno koliko se vaš život razlikuje od njihovih.



# Pravo vlasništva na brodu



PIŠE

**LINA  
SERDAR**

mag.iur.

# P

ravo vlasništva jedno je od stvarnih prava - skupa ovlaštenja glede određene stvari koja određeni subjekt može imati ovisno o vrsti stvarnog prava. Pravo vlasništva je najšire i najjače pravo na nekoj stvari, a osim prava vlasništva, druga stvarna prava u hrvatskom pravu su i založno pravo, hipoteka, služnosti, stvarni tereti i pravo građenja. Institut prava vlasništva u hrvatskom zakonodavstvu određen je primarno Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (u daljnjem tekstu: ZVDSP) kao osnovnim propisom koji uređuje materiju stvarnih prava, s time da za određene specifične stvari kao što je npr. brod postoje uvijek i posebne odredbe koje se mogu naći i u nizu drugih propisa. Tako se na stjecanje prijenos, ograničenje i prestanak stvarnih prava na brodovima i brodovima u gradnji u prvom redu primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika, a tek ako tim zakonom pojedino pitanje nije uređeno, primjenjuju se na odgovarajući način odredbe ZVDSP-a.

Dakle, pravo vlasništva općenito je definirano ZVDSP-om kao stvarno pravo na određenoj stvari koje ovlašćuje svog nositelja da s tom stvari i koristima od nje čini što ga je volja te da svakoga drugoga od toga isključuje, ako to nije protivno tuđim pravima ni zakonskim ograničenjima. Međutim, vlasnik ne mora uvijek imati sva vlasnička prava na nekoj stvari već ona mogu biti zakonom ograničena, čak i oduzeta, a može ih i sam vlasnik ograničiti ili vlasništvo prenijeti na drugu osobu. Pravo vlasništva se može ograničiti samo zakonom ili pravima nekoga drugoga na toj stvari (najčešće su prava "nekog drugog" proizašla iz pravnoga posla koji je s tim ciljem poduzeo vlasnik stvari kako bi dio svojih ovlaštenja prenio na drugoga).

Pomorski zakonik kao posebni propis pak izričito određuje da su brodovi (i brodovi u gradnji) pokretne stvari na kojima mogu postojati sljedeća stvarna prava: pravo vlasništva, pomorska hipoteka i pomorski privilegiji (pomorska hipoteka i pomorski privilegiji su založna prava).

Osim što je pokretna stvar, brod je i nepotrošna stvar namijenjena trajnom iskorištavanju te sastavljena stvar

koja se sastoji od brojnih samostalnih i nesamostalnih dijelova i pripadaka. Pripadak broda su stvari koje po svojoj namjeni trajno služe njegovoj uporabi a mogu privremeno biti odvojene od broda (npr. konopi ili nautički uređaji) te sve one stvari koje su upisane u brodski inventar. Pripadak slijedi pravnu sudbinu broda tako da raspolaganje brodom znači i raspolaganje pripatkom, osim iznimno, u slučaju kada je uz pristanak vlasnika broda, u upisniku brodova zabilježbom upisano postojanje prava drugih osoba na određenim pripadcima. Pravo vlasništva nad brodom u gradnji obuhvaća stvari koje su na brod u gradnji ugrađene. Isto tako, ako u upisnik brodova nije što drugo upisano, pravo vlasništva nad brodom u gradnji obuhvaća osim stvari koje su ugrađene na brod u gradnji, i stvari koje se nalaze u brodogradilištu, a nisu ugrađene u brod u gradnji, ali su prema svojoj izradi određene isključivo za ugrađivanje u određeni brod ili za njegov pripadak, ili su na vidljiv način obilježene ili izdvojene za ugrađivanje u određeni brod.

Iako su brodovi (i brodovi u gradnji) prema izričitoj odredbi Pomorskog zakonika pokretnine, u pravnom prometu oni se tretiraju slično kao nekretnine pa se brodom može valjano raspolagati pravnim poslom jedino ako je to raspolaganje upisano u upisnik brodova. Ovakav režim proizlazi prvo, iz činjenice da su brodovi stvari izrazito velike tržišne tj. gospodarske vrijednosti, a potom iz činjenice da su stvarna prava na brodu povezana s državnom pripadnošću broda koja mora biti jasno utvrđena i očita jer proizvodi niz važnih pravnih posljedica (npr. mjerodavno pravo, granice odgovornosti i druga pitanja u pravilu se prosuđuju prema državnoj pripadnosti broda).

Člankom 214. Pomorskog zakonika propisano je da se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu i brodu u gradnji mogu steći, prenijeti, ograničiti i ukinuti jedino upisom u upisnik brodova. To znači da nije dovoljno primjerice sklopiti ugovor o kupoprodaji i preuzeti brod u posjed, već će vlasništvo u takvom slučaju biti preneseno na kupca tek kada se to i upiše u upisnik brodova.

Međutim, istovremeno Pomorski zakonik propisuje i izuzetke od primjene ovog pravila o nužnosti upisa i to za sljedeće slučajeve:

- a) za nastanak pomorskog privilegija i pravne učinke koji iz tog prava slijede prema trećim osobama nije potreban upis u upisnik brodova;
- b) prijelaz prava vlasništva broda na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda (tzv. abandonment) ili isplatom naknade iz osiguranja (tzv. total loss) prema članku 709. stavku 3. Pomorskog zakonika (pravni poslovi),
- c) stjecanje stvarnih prava nasljeđivanjem, dosjelošću i javnom sudskom prodajom,
- d) proglašenje broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru.

Ovi izuzeci znače samo činjenicu da u slučajevima takvog stjecanja prava vlasništva na brodu ne vrijede odredbe o kon-

stitutivnom značenju upisa broda pa se vlasništvo ne stječe tek upisom već ispunjenjem nekog drugog uvjeta i za sam nastanak vlasništva nije potreban upis. Ali i u ovim slučajevima upis i dalje zadržava deklaratornu funkciju u odnosu na vlasništvo na brodu. Pravni učinak upisa prava u upisnik brodova u odnosu prema drugim upisima ovisi o redu prvenstva koji taj upis ima prema članku 266. Pomorskog zakonika.

Naime, kako u naprijed navedenim slučajevima stjecanja prava vlasništva na brodu za stjecanje prava nije potrebno provesti upis u javnom upisniku - registru brodova, u tim se slučajevima može dogoditi da osoba koja je u upisniku brodova navedena kao vlasnik broda zapravo neko vrijeme to više i nije, jer je, primjerice, napustila brod u korist osiguratelja, ali to raspolaganje i promjena vlasnika nije odmah ubilježeno u upisnik brodova.

Kako u takvim situacijama ne bi došlo do povrede interesa trećih, Pomorski zakonik u članku 195. st. 4. određuje da onaj tko se u pravnom prometu, postupajući savjesno, pouzda u podatke upisane u upisnik brodova, ne snosi pravne posljedice koje iz toga proisteknu. Dakle, promjena nositelja prava vlasništva prema trećima koji se pouzdaju s povjerenjem u podatke iz javnog upisnika, stvara pravne učinke tek od evidentiranja takve promjene u upisniku brodova, pod uvjetom da oni nisu znali niti morali znati da stanje u upisniku brodova ne odgovara stvarnom stanju.

Nadalje, kao i kod nekretnina, kad se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu (i brodu u gradnji) stječu, prenose ili prestaju na temelju pravnog posla, za valjanost svakog takvog pravnog posla traži se pisani oblik. Pravni posao koji nije sklopljen u pisanom obliku nema pravnog učinka i kao da nije ni poduzet. No opet, iznimno prema čl. 213. st. 3. Pomorskog zakonika, lučka kapetanija upisat će pravo vlasništva i "temeljem ovjerenе isprave s izjavom prenositelja o prijenosu prava vlasništva, a koja isprava sadrži bitne elemente o pravnom poslu, bez obveze podnošenja same isprave o pravnom poslu." Dodatna specifičnost propisana je Pravilnikom o vođenju upisnika brodova, najvišoj dopuštenoj starosti i tehničkim uvjetima za upis u upisnik brodova (NN 13/2020), a to je da kada se vlasništvo na brodu stječe na temelju pravnog posla i stjecatelj nije registriran za samostalno obavljanje gospodarske djelatnosti, brod mora imati upisanog brodaru registriranog za obavljanje gospodarske djelatnosti.

S druge strane, za razliku od nekretnina, na brodu kao pokretnini ne može biti uspostavljeno etažno vlasništvo. Ali, brod (i brod u gradnji) mogu biti u suvlasništvu i tada se suvlasništvo dijeli na jednake idealne dijelove ako među suvlasnicima nije drugačije ugovoreno. Svaki suvlasnik spram svog suvlasničkog udjela može izvršavati sva vlasnička prava, jer se uzima da je u pravnom prometu idealni dio samostalna stvar (idealni dijelovi su sadržajno jednaki dijelovi prava vlasništva računski određeni razmjerom prema cijelom pravu vlasništva stvari). Ipak, suvlasnici mogu ugovoriti da će međusobno podijeliti izvršavanje svih ili nekih vlasničkih ovlasti, a mogu stvar povjeriti određenoj osobi kao upravitelju.

Pomorski zakonik ne sadrži odredbe o stvarnoprav-

noj zaštiti vlasništva na brodu pa se na to pitanje primjenjuju opće odredbe ZVDSP-a o zaštiti prava vlasništva. Vlasnik može štiti svoje vlasništvo bilo od onoga tko mu je tu stvar bespravno oduzeo ili od onoga tko vlasnikovo pravo ugrožava na neki drugi način a ne oduzimanjem. Pravo vlasnika da zahtijeva od osobe koja posjeduje njegovu stvar da mu ona preda posjed te stvari ne zastarijeva. Također, pravo na naknadu štete vlasnik može ostvariti prema općim propisima o naknadi štete.

Usljed knjižno-pravnog režima načina stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava na brodu, pravo vlasništva na brodu prestaje također kada se ta činjenica upiše u upisnik brodova ili se brod uslijed svoje propasti briše iz upisnika (uvažavajući izuzetke koji vrijede i za stjecanje vlasništva kad upis nije potreban, a kada vlasništvo prestaje na temelju odredaba Pomorskog zakonika). Glede propasti broda kao načina prestanka vlasništva, potrebno je istaknuti da Pomorski zakonik sadrži i odredbu o pretpostavci (presumpciji) propasti broda. Pretpostavlja se da je brod propao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla najmanje tri mjeseca. U tom slučaju pretpostavlja se da je brod propao onog dana kad su primljene posljednje raspoložive vijesti o njemu.

Posljednje izmjene Pomorskog zakonika iz 2019. godine ticale su se između ostalog, ovdje istaknutog, knjižno-pravnog režima stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava na brodu i u tom kontekstu su imale za cilj osuvremenjivanje tog sustava nastojeći upis broda u hrvatski upisnik učiniti učinkovitim kako bi zadovoljavao kako potrebe vlasnika brodova, tako i poslovođa, brodaru i financijskih institucija. To se htjelo postići uvodenjem jedinstvenog upisnika brodova za sve pomorske objekte pa nakon ovih posljednjih izmjena Pomorskog zakonika, od 01.01.2020. godine, Upisnik brodova predstavlja jedinstveni upisnik svih pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti u koji se upisuju svi pomorski objekti i pomorski objekti u gradnji, osim ratnih brodova i brodova u gradnji koji se grade za potrebe Oružanih snaga Republike Hrvatske ili stranih oružanih snaga, a koji se sastoji od glavne knjige i zbirke isprava te se isti vodi u elektroničkom obliku. Sve Lučke kapetanije postale su Jedinstveno upravno mjesto za zaprimanje zahtjeva za upis brodova. Time je napušten sustav višestrukih upisnika i očevidnika koji su vođeni na razini lučkih kapetanija i ispostava lučkih kapetanija te pojedinih vrsta pomorskih objekata. Putem Javnog pretraživača plovila svatko može pregledati dio podataka iz Upisnika brodova u koje su upisani brodovi, brodice, jahte i čamci. Javni pretraživač plovila dostupan je na stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Zakonodavni okvir i pravno uređenje odnosa na brodu, a poglavito vlasničkopravnih odnosa važno je kako zbog razloga pravne sigurnosti, tako i zbog jednostavnijeg i sigurnijeg gospodarskog iskorištavanja broda kao stvari izrazito velike tržišne i uporabne vrijednosti. U pomorskim sporovima nerijetko se postavljaju pitanja o pravom vlasniku broda, je li njegovo vlasništvo valjano, postupa li on u okviru svojih ovlaštenja i slično. Nadalje, nisu rijetki sporovi u kojima se kao glavni problem javlja nedostatak pasivne legitimacije i to upravo u onim slučajevima kada je tužbeni zahtjev bio uperen protiv brodovlasnika kao odgovorne osobe. Posebice je to česta pojava u postupcima oduzimanja predmeta kao i u postupcima osiguranja gdje je utvrđivanje prava vlasništva jedna od osnovnih pretpostavki za uspješno provođenje takvih procesnih radnji. Zbog svega navedenog od velike je važnosti utvrditi i poznavati načine stjecanja, izvršenja, ograničenja i prestanka prava vlasništva te ukazati na oblike u kojima se vlasništvo na brodu može javiti te upozoriti na mogućnosti zaštite vlasničkih prava.





# B

rodolomi na Jadranu događali su otkada su ovdje izgrađena prva plovila. Jasno je da nema podataka iz tih davnih vremena, ali po nađenim ostacima brodova na dnu mora znamo da su bili relativno česta pojava. U doba razvoja velikih jedrenjaka bilo je dosta udesa, ali uglavnom po drugim morima i oceanima. Tek u novije vrijeme dostupni su podaci o udesima i žrtvama. Stradanja gdje je bilo najviše gubitaka ljudskih života nisu bila vezana za čudi mora, već za ratna djelovanja, naročito za vrijeme I Svjetskog rata; najveća tragedija dogodila se u kolovozu 1918. kada je talijanska podmornica potopila austrougarski parobrod Euterpe u akvatoriju otoka Paga, brod je prevozio vojne trupe. Smrtno je stradalo čak 566 vojnika i 11 članova posade. Talijanski diverzanti su potopili

PIŠE

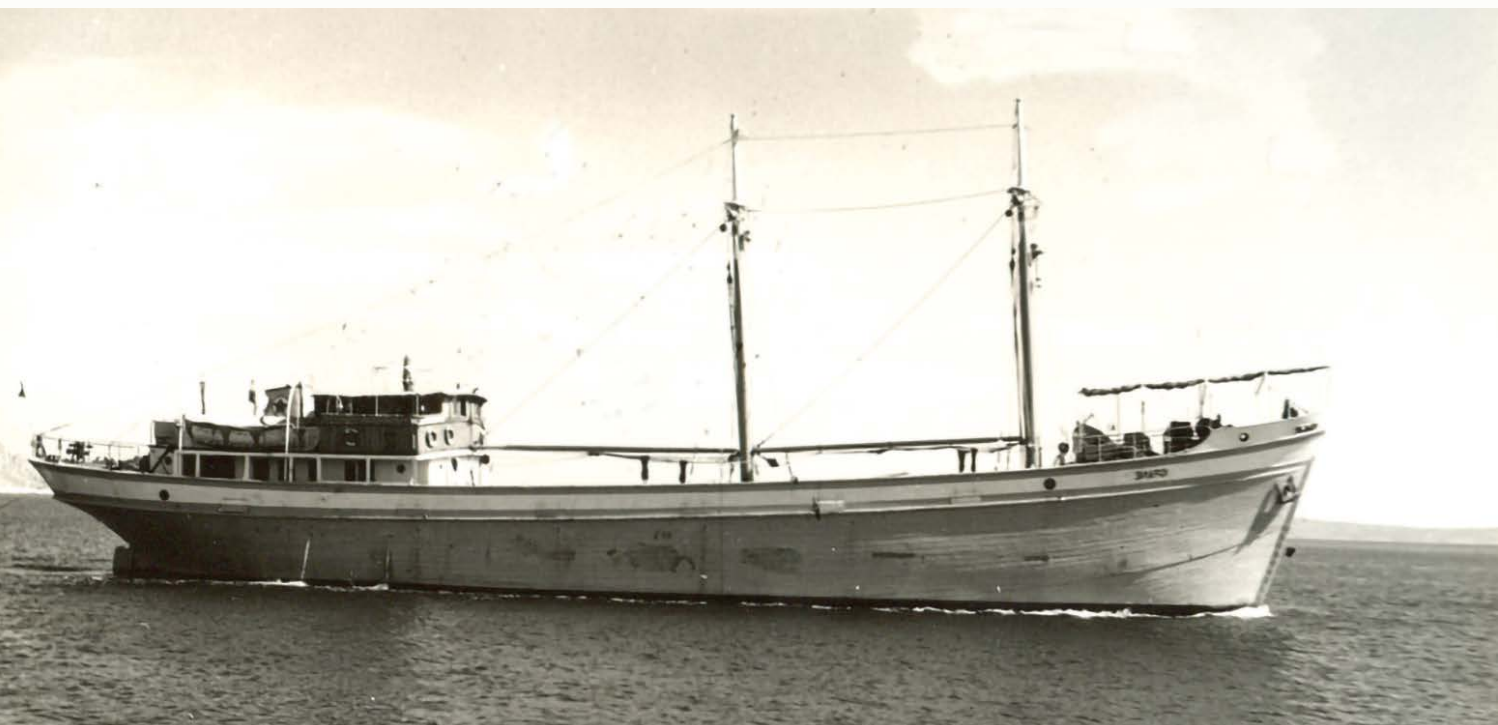
MILKO  
KRONJA

# Dva brod

pili na samom kraju rata, 1. studenoga 1918. u Puli veliki ratni brod Viribus Unitis pri čemu je poginulo više od 300 članova posade. Na samom početku rata, u kolovozu 1914. putnički parobrod Baron Gautsch naišao je na minu pri ulasku u Fažanski kanal, službeni izvještaji su kazivali o stradavanju 174 putnika i pomoraca, ali je stvarni broj bio osjetno veći. A u studenome 1918. potopljen je kraj Makarske putnički parobrod Baron Kemeny koji je plovio iz Boke Kotorske za Rijeku s većim brojem mađarskih vojnika. Ukupan broj žrtava procjenjuje se na 200. Veliki broj stradanja je zabilježen i u godinama nakon završetka II. Svjetskog rata jer je po cijelom Jadranu bilo postavljeno dosta protubrodskih mina. Kada se radi o vremenskim nepogodama, najveći broj žrtava zabilježen je u u svibnju 1955. kada se pod orkanskom burom nedaleko Senja potopio minolovac tadašnje JRM a nitko od 20 članova posade nije spašen. Dan 27. travnja 1962. je bio posebno bolan i tragičan, jer se prvo oko 17.30 u snažnom nevremenu prevrnuo i potonuo nedaleko od Baške na otoku Krku čamac s pet mladih putnika, svi su izgubili živote. Samo pola sata kasnije nedaleko otočića Trstenik ogromni val je potopio malu 5,5 metarsku brodicu koja je prevozila učenike srednjih škola s Lošinja njihovim kućama

na otok Rab. Od osamnaestero djece utopilo se čak njih 15, a život je izgubio i voditelj brodice. Veliki broj pomorskih nesreća na Jadranu dogodio se na njegovom sjevernom dijelu i vezan je za orkansku buru, međutim prvi od dva broda čiju sudbinu opisujemo u ovom članku stradao je za vrijeme velikih udara juga. Zbilo se to na sam Badnjak 1959. Kada je stradao drveni teretnjak Igrane, u to doba u vlasništvu Obalne plovidbe Šibenik. Gradnju ovog broda započeli su Talijani godine 1943. u Piranu, a dovršen je u kolovozu 1949. u kraljevičkom brodogradilištu za Jadransku slobodnu plovidbu.

Brod je bio dug 49,4 metra, a nosivost mu je bila 720 DWT. Isplovio je iz Bakra iza 9 sati ujutro prema Veneciji s teretom od 650 tona pirita. Na njemu je u trenutku udesa bilo 13 pomoraca pod zapovjedništvom kap. Milutina Žgura, iskusnog pomorca porijeklom iz obližnje Kostrene. Igrane su dobile dozvolu za isplovljenje iako je na Jadranu divljalo jako, jačine vjetera mjestimice i do 10 bofora. Primjerice, samo na području Splita je više od stotinu plovila bilo prisiljeno odustati od plovidbe te potražiti zaklon a putnički brod Makarska koji je dolazio iz Ploča nije uspio pristati na vez u u luci već je morao baciti sidro kraj unutrašnje strane lukobrana i čekati



# oloma Jadrana

skoro pet sati da može doći do obale, iskrcati putnike i opet se vratiti na sidro. Na riječkom području je stanje ipak bilo nešto povoljnije, jugo je puhalo snagom od 7 bofora, a dozvoli odlaska broda iz Bakra pomogla je i činjenica da je on prvo trebao otići u tek nekoliko milja udaljenu Rijeku zbog potrebe manjih popravaka na motoru. Međutim, odmah po izlasku iz Bakarskog zaljeva brod je zahvatio jako olujno nevrijeme. Namočeni teret se pomaknuo, a brod se nagnuo i počeo naglo puniti morem. Zapovjednik je tada dao naređenje da se brod napusti, veći dio članova posade je uzeo pojaseve i skočio u more, a zapovjednik i vođa palube Anton Gršković su oslobađali čamac za spašavanje. Kada je on konačno spušten, zapovjednik i vođa palube su iz mora izvukli još trojicu pomoraca, bili su to prvi časnik palube Jakov Jelovčić, kormilar Jure Vukman i mladić palube Mirko Šikić. Brod je praktički odmah nakon toga potonuo na poziciji između Urinja i Žurkova, oko 3 nautičke milje od obale. Vođa stroja Ivan Benić uspio je nekako doploviti do obale gdje su ga iz mora izvukli i od oštih stijena spasili radnici tadašnje brodograđevne mehaničke radionice u Martinšćici. Pomorci u čamcu za spašavanje veslali su puna dva sata prije no što su uspjeli stići u sigurnost uvale

Martinšćica gdje su ih također prihvatili tamošnji radnici. Za preostalim pomorcima je pokrenuta potraga, ali je ona osjetno kasnila, jer iz riječke luke nisu mogli brzo isploviti tadašnji parni tegljači Ahil i Udarnik. Obalna plovidba poslala je u potragu svoj brod Mlini, ali on nije ništa pronašao. Od sedmero pomoraca koji su se borili za život u pobješnjelom moru i pod niskim zimskim temperaturama mora i zraka primijećena su trojica, ali su nestali u valovima tek dvadesetak metara od obale. Spasioci su uspjeli spasiti iz mora trećeg, kuhara Petra Grubelića, no on je bio toliko slab da je izdahnuo netom nakon što su ga izvukli na obalu. Pronađena su tijela još trojice pomoraca, prvog časnika stroja Bogomira Štropina iz Betine na otoku Murteru, s istog otoka, ali iz mjesta Jezera bio je porijeklom kormilar Petar Pavić, a Ivan Tudorović, također kormilar, je bio iz Nevidana na otoku Pašmanu. Ostala trojica pomoraca, drugi časnik stroja Drago Ježina s Murtera, motorist Vinko Vudrag iz Šibenika te mornar Šime Zanze iz Prvića nisu pronađeni i ostali su u kvarnerskom modrom grobu. Brod Malinska iz flote manjeg šibenskog brodarar prevezao je tijela stradalih pomoraca u njihova rodna mjesta gdje su pokopani 27. odnosno 28. prosinca. Brod je pronađen, ali se od njegovog

spašavanja odustalo zbog težine posla, olupina je ležala na dubini od 59 metara, radnici Brodospasa su uspjeli izvaditi samo motor i to tek četiri godine poslije brodoloma. Igrane su bile jedan od nekolicine preostalih drvenih teretnih brodova čija je gradnja započeta tijekom II. Svjetskog rata a u flote naših brodarskih poduzeća su ušli krajem četrdesetih godina prošlog stoljeća. Odlaskom Igrana najveći u tom društvu je ostao brod Cetina, tada u vlasništvu Lošinjske plovidbe, po dimenzijama i tonaži njegov blizanac, građen također prvo u Piranu a dovršen u Malom Lošnju i drukčijeg izgleda palubnih teretnih uređaja. Većina ovih brodova je ostala u plovidbi do druge polovice šezdesetih godina prošlog stoljeća kada su prodani u inozemstvo ili naknadno konvertirani u turistička plovila. Tada na Jadranu definitivno počinje era malih željeznih teretnjaka, a u drugom dijelu ovog članka se opisuje sudbina jednog od njih.



*Nanos kao Allegro*





Nanos na vezu

Prije točno 46 godina u vodama Kvarnerića stradao je motorni brod Nanos, nažalost s gubitkom kompletne posade. U to doba je bio u vlasništvu brodogradilišta Cres, izgrađen je kao Allegro u danskom Sonderborgu u studenome 1965. godine, u desetljeću kada u Europi još dominiraju mali klasični teretnjaci obalne plovidbe, građeni po istom principu, jedno skladište, dva jarbola s po jednim “derićem” i nadgrađe na krmi. Takav je bio i Allegro, koji već nakon šest godina seli u Sredozemlje i biva uvršten u flotu slovenske Splošne Plovbe, koja mu daje ime Nanos. Dužina mu je bila 42,3 metra a nosivost 575 DWT.

Čudno je bilo to da su uzeli taj mali teretnjak u doba kada Slovenci nabavljaju nove i velike brodove, a one starije i manje koji su plovili po Jadranu i Mediteranu su prodali još sredinom šezdesetih godina dvadesetog stoljeća. U to doba se inače brodovlasnici iz Zapadne i Sjeverne Europe masovno odlučuju na prodaju takvih malih, još novih, ali tehnološki zastarjelih brodova. Kod naših brodara se tu najviše kao kupac pojavljivala dubrovačka Atlantska plovidba, koja je u razdoblju od 1960. do 1974. kupila čak njih

7, ponajprije radi zapošljavanja starijih pomoraca bez odgovarajućih svjedodžbi za službu na preko-oceanskim plovilima. Nanos je nekako sramežljivo ušao među mnogo veće brodove a prvi njegov slovenski trag u rubrikama kretanja brodova bilježi se tek polovicom veljače 1973. godine kada brod dolazi u Koper a odmah potom krca u talijanskoj luci Porto Nogaro za Pirej. Te dvije luke će mu najčešće činiti plovidbenu rutu, iako je prema istoku dolazio sve do

Soluna a zapadno je plovio do Alžira. I zadnje putovanje za račun Splošne plovidbe bilo je iz Porto Nogara za Pirej a onda je potkraj srpnja 1976. godine brod doplovio u Koper da bi zatim prešao u vlasništvo Cresana. Ime je zadržao a na slici broda se vidi da je umjesto originalne teretne opreme na palubi instalirana ba-



Zapovjednik Linardić



Upravitelj stroja Kapetanović

ger-dizalica kako bi mogao lakše manipulirati teretom u manjim lukama. Nažalost, na ovim rutama se još mladi brod nije zadržao niti godinu dana; kobnog dana 31. svibnja 1977. u 13 sati pod zapovjedništvom kap. Ivana Linardića isplovio je iz luke Trget u Raškom zaljevu za Rab s teretom od 500 tona tucanika.

Trebala je to biti kratka i rutinska plovidba, unatoč buri koja je jačala na području Sjevernog Jadrana. Nanos su očekivali oko 22 sata u rapskoj luci, ali kada se on tamo nije pojavio niti ujutro bio je to znak za uzbunu i pokrenuta je opsežna potraga, u kojoj su sudjelovali brodice i tegljači iz Cresa, Krka i Rijeke, te plovila pomorske policije i JRM, ali sa slabim rezultatima. Doznalo se da su ribarice Haringa i Brusnik, koje su požurile u zaklon od vjetrovidjele prethodne večeri iza 19 sati Nanos na poziciji blizu rta Jablanac na Cresu ali u kursu koji vodi u pravcu bure odnosno Senja, što je samo po sebi bilo čudno i kazivalo da s brodom nešto nije bilo u redu. Međutim, svi drugi i to znatno manji brodovi na području Kvarnerića, unatoč buri za koju je procijenjeno da je u to vrijeme dosegla jačinu od 9 bofora, uspjeli su se skloniti na sigurno i dugo je vremena ostala misterija kako je to dosta veliki i relativno nov brod kakav je bio Nanos skončao, jer s njega nije primljen nikakav poziv u pomoć. Na obalama otoka Cresa pronađeno je 2. lipnja truplo upravitelja stroja Branka Kapetanovića te nešto dijelova s broda kao i potopljeni razlupani čamac za spašavanje. Riječki patolozi su utvrdili da je kod stradalog pomorca smrt nastupila oko ponoći 31. svibnja, što znači da je brod potonuo koji sat prije toga. Skoro dva desetljeća kasnije je konačno nađena njegova olupina, na udaljenosti od oko 4 nautičke milje od rta Sorinj na sjeverozapadu otoka Raba. To znači da je brod ipak prošao cijelom rutom između Cresa i Krka i bio na putu prema Rabu, ali pak ne objašnjava zašto se nije prije sklonio u neku od uvala na zapadnoj obali otoka Krka,

prema kojoj je plovio kad je zadnji put viđen, ako je imao tehničkih poteškoća ili je, pak, došlo do prodora mora u skladište s teretom. Brod je uronjen pramcem u morsko dno i dubina na kojoj se nalazi je oko 93 metra a krma je na nekih 75 metara ispod morske površine. Morska grobnica za pomorce s Nanosa postala je tijekom zadnja dva desetljeća top destinacija za podvodno ronjenje, međutim može se reći da brod predstavlja opasnost i sada. Iako na takvu dubinu idu samo iskusni i opremljeni ronionci, sam zaron je skopčan s velikim rizikom. Zanimljiv je podatak da su u danskom

brodogradilištu od 1956. do 1969. izgrađena 22 broda ovog tipa, a čak njih 7 je kasnije potonulo, dok su 3 izgubljena nakon pomorskih nesreća i nasukavanja. Kasnije su tu građeni nešto veći brodovi, među njima i nama dobro poznati Molunat dubrovačke Atlantske plovidbe a zadnji izgrađeni brod je bio Gunvor Frelsen koji je početkom 80-ih godina prošlog stoljeća plovio u zakupu slovenske Splošne plovbe.



Krma potonulog Nanosa

## In Memoriam - Ksenija Ševerdija

Nakon dugogodišnje borbe s teškom bolešću, 10. ožujka nas je u 66. godini života napustila naša draga kolegica Ksenija Ševerdija, rođena Bejo.

Rođena je 3. ožujka 1957. u Splitu.

Bila je jedna od prvih žena koja je kao 2. časnica palube 80-ih godina plovila na brodovima Jadroplova. Već je tada svojim predanim radom zaslužila poštovanje kolega te se njeno ime nikada nije stavljalo u negativan kontekst "žene na brodu". Naprotiv!

Godinama je volontirala u splitskom uredu Sindikata pomoraca Hrvatske. Na svoj tihi i samozatajan način uvijek je bila na dispoziciji pomorcima. Bila je stručna za sva administrativna pitanja u vrijeme kada sustav nije niti postojao i kada je trebalo mnogo mašte, upornosti i osobne angažiranosti kako bi se pronašlo rješenje.

Samo po dobru pamtić će je svi koji su dolazili u splitski ured i koji tu i danas traže "našu Kaštelanku". Jednostavna i skromna, a puna dobre, takva je bila Ksenija Ševerdija.

Jako ćeš nam nedostajati naša draga Ksenija!





PIŠE

**JADRAN  
MARINKOVIĆ**

**K**ako brzo prolaze ovi dani, a bogme i godine. Evo više od 4 godine da sam u mirovini, a upravo tada je i počela ova moja "pisanja" Pomorska večer. Ovaj put odlučio sam pomalo o svemu što se tiče pomoraca i mora i neka ovo bude svojevrsni Dnevnik jednog penzionera.

Početkom prosinca u Dubrovniku je održana jedinstvena proslava o dodjela Plave vrpce Vjesnika za najhumaniji pothvat ili podvig na moru. Zaista mi je bilo drago, ali i čast što sam pratio proglašenje i dodjelu dobitnicima i zahvaljujem se GT Melvanu što me je pozvao kao gosta. Uoči početka svečanosti voditeljica priredbe, moja draga kolegica Dorina, šapnula mi je da će ove godine cjelokupni program trajati malo više od jednog sata. Upalila mi se tada lampica i sjeo sam u zadnji red da poslušam i pogledam čitavu dodjelu i upoznam dobitnike, ali i sve nominirane. I zbilja nisam pogriješio jer čuo sam i vidio 13 sjajnih i veličanstvenih priča, hrabrosti i podviga. No nisam vidio niti jednu TV kameru osim HTV-ove. Nisam vidio ni župana, ni gradonačelnika, već njihove pročelnike, a nisam vidio ni ministra pomorstva.

Na kućne adrese pomoraca i ove godine su stigle potvrde o danima provedenim u međunarodnoj plovidbi sa šifrom "183 dana". Ispuni sve što država traži od tebe i čekaj povratnu informaciju hoćeš li morati koji euro ubaciti u državni proračun. U nekoliko prethodnih godina od 20-ak tisuća hrvatskih pomoraca tek njih 1 ili 2 posto nisu zadovoljili tu famoznu šifru 183 dana i postali su porezni obveznici. I neka se zna da su naši pomorci i dalje jedini koji bez obzira na primanja i dane plovidbe trebaju ispuniti poreznu prijavu. I neka se zna da naši pomorci uredno svakog mjeseca plaćaju određenu svotu novca za mirovinsko i zdravstveno osiguranje. No evo kratke priče što se dogodi kada se pomorac (strojar) vrati doma nakon što mu liječnici utvrde da je privremeno nesposoban za normalan rad. Bilo je to sredinom siječnja, a radi se o povredi vratne kralješnice i kičme, pa je neurolog zatražio odlazak na magnetnu rezonancu. Obiteljski liječnik ispiše uputnicu i pošalje u bolnički sustav. I, gle čuda, stiže brzi odgovor: vaš



## POMORSKA VEČER (17.)

pregled (snimanje) zakazano je za 8. rujna 2023! Je li moguće? Devet mjeseci valja čekati za MR. Kako velika većina hrvatskih pomoraca plovi pod inozemnim kompanijama eto ti problema jer oni priznaju (i plaćaju) samo ako se pregled obavi u državnim ili županijskim bolnicama. Plaćam zdravstvo i dopunsko osiguranje, veli mi ovaj naš časnik strojar i kako ću saznati o kakvoj se ozljedi radi. E moj dragi pomorče, ima privatnika za MR pregled i to ćeš platiti iz svog džepa jer znaš kako ljudi kod nas kažu - lako je njemu on je pomorac i ima plaću o kojoj mi s kopna možemo samo sanjati.

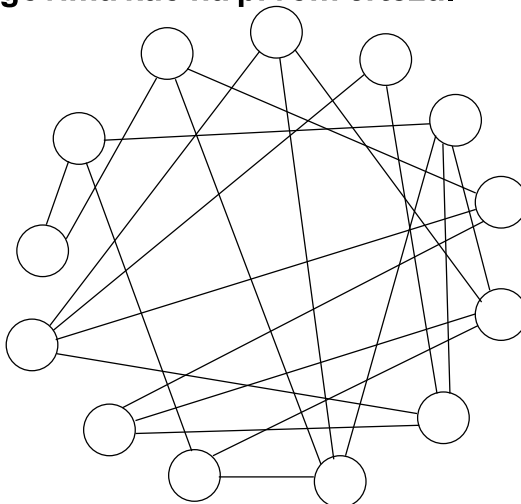
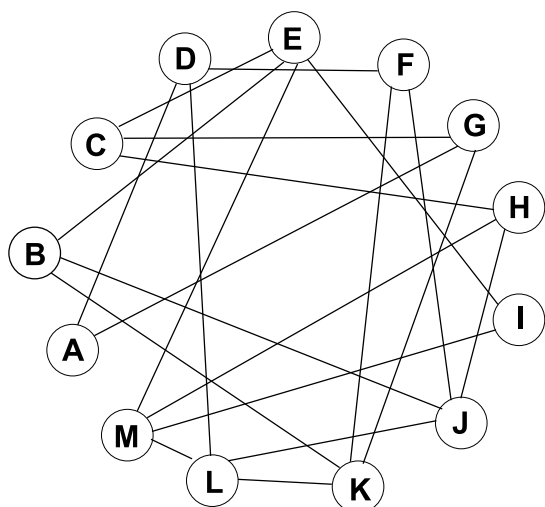
Ako već velika većina naših medija nije imala sluha i osjećaja za humanost na moru zato su o ruskoj jahti „Irina Vu“ pisali i govorili danima. I ponovno na udaru su pomorci. Zamislite isplovili sa suhog veza?! Da, i privelo ih u policijsku postaju, zamalo i odredili jednomjesečni istražni zatvor. Kako je to posada bila odgovorna, a plovidbene svjedodžbe nisu bile oduzete. Kako su prošli kroz lučku i carinsku kontrolu u iz hrvatskog mora zaplovili u međunarodne vode. Očito, svjedoci smo, što su kazali i sindikalisti, o još jednoj kri-

minalizaciji pomoraca. Ili kako je ustvrdila Udruga pomorskih kapetana bilo je to očito skretanje pozornosti s pravih krivaca. Ministar pomorstva suspendirao je troje svojih birokrata, koji su valjda s jahte na suhom vezu trebali skinuti kormilo i radar ili valjda zavariti brodski propeler, i plovilo okovati lancima. Ukratko - nešto u sustavu nije funkcioniralo, a dio tog sustava posve sigurno nije četvero naših pomoraca.

I da ne bude sve crno u ovom našem modrom kavezu drago nam je da je flotu Jadroplova uplovio još jedan LPG tanker s imenom „Vis“, a Jadrolinija najavljuje javni natječaj za tri plovila na električni pogon. Što ako se na natječaj jave inozemni ponuđači, a iz našeg najvećeg putničkog brodarstva, u 100% državnom vlasništvu, spominju da će se za gradnju koristiti sredstva iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti.

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 Pula, Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik slušajte Pomorsku večer, jer mi smo uvijek na Vašoj strani.

Odredite položaj slova u krugovima drugog crteža ako svaki krug i nakon promjene pozicije zadržava linije spajanja s istim krugovima kao na prvom crtežu.



ELASTIČNE VRPCE

U svaki redak i stupac upišite slova A, B, C, D uz dva prazna polja. Slova oko mreže pojavljuju se prva u pripadajućem smjeru. Prazno polje može se nalaziti na bilo kojem mjestu.

**ABECEDA**

	D	D	A	B	C	D	
D							C
D							A
A							D
B							C
C							B
B							A
	C	B	D	C	A	A	

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

**KAKURO**

	5	21		6	31	19	
13			22				14
8			24				
	6		4		8		
			11		10		
4	12					7	13
3			15				
17			4			13	
	6					4	

**SUDOKU**


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

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

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





						SLAVNI POMORAC NA SLICI, 1492. GODINE OTKRIO AMERIKU	IZLUČINA ŽLJEZDA	AZEMINA OD MILJA	PJEVAČICA UKRADEN	TRGOVAČKI BROD U SLOBODNOJ PLOVIDBI	IRENA VRKLJAN	LUKA IZ KOJE JE ISPLOVIO POMORAC NA SLICI	ALBANSKA NOVINSKA AGENCIJA
						SVADLJIVA ŽENA FILOZOFA SOKRATA							
						ZAKONOM ZAŠTIĆENO PODRUČJE							
						BILO KADA					LANTAN	UKUPNOST PRAVILA O PRIKLADNU PONAŠANJU	
						STRONCIJ				ZGODITAK U TOMBOLI			
APETIT						UZDRŽAVANJE OD JELA							
AUTOR: VALTER	ZRAKOPLOV	NEISTINA	IGOR LOVRINOV	PORJEČJE	HRVATSKI TEKVANDOAS, TONI	ARGENTINSKI NOGOMETAŠ, NICOLAS RIJEČNI OTOK							
BROD HIDROKRILAC							PROSTOR ZA PUBLIKU U PRIZEMLJU						
GRAD U KOJEMU JE POMORAC NA SLICI UMRO 1506. G.													
OTOK U ZADARSKOM ARHIPELAGU			JEZERO U FINSKOJ										
			NOGOMETAŠ "HAJDUKA", JOSIP										
KISIK		PRVA ŽENA PO BIBLIJI				ROMAN MIRE GAVRANA							
		PJESMA "PARNOG VALJKA"				HRVATSKI KEMIČAR, ANTE						FRANCIJ	MJESTO U USTIMA BEZ ZUBA, KREZUBINA
NAJDUŽA AFRICKA RIJEKA				EVO, ETO			NOGOMETAŠ KULENOVIĆ						
				GRAD U KOJEMU JE POKOPAN POMORAC NA SLICI			GRADIĆ U SZ NJEMAČKOJ						
STADION U VALENCIJI													
GRAD U KOJEMU JE 1451. GODINE ROĐEN POMORAC IZ KRIZALJKE													
RIJETKA TKANINA ZA PREVIJANJE RANA (MN..)						PRVI OTKRIVENI OTOK							
						ZAPADNI DIO N. GVINEJE							
GLUMAC HARRIS			SOPRANISTIČA NOŽNIC										
			ENGLJESKA GLUMICA, DIANA										KANTAUATOR BELAN
TOČKA NASUPROT ZENITU						BRKATI MUŠKARAC "KATOLICKA JEDNOTA TEXASKA"							
ONAKO VELIKO													
HRVATSKI SLIKAR IZ 20. STOLJEĆA, VLADIMIR													
AUSTRIJA		BROD POMORCA I ISTRAŽIVAČA NA SLICI					PRODAJA ROBE NA TRŽIŠTU						"OPSEG"
							"AKUZATIV"						



## Popunjava SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

## Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

Datum primitka

Broj iskaznice

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u  
zaposlenju

Kompanija  
zaposlenja

Svojstvo

## Kategorija članstva

Pokriveni  
kolektivnim  
ugovorom

Vrsta  
kolektivnog  
ugovora

Brod, IMO Broj

Zanimanje

Stručna sprema

## Napomene

Kao član SPH želim se pretplatiti na časopis Pomorski vjesnik:

Tiskano  
izdanje

e-izdanje

Adresa za dostavu  
časopisa

**Članstvo u sekcijama SPH:** U Sekciju mladih automatski se učlanjuju svi članovi SPH do 35 godina koji su popunili Pristupnicu. Isto se provodi i kod Sekcije žena SPH.

Datum

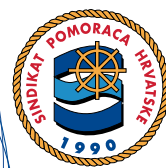
Mjesto

Vlastoručni  
potpis



Ovime potvrđujem da sam pročitao/la i da sam suglasan/a sa statutom Sph što potvrđujem svojim potpisom na pristupnici. Suglasan/na sam da Sindikat koristi moje podatke za potrebe identifikacije i evidencije u svom informatičkom sistemu.

Fiorella La Guardie 13, Rijeka | HR - 51000, Croatia | Tel.: +385 51 325 340 | Fax: +385 51 213 673 | E-mail: [info@sph.hr](mailto:info@sph.hr) | [www.sph.hr](http://www.sph.hr)



SINDIKAT POMORACA  
HRVATSKE  
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

# PRISTUPNICA





## 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.

