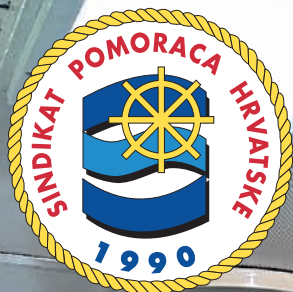


POMORSKI VJESNIK



ITF INSPEKTOR U AKCIJI STR. 9

ISSN 13307363

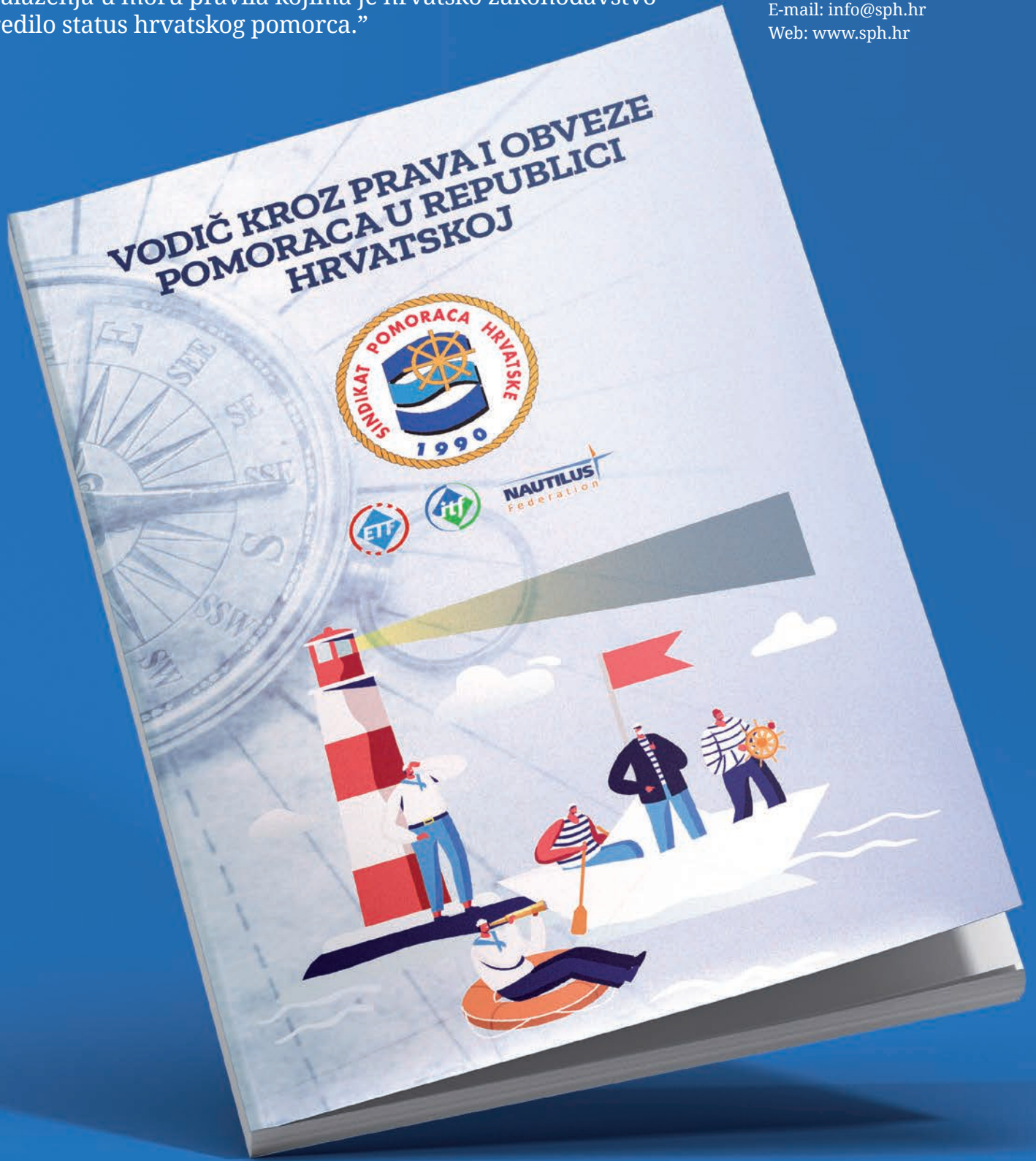


9 771330 736303 >

“Sindikata 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:
Sindikata 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: lmisic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

Sindikata pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Serdar, Jere Bilan, Milko Kronja,

Valter Kvalić

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Sindikata pomoraca Hrvatske

TISAK:

Og grafika d.o.o.

NAKLADA:

3.000

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

Tekstovi, fotografije, prijenosni mediji se ne vraćaju.

06

POTPISAN POSEBNI
DODATAK KU
S JADROLINIJOM
VEZANO ZA PLAČE



10

PLAVA VRPCA
VJESNIKA 2023

SPAŠENI PUTNICI S
NASUKANOG BRODA
SU LJUBILI RIVU U
LOPARU

14

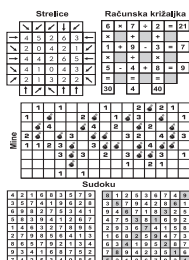
PLAVA VRPCA
VJESNIKA 2023

KAPETAN IVAN
VLAŠIMSKY I
NJEHOVA POSADA
SPASILI 43
BRODOLOMCA
NA SREDOZEMNOM
MORU



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



26

LIJEČNIČKI
SAVJETI
E, BAŠ ME JE
ZGOBILU



PLAVA VRPICA VJESNIKA

Priznanje za spašavanje ljudi i imovine na moru 1. prosinca 2023., Opatija

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

Javite nam se na info@sph.hr



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

Novi IBF ugovor donosi povećanje plaća i kvalitetnije uvjete života i rada pomoraca



PIŠE
MARIJANA
SMOKVINA

Nakon tri runde izazovnih pregovora, na Međunarodnom pregovaračkom forumu što je u rujnu održan u Berlinu, postignut je dogovor između poslodavaca i predstavnika pomorskih sindikata i zaključen je novi IBF ugovor za razdoblje od 2024. – 2027.

Tako će pomorcima pokrivenim ugovorom kroz iduće dvije godine plaća narasti za 6 posto (4 posto od 1. siječnja 2024. i 2 posto od 1. siječnja 2025.), a ugovor uključuje i odrednice ILO konvencije 190 o nasilju i uznemiravanju koja se odnosi na osiguravanje sigurne radne okoline za sve pomorce.

– Bilo je trenutaka kada smo mislili da nećemo uspjeti postići dogovor, ali srećom razum je prevladao. Kao i uvijek kamen spoticanja bili su novac te omogućavanje što kvalitetnijih radnih i životnih uvjeta za pomorce. Iako je na gotovo svim kvalitetnim kompanijama npr. dostupnost interneta neupitna, važno je znati da u pregovorima na strani poslodavaca ima i onih koji još uvijek nisu u stanju omogućiti sve ono što bismo podrazumijevali u 21. stoljeću. Ipak, postignut je dogovor koji zadovoljava obje strane, istaknuo je glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan koji je sudjelovao u pregovorima.

Podsjetimo, Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) i Joint Negotiating Group (predstavnici poslodavaca)

su 9. svibnja 2003. godine uspostavili u svijetu jedinstveni mehanizam pregovaranja za IBF Ugovor. Pregovori se vode između predstavnika poslodavaca u pomorstvu i pomorskih sindikata o plaćama i uvjetima zapošljavanja pomoraca koji plove na brodovima pod stranim zastavama pokrivenim ITF Posebnim ugovorom.

Poslodavce predstavlja International Maritime Employers' Council (IMEC), International Shipping Employers' Group (ISEG), koji uključuju i International Maritime Managers' Association of Japan (IMMAJ), Taiwansku kompaniju Evergreen i Korean Shipowners' Association. Oni zajedno kroz Joint Negotiating Group (JNG) kao poslodavci u pomorstvu prezentiraju svoje stavove prema ITF-u.

ITF predstavlja 740 sindikata iz 150 zemalja koji uključuju sindikate koji organiziraju diljem svijeta oko 600,000 pomoraca.

IBF pregovori uključuju centralne pregovore i lokalne ili nacionalne pregovore koji omogućuju da se globalno dogovoreni uvjeti primjene i usklade s nacionalnim potrebama pomorske industrije. Ovakav pristup je jedinstven u svijetu kada je riječ o kolektivnom pregovaranju.

Uz Glavnog tajnika, u ime Sindikata pomoraca Hrvatske u pregovorima je sudjelovala i pomoćnica glavnog tajnika Dorotea Zec.



Potpisan posebni dodatak KU s Jadrolinijom vezano za plaće

Predstavnici reprezentativnih sindikata i Jadrolinije su 3. listopada potpisali Posebni dodatak KU s Jadrolinijom vezano za plaće, a koji bi se trebao primjenjivati od 1. rujna (isplata 10. listopada).

- Na žalost SPH je bio isključen iz pregovora o plaćama. NSPPBH i Jadrolinija su napravili tablice plaća, ali tek će se u primjeni vidjeti jesu li pomorci zadovoljni jer SPH nije dobio uvid u iznose starih plaća kako bih mogao usporediti. Predstavnici Jadrolinije dali su riječ da se na godišnjoj razini svim pomorcima povećavaju plaće, također

su obećali sastanak već nakon prve isplate kako bi se vidjelo jesu li pomorci zadovoljni i je li sve u redu, odnosno postoje li anomalije u sustavu, kako bi se iste ispravile u što skorijem roku, rekao je predstavnik SPH za Jadroliniju, i nacionalni inspektor Antun Aljinović, koji je ovaj dodatak potpisao u dobroj vjeri.

U korak s izazovima pomorske industrije @konferencija “Naše more” u Dubrovniku

Stotinjak sudionika, znanstvenika i predavača visokih pomorskih učilišta, međunarodnih stručnjaka pomorske industrije, predstavnika sindikata i pomoraca, okupilo se na konferenciji Naše more u Dubrovniku što je održana od 14. do 16. rujna u organizaciji Pomorskog odjela Sveučilišta u Dubrovniku.

Okupljeni stručnjaci govorili su o budućnosti pomoračkog zanimanja, potrebnim vještinama koje će pomorci morati usvojiti kako bi bili spremni odgovoriti na sve zahtjevnije promjene pomorske industrije, te o trenutno najvećim izazovima ove industrije, poput digitalizacije, automatizacije, dekarbonizacije, ekološkim pitanjima i izazovima tržišta rada.

Jedan od posebnih gostiju konferencije, uz profesora Damira Zeca s riječkog Pomorskog fakulteta i Yusuke Morija

predstavnik IAMU, bio je i Dr. Asif Altaf predstavnik Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) koji je istaknuo važnost mentalnog zdravlja te je iznio svoja iskustva vezano za utjecaj pandemije COVID 19 na njega osobno te koliko je važno pratiti rane znakove promjena na mentalno zdravlje te na vrijeme potražiti pomoć.

Drago mi je da se i na ovakvim znanstvenim događanjima počela isticati važnost mentalnog zdravlja. Konferencija Naše more pokazatelj je bliske suradnje Pomorskog odjela Sveučilišta u Dubrovniku i ITF-a, kao i Sindikata pomoraca Hrvatske – istaknuo je dr. Altaf.

Na konferenciji su održane i dvije panel rasprave, jedna na temu obrazovanja pomoraca i druga na temu aktualnih izazova u pomorstvu u kojoj je sudjelovao i pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske, koordinator ITF inspektorata Romano Perić.

Izuzetno mi je drago što sam sudjelovao na ovoj panel raspravi.



Marko Domjan, Romano Perić, Vito Bjelovučić, Srećko Ban, John Reid i Heikki Koivisto

Govorili smo o izazovima vezanima uz mentalno zdravlje pomoraca, životnim i radnim uvjetima na brodovima, ženama pomorcima i temama vezanima za autonomne brodove. Ovo su pitanja od iznimne važnosti za naše globalno društvo, s obzirom na ključnu ulogu pomoraca u održavanju svjetske trgovine i pomorskog prometa, te zato

smatram da je izuzetno bitno o tome govoriti.

Konferencija “Naše more” pružila je odličnu platformu za razmjenu ideja o najboljim praksama i najnovijim istraživanjima u ovim domenama. Nadamo se da će ovakvi događaji doprinijeti poboljšanju svijesti o spomenutim temama te promovirati rodnu ravnopravnost u pomorstvu, zaključio je Perić.

Nordijski transportni sindikati u Splitu

Sindikata pomoraca Hrvatske je ovog rujna u Splitu ugostio Management committee Nordijske transportne federacije koja okuplja preko 40 transportnih sindikata u Švedskoj, Norveškoj, Danskoj, Finskoj i Islandu, sa stoljetnim iskustvom u sindikalnom okupljanju i djelovanju. Dogovoreni su zajednički projekti i uska suradnja. Veliki broj hrvatskih pomoraca plovi na kompanijama u vlasništvu ili pod zastavom nordijskih zemalja. Neke od najvećih svjetskih kompanija dolaze iz Danske, Švedske i Norveške tako da će hrvatski pomorci i Sindikat pomoraca Hrvatske zasigurno imati koristi od buduće suradnje. Aktivisti - članovi SPH su pozvani u proljeće u Copenhagen kako bi se educirali i podijelili iskustvo s nordijskim sindikalnim aktivistima i profesionalcima.



Predstavnici SPH s nordijskim kolegama



Nagrađen dizajn plakata 7. kongresa SPH Graphis Poster 2024.

Plakat 7. kongresa Sindikata pomoraca Hrvatske izabran je među 14 najboljih plakata – Graphis Poster Annual 2024.

Dizajnerski studio Šesnić&Turković je za plakat 7. kongresa Sindikata pomoraca Hrvatske, u konkurenciji stotina radova, dobio Platinum nagradu u kategoriji Public&Social Services na međunarodnom natjecanju Graphis Poster 2024.

Nagrađeni vizual ovogodišnjeg Kongresa, koji komunicira temeljne vrijednosti i izazove Sindikata te njegovu otpornost i odlučnost, bio je predstavljen publici i na Izložbi hrvatskog dizajna 21/22, a za render plakata zaslužan je Manuel Šumberac.

Osim te nagrade, studio Šesnić&Turković nagrađen je i Srebrom za plakat Izložbe hrvatskog dizajna 21/22 koja je, u organizaciji Hrvatskog dizajnerskog društva održana u zagrebačkoj Laubi.

Nakladnik:

Sindikata pomoraca Hrvatske

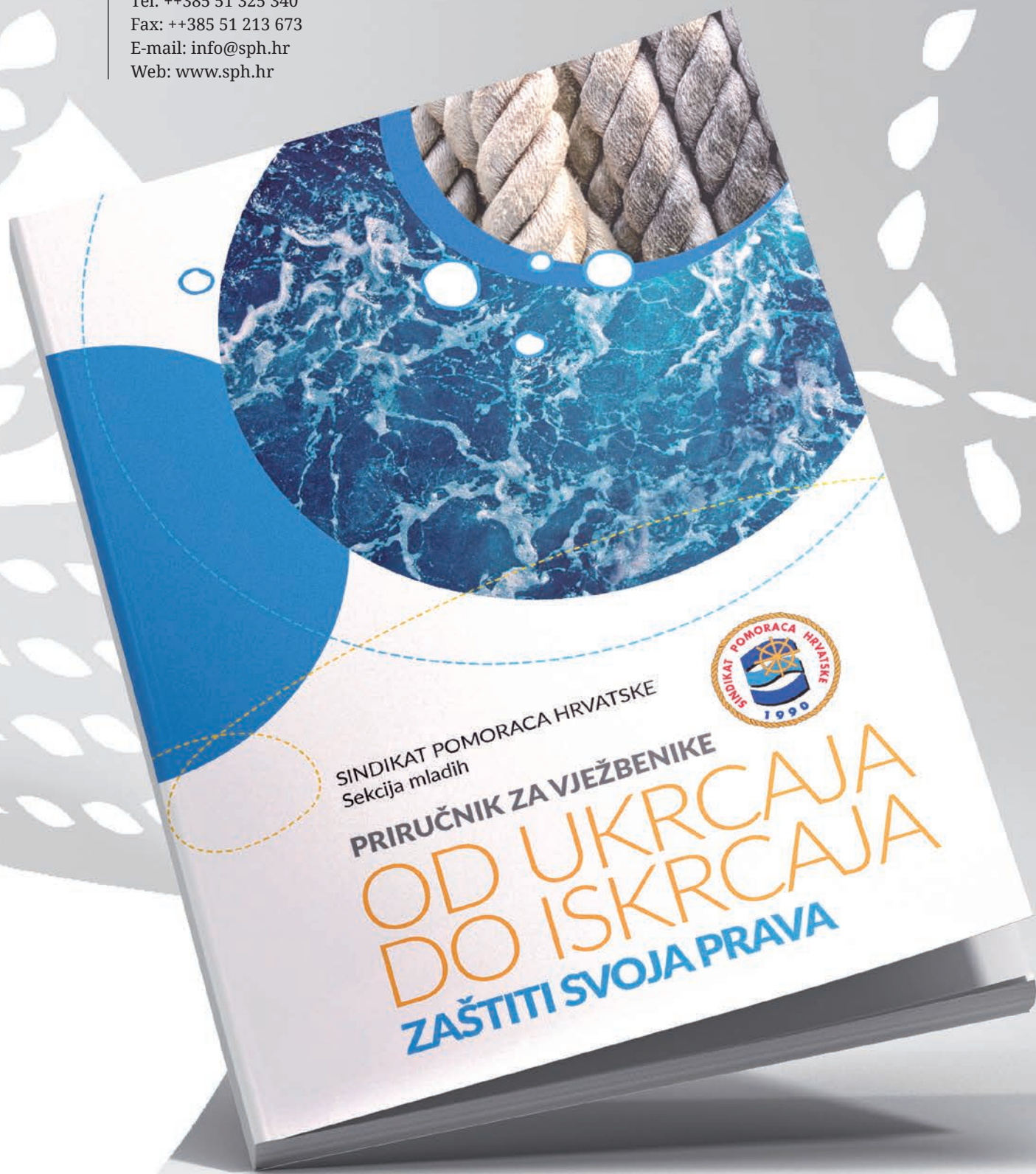
Kontakt:

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



NAUTILUS
Federation



Posada broda "Lady kadija" s ITF inspektorom

ITF inspektor u akciji

Pulska ekipa HRT-ove emisije "More", novinarka Dorina Tikvicki i snimatelj Sandi Kurelić, pratili su ITF inspektora Luku Simića u inspekciji broda u luci Bršica. Riječ je o inspekciji na brodu Lady Kadija što plovi pod zastavom Cook Islanda. Na brodu nisu zatečeni veći nedostaci, a susretljivi kapetan i zadovoljna posada pomogli su TV ekipi i gledateljima emisije „More“ približiti ono što ITF inspektor zapravo radi. Ukratko, tijekom inspekcije provjerava se poštuje li brodar odredbe MLC Konvencije po pitanju radnih i životnih uvjeta pomoraca, provjerava se jesu li ugovori o radu u skladu s MLC Konvencijom, gledaju se platne liste kako bi se utvrdilo je li posada redovito plaćena, i ono što je jako bitno jest provjera sati rada i odmora jer je cilj, ako netko i radi prekovremeno, da za to bude i adekvatno plaćen.



Članovi posade rado su surađivali s ITF inspektorom



Inspekcija u tijeku

Spašeni putnici s nasukanog broda

Zajednička fotografija članova DVD - a Lopar s 38 spašenih putnika

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Deset vatrogasaca DVD – a Lopar na otoku Rabu spasilo je 38 putnika s hrvatskog turističkog broda, točnije malog luksuznog kruzera dugačkog 34 metra, koji se 25. rujna ove godine nasukao na hrid Vela Sika kod Lopara.

„Dojavu o nasukanju dobili smo od djelatnika Lučke kapetanije Rijeka - ispostava Rab oko 9,30 sati, a sat vremena kasnije četvorica naših članova isplovila su vatrogasnom brodicom po olujnoj buri i valovima većim od dva metra prema nasukanom brodu kako bi s njega evakuirali 38 američkih i belgijskih turista,“ uvodno nam je rekao zapovjednik DVD – a Lopar Stanislav Franelić.



Prebacivanje putnika s nasukanog broda u trajektu luku Lopar

Broda su ljubili rivu u Loparu

Članovi DVD – a Lopar plove prema brodu nasukanom na hrid



Zapovjednik
 DVD - a Lopar
 Stanislav
 Franelić



Članovi DVD
 – a Lopar u
 svakom su tre-
 nutku spremni
 za akciju na
 kopnu i moru

Na brodici imena Jure dužine 8,20 m, pogonjenoj motorom od 250 ks, bili su njen zapovjednik Joško Matahlija te vatrogasci Franko Matahlija, Sandro Zarzin i Nikola Škarić. Činjenica da oni od rane mladosti poznaju hrid Vela Sika pokazala se veoma važnom prilikom provođenja ove vrlo zahtjevne akcije spašavanja. Naime, nasukanom se brodu sa zavjetrinske strane moglo prići brodicom jedino kroz tri metra među podvodnim hridima širok prolaz, a pritom je Matahlija morao paziti da se

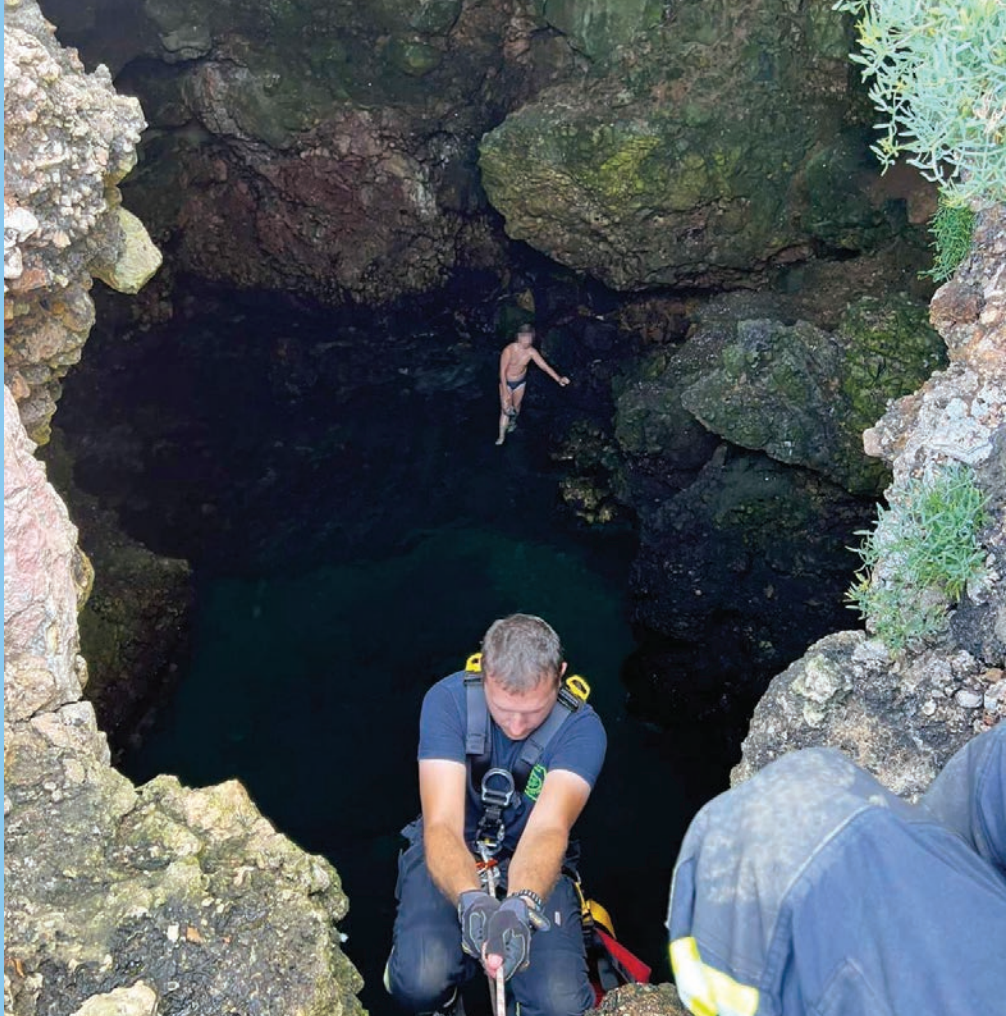
i sami ne nasuču, odnosno da ih valovi ne bace na oštre stijene. To bi ove odvažne Loparane dovelo u velike probleme, jer su u ovu akciju silom (ne) prilika krenuli sami, odnosno u tim trenucima na moru nije bilo ni jednog drugog plovila koje bi im priteklo u pomoć da je nešto krenulo po zlu.

Na nasukani brod odmah su prešli Zarzin i Škarić da smire upanikene putnike, koje nije bilo lako nagovoriti da po oluji s velikog broda, pa makar i nasukanog, prijeđu na malo „gumeno“ vatrogasno plovilo. S obzirom na to da se turistički brod, rekli bi pomorci, nije „t’rdo“ nasukao, već se pod nalletima vjetra i valova sve više naginjao, prijetila je opasnost da „poklopi“ vatrogasnu brodicu.

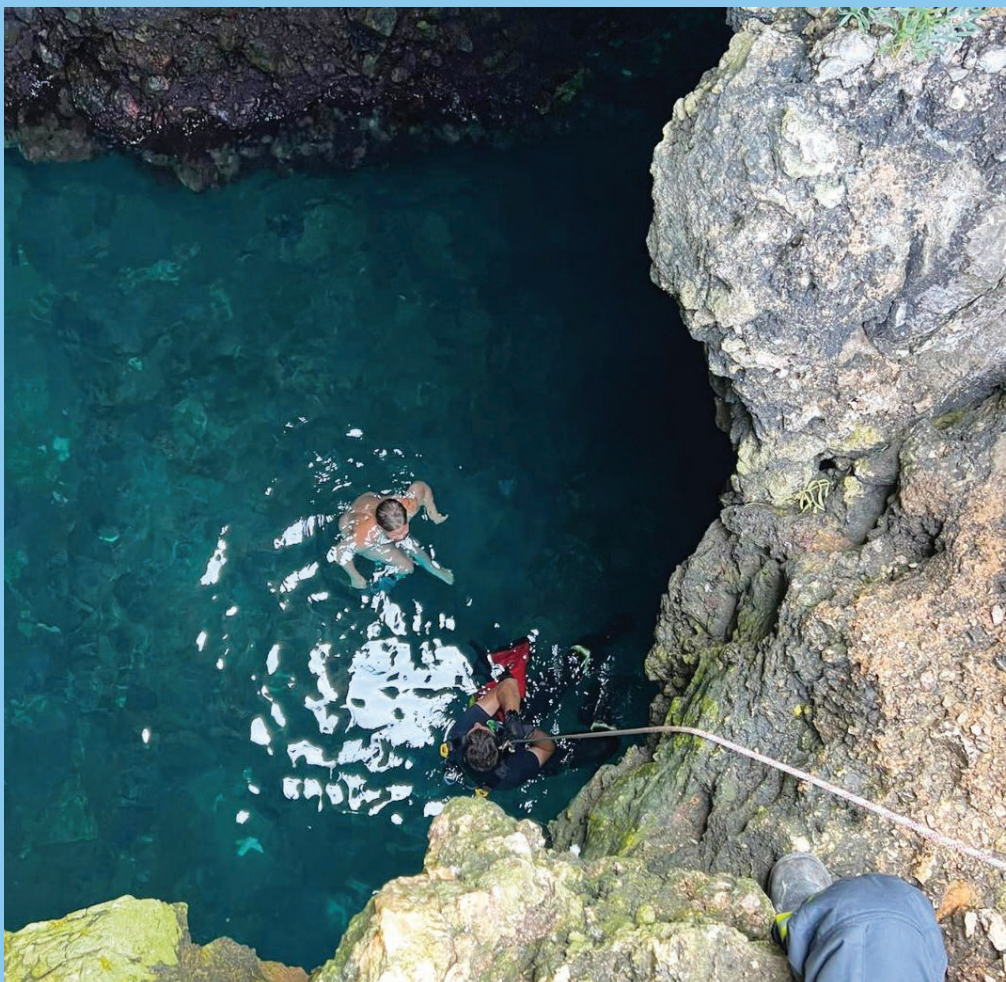
„Putnici su ubrzo ipak pristali da ih evakuiramo s broda, a kolege su svakog od njih pridržavale prilikom prelaska u brodicu, jer pad u more po ovakvom nevremenu bio bi pogibeljan. Odjednom smo ukrcavali po šest – sedam putnika te ih onda prevozili do trajektne luke u Loparu.

More je tako kuhalo i pjenilo da se u jednom trenutku ništa nije vidjelo pa smo nakon pete ture prebacivanja Amerikanaca i Belgijaca nakratko prekinuli spašavanje kako bi doslovno došli do daha. Sve smo ih žive i zdrave prevezli u sedam tura, a neki od njih su po dolasku u Lopar od sreće što su živi ljubili rivu. Tu su ih već čekala vatrogasna vozila kojima su prevezeni do našeg vatrogasnog doma,“ ispričao nam je Joško Matahlija. Spašavanje je sretno okončano oko 13 sati, a sat kasnije loparski vatrogasci su ponovno pozvani u pomoć, jer je rečeno da u nasukani brod prodire more. Odmah su na brod prebačena dvojica vatrogasaca te dvije pumpe za ispumpavanje vode. U 17 sati iz Rijeke je doplovio tegljač Sveti Vid koji je odsukao brod te ga doteglio u luku Lopar. Ronioc koji je prije tegljenja pregledao podvodni dio nasukanog broda je rekao da je malo nedostajalo da se brod prevrne na desni bok.

Vatrogasni dom u Loparu tog je dana pretvoren u „prihvatni centar“ za spašene putnike, gdje su dobili okrijepu, a što je najvažnije i toplu riječ vatrogasaca. To im je pomoglo da se brzo oporave od šoka izazvanog nasukanjem te potom spašavanjem golog života. Na kraju je upriličeno i zajedničko fotografiranje vatrogasaca i spašenih putnika ispred Vatrogasnog doma Lopar. Među spašenim putnicima je bio i jedan belgijski profesionalni vatrogasac, koji se nemalo iznenadio činjenicom da je loparskim vatrogascima od dojava o nasukanju trebalo svega 20 – ak minuta da donesu odluku o kretanju u ovu zahtjevnu akciju spašavanja po buri koja je na trenutke puhala jačinom većom od 45 čvorova. Napomenuo je da bi vatrogascima u njegovoj zemlji za donošenje takve odluke trebalo više vremena. Belgijca su toliko oduševili loparski kolege da je obećao da će sve učiniti da im njegova vatrogasna postrojba donira kombi vozilo.



Vatrogasac spasilac Franko Matahlija spušta se u spilju Medova buža



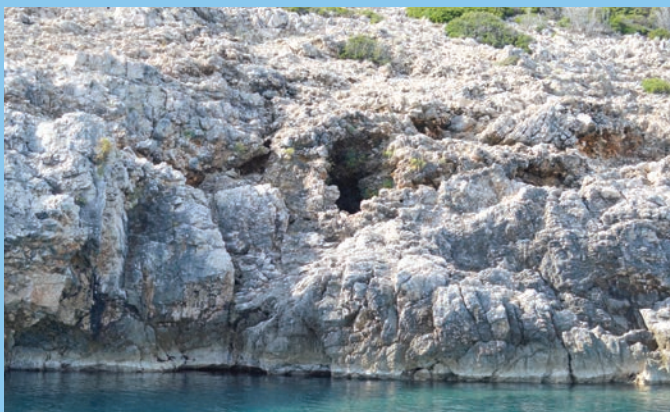
Franko i dječak prije izvlačenja iz spilje

Dramatično spašavanje dječaka iz Medove buže

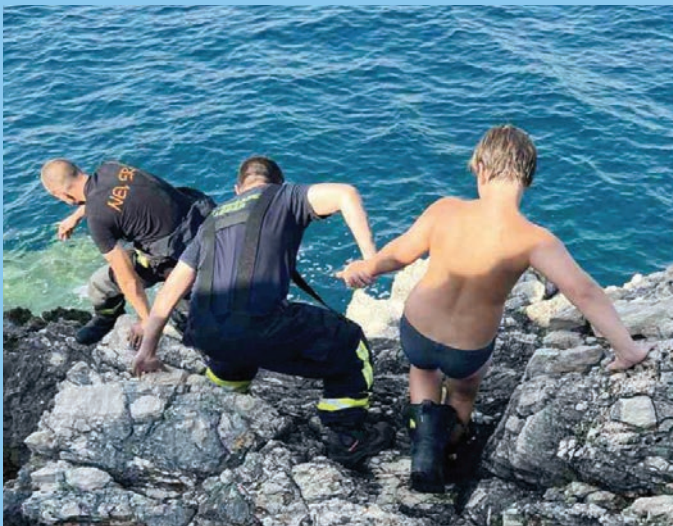
Fotografije: DVD Lopar
i Damir Herceg

M

edova buža je spilja udaljena kilometar od Rajske plaže u Loparu, u kojoj je nekada navodno obitavala sredozemna medvjedica. Uz morski ulaz spilja ima i kopneni, na visini od sedam – osam metara od obalnog ruba. Iz te spilje loparski su vatrogasci 13. srpnja ove godine u popodnevним satima spasili devetogodišnjeg dječaka koji je ostao zarobljen u njenoj unutrašnjosti, jer se nakon skoka s litice bojao podroniti kroz potopljeni izlaz. Nakon dojave da je kod Medove buže nestao dječak, žurno su u akciju spašavanja vatrogasnom brodicom krenuli članovi DVD -a Lopar: Joško Matahlija, Franko Matahlija, Nenad Rukavina, Roberto Rukavina, Leon Lekaj i Arian Andrić, a s kopna je akcijom rukovodio zapovjednik DVD – a Stanislav Franelić. Vatrogasac spasilac Franko se spustio pomoću alpinističke opreme u Medovu bužu gdje je na jednoj stijeni ugledao neozlijeđenog, ali prestrašenog i pothladenog dječaka s kojim je zaplavio do mjesta u spilji gdje su ga ostali vatrogasci pomoću užeta izvukli na sigurno.



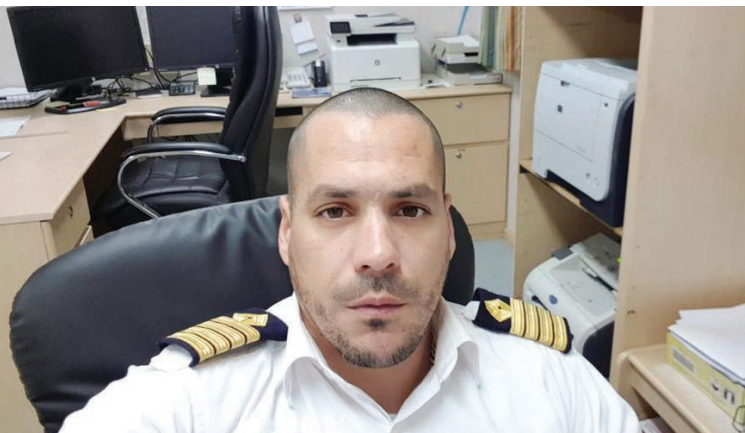
Lokalitet: Medova buža



Dječak je pažljivo spušten do mora



Loparski vatrogasci su sretni što će dječaka živog i zdravog vratiti roditeljima



Kapetan Ivan Vlašimsky



Zapovjednik Ivan Vlašimsky i upravitelj stroja Ivo Franić s časnicima na LPG Prosperity

Kapetan Ivan Vlašimsky i njegova

Brod LNG Prosperity s 26 članova posade pod zapovjedništvom bakarskog kapetana Ivana Vlašimskog (40) je plovio 16. travnja ove godine Sredozemnim morem iz Egipta prema Čileu, a 15 minuta prije ponoći dežurni časnik na zapovjednom mostu je zaprimio poziv Središnjice za traganje i spašavanje (MRCC) na Malti da se upute prema 40 milja udaljenoj poziciji na kojoj je uočeno manje plovilo s 30 - tak ljudi. U tom trenutku ovaj brod u vlasništvu JP Morgana, se nalazio 195 milja od Malte i 175 milja od Libije. Zapovjednik Vlašimsky je naredio da skrenu s rute te zaplove prema ljudima u nevolji, a odmah je okupio posadu kako bi pripremili splavi i čamac za spašavanje, kolutove, pojaseve, brodske ljestve, užad ... Uz Vlašimskog na brodu su bila još četvorica hrvatskih pomoraca: upravitelj stroja Ivo Franić, drugi časnik palube Luka Krešić, časnik elektrotehnike Teo Topić, svi iz Splita, te treći časnik palube Davor Marjanović s Brača. Vlašimsky je na zapovjedni most postavio dodatnu stražu i promatrače, a na naznačenu poziciju LNG Prosperity je stigao 17. travnja oko 2 sata, gdje su uočili svjetlosne signale s 15 – metarske brodice prepune izbjeglica. Puhao je vjetar jačine 20 čvorova,



Brodica s migrantima

a valovi visine tri metra opasno su punili morem to plovilo niskog nadvođa od stakloplastike. Bakarski kapetan je naredio da s lijevim bokom 299 metara dugačkog broda naprave zavjetrinu brodici, koja se kretala pomoću vanbrodskog motora, kako bi se operacija spašavanja ljudi odvijala u što sigurnijim uvjetima. Brodica je oprezno krenula prema LNG Prosperityu, na kojem je Vlašimsky naredio posadi da niz bok broda spuste konopce,

koje migranti nisu odmah uspjeli prihvatiti. Valovi i vjetar nosili su ih prema krmi, a kad su ipak uspjeli prihvatiti konopce, valovi su prevrnuli pretrpano plovilo i svi su se našli u moru. Ti ljudi su pet dana ranije isplivali iz Libije prema Italiji.

“U tom trenutku je započela borba s vremenom i valovima kako bi sve te brodolomce izvukli na naš brod. Cijela je posada sudjelovala u toj borbi za živote tih ljudi. Spustili smo s palube u more sve što smo mogli, od splavi za spašavanje do kolutova i pojaseva te dodatnih konopaca. Spasilačku brodicu nismo mogli spustiti jer su brodolomci u moru bili ispod nje. Na brod smo izvukli više od 20 ljudi, a ostali su se popeli na splav za spašavanje. Splav smo pomoću konopaca držali uz brod, brodolomcima u njoj smo spustili hranu, vodu i zaštitnu odjeću. Kad se more smirilo i oni su se našli na našoj palubi. Jedan od brodolomaca zbog iscrpljenosti nije htio napustiti splav, pa smo se upravitelj stroja Ivo Franić i ja spustili ljestvama u splav te mu pomogli da se i on nađe u sigurnosti broda. Sveukupno smo spasili 43 brodolomca, a prema kazivanju spašenih na plovilu su bile 44 osobe. Među njima nije bilo žena i djece. Za nestalom osobom tragali smo do 13 sati 17. travnja, a potom nastavili plovidbu prema Malti, gdje su dan kasnije brodolomce preuzele tamošnje vlasti,” ispričao je Vlašimsky.



Slijeva nadesno: upravitelj stroja Ivo Franić i zapovjednik Ivan Vlašimsky



Malteška spasilačka brodica je preuzela brodolomce

posada spasili 43 brodolomca na Sredozemnom moru

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Fotografije: Privatni album
Ivana Vlašimskog

KAD MUŠKARCI ZAPLAČU

Zapovjednik Ivan Vlašimsky napominje kako su ovu borbu za život brodolomaca svi članovi posade LNG Prosperity doživjeli vrlo emotivno, a kad je drama okončana mnogi su i zaplakali. Naglasio je da se u ovoj akciji spašavanja posebno istaknuo upravitelj stroja Ivo Franić. Ovaj bakarski kapetan plovi već 22 godine, zapovjednik je od 2017., njegov pokojni otac Darko je zapovijedao brodovima duge plovidbe, a bratić Andrej Vlašimsky je dobio Plavu vrpču Vješnika 2017. za spašavanje posade tankera potonulog u nevremenu.



Splav spuštena s LNG Prosperity na kojoj je spas pronašao veći broj brodolomaca



PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

Neisplata plaća naj

O dvjetnik Damir Gruić dugogodišnji je suradnik Sindikata pomoraca Hrvatske. Brojni slučajevi naših pomoraca prošli su i prolaze kroz njegove ruke, a koja je problematika s kojom se najčešće susreće kad je o pomorstvu riječ i mogu li se neke stvari dogovoriti i izvan suda pročitajte u nastavku.

1. Koja je problematika slučajeva koje najčešće rješavate, a vezano za Sindikat pomoraca Hrvatske?

U najvećem broju slučajeva radi se o potraživanjima pomoraca s osnova neisplaćenih plaća i drugih iznosa koji se duguju članovima posade broda u vezi s njihovim zaposlenjem na brodu. U pravilu su to pojedinačni slučajevi, ali najčešće se radi o većem broju pomoraca koji su plovili na istom brodu i za relativno isti vremenski period imaju određena potraživanja prema poslodavcu/brodaru/vlasniku broda. Postojali su slučajevi vezani i za neisplatu određenih materijalnih prava pomoraca po Kolektivnom ugovoru, a do kojih dođe kada postoji različito tumačenje pojedinih odredbi tog Kolektivnog ugovora, ali u toj situaciji je uspješnim pregovorima u kojima je sudjelovao i Sindikat, situacija uspješno riješena te nije bilo potrebe da dođemo do suda.

2. Kakav obično bude ishod tih slučajeva?

Sudski postupci su u pravilu dugotrajni i generiraju određene troškove. Zbog toga u dogovoru sa Sindikatom, nastojimo na Sud dovesti samo one postupke za koje nakon proučavanja dokumentacije kojom raspolažemo i na temelju dosadašnjeg iskustva (sudske prakse) postoji veća vjerojatnost da ćemo uspjeti u sporu, odnosno da ćemo taj spor dobiti. Ako smatramo da s pravne strane, postoji veća vjerojatnost da se spor izgubi, pomorcima savjetujemo da ne ulazi u takav postupak, upravo zbog troškova suda

koje će morati nadoknaditi protivnoj strani ukoliko spor izgubi. Tako da možemo reći da u većini slučajeva i ako dođemo do Suda, ishod spora je povoljan za pomorca.

3. Koji su sporovi u tijeku i koliko inače traju takvi sporovi?

Jedina stvar koju u bilo kojem sporu koji se vodi pred sudom ne možete predvidjeti, jest trajanje samog postupka. Evo samo kao primjer, nedavni štrajk na sudovima je doveo do odgode u postupanju u većini predmeta, a kako je nakon štrajka nastupio i period godišnjih odmora, sigurno je da se tu samo izgubilo šest mjeseci na koje u trenutku pokretanja sporova niste uopće računali kao mogućnost.

Osim toga, završetak spora i naplata potraživanja pomoraca nisu ista stvar i nekad je potrebno pokrenuti postupak prisilne naplate. U predmetima koji su sada u tijeku, jedina mogućnost naplate potraživanja pomoraca jest prodaja broda na kojem su bili ukrčani, jer je njihov poslodavac nelikvidan i nema imovine te je realno za očekivati da se nad njime otvori stečajni postupak i odmah zatvori te da to trgovačko društvo bude brisano iz sudskog registra i prestane postojati. Ali i vlasnik samog broda društvo nad kojim je otvoren stečaj te će se brod prodavati u okviru stečajnog postupka (a kako na njemu postoje upisana založna prava, prodaja ide putem FINA-e i ima određena pravila; između ostalog moguća su čak četiri kruga dražbe, a između svake dražbe vam prolazi 2 do 3 mjeseca). I tek kada se brod proda, dolazi do postupka namirenja (s tim da su tražbine pomoraca osigurane pomorskim privilegijem pa na taj način imaju prvenstvo u naplati u odnosu na druge vjerovnike). No opet sve ovisi o iznosu koji se dobije za brod, kao i samim troškovima koji nastanu za vrijeme dok je brod zaustavljen, kao i troškovima stečajnog postupka u okviru kojeg se i događa prodaja tog broda.

4. Što biste rekli u čemu je najveći problem i zašto dolazi do tih sporova, odnosno smatrate li da bi se neki od tih sporova mogli riješiti izvan suda?

Svakako da je moguće dio sporova riješiti izvan suda, bilo kroz direktne pregovore Sindikata i poslodavca/brodara/vlasnika broda, bilo kroz postupak mirenja koje sam vodio pred Hrvatskom udrugom za medijaciju -

češći razlog za sudski spor

HUM. Sam Nacionalni Kolektivni Ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi odredio je da sporove proistekle iz pojedinačnih Ugovora o zaposlenju zaključenih između Poslodavca i Pomorca, uključujući i sporove o naknadi štete za smrt, tjelesne ozljede i gubitak zarade Pomorca (bilo da je zahtjev podnio Pomorac ili članovi njegove obitelji ili nasljednici) te sporove zbog povrede prava osobnosti, kao i izvanugovorne zahtjeve vezane za rad ili plovidbu na Brodu, stranke su obvezne prvo pokušati riješiti pregovorima, a ako oni budu neuspješni, onda u postupku mirenja. Tek ako pregovori i mirenje budu neuspješni, dolazimo do sudskog postupka. U pravilu, kod postupka pregovora aktivniju ulogu ima Sindikat, dok se u fazi postupka mirenja traži već i određena stručna pomoć na strani pomorca u vidu odvjetnika. U praksi se pokazalo, da je dio predmeta uspješno riješen kroz pregovore i/ili mirenje, ali u nekim situacijama jednostavno nije bilo moguće postići mirno rješenje spora, iz različitih razloga. Znalo se dogoditi da odgovorne osobe u kompaniji spor s pomorcem svedu na neku osobnu razinu u kojem bi se tom pomorcu zamjerale određene stvari vezano uz njegov ukrcaj i rad na brodu (bilo da bi se tvrdilo da se radilo o „neradniku“ ili da je svojim ponašanjem narušio međuljudske odnose na brodu ili čak da je svojim ponašanjem uzrokovao i štetu samom poslodavcu i sl.) te u tim slučajevima, spor je moguće riješiti samo na sudu, jer druga strana kroz dugotrajni sudski postupak nekad jednostavno želi poslati određenu poruku tom pomorcu. Ne mogu Vam kazati o kojim kompanijama/kompaniji se konkretno radi, ali mogu za primjer reći da je najmanji iznos zbog kojeg sam vodio jedan takav spor bio oko 660,00 USD (troškovi sudskog postupka su bili dvostruko veći na kraju). Spor je na kraju pravomoćno riješen u korist pomorca nakon više od tri godine trajanja samog postupka, uključujući i neuspješne pregovore i mirenje).



Naravno, u situacijama kada je jedina mogućnost naplate pomoraca, prodaja broda na kojem su bili ukranci (kao slučajevi koji su ranije navedeni), tada ne postoji drugi način za rješavanje spora osim sudskog postupka. Ako je poslodavac i/ili vlasnik broda/brodar u financijskim poteškoćama, nelikvidan ili prezadužen, nije realno očekivati da se spor riješi izvan suda.

5. Možete li istaknuti najaktualnije slučajeve proteklih nekoliko godina?

Najistaknutiji slučajevi su oni koji su bili i medijski dosta popraćeni, a radilo se o sudbinama pomoraca s broda „Ane“ kao i brodova „Jadro“ i „Marul“. U svim tim predmetima, tražbine pomoraca s osnova neisplaćenih plaća na kraju su namirene nakon prodaje tih brodova u ovršnim postupcima, a što je jedan ipak dugotrajan postupak, kada se gleda iz pozicije pomorca. Posebno problematično je bilo kod broda

„Ane“, koji je prodan na dražbi u posljednji trenutak da se barem djelomično namire tražbine pomoraca (tridesetak pomoraca je bilo u pitanju), jer je brod u to vrijeme bio zaustavljen, na njemu je bio ukrcaj i teret pa su troškovi provedbe same ovrhe (u koje je uključena brodska ležarina, troškovi iskrcaja tereta, premještaja broda i dr.) iznosili oko 120.000,00 EUR te je za taj iznos umanjena masa iz koje su se namirivale tražbine pomoraca. Da nekim slučajem brod „Ane“ nije prodan na drugoj dražbi (primjerice zbog nedostatka interesa i sl.), ovršni postupak bi bio obustavljen, a pokretanje novog postupka više ne bi imalo smisla, jer bi se troškovi provedbe same ovrhe, dodatno povećali, tako da bi novi postupak bio vođen samo radi podmirenja troškova, neovisno što su tražbine pomoraca osigurane pomorskim privilegijem, jednostavno ne bi došle na red da se namire (kao što u ovom slučaju, nisu namirene niti djelomično tražbine mnogih drugih vjerovnika).

V eć šest godina sudjelujem u internacionalnom sindikalnom projektu Cruise seminara, posvećenom edukaciji pomoraca o zaštiti njihovih radnih prava i uvjeta života na putničkim brodovima. S mojim

timom kolega, kojeg sačinjavaju mahom bivši pomorci, a sada zaposlenici različitih međunarodnih pomorskih sindikata, došli smo na četverodnevni Cruise seminar u Gou, gdje nam je zadak bio obučiti 70-tak indijskih pomoraca.

Goa, biser Indijske obale, često se povezuje s prekrasnim plažama i bogatom poviješću. Portugalsko osvajanje Goe započelo je 1510. godine, te je postala ključna točka u portugalskom kolonijalnom carstvu zbog svoje strateške lokacije na zapadnoj obali Indije. Nakon osvajanja, Goa je postala glavna luka i središte portugalskog prisustva u Indiji. Portugalski kolonijalni vlastodršci uspostavili su kontrolu nad regijom i provodili su kulturne i vjerske promjene, uključujući širenje kršćanstva među lokalnim stanovništvom. Tako je Bazilika Bom Isusa danas svjetski poznata i UNESCO-ova je Svjetska baština.

PIŠE

ROMANO PERIĆ

koordinator ITF inspektorata za Hrvatsku



Osim vjerskih promjena, Goa je postala centar trgovine začimima i svilom iz Indije prema Europi.

No, malo ljudi zna da se ovdje krije skriveni dragulj iz prošlosti - Crkva Svetog Vlaha. Izgrađena 1563. godine pod vodstvom Dubrovačkih pomoraca, ova crkva je svjedok njihove vjere i povezanosti s ovim dijelom svijeta. Nazvana je po zaštitniku pomoraca i Dubrovnik.

Znao sam za tu informaciju od prije, ali nisam bio svjestan da se nalazimo na samo pola

sata vožnje od našeg mjesta do same crkve. Svi moji suradnici su, bez oklijevanja, prihvatili da krenemo zajedno prema crkvi.

Dok smo putovali prema Crkvi Svetog Vlaha, izvanredna priroda Goe počinje se otvarati pred nama. Šuma je gusta, a cesta se vijuga kroz prirodni raj. Zamjećujemo veliki broj krava koje šecu slobodno, neopterećene prometom, kao simbol Indije.

Dolazimo napokon do crkve. Njezina bijela fasada s crvenim krovom stoji u savršenom kontrastu s plavim nebom i zelenim palmama koje okružuju crkvu.





“Tragovima Dubrovačkih Pomoraca: Crkva Svetoga Vlaha u Guandalimu, Goa“



Okolo crkve smo uočili vitraže, drvene oltare i relikvije svetog Vlaha. Pozvonili smo na zvonu pastorskog doma u sklopu crkve, ali nažalost, nenajavljeni nismo imali sreće. Nitko nije otvarao vrata, ali smo ugledali crkveni kalendar događanja i spazio sam da je glavna procesija svetog Vlaha na isti dan kad i ona u Dubrovniku.

Sao Braz, mala kolonija osnovana od strane Dubrovčana, nekada je brojila oko 10 tisuća stanovnika. Dubrovčani nisu samo trgovali indijskim začinima i tekstilom, već su također dijelili svoje stručno znanje u naprednoj tehnici brodogradnje s ovdašnjim stanovništvom. Ova kulturna razmjena ostavlja dubok i trajan trag u povijesti Sao Braza.

Zanimljivo je da tijekom održavanja svjetskih prvenstava u nogometu, stanovnici ove pokrajine otvoreno podržavaju isključivo hrvatsku nogometnu reprezentaciju i nose njena obilježja.

Zadovoljan i ispunjen sam napustio ovo posebno mjesto. Put do Crkve Svetog Vlaha za mene nije bilo samo fizičko putovanje, već i duhovno putovanje kroz prirodnu i kulturnu raskoš Goe, koje je oživilo prošlost i spoj dvije kulture u jedinstvenom okruženju.

Uspješno riješen slučaj neisplate plaće pomorcima na brodu C3 Magnar

PIŠE

MILKO
KRONJA

ITF INSPEKTOR





Sa specijaliziranim brodom za prijevoz sipkog cementa C3 Magnar inspektori ITF-a imali su dosta posla i prijašnjih godina kada je ovaj nekadašnji "obični" teretnjak (građen pod imenom Tainui u njemačkom brodogradilištu Brand Werft u Oldenburgu 1993. godine, a konvertiran za prijevoz cementa prije osam godina), bio pod upravljanjem tvrtke Makar Navis na čelu s notornim Juricom Pevecem. Posljednjih deset mjeseci C3 Magnar se nalazi na remontu u Trogiru, promijenio je zastavu, a u tijeku je promjena vlasnika. U gomili pravnih zavrzlama oko broda ceh po običaju plaćaju pomorci. Plaća je isprva redovno isplaćivana, a onda počinje kasniti i posada se početkom svibnja ove godine obraća za pomoć ITF inspektoru Milku Kronji kako bi naplatili potraživanja za ožujak i travanj. To nije išlo glatko, brod je bez tereta na popravku u brodogradilištu, papiri se

nikako ne sređuju, osiguranje je bilo isteklo, a na naplatu dolaze plaće prvo za svibanj pa zatim i za lipanj. Uz to, na brodu je došlo do pomanjkanja hrane, a klima uređaj se usred velikih vrućina pokvario. Sve je to trebalo riješiti, djelovalo se kombinacijom pritiska na management, obavještavanjem PSC-a u Splitu, najavom njihovog službenog dolaska na brod te njegovim zaustavljanjem ako se ne isplate dužne plaće te stalnim razgovorima s pomorcima. Uspjelo se naplatiti jednu po jednu plaću te konačno polovicom srpnja repatriirati 8 članova posade koji su to tražili, jasno, s potpuno isplaćenim potraživanjima. Ukupan iznos naplaćenih zaostalih plaća na brodu C3 Magnar dosegnuo je svotu od 162 633 dolara. Čeka se dovršetak radova u Trogiru, brod je opskrbljen hranom, pitkom vodom te novim klima uređajima, a novi vlasnik obećava kako više neće biti problema oko isplate plaća. Nadamo se da će to tako i biti, a ako ne, inspektori su uvijek spremni za asistenciju pomorcima u nevolji. Još jednom ćemo istaknuti dobru suradnju sa splitskim PSC-om koja je bila od velike pomoći za relativno brzo rješavanje ovog slučaja.



ITF NAPLATIO GOTOVO 120 MILIJUNA AMERIČKIH DOLARA NEISPLAĆENIH PLAĆA ZA POMORCEU POSLJEDNJE TRI GODINE



sljednje tri godine, žalosno je što se uopće moramo baviti neisplaćenim plaćama. Voljeli bismo da su svi pomorci plaćeni u cijelosti, i to na vrijeme, rekao je David Heindel, predsjednik Sekcije pomoraca ITF-a i predsjednik Međunarodne unije pomoraca (Seafarers International Union).

“Nekim pomorcima brodogradnik može propustiti datum isplate tu ili tamo, ali drugi mogu proći mjesecima a da ne prime plaću. Inspektori ITF-a, uz potporu sindikata pomoraca i sindikata lučkih radnika, pomažu posadi da se zauzme za svoja prava gdje god im je potrebna podrška.”

Godine 2022. ITF-ovi inspektori proveli su 8667 inspekcija brodova diljem svijeta. 1.878 inspekcija bilo je odgovor na pozive pomoraca, e-mailove ili poruke za pomoć od ITF-a, dok je 3771 inspekcija provedeno kao dio rutinskih inspekcija, čiji je cilj osigurati da se brodovi pod zastavama pogodnosti (FOC) pridržavaju istih međunarodnih standarda koji se očekuju od plovila pod nacionalnom zastavom.

Predsjednik ITF-a i predsjedavajući Sekcije dokera Paddy Crumlin rekao je: „Ograničenja povezana s pandemijom blokirala su većinu naših inspektora da se ukrcaju na brodove na način na koji su to činili prije pandemije. Sada vidimo snažan povratak aktivnim i redovitim inspekcijama brodova pod zastavama pogodnosti – i još uvijek istu razinu iskorištavanja. To je još jedan jak podsjetnik na dio naše industrije koji je potrebno staviti pod kontrolu, a također i da je više inspekcija ITF-a dobra vijest za pomorce i njihova prava.” (ITF)

Inspetori Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) naplatili su 118 529 663 USD neisplaćenih plaća koje su poslodavci dugovali pomorcima između 2020. i 2022. godine, objavio je ITF. Više od 36 milijuna USD isplaćeno je pomorcima samo u 2022. godini.

Inspektori ITF-a tijekom inspekcija educiraju pomorce o njihovim pravima, provjeravaju postoje li nepravilnosti u ugovorima o radu, ne poštivanje nacionalnih zakona ili međunarodnih konvencija, a ako nešto pronađu, surađuju s vlastima kako bi osigurali provedbu prava. ITF ima inspektore koji djeluju u 111 luka u 56 zemalja. Pomorci su 2022. ITF-u prijavili 2199 slučajeva kršenja ugovora o radu, a najčešći razlog je neisplata plaća.

“Iako smo posnisi što su naši inspektori uspjeli povratiti gotovo 120 milijuna dolara za pomorce u po-

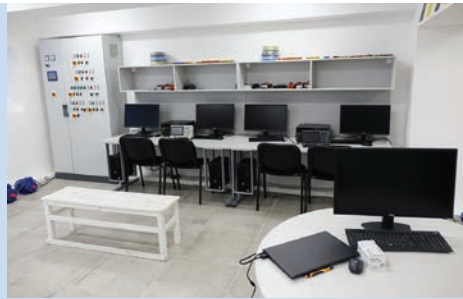


Inspekcija broda za prijevoz stoke u luci Kopar

Devetnaest članova posade na brodu za prijevoz stoke koji plovi pod Tanzanijskom zastavom živi u nehumanim i potpuno nehigijenskim uvjetima. Osim što je brod, koji se trenutno nalazi u luci Kopar, zatekao u katastrofalnom stanju, ITF inspektor Luka Simić ustanovio je da niti jedan član posade nema ugovor u radu te je, zbog nevažećih platnih listi, uspio naplatiti 41 000 dolara neisplaćenih plaća i prekovremenih radnih sati.

– Teško je opisati ono što sam zatekao na brodu, curi voda, ne radi rasvjeta, posada nema adekvatnu radnu opremu, istaknuo je Simić, te je o svemu obavijestio lučke vlasti.





Edukativna radionica Torpedo Pomorskog fakulteta u Rijeci

Edukativna radionica Torpedo namijenjena održavanju praktične nastave i pokaznih vježbi iz stručnih kolegija na programima obrazovanja studenata Brodostrojarstva, Nautike i tehnologije pomorskog prometa te Elektroničkih i informatičkih tehnologija u pomorstvu, ali i za održavanje raznih programa izobrazbe u sklopu Centra za izobrazbu pomoraca i cjeloživotno obrazovanje. Osim održavanja praktične nastave u okviru brojnih kolegija, u prostoru je smješten brodski motor kao i pojedini brodski elementi, vježbalište za održavanje praktičnih vježbi sigurnosti na moru sa pripadajućim plovilima i opremom za spašavanje te pripadajući prostori za zavarivanje i strojnu obradu materijala.



U prostoru radionice uređene su dvije učionice, svaka kapaciteta 20 studenata, svlačionice, sanitarni čvor i ured Centra za morske tehnologije. Osim toga uređeni su laboratoriji i prostori za istraživanja u području pomorstva s naglaskom na tehničke aspekte brodostrojarstva, pomorske elektronike, navigacije i sigurnosti plovidbe.

od pet pogonskih kabineta opremljenih najsuvremenijim programabilnim logičkim kontrolerima, kao i svim osnovnim uputnicima koji se mogu naći na današnjim brodovima. Laboratorij je namijenjen edukaciji i razvijanju vještina i kompetencija studenata prijediplomske i diplomske razine, čime ih se priprema za tržište rada nakon završetka studija Elektroničkih i informatičkih tehnologija u pomorstvu.

Praktikum za navigaciju i sigurnost na moru nalazi se u zgradi Edukativne radionice Torpedo, ali obuhvaća i morsko područje. Opremljen je svom potrebnom opremom (sohe, otvorene i zatvorene brodice za spašavanje, brza spasilačka brodice, splavi za spašavanje, hidrotermozaštitna odijela, školska jedrilica „Spirit of Amulia“, jedrilica „Jezerac“ (JOD 35), itd.) za izvođenje nastave, programa izobrazbe kao i za promociju Pomorskog fakulteta.



U zasebnom dijelu Radionice nalazi se Laboratorij za automatsko upravljanje i elektroničke tehnologije u pomorstvu koji se sastoji

Povijest Onassisove jahte „Christina O“

Pripremio **DINKO PODUJE** pom. st. I. klase

„Christina O“ je privatna motorna jahta koja je nekoć pripadala grčkom milijarderu, brodovlasniku Aristotelu Onassisu. Sa 99.06 metara dužine (325 stopa), ona je 59. najveća jahta na svijetu u 2022. godine. Brod je izvorno služio kao kanadska protupodmornička fregata klase River nazvana „HMCS Stormont“, porinuta 1943. godine. „HMCS Stormont“ služio je kao pratnja konvoju tijekom bitke za Atlantik i bio je prisutan pri iskrcavanju u Normandiji. Onassis je kupio „HMCS Stormont“ nakon završetka Drugog svjetskog rata, jer je bio jedan od mnogih viška mornaričkih brodova. Grčki brodovlasnik Onassis je kupio je Kanadi fregatu K 327, za 34000 američkih dolara i preinačio je u super modernu privatnu jahtu koja je u to vrijeme bila nešto najmodernije u svijetu takvih plovila. Cijena preinake dostigla je 4 milijuna američkih dolara, a ime je dobila po Onassisovoj kćerki „Christiana O“.

Ukupne težine 1450 tona, sa servisnom brzinom od 18 čvorova i maksimalnom brzinom od 22 čvora.

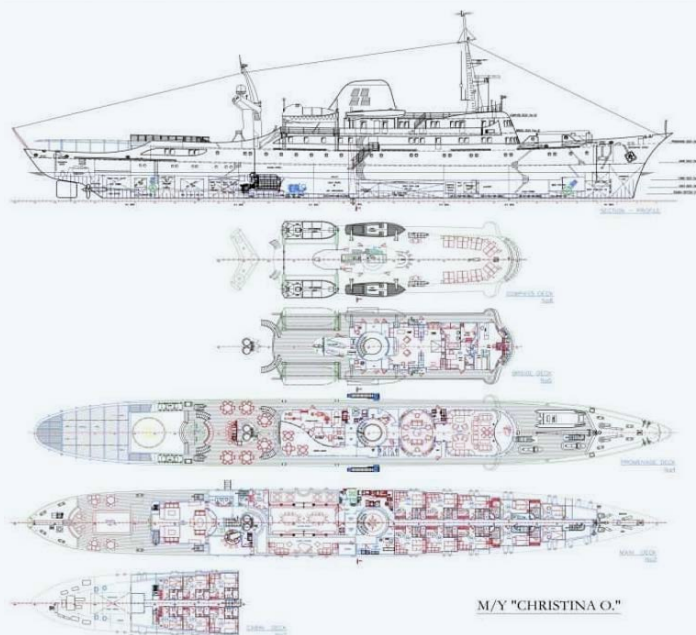
Onassis je sam izabirao i odobravao članove posade, njih ukupno 65, a za goste je bilo 18 luksuznih kabina i jedan apartman.



SLIKA 1: HMCS STORMONT

Na prikazanom nacrtu prikazani su ostali prostori, palube i bazen koji su bili na raspolaganju gostima. Bazen koji je na krmenom djelu obrubljen je bronzom, a sama školjka bazena je s originalnim mozaikom prenesenim s Krete, te predstavlja sam arheološki spomenik velike vrijednosti. Na jahti je također bio postavljen jedan hidro avion, dva manja glisera i jedrilica od 30 stopa. Komandni most bio je opremljen s najmodernijom navigacijskom opremom za to vrijeme, uključujući i dva radara. Na jahti je postojala i bolnica s modernim „x-ray“ uređajima.

Jedan od posebnih detalja u sredini jahte bio je Onassisov privatni bar „ARI bar“ koji se nije mijenjao do danas, a važan je i po tome što su se u njemu prvi put upoznali Sir Winston Churchill i mladi Johan F. Kennedy koji je bio ambasador Sjedinjenih Američkih Država u Engleskoj 1940. godine. Interesantno je i da su nasloni za noge na tri barske stolice napravljeni od originalnih kitovih zubi, a prekriveni su kitovom kožom. Svaki apartman i kabina na brodu nosi ime po poznatim Grčkim otocima kao: Lesbos, Corfu, Ithaca, Rhodos, Creta, itd.



SLIKA 2. NACRT MOTORNE JAhte „CHRISTINA O“



SLIKA 3. ARI BAR

Osim Onassisove ljubavnice Marije Callas i njegove supruge Jackie Kennedy Onassis, ugostio je poznate osobe kao što su Umberto Agnelli, Giovanni Battista Meneghini, Richard Burton, Clementine Churchill, Diana Churchill, Winston Churchill, Jacqueline de Ribes, John F. Kennedy, Greta Garbo, Rainier III, Princ od Monaka, Grace Kelly, Anthony Montague Browne, Rudolf Nureyev, Begum Om Habibeh Aga Khan, J. Paul Getty, Eva Perón, Françoise Sagan, Frank Sinatra, Elizabeth Taylor, John Wayne, itd.

Jedna od važnijih događanja bilo je vjenčanje i zabava Princa Rainier III i Grace Kelly. Na jahti je 1968. godine bilo i vjenčanje kada ja Jackie Kennedy postala „Jackie O“. Možda je interesantna informacija da je Jackie O, poslije vjenčanja s Onassisom provela sama neko vrijeme na jahti „Christine O“, ploveći Jadranskim morem, a predsjednik Tito poslao je dva torpedna čamca za pratnju tijekom boravka u Jadranu i tada se pisalo da je Jackie O, bogato darovala zapovjednike torpednih čamaca sa skupocjenim satovima.

Aristotel Onassis ostavio je vlasništvo nad jahtom svojoj jedinjoj nasljednici, kćeri Christini. U slučaju da Christina nije htjela preuzeti vlasništvo, plovilo bi pripalo njegovoj drugoj supruzi Jacqueline Kennedy Onassis. Ako pak Kennedy Onassis odbije preuzeti vlasništvo, plovilo će biti predano grčkoj vladi, pod uvjetom da se obave radovi na održavanju i ponudi plovilo na korištenje svakom aktualnom šefu grčke države kao predsjednička jahta. Nakon smrti Aristotela Onassisa 1975. godine, Christina Onassis je jahtu poklonila grčkoj vladi kao predsjedničku jahtu.

Nakon što je grčka vlada promijenila ime „Christine O“ u „Argo“, dopušteno joj je da propadne i na kraju je stavljena na prodaju za 16 milijuna američkih dolara početkom 1990-ih. Ostala je neprodana. Godine 1996. pokušaj prodaje Amerikancu Alexanderu Blastosu je propao kada je njegov ček odbijen, a kasnije je kao rezultat toga osuđen za prijevaru.

Plovilo je 1998. godine kupio grčki brodovlasnik, magnat John Paul Papanicolaou, obiteljski prijatelj Onassis, koji ga je osigurao na dražbi koju je sponzorirala vlada. Vratio je njezino ime natrag u „Christina O“, u znak poštovanja prema pokojnoj Christini Onassis, koja je umrla 1988. godine, te je poduzeo veliko preuređenje između siječnja 1999. godine i travnja 2001. godine koji je koštao preko 50 milijuna dolara, transformirao je brod u modernu visokokvalitetnu luksuznu čarter jahtu. Papanicolaou je angažirao pomorskog arhitekta Costasa Carabelasa da predvodi preuređenje broda 1998. godine, koji je angažirao arhitekta interijera Apostolosa Molindrisa, tvrtku Decon da upravlja izgradnjom i hrvatsko brodogradilište Viktor Lenac da je izvede. Christina O Limited Partnership kupila je jahtu za 65 milijuna eura 2000. godine.

Brodski trup većinom izrađen od aluminija povezanih zakovičnim spojevima. Bilo je upotrebljeno više od 600 tona aluminija i čelika za obnovu jahte. Ukupno je obnovljeno 40 tona cjevovoda i 85 km električnih kablova. U strojarnici su instalirani novi propulzijski stroj i novi pomoćni strojevi, odnosno strojarnica je bila nova 100%. Izgrađeni su novi smještajni kapaciteti s 18 prostranih luksuzno opremljenih putničkih kabina, 1 apartman te barovi saloni i druge putničke prostorije. Bazen je kompletno rastavljen i ponovo sastavljen sa mozaičnim pločicama (1.5 cm x 1.5 cm) s grčkim motivima .



SLIKA 4. PLOČICA S MOZAIKA

nim radovima što je imalo za posljedicu da se budžet istopio, a brod nije bio završen. Bilo je tu puno dogovora čak i da se odustane od daljih radova ali u tom slučaju svi bi bili na gubitku, te koliko sam ja bio informiran dogovoreno je da brodogradilište „Viktor Lenac“ financira ostatak obnove, a brodovlasnik se to nadoknaditi kao kredit u daljem iskorištavanju ili najmu jahte na tržištu.

Posto sam imao sreću biti blizu Cristiane O tijekom preinake, na drugom projektu...sve sam ove radove promatrao na licu mjesta (jednu pločicu s mozaika sam dobio za uspomenu) a imao sam prilike sjesti s radnicima u „Ari baru“ koji jedina prostorija koja nije dirnuta u ovoj preinaci.

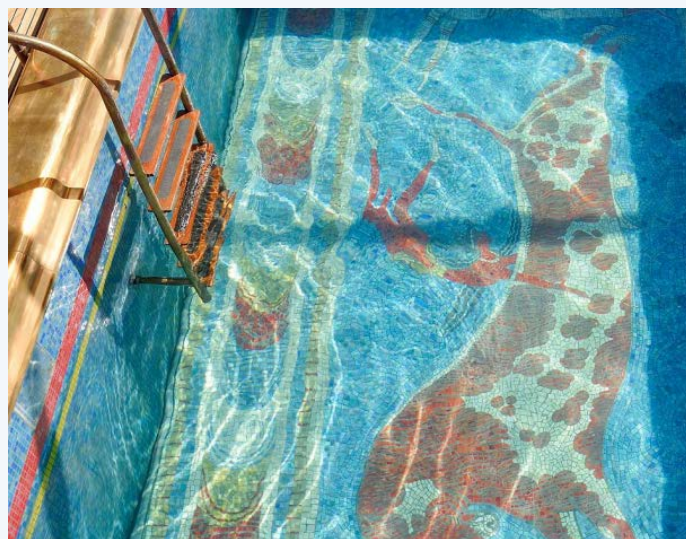
Promatrajući radove svaki dan se pojavljivao dodatni problem i zahtjev registra za dodatni

problem i zahtjev registra za dodatni

2001. godine „Christina O“ započela svoju novu eru nakon opsežne obnove u brodogradilištu „Viktor Lenac“ u Rijeci.

Konačno je brod napustio Rijeku i završio u na prvom putovanju u Genovi, gdje ga je John Paul Papanicolaou prodao jahtu. Ne znam do danas dali se brodogradilište „Viktor Lenac“ ikad uspio naplatiti za uložena sredstva, ali ako i je to je sigurno dugo trajalo. „Christiane O“ bila je prošle godine na sidrištu u Komiži i Visu.

Sedmični najam danas iznosi oko 700000 Eura.



SLIKA 6: IZVORNI DIZAJN BAZENA, S PODLOGOM OD MOZAIKA KOJA SE MOŽE PODIZATI I SPUŠTATI

Glavne karakteristike motorne jahte „Christina O“ danas:

Istisnina: 2250 tona

Duljina: 325 stopa (99.06 m)

Širina: 36 stopa (10.97 m)

Gaz: 14 stopa (4.27 m)

Instalirana snaga:

2× 2069 kW (2775 KS) glavni motori

3× 476 kW generatora

1× 176 kW generator za hitne slučajeve

Brzina: 19 čvorova (35 km/h, 22 mph)

Kapacitet: 34 putnika

Posada: 39

LITERATURA:

[1] https://en.wikipedia.org/wiki/Christina_O



SLIKA 5. CHRISTINA O NA KRSTARENJU JUŽNOM FRANCUSKOM 2018. GODINE



PIŠE

NEBOJŠA
NIKOLIĆ

MD, MS, FRIPHH

E, baš me je zglobilo

Doktore bole me leđa, dajte mi injekciju – tablete ne pomažu. Ovo u ambulantama čujemo bar par puta mjesečno i svaki puta objašnjavamo da je kod bola važno da je živac stalno blokiran, a da se lijek ubrizgan injekcijom brzo izgubi iz krvi i da bi trebalo davati par injekcija dnevno da bi živac bio blokiran. Kada rasporedite tablete onako kako vam doktor kaže, onda je živac konstantno blokiran i stvar je samo u jakosti tablete. Ali *džaba si doktore krećio*, ima tu jedna psihološka „kvaka“ – ako vas injekcija boli, mislimo – to je sigurno dobar lijek kad se to mora istrpjeti. Oni stariji sjećaju se „vrućih“ injekcija iz (one) vojske: Analgin+ B vitamin -a pekle su ko' sam vrag, ali svi smo mislili kako je to prava stvar jer boli.

No ima i bizarnijih načina liječenja: Kako javlja *Irish Medical Journal* muškarac u Irskoj završio je u bolnici nakon što si je ubrizgavao mjesečne doze vlastitog sjemena u pokušaju da izliječi kroničnu bol u leđima!!! Pacijent je izjavio da je intravenozno ubrizgao vlastito sjeme kao inovativnu metodu za liječenje bolova u leđima”, stoji u izvješću o slučaju. “On je osmislio ovaj ‘lijek’ neovisno o bilo kakvom medicinskom savjetu.” Taj plan, da liječi svoju kroničnu bol u leđima ubrizgavanjem vlastitog sjemena, izravno u svoju ruku završio je tako što je bio hospitaliziran s velikim apsesom ruke. Muškarac je isprva tražio liječničku pomoć zbog “jake, iznenadne” boli u leđima nakon što je “podigao teški čelični predmet tri



dana prije”, ali je kasnije otkrio da je njegova bol u leđima bila mnogo dugotrajniji problem. No, kada su liječnici primijetili njegovu otečenu crvenu ruku, priča se počela odmotavati. Rendgensko snimanje ruke otkrilo je potkožni emfizem (plin ili zrak zarobljeni ispod kože) i odmah je započeto intravenosno antimikrobno liječenje. Muškarac je djelovao neovisno o bilo kakvom liječničkom savjetu, ali je njegova internetska potraga za bilo kakvom prethodnom referencom korištenja sjemena kao lijeka za bolove u leđima izgleda urodila plodom. Naime na internetu postoji izvješće o učincima supkutane injekcije sjemena štakorima i zečevima. Sjeme je tijekom 18 mjeseci ubrizgavao i u krv i u mišić, a par dana prije, majstor si je ubrizgao trostruku dozu. Mora da su ga leđa jako boljela. Pot-

kožnu iglu je kupio na internetu, a u detalje o nabavci sjemena nećemo ulaziti – valjda je bilo njegovu.

Zvuči stvarno suludo, ali povijest medicine puna je ludih stvari a ovo me podsjeća na čuvenu Švicarsku kliniku „La Prairie“ (vaše žene sigurno znaju za ovu ekskluzivnu kozmetiku) gdje su izvodili tretmane pomlađivanja tako što su bogatašima ubrizgavali injekcije janječeg embrija. I to mora da je boljelo kao sam vrag, ali kao što smo rekli „ako boli valjda i vrijedi“.

Bol u leđima jedan je od vodećih uzroka invaliditeta u cijelom svijetu, a uobičajen je zdravstveni problem u pomorstvu. Produljeno sjedenje, dizanje teškog tereta, krivo držanje i neravnoteža mišića su samo neki od uzroka.



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

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

S nedavnim inovacijama u tehnologiji mnogi ljudi sve više i više vremena provode ispred računala a kada je vrijeme za odmor, često rade tu istu stvar – opet provode vrijeme ispred TV-a ili ekrana računala. Dugotrajno sjedenje dokazano je loše za zdravlje.

Prema Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji, 60-70% stanovništva u industrijaliziranim zemljama će osjetiti bol u leđima u nekom trenutku u budućnost. WHO je 19. lipnja 2023. na svojoj web stranici (<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/low-back-pain>) objavila tekst o bolu u donjem dijelu leđa (LBP). Prema WHO-u, u 2020. bol u donjem dijelu leđa zahvatio je 619 milijuna ljudi diljem svijeta, a procjenjuje se da će se broj slučajeva povećati na 843 milijuna slučajeva do 2050. - uglavnom potaknut povećanjem populacije i starenjem. LBP se može doživjeti u bilo kojoj dobi, a većina ga ljudi doživi barem jednom u životu. Prevalencija raste s dobi do 80 godina, dok se najveći broj slučajeva javlja u dobi od 50-55 godina. LBP je češći kod žena.

Definicija *Bol u donjem dijelu leđa* (LBP) opisuje bol između donjeg ruba rebara i stražnjice. LBP može biti specifičan ili nespecifičan. Specifični LBP je bol uzrokovana određenom bolešću ili strukturnim problemom kralježnice ili kada bol zrači iz drugog dijela tijela. Nespecifičnim LBPom nazivamo onu bol u leđima kod koje nije moguće identificirati određenu bolest ili strukturalni razlog za objašnjenje. LBP je nespecifičan u oko 90% slučajeva. Ljudi bilo koje dobi mogu doživjeti LBP, uključujući djecu i adolescente. Većina ljudi ga iskusi u nekom trenutku svog života, a ponavljajuće epizode LBP-a češće su sa starenjem. I kako to ustvari izgleda (mada vam ovo vjerojatno ne treba objašnjavati). Bol u donjem dijelu leđa može biti tupa ili oštra bol. Također može uzrokovati širenje boli u druga područja tijela, posebno u noge. LBP može ograničiti nečije kretanje, što može utjecati na posao, školu i angažman u zajednici. Također može uzrokovati probleme sa spavanjem, loše raspoloženje i stres. Osobe s LBP-om također mogu osjetiti bol u nogama povezanu s kralježnicom (koja se ponekad naziva *išijas* ili radikularna bol). Ovo se često opisuje kao tup osjećaj ili oštar osjećaj električnog udara. Uz bol u nozi mogu se osjetiti ukočenost ili trnci i slabost u nekim mišićima. Kada su povezani s LBP-om, radikularni znakovi i simptomi često su posljedica zahvaćenosti korijena spinalnog živca. Neki ljudi mogu doživjeti radikularne simptome bez LBP-a, kada je živac komprimiran ili ozlijeđen distalno od kralježnice.



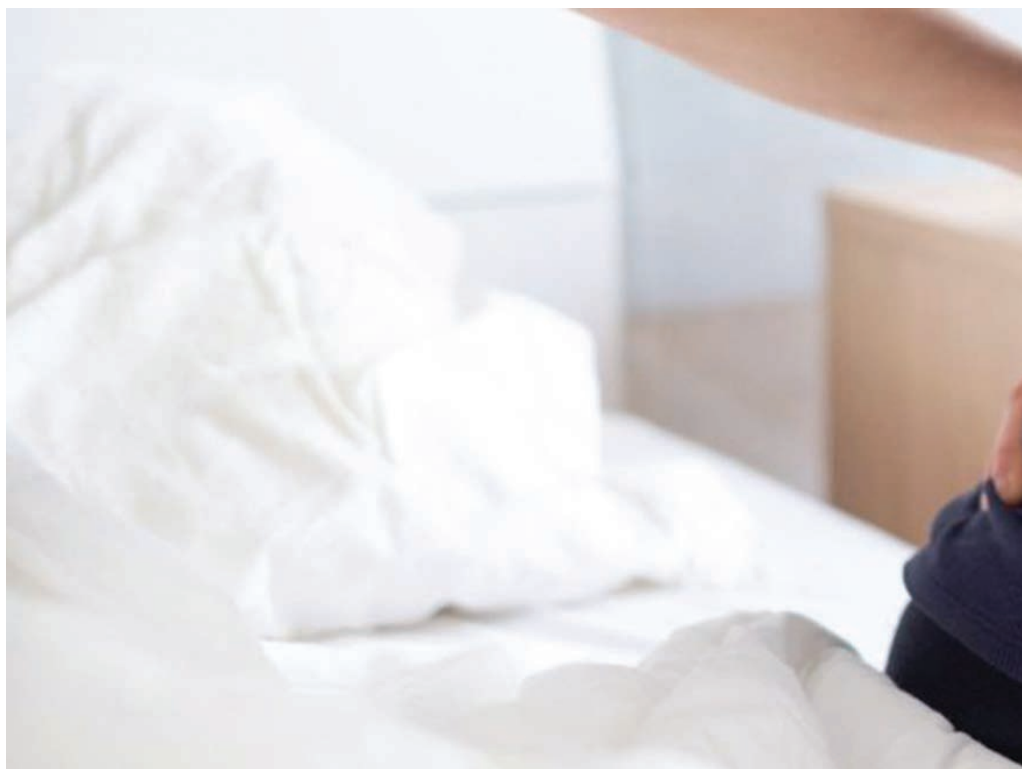
Kod pomoraca važan uzrok bola u leđima su ozljede. Unatoč napretku u modernoj sigurnosnoj opremi, ozljede leđa i dalje su čest rizik i prema statistikama glavni su uzrok invalidizacije pomoraca. Kakve ozljede leđa pomorac može pretrpjeti ovisi o uvjetima u trenutku nesreće. Ako radite istu pogrešku pri dizanju ili kretanju: tjednima, mjesecima ili čak godinama, zbog nedostatka treninga ili nedostupnosti steznika za leđa, vaša ozljeda leđa može biti istegnuće mišića, ozljeda živca, kosti ili neka druga degeneracija. Ako ste sudionik nezgode u kojoj ste zadobili izravan udar u leđa, primjerice bili udareni teškom opremom, vaša ozljeda leđa može uključivati lomove, poderotine ili istegnuća ili izravnu trauma leđne moždine. Presječena leđna moždina ili drugi oblici paralize mogu nastati zbog ovakvih trauma. I napuknuti kralješci mogu biti posljedica ozljede kralježnice uzrokovane snažnim udarima ili padovima zbog čega može doći do uklještenih živaca, smanjene pokretljivost, pa čak i paraliza. Ozljede diska su među najčešćim ozljedama u pomorstvu. Ozljede pri dizanju mogu izazvati herniju ili skliznuće diska. Degeneracija diska uzrokovana je trošenjem diskova kralježnice tijekom vremena, a može se ubrzati teškim fizičkim radom. Radni tjedan pomorca pun je rizika za ozljede poput ozljeda leđa zbog teške opreme, radno intenzivnih dužnosti te skliskih

i neravnih površina. Uz odgovarajuće mjere, opremu i edukaciju o sigurnosti, većina ovih pomorskih ozljeda može se izbjeći. Bolji dizajn rada mogao je spriječiti barem jednu trećinu tipičnih ozljeda leđa, međutim, brojni pomorski poslodavci nemarni su i propuštaju poduzeti kritične mjere opreza. Ako radite za pomorskog poslodavca, vlasnika plovila ili operatera broda koji je bio neodgovoran u ublažavanju sigurnosnih opasnosti i zadobili ste ozljedu leđa, trebali biste nazvati stručnog odvjetnika za pomorske ozljede da vam pomogne u rješavanju vašeg slučaja.

LBP može biti akutan (traje manje od 6 tjedana), subakutan (6-12 tjedana) ili kroničan (preko 12 tjedana). U većini slučajeva akutnog LBP-a, simptomi nestaju sami od sebe i većina ljudi će se dobro oporaviti. Međutim, kod nekih ljudi simptomi će se nastaviti i pretvoriti u kroničnu bol. Muškarci često čekaju dok problem ne ispliva na površinu prije nego što se suoče s neizbježnom potrebom za pomoći i liječenjem. Pomorci na brodu obično rade „kroz bol“ ili se sami liječe ali pravo je pitanje kada potražiti pomoć?

Većina bolova u leđima postupno nestaje uz kućno liječenje i samo njegu, obično unutar nekoliko tjedana. Ali obratite se svom liječniku ili vi na moru *radio-medicu*, za bolove u leđima koji traju duže od nekoliko tjedana, ako je bol jak i ne popravljaju se nakon odmora, ako se širi niz jednu ili obje noge - osobito ako bol ide ispod koljena, ako uzrokuje slabost, obamrlost ili trnce u jednoj ili obje noge, ako je uparen je s neobjašnjivim gubitkom težine. U rijetkim slučajevima bol u leđima može signalizirati i ozbiljan medicinski problem. Potražite hitnu pomoć kod bolova u leđima koji uzrokuju pojavu problema s crijevima ili mješuricom ili ako ih prati groznica. Isto važi i za bolove nakon pada, udarca u leđa ili druge ozljede.

Većina ljudi sami uzmu „nešto protiv bolova“ i gotovo polovica svih muškaraca u dobi od četrdeset pet do šezdeset devet godina redovito koristi nesteroidne protuupalne lijekove protiv bolova (NSAID) koji se izdaju bez recepta. Svaki dan imate na televiziji nekoliko reklama za takve lijekove. Zabrinutost zbog ove zapanjujuće statistike pojačava se kada se uzme u obzir broj bolesti koje su povezane s nuspojavama uzimanja NSAID-a. Dakle, ni samoliječenje ni vaš „darežljivi doktor“ nisu neopasni. Doktor koji vas savjetuje preko radio-stanice sigurno o tome neće razmišljati. Studije objavljene u posljednjih petnaest godina povezuju redovitu upotrebu NSAID-a s hipertenzijom, gastrointestinalnim krvarenjem, Alzheimerovom bolešću, demencijom, srčanim udarom, moždanim udarom, gubitkom sluha, bolešću bubrega i lošim zacjeljivanjem rana. Redovita uporaba NSAID-a podrazumijevala bi uzimanja ovih lijekova pet ili više puta, svaki tjedan. Studije dovršene 2011., 2017. i početkom 2018. također dokazuju vezu između redovite upotrebe NSAID-a i smanjenog broja spermija, niskog testosterona i erektilne disfunkcije. Nažalost ni medicinska zajednica ni police ljekarni ne educiraju građane na pravi način o opasnostima povezanim s lijekovima bez recepta koje mnogi ljudi smatraju sigurnima za redovitu konzumaciju. Ni ono brzo izgovoreno: *u slučaju nuspojava pozovite vašeg liječnika ili ljekarnika* baš ne pomaže – meni zvuči više kao neki štos, nego kao ozbiljno upozorenje.



I što učiniti, prijeći na injekcije? Neki doktori prepisuju injekcije kortikosteroida. Korištenje injekcija kortizona koje se često nudi kao lijek za sve, udvostručilo se, možda utrostručilo, u kratkom vremenskom razdoblju. Te injekcije su postale vrlo česta intervencija za osobe s išijasom. Istraživači *Lanceta* prikupili su svu dostupnu literaturu o injekcijama - i opet, bilo je malo opravdanja za injekcije kortizona. *„Najbolja procjena koju imamo iz prethodnih studija jest da injekcije kortikosteroida smanjuju išijas (bol u nogama povezan s bolovima u leđima) za samo pet bodova na ljestvici od 100 bodova u usporedbi s placebom u kratkom roku, bez dugoročne koristi“*, Dakle, vrlo je mala razlika.

A OPERACIJA – KADA, I DA LI IKADA?

Neurokirurzi naravno imaju jasno postavljene indikacije za operativni zahvat, ali svi se slažu da za većinu bolova u leđima operacija nije rješenje. Jedan od njih kaže *“Nikada ne možete smatrati operaciju najboljom opcijom za običnu bol u donjem dijelu leđa (LBP) jer je intaktna kralježnica uvijek bolja od kirurški izmijenjene kralježnice”*. No indikacije za operaciju su jasne - za traumu, tumor ili neurološki nedostatak uzrokovan nestabilnošću ili pomakom kralježaka. Zato vas kirurzi prije bilo kakvog razgovora šalju na rendgen, magnetsku rezonancu i EMG. U pravilu pacijentima s tipičnim degenerativnim promjenama na kralježnici i kroničnom križoboljom bez značajnijeg neurološkog problema ne savjetuje se operaciju kralježnice. Studije su pokazale

da su za ovu grupu pacijenata rezultati operacije loši, pri čemu ih se samo 3 posto vratilo na dužnosti koje su imali prije ozljede, a oko 89 posto još uvijek uzima glavne narkotike za ublažavanje boli 24 mjeseca nakon operacije.

Prema autorima *Lanceta*, bol u leđima glavni je razlog zbog kojeg ljudi koriste opioide (narkotike) tijekom dugog vremenskog razdoblja. Međutim, štetnost od opioida koji izazivaju ovisnost, više je nego dobro dokumentirana. Ipak, kod bolova u leđima kratko uzimanje protuupalnih lijekova (NSAR) moglo bi biti od pomoći. Važno je ne uzimati lijekove dulje vrijeme da šteta ne bi bila veća od koristi. U svakom slučaju ako kratko razdoblje uzimanja protuupalnih lijekova pomaže da se osoba pokrene, onda je to prikladno. S opioidima je ipak druga priča jer kod njih znamo da čak i vrlo kratka razdoblja korištenja povećavaju rizik od ovisnosti. Pokušajte ih izbjegavati u gotovo svim slučajevima a uostalom na brodu ih i nema a i testiraju vas na droge, pa biste zbog takvih lijekova sigurno ispali „pozitivni“ i izgubili posao.

Liječenje LBP-a ovisi o prirodi boli i je li nespecifična ili specifična. Za specifični LBP, tretmani su usmjereni na liječenje temeljnog stanja koje uzrokuje bol a tretmani za nespecifični LBP uključuju: fizikalne terapije za poboljšanje mišićne snage i sposobnosti kretanja i nastavka tjelesne aktivnosti kao i vježbe psihološke i socijalne podrške kako bi se pomoglo ljudima da upravljaju svojom boli i vrate se aktivnostima. Lijekovi se mogu koristiti za smanjenje simptoma LBP-a i idealno bi ih trebalo kombinirati s drugim tretmanima. Lijekovi protiv bolova ne



bi trebali biti prva linija liječenja LBP-a. U većini slučajeva akutnog LBP-a, simptomi nestaju sami od sebe i većina ljudi će se dobro oporaviti. Međutim, kod nekih ljudi simptomi će se nastaviti i pretvoriti u kroničnu bol. Što duže osoba doživljava LBP, veća je vjerojatnost da će se manifestirati ograničenja u funkcioniranju.

Briga o sebi važan je dio upravljanja LBP-om i povratka smislenim životnim aktivnostima. Postoji nekoliko načina za smanjenje simptoma i sprječavanje daljnjih epizoda nespecifične boli u donjem dijelu leđa:

- biti tjelesno aktivan
- optimiziranje mentalnog blagostanja
- održavanje zdrave tjelesne težine
- ne pušiti duhan
- dobro spavanje
- uključenost u društvene i radne aktivnosti
- ergonomske prilagodbe na radnom mjestu.

A vrijedi i ponovno malo razmisliti o svojoj boli. Ponekad sam jezik kojim opisujemo bol - "osjećam kao da mi je netko zabio nož" i "unutra nešto kao da gori" - pridonosi iskustvu boli. I svakodnevno oglašavanje lijekova potiče nas da se borimo protiv boli, da je napadamo i da je vidimo kao neprijatelja. Postoji cijela nova škola mišljenja (pokret *Revolucija boli*) koja želi da ljudi shvate ono što znanost pokazuje - da je bol prijatelj koji štiti naša tkiva kada trebaju zacijeliti. Ali može postati i previše zaštitnički, jer mozak reagira na sve vrste utjecaja. Oni tvrde da svijet o tome ima mnoge prednosti. Promjena pogleda - otpuštanje straha - omogućuje ljudima da postupno povećavaju pokretljivost. Kako se uvjeriti da ste na dobrom putu? Možda neće biti lako, ali pokušajte pronaći liječnika

opće prakse i fizioterapeuta koji poznaje trenutne znanstvene dokaze.

UK P&I Club objavio je preporuke o tome kako podržati posadu koja pati od bolova u leđima, utjecaja koji mogu uzrokovati svakodnevno dizanje teških tereta i aktivnosti na brodu. www.halcyonmarine.com.p

Njega za leđa uključuje dobro držanje i jednostavne vježbe koje pomažu u jačanju core-a i drugih mišića koji podupiru leđa. Neki članovi P&I programa odlučuju koristiti izjavu o leđima i kralježnici koju posada daje kod pregleda pred ukrcaj. Taj upitnik pomaže u podizanju svijesti o poremećajima leđa i kralježnice i pruža dobar izvor dodatnih informacija za liječnika. Ovo je primjer jednog takvog upitnika/savjetnika

SAVJETI ZA ZDRAVLJE POSADE

1. Održavate li svoju idealnu tjelesnu težinu? Što više težite, to se više opterećujete zglobove, posebno kukove, koljena, leđa i stopala.
2. Pokrećete li tijelo? Vježbanje štiti zglobove jačajući mišiće oko njih. Jaka mišići štite vaše zglobove od trljanja jedan o drugi i trošenja hrskavice.
3. Stojite li uspravno? Dobro držanje štiti zglobove u vratu, leđima, kukovima i koljenima.
4. Upravljacke li tempom? Gdje je moguće, izmijenite razdoblja teške aktivnosti s razdobljima odmora. Ponavljajući stres na zglobovima tijekom dugog vremenskog razdoblja može ubrzati trošenje i habanje koje uzrokuje osteoartritis.

5. Slušate li svoje tijelo? Ako imate bolove, nemojte to ignorirati. Bol nakon aktivnosti ili vježbanja može biti pokazatelj da ste preopterili zglobove.
6. Jeste li statični? Redovito mijenjanje položaja smanjit će ukočenost mišića i zglobova.
7. Jeste li „vikend ratnik“? Nemojte se baviti aktivnostima za koje vaše tijelo nije pripremljeno. Započnite novi aktivnosti polako i sigurno dok ne saznate kako će vaše tijelo na njih reagirati. To će smanjiti šansu ozljede.
8. Nosite li odgovarajuću sigurnosnu opremu? Obavezno nosite odgovarajuću zaštitnu opremu, koja je udobna i prikladna.
9. Tražite li pomoć? Ne izvršavajte zadatak koji je pretežak ili prevelik da biste ga mogli riješiti. Uzmi još jedan par ruku da vam pomognu.

Novo istraživanje o bolovima u leđima potiče vježbanje i stajalište da je bol zaštitni mehanizam, a ne mjera oštećenja tkiva. Razvoj neuroznosti pokazuje da mozak stvara bol kao mehanizam da nas zaštiti. U slučaju kronične boli, bolni sustav postaje osjetljiviji. Naše tijelo uči bol - pa je osjećamo oštrije. Kada je riječ o kroničnoj boli, mozak je pretjerano oprezan. Bolove pojačava strah od ponovne ozljede i čitav niz drugih čimbenika. I tako, s vremenom, naše tijelo stvara tampon zonu boli veću od potrebne. Pokrenite se - da, čak i ako boli. Nakon što ste dobili upute od liječnika ili fizioterapeuta, sigurni ste za kretanje. Vježbanje može olakšati bol u donjem dijelu leđa, a također može biti i preventivna mjera.

Ali, kako se kretati? Postoji mnoštvo aktivnosti koje obećavaju da će biti dobre za leđa, od pilatesa do Alexanderove tehnike, do šest oblika joge. Nema čvrstih dokaza da je jedna vrsta vježbe bolja od druge, većina vježbi je korisna. Mnogo aktivnosti obećava da će biti dobro za vašu leđa — odaberite onu koja vam najviše odgovara. Također, nema dokaza da je bilo koja specifična vježba opasna ako se izvodi na odgovarajući način ili ako je izvode ljudi koji su za nju spremni. Postoje dokazi da vježbanje smanjuje stopu recidiva za 50 posto. To je dobar rezultat. Nema mnogo medicinskih tretmana koji su tako učinkoviti.

U svakom slučaju, bolji je od rezultata koje je postigao onaj naš majstor s početka teksta.

Oči

PIŠE

JERE
BILAN

Davnih me je dana otac poslao u Betinu na zanat. Učio sam tajne brodogradnje od najboljih. Morao sam znati što je kolumba, verzina, pajol, tešta, šijoleta, razma, kovidur, santina, purtela, bokaporta, pašajica, panižel, kvartir, kimenat... Usvajanje terminologije bilo mi je komplicirano pa sam imao jednu bilježnicu u koju sam zapisivao dijelove broda. Ujutro, pred početak rada na brodu, ponavljao sam gradivo kako bih bio što pripremljeniji za posao. Meštar mi je govorio:

Moraš uvijek ići spreman na posal. Posal bez pripreme je priprema za neuspjeh. Slušao sam ga i pamtio njegove riječi koje su mi kasnije koristile u životu.

- Jednog je dana u naš škver došao čovjek iz Kali. Kaljani su najbolji ribari na Jadranu, imaju najveću ribarsku flotu. On je bio zapovjednik ribarice koju je Jugoslavija dobila kao ratnu reparaciju nakon Drugog svjetskog rata. Brod isprva nije bio ribarski, ali su ga preuredili. Ali, Kaljanin nije došao kako bi dogovo-

rio popravak drvenih dijelova na ribarskom brodu. Da je to i želio, ne bi se moglo udovoljiti njegovoj želji jer je naš škver radio brodove do 8 metara, a njegova je ribarica bila znatno duža. On je došao s posebnom narudžbom. Želio je gajetu za sebe. Ja sam bio kraj njih dva kada su dogovarali uvjete gradnje, način plaćanja, rokove isporuke, materijal za gradnju i tehničke stvari. Naručitelj je imao jednu neuobičajenu želju: želio je da mu se brodu nactaju oči na provi, na bandi broda i drvenu žensku figuru pulenu koje će se nalaziti ispod špiruna. Mi smo u škveru imali pituru i pinele za crtanje očiju, ali nismo znali što s pulenom, gdje je naručiti. Saznali smo da u jednom selu Otavice, blizu Drniša, živi pastir koji je vrlo vješt kiparskoj obradi drveta. Meštar je preko nekih ljudi došao do njega i naručio drveni kip žene duljine pola metra koji ima ravna leđa kako bi se mogao pričvrstiti s donje strane špiruna. Kip žene je trebao imati dužu kosu i istaknute grudi. Gradnja broda trajala je nekoliko mjeseci jer je meštar gradio tri broda istovremeno. Po završetku gradnje, kad je brod bio pituran, meštar je prvo uzeo

važ bijele piture i nacrtao bjeloočnicu, pa važ plave za šarenicu i važ crne za zjenicu i trepavice. Čekali smo još kip iz Otavice kako bi završili posao. Kad je stigao drveni sanduk, pažljivo smo ga otvorili i ugledali pulenu zamotanu u krpe i stavljenju među slamu kako se putem ne bi oštetila. Kada smo je odmotali, ostali smo bez daha. To je bilo nešto najljepše što sam vidio u životu. Samo što nije progovorila. Imala je pogled koji je odavao odlučnost, ozbiljne crte lica, valovitu kosu, lijepo oblikovane grudi. Znali smo da je tog kipara dotakla Božja ruka i dala mu dar.

- Došao je dan primopredaje gajete. Kaljanin je bio zadovoljan brodom, platilo je i više nego što je trebalo. Posebno je bio opčinjen pulenom. Ja sam ga upitao:

Zašto ste stavili oči i pulenu?

Zato što je brod živo biće. On vidi, a zato mu služe oči. Kad plovim noću, nisam siguran plovim li u dobrom smjeru. Ako ne vidim ja, vidi brod. A pulena me štiti od vremenskih nepogoda i donosi mi sreću. Na nekim starim jedrenjacima pulene su bile strašne zviri kojih se more trebalo bojati. Ali, ja sam odabrao nešto lijepo, nešto što će me pratiti na mojoj plovidbi oko Kali. Kad brod ima oči i pulenu, puno sam mirniji i sigurniji pri plovidbi.

A gdje ste vi to vidjeli?

Prije nego sam postao kapetan na ribarskom brodu, plovio sam na brodovima





trgovačke mornarice i obišao pola svijeta. Oči i pulene viđao sam u svim zemljama u kojima sam bio. To je neko univerzalno naslijeđe koje se raširilo cijelom kuglom zemaljskom, nešto što je starije od svega što poznajem. Nemoj me pitati odakle to dolazi, jer odgovora ti dati ne mogu.

Ovaj me je razgovor potaknuo na razmišljanje. To mi je bilo značajno i u širem smislu jer sam vidio da život nije jednostran, da ne treba živjeti ograničen, u kutiji, i da postoje i drugi pogledi na stvari. Bio sam mlad, ali sam tada shvatio širinu puteva koji se prostiru ispred mene.

U mjesecima koji su uslijedili dogodila su mi se dva neobična događaja koja želim podijeliti s vama.

Bilo je hladno zimsko jutro kada sam pješke prolazio pored brodova vezanih u lučici na putu do škvera. Primitio sam jedan potopljeni brod koji je još jučer plutao na površini. Čim sam došao kod meštra, kazao sam mu što se dogodilo. On mi je rekao:

Noćas je umro Mikula, vlasnik toga broda.

Ja sam znao da je brod potonuo od tuge za svojim gospodarom.

Nakon kratkog vremena do nas je došao Betinjanin Jakov kojem je brod sticao po krmu, na spoju kolumbe i panižela. Trebalo je pokalafatati taj spoj. Srećom, to je bila mala batana koju smo meštar, vlasnik batane i ja navukli na kraj i okrenuli naopako. Meštar je uzeo stupu, posebno dlito i drveni čekić te pokalafatao batanu. Već je pao mrak kada smo je ponovno okrenuli i vratili u more. Sutradan navečer, Jakov je kalao mriže u samom portu, od punte pa vanka. Ujutro je imao što vidjeti. Mriže su bile pune ribe. Tri kašete salpi, dve velike škrpine i jedan jastog. Ja sam znao da se brod zahvalio svome gospodaru na tome što ga je vratio u život.

Nakon završetka zanata, otišao sam od meštra svojim putem. Upoznao sam ženu, osnovao obitelj. Bavio sam se svojim poslom, gradnjom brodova. I svakom svome brodu crtao bih oči, svidjelo se to naručitelju ili ne. Ako mu se ne sviđa, neka ih prepitura. Ja sam uvjeren da je brod živo biće. Za drvene sam siguran, a za plastične baš i nisam.



I u desetljećima nakon završetka II. Svjetskog rata, a kamoli prije toga, za prijevoz manjih količina tereta istočnom obalom Jadrana korišteni su najčešće brodovi drvene gradnje. Oni željezne konstrukcije su bili rjeđi i uglavnom kupovani u inozemstvu nakon što su dulje vrijeme bili rabljeni. U ovom članku ćemo se podsjetiti kakva je bila sudbina triju takvih brodova zanimljivih imena koji su prije točno 80 godina potopljeni uslijed ratnih aktivnosti, ali to ipak nije značilo i njihov kraj. Štoviše, plovili su još desetljećima, a naročito je interesantan podatak da su svi u jednom razdoblju bili dijelom flote Jadranske slobodne plovidbe iz Rijeke. Prvi od njih je čak dvaput završio na dnu Jadrana tijekom rata, to je bio parni teretnjak Lav. Izgrađen je godine 1912. u Oslu kao kitolovac pod imenom Doris da bi godine 1916. bio prodan u Italiju gdje postaje Maestrale i koristi se kao stražarski brod. Godine 1924. rekonstruiran je u Chioggiji u teretni brod zapremnine 243 BRT i nosivosti 220 DWT. Osnovne dimenzije su ostale iste – dužina 42,4 metra, širina 5,95 i visina 3,2 metra. Parni stroj od 400 tadašnjih konjskih snaga pogonio ga je brzinom od 10 čvorova. Tada dobije

PIŠE

**MILKO
KRONJA**

otegljen u brodogradilište u Kraljevići. Vraćeno mu je ime Lav, a zaplovio je u floti Jadranske slobodne plovidbe čije je sjedište tada bilo u Rijeci.

Godine 1955. novi vlasnik je Obalna plovidba Rijeka, a 1958. posljednji put mijenja gospodara, ovaj put je to Lošinjska plovidba. Pod njima je dočekao kraj tri godine kasnije kada je izrezan u Žurkovu.

Drugi od ovog trojca je izgrađen 1918. u nizozemskom brodogradilištu Hoogezand kao Overveen za vlasnika iz Rotterdama. Bio je dug 39,7 metara, širok 6,85, a visok 3,32 metra. Parni stroj od 226 KS omogućavao mu je brzinu od 7,5 čvorova. Već dvije godine kasnije seli u Veliku

1943. životinjsko ca

ime Lav i plovi za račun tvrtke Damić i Guina iz Metkovića. Kasnije ga kupuje Jadranska plovidba sa Sušaka. Početkom ratnih djelovanja namjerno je potopljen dana 11. travnja 1941. u uvali Šilo na otoku Krku kako ne bi pao u ruke Talijana.

Međutim, već nekoliko dana kasnije oni su počeli s njegovim vađenjem, brod je popravljen i pod imenom Curzola plovio je iduće dvije godine kada opet završava na morskom dnu nakon bombardiranja od strane njemačkih zrakoplova. To se zbilo 27. listopada 1943. u blizini Senja, a novo vađenje uslijedilo je tek tri godine kasnije, 3. siječnja 1946. Podignut je na površinu i

Britaniju gdje postaje Heatherlea, a od 1925. do 1934. plovi pod imenom Iniziativa za dva talijanska brodarka. Tada ga kupuje splitska brodarka tvrtka "Ferić" i daje mu ime Pčela. Nakon pada Italije, brod je namjerno potopljen od strane partizana dana 25. rujna 1943. u splitskoj luci. Po završetku ratnih djelovanja 1945. izvađen je i otegljen u splitsko brodogradilište, sljedeće godine je nacionaliziran a 1947., po završetku obnove predan Jadranskoj slobodnoj plovidbi pod starim imenom te će za njih ploviti do 1954. kada je prodan Pomorsko transportnom poduzeću Dubrovnik.

Godine 1962. tu malu dubrovačku tvrtku preuzima veća i poznatija Atlantska plovidba te Pčela prelazi u njihovu flotu. Godine 1965. brod je u Mokošici temeljito obnovljen i tom prilikom mu je ugrađen novi dizelski stroj od 300 KS. Ipak, mali obalni teretnjak nije se uklapao u poslovne planove Dubrovčana koji su tada jačali flotu serijom velikih novogradnji te 1971. biva prodan Poljoprivrednoj zadrugi Partizanska veza iz Lovišta na poluotoku Pelješcu. I kod novog vlasnika zadržao se šest godina, konačni kraj dolazi 1977. kada je izrezan u Moluntu.



*Mali veliki brod – Lav,
dokovanje na navozu*



Potopljeni Lav



Mrav na Rabu, opet na površini nakon tri godine

rstvo na dnu Jadrana



Pčela u splitskoj luci



U bojama Jadranske slobodne plovidbe u riječkoj luci s još nekoliko brodova

Posljednji od ovog trojca je izgrađen 1911. u Alblasserdamu u Nizozemskoj pod imenom Zeemeuw za brodovlasnika iz Rotterdama. Bio je dug 45,5 metara, širok 7,8 a visok 3,05 metra; zapremina je bila 471 BRT, a nosivost 550 DWT. Pogonski stroj od 400 KS omogućavao mu je brzinu od 9 čvorova. Godine 1919. seli u Albaniju i postaje Daraghiati-I-Dit a 1927. u Italiju gdje dobiva ime Darma. Dvije godine kasnije kupuju ga tri ortaka s otoka Cresa, novo ime je Asteria, upisan je u Rijeci, ali zastava ostaje talijanska. Brod nastavlja nesmetano plo-

viti idućih četrnaest godina kada je potopljen kod otoka Raba uslijed bombardiranja od strane njemačkih ratnih zrakoplova.

Izvađen je u siječnju 1946. te otegljen u Rijeku na popravak, koji je počeo 1947. a potrajao sve do 1951., kada ulazi u flotu Jadranske slobodne plovidbe pod imenom Mrav, iako je prvotno dobio ime Pećine. Godine 1953. Ugrađena su mu dva nova dizelska motora od po 240 KS. Dvije godine kasnije prodan je Obalnoj plovidbi Šibenik, koja je 1960. promijenila ime u Dalmatinska plovidba, a 1961. je ugašena te brod seli u flotu većeg šibenskog brodarara, Slobodne plovidbe. Kod njih se zadržava do

1967., kada ga kupuje Atlantska plovidba. No, za ostarjeli teretnjak kraj je bio blizu te je već u lipnju 1969. doplovio u rezalište Sveti Kajo na konačni počinak.

Toliko o sudbini ova tri broda s imenima životinja, građenih još u drugom desetljeću dvadesetog stoljeća koji su prije točno osamdeset godina završili na morskome dnu, ali su svi dobili priliku za novi život i potrajali idućih skoro 80 godina, točnije njih 78 te imali sretne plovidbe i miran kraj u rezalištima duž Jadrana.



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)	
Bazeni Temple of Life / Aquapark Martilandia	10% popusta na individualnu kupnju ulaznica
Popust na količinu: 10 ili više ulaznica - 10 % popust 50 ili više ulaznica - 15 % popust 100 ili više ulaznica - 20 % popust 500 ili više ulaznica - 25 % popust	
	
<p>Svi upiti se vrše putem e-mail adresa ili usmeno putem telefona. Kod upita za smještaj je potrebno navesti kod: SPH2023. uz predocjenje članstva (iskaznice).</p> <p>Upiti za smještaj: info@termesvetimartin.com, dodatne informacije: 040 371 111.</p> <p>Upiti za wellness: wellness@termesvetimartin.com, dodatne informacije: 040 315 002.</p> <p>Upiti za bazene: bazeni@termesvetimartin.com, dodatne informacije: 040 371 113.</p>	



Nastavak „sage“ ...

Ima li ovom, da se ne izrazim čemu, već kraja? Ima, ima, naravno, jer sam napokon dala otkaz. Zašto? Zato što...
 Nova jahta se napokon kupila, dockwiseom dostavila u Baltimore, odakle je krenula nova avantura! Naravno, ništa bez novih problema, kompliciranja od strane vlasnika i managera glede nerazumijevanja da preuzeti sasvim novu jahtu, bez ikakvog handovera od strane brodograditelja, nije baš „piece of cake“ posao kako oni misle. Također, sam vlasnik je birao sebi tu novu jahtu od 34 mt koju će uglavnom koristiti kao „chase boat“ jahti od 72 mt, koja je također u njegovom vlasništvu. Ideja samog vlasnika je bila ta da nova jahta doplovi na Floridu u roku, nećete vjerovati, 24 sata... hahahahaha!

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess



Na tank goriva od svega 4000 galona i očekivanu brzinu od cca 25 čvora, a s obzirom na vremenske uvjete na moru, bili smo prisiljeni svaku noć stati, prenočiti, i gorivom se napuniti, što nas je dovelo do 7 dana navigacije i ludila nestrpljivog vlasnika. O tome da ga nije bilo briga kad smo 3 dan ostali bez auto pilota i nastavili dalje bez istoga, što dodatno iziskuje veći napor i umor, pogotovo po lošem vremenu, kao i o tome da se u jednom trenutku počeo buniti da brzo trošimo gorivo i novac na fueling, itd...dao bi se roman napisati. Želi brod „odmah“ dostavljen na Floridu, ali ne želi potrošiti. Uglavnom, složila bih se s poslovicom „sve se vraća i stostruko plaća“.

I tako kad smo se napokon vezali u Palm Beach, gle čudna li čuda, pukne nas grom odmah 2. dan po dolasku na Floridu. Bogu hvala nikom od posade ništa nije bilo, ali zato vlasniku, odnosno jahti jest. Parcijalno spržena elektronika i šteta od 1.250.000 USD. Ružno zvuči s moje strane, ali da mi je drago što se to desilo, zaista jest. Jer nakon toliko „maltretiranja“ posade zadnjih 9 mjeseci, ništa drugo i nije zaslužio. Tako da pored onih osnovnih radova pod garancijom, sad se dogodio i dodatni trošak kojeg dotični vlasnik ne želi platiti. Rješenje = stavi jahtu na prodaju! I opet kreće isti „shit show“...maži oči potencijalnim kupcima i njihovim brokerima, ne govori da nas je grom „pozdravio“, reci da su garancijski radovi u tijeku itd, itd. Psihički nas je satrala cijela situacija jer, između ostalog, obje jahte su vezane u istoj marini na istom dock-u, i umjesto da imamo slobodan vikend, osim ako nisi taj dan u gvardiji, nama su vikendi uglavnom bili radni jer bi vlasnik u petak za vrijeme ručka došao na veliku jahtu i otišao bih u nedjelju predvečer, jahta se ne bih nigdje micala, ali ni posada s obje jahte. 72 mt u poslu, a 34 mt stand by. Kad se posada krenula žaliti kapetanu, kapetanov odgovor je bio „žao mi je, vlasnik je rekao komu ne paše, može se slobodno iskrcati, a može me i tužiti, nije me briga“. U trenutku pisanja ovog teksta, mi još uvijek nismo dobili plaću za mjesec rujan pod izlikom da se mijenja payroll kompanija.

Na žalost ovakvih vlasnika je sve više i više jer jahting tržište postaje zaista prezasićeno. Koraci za sprječavanje ovakvih situacija se poduzimaju, ali vrlo, vrlo, vrlo sporo.

PIŠE

JADRAN
MARINKOVIĆ

Pomorska večer (19.)

O

dvalili smo još jedno ljeto i to nikad toplije, čudnije, ponegdje i uragansko što se mora i plovidbe tiče. I nakon ljetnog zatišja, kao i uvijek čeka nas vruća jesen s novim pregovorima i kolektivnim ugovorima.

No, ja bih se ipak za ovaj broj našeg i vašeg Pomorskog vjesnika okrenuo pričama s radnim naslovom „za dobra stara vremena“. Odmah da bude jasno ovo što slijedi nema nikakve veze s politikom i političarima.

Znate li onaj osjećaj kada mlad i već s diplomom Pomorske škole krene na prvi vijad, bez maminog doručka i ručka, čiste i opeglane robe, i promisliš što je meni ovo trebalo? A kadetura je tih sedamdesetih trajala godinu dana. Moram priznati sve što sam dobro naučio u životu dogodilo mi se na toj prvoj navigaciji i to na liniji Rijeka-Australija i Novi Zeland. Brod Jadrplova „Luka Botić“ pamtit ću cijeli život. Bez obzira na to što je kadet brodska čitačica ništa mi nije bilo teško jer sve to treba proći ako želiš na koncu doći do vrha - do kapetana duge plovidbe.

Rivalstvo paluba i stroj i tko je brodski kofer još nije riješeno. A na putu za Australiju u jednoj praznoj štivi igrali smo nogomet-mali balun i naravno paluba protiv makinje za kašetu pive. Branke je napravio meštar Žele, navijalo se s palube. Zamislite nasred Indijskog oceana, uz mrtvo more, na brodu se igra nogomet. Igrali smo mi i na pješčanoj plaži, ko u Splitu na Bačvicama, u Fremantlu (luka Perth). Stative su nam bile japanke i šlake, ali kratko je to trajalo. Kupači su zvali policiju



i dobro smo prošli samo s opomenom. Sjećam se bilo je to 30. prosinca i već smo našim Korčulanima iz Smokvice dogovorili doček Nove godine, ali iz direkcije iz Splita stigla je naredba morate isploviti za Istočnu Afriku.

I nakon 15-ak dana plovidbe, piketavanja ruzine i pituravanja doplovili smo do Tange. Bačeno je sidro i valja čekati za ulazak u luku. I opet jedna priča o nogometu. Barba pok. Miho Kusijanović, nakon dva dana naredi da spustimo čamac za spašavanje. Ne zbog vježbe i provjere već smo veslali do susjednog pješčanog otoka kako bismo zaigrali jednu nogometnu utakmicu. Dakako branke su bile šlake i japanke, ali nitko nije vodio računa o plimi i oseki. U trenutku nam je odnilo i šlake i japanke, a brzinom zvuka smo dotrčali i doplivali do našeg, tada zbilja čamca za spašavanje.

Tko kaže da nogomet nije najvažnija sporedna stvar na svijetu. U to doba do rezultata naše nogometne lige jedini je mogao doći radio telegrafista. U svojoj maloj kabini čekao je da mu obalna stanica Rijeka-Radio s Morseovom abecedom javi sve rezultate. Bez obzira na vremensku razliku valjalo je primiti rezultate i tablicu i sve to ispisati i zalijepiti na oglasnu ploču. Ne daj Bože da slučajno krivo napiše rezultat Hajdukove utakmice. Melvan to dobro zna!

Ondašnja i današnja plovidba ne može se usporediti. U lukama bi se ostajalo i po 7 i

više dana. Sjećam se u Sydneyu jednog jutra došao je naš čovjek, ribar s kombijem i sa 100 kg zubataca. Zvao je prvog kuhara Špiru i samo kratko rekao: evo mijenjam ove zubace za gajbu našeg piva. Dogovor je brzo ostvaren i mi smo jedini na svijetu jeli zubace na sve načine ...danima i tjednima.

Moram još i ovo spomenuti. U riječkoj luci prije partence penje se novi meštar i na skalama ga dočekuje barba. Veli meštar dobar dan ja sam Kraljević Marko, a barba njemu a ja sam Musa Kesedića. Marko na trenutak stane i izvadi osobnu iskaznicu i kaže: ja sam Kraljević Marko, a ti sigurno nisi Musa Kesedića. Zbilja čovjek s Brača iz obitelji Kraljević i roditelji su mu dali ime Marko.

Koliko bi se lijepih i zanimljivih priča moglo ispričati, ali bilo je i fortuna i uragana kada su valovi prelazili nadgrađe komandnog mosta. I kada se sjetih tih 12-ak metara visokih valova čitam u jednim dnevnim novinama naslov: dvije Dalmacije u Splitu pomorci i ugostitelji kupuju ROLEXE i VILE, a 30 km dalje u Zagori živi se na socijalu. Čudnih novinara i novina (neznalice) i senzacionalisti. Čuj pomorci kupuju rolexe?!

Dragi pomorci slušajte svakog ponedjeljka Pomorsku večer Hrvatskog radija jer mi smo uvijek na Vašoj strani. Želim Vam dobro i pitomo more i pozdrav posadi broda.

Smjestite strelice u polja izvan omeđenog centralnog kvadrata. Svaka strelica usmjerena je prema mreži. Svaki broj određuje koliko je ukupno strelica usmjereno prema polju u kojem se taj broj nalazi.

STRELICE

	4	5	2	6	3
	2	0	4	2	1
	4	4	2	6	5
	4	1	0	4	3
	2	1	3	2	2

U prazna polja upišite brojeve od 1 do 9 tako da budu zadovoljeni rezultati računskih operacija u svakom retku i stupcu. Napomena: računске se operacije primjenjuju redosljedom kojim se pojavljuju u mreži, koji može biti drukčiji od matematičkog pravila.

RAČUNSKA KRIŽALJKA

	×		÷		=	21
×		+		+		
	+		-		=	7
×		÷		×		
	-		+		=	9
=		=		=		
30		4		40		

MINE

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

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




SUDOKU

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

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

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

					SVJETIONIK NA SJEVEROISTOČNOM RTU OTOKA VISA	FRANCUSKI NOGOMETAS GRIEZMANN	VANADIJ	"UNIVERSAL VIRTUAL OFFICE"	DAVID NIVEN	NOVA VERZIJA VEĆ SNIMLJENA FILMA (ENGL.)	NEKADAŠNJA RUSKA NOVINSKA AGENCIJA	ZBIRKA SF-PRICA ISAACA ASIMOVA	PITOMAC VOJNE AKADEMJE				
					NAJSTARI I NAJ-SJEVERNIJI HRVATSKI SVJETIONIK												
					TOMISLAV NERALIĆ			SVJETIONIK NA OTOKU UNIJE									
								LOPOV, KRADLJIVAC									
					NJEMAČKI DRŽAVNIK VON BISMARCK						FOTOGRAFI-NJA BRATOŠ						
											SVJETIONIK NA OTOKU Z OD LOŠINJA						
BIBLJSKI LIK, JEDINI PREŽIVIO OPĆI POTOPI						DREVNO INDIJSKO TRZALAČKO GLAZBALO											
						PAJAC											
MJESTO NEDALEKO SINJA											BERILIJ						
											AMERIČKI GLUMAC, OSKAROVAC						
											ROBERT						
INDIJ						NJEMAČKO-POLJSKI OTOK											
						HLADOVINA (MN.)											
AUTOR: VALTER	POPIS, LISTA	OBLILNO HRANJENJE ŽIVOTINJA	ROBERT REDFORD	JAPANSKI NOGOMETAS AYASE (IGRA ZA "FEYENOORD")	JAVNA PROMETNICA SVJETIONIK NA HRIDI ISPRED DUBROVNIKA					JAPANSKA KRATKA PJESMA							
										POKAZNA ZAMJENICA							
SVJETIONIK NA JUŽNOJ STRANI OTOKA LASTOVA						SKLADATELJ GOTOVAC						RIMSKI: 100					
						GLUMICA SEYMOUR						SVJETIONIK NA HRIDI ZAPADNO OD ŽIRJA					
SVJETIONIK NA ISTOIMENOJ HRIDI NA JUGU ISTRE						GLAS KOJI SE RAZLJEŽE			MAMLJENJE, VABLJENJE				SVJETIONIK NA OTOČICU ZAPADNO OD LASTOVA				
						LJEKOVITA BILJKA, REVED			UDARALJKA SLIČNA KSILOFONU								
IRENA VRKLJAN			LOŠE ODGOJEN DJEČAK						BRITANSKI GLUMAC, JOHN								
			UGOSTITELJSKI OBJEKT						ZEMLJIŠNA MJERA								
ŠVEDSKA		ARIJA IZ OPERE "CARMEN"								AMERIČKA GLUMICA, LUCY							
		SLIJEPO CRIJEVO								FRANCUSKI PISAC, EMILE							
KOŠARKAŠKI TRENER PETROVIĆ				OPERNA DIVA STIGNANI													
				PJESMA ĐORĐA BALAŠEVIĆA													
							NAJVEĆA PAPIGA					TOMO ŠOKOTA					
							NAORUŽANA GRUPA ČUVARA					GLAVNI GRAD ZAPADNE SAHARE					
JESTIVO MESO BEZ KOSTIJU, MEKAČ						S LJJEVE STRANE											
						STARORIMSKI SVEČENIČKI ZBOR											
SVJETIONIK NA SJEVEROZAPADNOM RTU DUGOG OTOKA (NA SLICI)									HRVATSKI SKLADATELJ, IVO ("ORAL")								
									LUČKI GRAD U ALŽIRU								
KORICE ZA SPISE																	
SVJETIONIK NA HRIDI JUŽNO OD PRIMOSTENA					ZID KOJI ŠTITI OD BURE								SLAVNI POLJSKI SATIRIČAR, STANISLAW JERZY				
					IVAN GORAN KOVAČIĆ												
ANATOLIJU LJADOV			RIJEKA NA GRANICI SAD I KANADE (SLAPOVI!)							"INTEGRATED INJECTION LOGIC"							
			"LONG TON"							TANTAL							
SVJETIONIK NA OTOČICU NA SREDNJI JADRANSKOG MORA																	
									SKUP OD DVANAEST ISTORODNIH PREDMETA								
									TAJLAND								
SLIKA ILI KIP NAGOG TIJELA				STANOVIK PRVE SLOVENSKE DRŽAVNE FORMACIJE													



Popunjava SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

M

Ž

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u
zaposlenju

Kompanija
zaposlenja

Svojtvo

Kategorija članstva

Pokriveni
kolektivnim
ugovorom

DA

NE

Neznam

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



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA



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

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



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.

