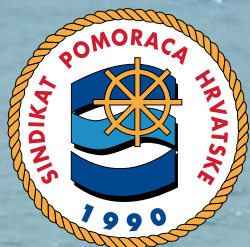


POMORSKI VJESNIK



POTPISAN KOLEKTIVNI UGOVOR ZA POMORCE
KOJI OBAVLJAJU PRIJEVOZ U LINIJSKOM
OBALNOM PROMETU | STR. 4

ISSN 13307363

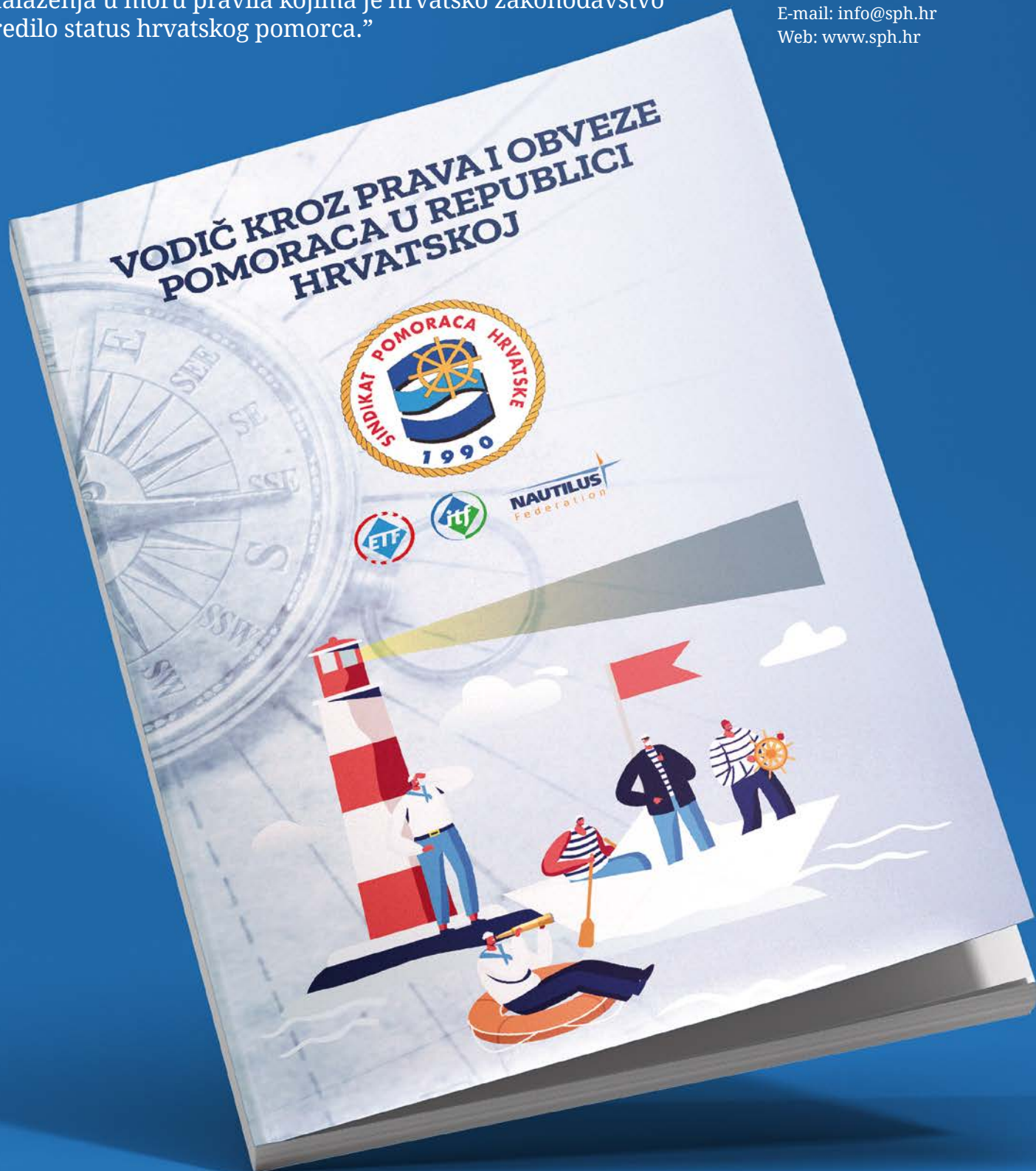


9 771330 736303 >

“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



NAUTILUS
Federation

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: aaljinovic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,
Središnji ured Rijeka,
Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,
Julijana Aleksić, Udruga pomorskih
strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,
Lina Serdar, Jere Bilan

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Rapska plovidba

TISAK:

Og grafika d.o.o

NAKLADA:

3.100

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

07

LIDERI POMORSKIH
SINDIKATA
MEDITERANA
U ATENI



10

ŽENE U
POMORSTVU
VIŠE NISU
RIJETKOST

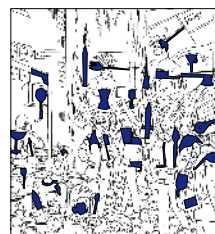
24

PREGLEDI BRODOVA
U ALBANIJI TIJEKOM
KAMPANJE
"MEDITERRANEAN -
SEA OF
CONVENIENCE"



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



36

NOVOGRADNJE
U JADRANU

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

Potpisan Kolektivni ugovor za prijevoz u linijskom obalnom



Članovi pregovaračkih timova

Predstavnik Udruge hrvatskih brodara Mare Nostrum i predsjednik Uprave Jadrolinije David Sopta, predsjednik Nezavisnog sindikata pomoraca putničkih brodova Hrvatske Anton Miculinić, i predstavnik Sindikata pomoraca Hrvatske Antun Aljinović su 29. lipnja potpisali Kolektivni ugovor za pomorce koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom prometu. Potpisivanju je nazočio i potpredsjednik Vlade RH i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković.

- Sretni smo što je nakon gotovo 11 godina od prestanka važenja Nacionalnog kolektivnog ugovora iz 1998. i dvije godine zastoja u pregovorima došlo do potpisivanja ovog Kolektivnog ugovora. Činjenica je da je ovaj

kolektivni ugovor u nekim stavkama lošiji za pomorce od onog sklopljenog davne 1998., potpisanog osam godina prije stupanja na snagu Konvencije o radu pomoraca. Posebno s aspekta radnog vremena, dana godišnjeg odmora, karaktera subote kao neradnog dana i naknade za vrijeme bolovanja. Ipak, drago nam je da je od strane brodara i NSPPBH prihvaćen dobar dio naših prijedloga koji poboljšavaju materijalni status i prava pomoraca. Također, pozitivno je što će pojedinačno s brodarima biti ispregovarani posebni dodaci koji će dodatno poboljšati uvjete rada pomoraca. Naime, kako je ovaj KU ispregovaran u relativno kratkom roku i primjena mu je odgođena do 01. rujna, Sindikat pomoraca Hrvatske inzistira da posebne dodatke

Ugovor za pomorce koji obavljaju javnom prometu



Kroz posebne dodatke nastojat ćemo u korist pomoraca urediti stavke KU-a kojima nismo zadovoljni, kao npr.:

- za svaku pojedinu liniju utvrditi radno vrijeme pomoraca,
- točno definirati „poseban raspored i organizaciju radnog vremena“ za pojedine linije,
- obzirom na Smjernicu B 2.2.2 MLC-a i državni zakon koji propisuje 40 satni radni tjedan, predvidjeti poseban način plaćanja rada subotom (subota neradni dan),
- u cilju zaštite brodara od nelojalne konkurencije, formacijski sastav članova posade broda u eksploataciji dogovoriti za svaki brod posebno (po principu sličan brod/slična linija = isti formacijski sastav),
- dogovoriti veći broj dana godišnjeg odmora (od maksimalnih 30 propisanih KU-om),
- definirati iznose hranarine za svaki pojedini brod uz obvezu korigiranja jednom godišnje obzirom na porast troškova života,
- dogovoriti omjere plaća obzirom na razinu odgovornosti.

ispregovaramo do početka njegove primjene.

Obzirom da brodari i kolege iz NSPPBH nisu prihvatili da se ovaj kolektivni ugovor nazove Nacionalnim, a o razlozima možemo samo nagađati, očekujemo da će odlukom Ministra rada i socijalne skrbi ovaj KU dobiti proširenu primjenu, te postati standard kojeg će se morati pridržavati svi brodari koji žele raditi i konkurirati na linijama u javnom prijevozu.

Ovaj kolektivni ugovor potpisujemo u dobroj vjeri, prvenstveno u cilju zaštite hrvatskog tržišta od nelojalne konkurencije i očuvanja radnih mjesta hrvatskih pomoraca, što je prioritet rada i djelovanja Sindikata pomoraca Hrvatske, istaknuo je Antun Aljinović.



Na potpisivanju je bio i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković



Natječaj za stipendije

Sindikata pomoraca Hrvatske raspisuje natječaj za dodjelu stipendija studentima prve godine preddiplomskog sveučilišnog studija, smjerovi nautike, brodstrojarstva i (brodske) elektrotehnike na pomorskim sveučilištima koji izvode pomorske studije (pomorski fakulteti).

Dodjeljuju se dvije stipendije u iznosu od 180,00 eura mjesečno, odnosno 1800,00 eura godišnje.

Natječaj traje do 13. listopada 2023. godine.

Pozivamo sve zainteresirane da se prijave na natječaj.

Detalji natječaja su na web stranici www.sph.hr



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

Lideri pomorskih sindikata Mediterana u Ateni

Lideri pomorskih sindikata s područja Mediterana krajem lipnja sastali su se u Ateni kako bi razgovarali o nastavku kampanje "Mediterranean - sea of convenience". Između ostalog, dogovoren je nastavak bliske suradnje u rješavanju problema podstandardnih brodova.

Sastanku su nazočili sindikalni predstavnici Italije, Grčke, Cipra i Hrvatske, te glavni tajnik ITF-a Stephen Cotton.

Podsjetimo, od ožujka do svibnja trajala je kampanja "Mediterranean - more pogodnosti" tijekom koje su ITF inspektori poseban naglasak stavljali na inspekcije brodova koje viju jednu od zastava pogodnosti - Palau, Sierra Leone, Cook Islands, i Togo.

Iako je kampanja službeno završena, smanjenje broja podstandardnih brodova na Mediteranu dugoročni je cilj, a sve radi osiguravanja dostojanstvenih uvjeta rada pomoraca i očuvanja okoliša.



Lideri pomorskih sindikata i Glavni tajnik ITF-a



Održani Dani pomorstva u Vrsima

O izazovima u pomorstvu raspravljalo se na Danima pomorstva u Vrsima koji su održani od 22. do 25. lipnja. Udruga pomoraca Sveti Nikola Vrsi je drugu godinu za redom organizirala Dane pomorstva i u mjestu, koje je poznato po velikom broju pomoraca, okupila važne dionike pomoračkog života.

U sklopu manifestacije održana je panel rasprava na temu "Pomorstvo – jučer, danas, sutra" u kojoj su sudjelovali glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan, kapetan u mirovini Nenad Maraš, kapetan Luka Maraš, pročelnik Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru Luka Grbić, prvi časnik palube Marko Tkalčec te vođa palube u mirovini i predsjednik Udruge pomoraca Sveti Nikola Vrsi Neven Predovan. Na završnoj svečanosti, koja je održana na Dan pomoraca 25. lipnja, Sindikatu pomoraca Hrvatske je uručena zahvalnica za izniman doprinos i pruženu potporu u ostvarivanju ciljeva i rada Udruge.

U Plovputu potpisan Kolektivni ugovor

Nakon što je Nadzorni odbor Plovput d. o. o. jednoglasno prihvatio tekst novog Kolektivnog ugovora isti je stupio na snagu i primjenjuje se od 1. lipnja 2023.

Podsjećamo da je u prosincu 2022. dogovoreno povećanje osnovice za 6 % i povećanje stalnog dodatka te neoporezivih primanja.

Najnovijim Kolektivnim ugovorom je dogovoreno daljnje povećanje osnovice od 3,5 %, stalnog dodatka, dodatka za prehranu i ostalih neoporezivih materijalnih prava radnika i pomoraca u Plovputu.

Iako su pregovori završeni još u travnju, čekalo se imenovanje Uprave i Nadzornog odbora kako bi se Kolektivni ugovor napokon mogao početi primjenjivati.

S obzirom na to da Plovput d. o. o. posluje pozitivno te je 2022. godinu poslovao s dobiti većom od milijun eura, a da je inflacija po statističkim podacima u istom periodu iznosila 12 % vjerujemo da ima prostora za dodatno povećanje i eventualne isplate radnicima i pomorcima Plovputa do kraja 2023. godine.



Nove izmjene i dopune Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju



Hrvatski
zavod za
zdravstveno
osiguranje

Pomorci nemaju razloga za brigu - Javljanje na HZZO do 29. lipnja ne odnosi se na pomorce koji su trenutno na brodu

S obzirom na najnovije izmjene i dopune Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju, koje uključuju obavezno javljanje na HZZO svaka tri mjeseca, Sindikat pomoraca Hrvatske, nakon održanih sastanaka u HZZO-u, u nastavku donosi pojašnjenje koji dio izmjena i dopuna je ključan za pomorce i što trebaju činiti. Naime, mnoge pomorce zbunila je obavijest o novim izmjenama i dopunama Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju koju im je HZZO poslao na kućne adrese, a kako su brojni od njih na brodu nastala je panika kako će se stići prijaviti u navedenom vremenskom roku te su nas kontaktirali za pomoć.

No, mjesta za paniku nema. U HZZO-u su nam potvrdili kako su pomorci u međunarodnoj plovidbi koji uredno prijavljuju svoju navigaciju nadležnoj lučkoj kapetaniji, automatski evidentirani kao zaposlene osobe u sustav obveznog zdravstvenog osiguranja (bilo da je riječ o Hrvatskom zavodu za zdravstveno osiguranje, trećoj zemlji ili državi članici EU s obzirom na zastavu koju brod vije) te se na njih ne odnosi obveza prijave do 29. lipnja 2023., već će svoju prijavu HZZO-u izvršiti u uobičajenom roku od 30 dana nakon iskrcaja s broda.

U nastavku pročitajte najnovije Izmjene i dopune zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju (NN 33/2023):

1. OBVEZA OSOBNOG PRISTUPA I JAVLJANJA HZZO-U DO 29. LIPNJA 2023. ZA POMORCE KOJI TRENUTAČNO NISU U RADNOM ODNOSU

Sukladno Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju (NN 33/2023), **podsjecamo pomorce koji trenutačno nisu u radnom odnosu, dakle u navigaciji, da se do 29. lipnja 2023. godine osobno jave nadležnom HZZO-u** radi provjere okolnosti na temelju kojih im je utvrđen status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju, kako ne bi izgubili status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju.

2. OBVEZA OSOBNOG PRISTUPA I JAVLJANJA HZZO-U JEDNOM U TRI MJESECA

Nakon navedenog datuma, **osiguranici će i dalje imati obvezu osobnog pristupanja zbog prijave HZZO-u jednom u tri mjeseca** radi provjere okolnosti na temelju kojih im je utvrđen status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju, kako ne bi izgubili status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju.

POJAŠNENJE:

Navedene izmjene Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju imaju za cilj uspostaviti uredniju evidenciju osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju.

1. OBVEZU OSOBNOG PRISTUPA I JAVLJANJA HZZO-U DO 29. LIPNJA 2023. NEMAJU POMORCI KOJI SU NA BRODU I KOJI SU UKRCAJ PRIJAVILI LUČKOJ KAPETANJI

Pomorci koji su u gore navedenom periodu (do 29. lipnja 2023. godine) na brodu i čiji je ukrcaj prijavljen nadležnoj lučkoj kapetaniji, pa se trenutno ne nalaze u mjestu prebivališta i nisu u mogućnosti osobno pristupiti HZZO radi toga što su ukrcaj i u radnom odnosu - **nemaju razloga za brigu.**

Naime, podsjećamo da su pomorci u međunarodnoj plovidbi koji uredno prijavljuju svoju navigaciju nadležnoj lučkoj kapetaniji, automatski prijavom navigacije evidentirani kao zaposlene osobe u sustav obveznog zdravstvenog osiguranja (bilo da je riječ o Hrvatskom zavodu za zdravstveno osiguranje, trećoj zemlji ili državi članici EU s obzirom na zastavu koju brod vije).

Samim time, budući da su trenutno u radnom odnosu, na njih se ne odnosi obveza prijave do 29. lipnja 2023., već će svoju prijavu HZZO-u izvršiti u uobičajenom roku od 30 dana nakon iskrcaja s broda.

2. OBVEZA OSOBNOG PRISTUPA I JAVLJANJA HZZO-U JEDNOM U TRI MJESECA ZA POMORCE ČIJI JE PERIOD OSTANKA KOD KUĆE PO ZAVRŠETKU ODRADENOG UGOVORA O RADU DULJI OD TRI MJESECA

Nakon 29. lipnja 2023.g. osiguranici će i dalje imati obvezu osobnog pristupanja HZZO-u jednom u tri mjeseca radi provjere okolnosti na temelju kojih im je utvrđen status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju, kako ne bi izgubili status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju.

Ovdje skrećemo pažnju **pomorcima čiji je period ostanka kod kuće po završetku odrađenog ugovora o radu dulji od tri mjeseca, da ubuduće vode računa o tome da se unutar roka od tri mjeseca jave nadležnom HZZO-u.**

Naime, samim ukrcajem i prijavom navigacije nadležnoj Lučkoj kapetaniji, dakle započinjanjem novog radnog odnosa, pomorci su automatski evidentirani kao zaposleni, pa im samim time i obveza javljanja HZZO-u prestaje za taj period ugovora u kojem su formalno u radnom odnosu.

Nakon iskrcaja, svoju prijavu HZZO-u mogu izvršiti u uobičajenom roku od 30 dana.

Dakle, ubuduće treba voditi računa da period u kojem su pomorci kod kuće, prije novog odlaska na brod, ne pređe razdoblje od tri mjeseca, već ukoliko je period ostanka kod kuće prije novog ugovora dulji od tri mjeseca, da svakako imaju na umu da se jave nadležnom HZZO-u unutar roka, kako bi regulirali svoj status, te kako ne bi izgubili status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju.

Pomorcima Brodosplit – Plovidbe isplaćene plaće



Nakon višemjesečnih potraživanja, pomorci Brodosplit - Plovidbe napokon su dobili svoj novac. Isplaćene su plaće za posljednja četiri mjeseca u ukupnom iznosu oko 500.000 eura.

- Ova isplata se odnosi na brodove Katina, Monet, Klara i Golden Horizont, a obuhvaća otprilike 65, mahom domaćih, pomoraca koji su bili u radnom odnosu s brodarom, istaknuo je koordinator ITF inspektorata za Hrvatsku i pomoćnik glavnog tajnika SPH Romano Perić.

Podsjetimo, zbog više upita pomoraca, Sindikat pomoraca Hrvatske je pri Trgovačkom

sudu u Splitu pokrenuo tužbu protiv Brodosplit-Plovidbe radi naplate neisplaćenih plaća i zaštite prava naših pomoraca, a nedavno su radi istog problema brodovi Katina i Monet bili zaustavljeni od strane grčkih i talijanskih lučkih vlasti.

- S obzirom na to da su isplaćena sva dugovanja, sudski proces više nema smisla te će tužba biti povučena. Vjerujemo da je ova isplata konačan korak u osiguravanju budućih stabilnijih uvjeta rada za naše pomorce te se, kao i uvijek, nadamo uspješnoj suradnji s brodarom u budućnosti, zaključio je Perić.

Održan sastanak Sekcije mladih SPH



Edukacija o porezima i doprinosima te predavanja o očuvanju mentalnog zdravlja pomoraca, samo su neki od novih projekata koje Sekcija mladih SPH priprema nakon ljeta. Pripreme za „pomoćnički ispit“ koje radimo već nekoliko godina pokazale su se vrlo uspješnim, kao i pripreme za kapetanski ispit koje smo počeli organizirati početkom ove godine. Na sastanku se govorilo o svemu što se radilo proteklih godinu dana, a poseban naglasak je stavljen na predavanja koja se održavaju na pomorskim fakultetima, a s ciljem upoznavanja budućih pomoraca s njihovim pravima i obvezama, djelatnosti Sindikata, te, kroz predavanja ITF inspektora, sa situacijama s kojima se mogu susresti na brodu. Veseli nas činjenica što sve više mladih prepoznaje značaj članstva u SPH kao i to što žele aktivno sudjelovati u planu rada Sindikata.

Potpisan ugovor o suradnji s Pomorskim odjelom Sveučilišta u Dubrovniku



Romano Perić, Nikša Burum i Srdan Vujičić

Ugovorom o suradnji koji su 23. svibnja potpisali pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske i koordinator ITF inspektorata Romano Perić, rektor Sveučilišta u Dubrovniku prof. dr. sc. Nikša Burum, i pročelnik Pomorskog odjela doc. dr. sc. Srdan Vujičić, članovi Sindikata ostvarivat će 20 posto popusta na cijenu tečaja koji se izvode u Centru za izobrazbu pomoraca na Pomorskom odjelu. Nastavak je to uspješne suradnje SPH i Pomorskog odjela.

- Potpisivanje ovog ugovora označava snažan korak našeg zajedničkog cilja, a to je olakšati pomorcima put do stručnog osposobljavanja na programima izobrazbe i s naglaskom na stjecanje relevantnih vještina uzimajući u obzir njihove specifične zahtjeve

ve i izazove s kojima se susreću na radnom mjestu. Otvorenost za razgovor, suradnju i povratnu informaciju bile su i bit će ključne komponente naše suradnje. Pomorci su u fokusu našeg pomorskog sektora i njihova stručnost je ključna za uspješno obavljanje njihovih dužnosti. Zajednička misija nam je osigurati pomorcima najbolje moguće obrazovanje i osposobljavanje, kako bi se kontinuirano razvijali u svom području rada i nastavili biti odličan izbor za poslodavce. Želim izraziti zahvalnost svima vama koji ste uključeni u ovaj proces, rekao je Romano Perić, koji je i voditelj ureda SPH u Dubrovniku.

Rektor Sveučilišta u Dubrovniku prof. dr. sc. Nikša Burum naglasio je kako je Sveučilište centar znanja za svoje studente, ali cijelu lokalnu zajednicu. Osobito je to važno za pomorce budući da je pomorstvo tradicija ovog kraja što potvrđuje postojanje Pomorskog fakulteta i prije osnutka Sveučilišta koje ove godine slavi okruglu, dvadesetu obljetnicu.

Pročelnik Pomorskog odjela Sveučilišta u Dubrovniku doc. dr. sc. Srdan Vujičić naglasio je kako Pomorski odjel već dugi niz godina surađuje sa Sindikatom pomoraca Hrvatske čiji su brojni članovi obrazovani upravo ovdje. Povezivanje unutar struke izrazito je važno zbog specifičnosti pomorstva, ali i promjena na tržištu rada koju su sve brže te pred pomorce stavljanju izazove koji traže nova znanja i vještine.

Popust se može ostvariti uz predočenje članske iskaznice Sindikata.

U povodu Međunarodnog dana žena u pomorstvu, Sindikat pomoraca Hrvatske, pomorska agencija Pasat d. o. o. i Pomorski fakultet u Splitu organizirali su konferenciju „Žene i more“. Sve je više mladih žena koje se odlučuju za karijeru u pomorstvu, a cilj SPH je upoznati ih s onim što ih čeka kad jednog dana dođu na brod i s iskustvima drugih žena pomoraca, odnosno popularizirati još uvijek dominantno mušku profesiju i raditi na brisanju barijera prilikom zapošljavanja žena u pomorskoj industriji.

- Važno je prepoznati i podržati ženski talent u pomorstvu. Rodna ravnopravnost nije samo moralno ispravna, već je i ključna za napredak naše industrije. Žene donose raznolikost perspektiva, kreativnost i inovacije koje su ključne za suočavanje s izazovima suvremenog pomorskog svijeta. Stoga je nužno promicati obrazovanje, mentorstvo i jednake mogućnosti za sve žene koje žele ostvariti svoje snove u pomorstvu. Žene su i uvijek će biti neizostavan dio pomorstva. Njihova hrabrost, stručnost i vizija donose ogroman doprinos razvoju naše industrije. Vrijeme je da zajedno gradimo inkluzivno i ravnopravno pomorstvo, u kojem će talent i sposobnosti biti cijenjeni bez obzira na spol, istaknuo je pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske i koordinator ITF inspektorata za Hrvatsku Romano Perić.

Predstavnica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ana-Marija Batinović održala je prezentaciju o trenutnim aktivnostima Ministarstva u odnosu na sustav primjene STCW Konvencije, u kojoj se osvrnula na trenutne statističke podatke o broju pomoraca i udjelu žena u istima, novinama na međunarodnoj razini u odnosu na početak pripreme na izradi novih izmjena STCW Konvencije, kao i o aktivnostima koje su provedene u proteklom razdoblju glede provedbe neovisne prosudbe sustava, pripremljenog cjelovitog izvješća o primjeni Konvencije i provedene inspekcije od strane Europske agencije za pomorsku sigurnost.

Na konferenciji su prezentaciju održali i Alex Hadjipateras, izvršni direktor tvrtke Dorian LPG, te Josip Munitić, direktor tvrtke za ukrcaj pomoraca Pasat, koja preko 17 godina surađuje s Dorian LPG-em. Dorian LPG trenutno u floti ima 21 VLGC brod i 1 oil tanker, te su tržišni lider u promicanju ravnopravnosti i uključivosti na brodovima. Hadjipateras je govorio o internim politikama i koracima

Održana konferencija „Žene i more“

Žene u pomorstvu



Na konferenciji je bio i Alexander Hadjipateras izvršni direktor kompanije Dorian LPG, dugogodišnji suradnik pomorske agencije Pasat d.o.o.



Sudionice panel rasprave: Sandra Vidak Vukšić, Vesna Jelić, Tea Ivulić, Zaloa Sanchez Varela, i Vana Bosto

U pomorstvu više nisu rijetkost



koje poduzimaju kako bi osigurali sigurnu i ravnopravnu radnu okolinu na brodu. Također su članica All Aboard Alliance, udruženja brodara koje se bavi promicanjem ravnopravnosti i prava žena u pomorstvu. Tvrtka već danas zapošljava značajan broj ženskih pomoraca, te se očekuje daljnji rast. Također, bilo je govora i o kadet programu tvrtke, preko kojeg je kroz godine, zaposlen velik broj muških i ženskih kadeta, koji su nastavili graditi svoju karijeru na brodu.

Svoje iskustvo kadeture na Dorian LPG ispričala je Veronika Gašpar.

– Imala sam tu sreću da je moje iskustvo bilo stvarno odlično. Nakon onog početnog procesa prilagodbe, vi jednostavno postanete dio ekipe. Znači nisu potrebne nikakve posebnosti, samo se traži ravnopravnost, kazala je Veronika.

Zanimljivo predavanje o očuvanju mentalnog zdravlja i kvalitete života održala je profesorica Andrea Russo s Pomorskog fakulteta u Splitu. Posebnu pažnju privukli su podaci koji govore o tome kako je radno mjesto pomorca izloženo daleko najvećem broju stresora u odnosu na

ostala zanimanja - oluje i loše vrijeme, nemogućnost napustiti brod kad to želite, inspekcije, morska bolest, kriminalizacija, konflikt među članovima posade, odvojenost od obitelji, loša kvaliteta sna i hrane, nedovoljna educiranost posade, često mijenjanje članove posade, problemi s jezikom, previše korištenja interneta, multikulturalna posada, nesigurnost zaposlenja i slično.

Nakon prezentacija održana je panel rasprava koju je moderirala novinarka Božica Đurđević, a panelistice su bile Sandra Viđak Vukšić iz agencije Pasat, predstavnica Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum Vesna Jelić, časnica elektrotehnike na kruzeru Tea Ivulić, voditeljica studija Pomorske nautike pri Pomorskom fakultetu u Splitu i nekadašnja pomorkinja Zaloa Sanchez Varela te voditeljica ureda SPH u Splitu Vana Bosto.

Nadam se da će ova konferencija doprinijeti jačanju pomorskog sektora slavljenjem različitosti i uključivanjem više žena u pomorskoj industriji, zaključila je Vana Bosto, voditeljica ureda SPH u Splitu.





PLAVA VRPICA VJESNIKA

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

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

Talijanska ITF inspektorica na obuci u Rijeci

Novozaposlena ITF inspektorica u Italiji, Paola Cervetto provela je tjedan dana na terenskoj obuci u Rijeci. U tajne posla uveo ju je ITF inspektor Luka Simić. Osim inspekcija brodova pažnja je posvećena i administrativnom dijelu posla jer treba paziti na niz detalja prilikom unosa informacija u bazu podataka ITF-a. Također, male tajne posla su znati kako uočiti nedostatke koji na prvu možda nisu vidljivi. - Najbolji trening je iskustvo, ali svakako je lakše kad se neko vrijeme provede na terenu s drugim inspektorom, istaknuo je Simić, koji je u tri godine koliko se bavi poslom ITF inspektora postigao odlične rezultate i postao poznato ime među hrvatskim pomorcima. Termin obuke poklopio se s kampanjom Mediterranean - Sea of Convenience” pa se ITF inspektorica Cervetto imala priliku upoznati s podstandardnim brodovima i zastavama pogodnosti što je ključni dio posla ITF inspektora.



Luka Simić i Paola Cervetto

Održana sjednica Središnjeg odbora SPH



Članovi Središnjeg odbora

Na dvodnevnoj sjednici Središnjeg odbora SPH što je održana 26. i 27. travnja u Puli raspravljalo se o tekućim pitanjima i problematici iz svijeta pomorstva te o radu i djelatnostima SPH u ovoj i prošloj godini. Članovi SO upoznati su aktivnostima rada SPH na međunarodnoj razini (ITF, ETF, Na-

utilus Federacija), s rezultatima rada ITF inspektorata u 2022. te kampanjama u tijeku, najvažnijim pitanjima iz nacionalne i međunarodne plovidbe, aktivnostima Sekcije mladih (pripreme za poručnički ispit, pripreme za kapetanski ispit, predavanja o SPH i ITF-u

na pomorskim fakultetima), aktivnostima Sekcije žena (sastanci, okrugli stol „Žene u pomorstvu“) te planovima i aktivnostima koje nam slijede u ovoj godini. O svemu navedenom više možete pročitati u tekstovima na web stranici SPH.

PIŠE

DAMIR
HERCEG

Kap. Marijan Tibljaš: Nismo spasili princa, već običnog čovjeka, ali svaki ljudski život je jednako vrijedan

Britanski kontejnerski brod pod singapurskom zastavom Port vila chief, kapaciteta 2.200 TEU-a, je plovio 30. siječnja ove godine iz Oaklanda na Novom Zelandu prema Brisbaneu u Australiji. Dežurni časnik na zapo-

vjednom mostu u 13 sati je zaprimio poziv pogibelji (mayday) upućen s jedrilice udaljene sedam milja od Port vila chiefa. Na most je odmah došao zapovjednik Marijan Tibljaš (44) iz Rijeke, koji je preko VHF stanice stupio u vezu s nautičarom u opasnosti, odlučan da mu on i posada pomognu. Nautičar se predstavio kao Australac, a bio je sam u 6,50 metara dugačkoj jedrilici koja je nekoliko dana ranije stradala u nevremenu. Valovi od šest metara oštetili su jarbol i kobilicu plovila, u koje je počelo ulaziti more, pa ga je vlasnik odlučio napustiti nakon što je prethodno tri dana bespomoćno plutao



Spaseni jedriličar s riječkim kapetanom te posadom na palubi Port vila chiefa



Riječki kapetan Marijan Tibljaš vješto se približio s 200 metara dugačkim brodom maloj jedrilici

Tasmanovim morem. Tibljaš je brod usmjerio prema jedrilici, a 40 minuta kasnije je započeo s akcijom spašavanja Australca. To nije bilo nimalo lako učiniti obzirom da je bilo dosta mrtvog mora nakon što je tim područjem prošao ciklon. S Port vila chiefa je vođa palube bacio pandul, tanko uže s utegom, radilo se o udaljenosti od 20 metara, koji je jedriličar prihvatio iz prve, nakon čega je posada privukla jedrilicu uz lijevi bok 200 metara dugačkog kontejneraša. Australac se po pilotskim ljestvama popeo na brod, te odmah zahvalio hrvatskom kapetanu i posadi što su ga spasili, dodavši da je pored njega prošlo nekoliko brodova, koji su „ignorirali njegove pozive u pomoć“. Tibljaš mu je rekao da na brod ne mogu podići njegovo plovilo niti ga tegliti, na što je spašeni muškarac odgovorio da je prije napuštanja oštećene jedrilice otvorio ventil na trupu kako bi se brže napunila morem i potonula. S obzirom na to da se ovo spašavanje odvijalo vrlo brzo, Tibljaš je o novonastaloj situaciji obavijestio svog brodarka Swire shipping sa sjedištem u Singapuru tek nakon što je jedriličar spašen.

Lutao je od Tasmanije do Nove Kaledonije

„Spašeni jedriličar je djelovao dosta depresivno, a od osobnih dokumenata je imao samo vozačku dozvolu izdanu u SAD - u na ime Jason Arapol. Prema njegovoj tvrdnji minulih nekoliko mjeseci jedini dom mu je bila ta mala jedrilica s kojom je plovio od Tasmanije do Nove Kaledonije, a prethodno je nekoliko godina živio u Hobartu na Tasmaniji. Još je dodao da su mu žena i kćer preminule u vrijeme korone. O spašavanju sam obavijestio novozelandske vlasti, a potom i australske, koje su mi javile da čovjek s imenom i prezimenom navedenim u spomenutoj vozačkoj dozvoli ne postoji ni u jednoj njihovoj evidenciji. Nakon četiri dana plovidbe stigli smo na sidrište ispred Brisbanea, gdje su australske migracijske vlasti preuzele tog našeg privremenog 'člana posade' te ga smjestile, kako sam kasnije doznao, u dom za beskućnike,” ispričao je za Pomorski vjesnik Tibljaš, dodavši: „Nismo spasili princa, već običnog čovjeka, na što smo ja i posada ponosni, jer svaki ljudski život je jednako vrijedan”.



Niko iz Rijeke i Andrija iz Sukošana junaci su akcije spašavanja 92 migranta u Jonskom moru

Talijanski istraživački brod Laura Bassi je isplovio 8. studenog 2022. iz Trsta prema istraživačkoj bazi te zemlje na Antarktici, kontinentu koji okružuje južni pol Zemlje. Točnije, ovaj 80 metara dugačak ledolamac prvo mora stići do Novog Zelanda, gdje će ukrcati dio istraživačkog tima i potrebnu opremu, a onda se zaputiti prema Antarktici udaljenoj pet dana plovidbe. Među 20 članova posade pod zapovjedništvom iskusnog tršćanskog kapetana Franca Sedmaka (60) našla su se i dvojica Hrvata – Niko Peršić (40) iz Rijeke i Andrija Dević (41) iz Sukošana, koji su ukrčani u svojstvu kormilara. Nakon zadržavanja u Raveni zbog ukrcaja razne opreme, Laura Bassi je nastavila plovidbu prema Novom Zelandu, da bi 19. studenog 2022. u 2,30 sati u Egejskom moru primili poziv grčke službe za traganje i spašavanje na moru koja je tražila od Sedmaka da spasi stotinjak migranata natiskanih na 15 - metarskoj jedrilici, udaljenoj 17 milja od talijanskog broda, a 50 milja od obale te zemlje. Laura Bassi je dva sata kasnije doplovila do jedrilice s migrantima, koju je nakon svanuća uzela u tegalj. Vremenski uvjeti su bili loši, pretrpana jedrilica je opasno posrtala na valovima od tri metra. S obzirom na težinu situacije, Sedmak je odustao od tegljenja te naredio da se u more spustiti 5,50 metara dugačak radni čamac s jet pogonom, u kojem su u tu opasnu akciju spašavanja krenuli Niko Peršić i treći časnik palube Alesio Andreani. Dogovoreno je da njih dvojica s oko 50 metara udaljene jedrilice dovoze migrante pod brod, koji će se po pilotskim ljestvama popeti na palubu.

Prvo se krenulo sa spašavanjem djece, po petero, koju je odlučni Niko prihvaćao s jedrilice, a potom dovozio pod brod, gdje ih je snažni Andrija remenom vezao uz sebe te po pilotskim ljestvama iznio na palubu. „Nešto stariju djecu budno sam čuvao dok su se ispred mene penjala na brod. Bili su



Niko Peršić



Andrija Dević

izmoreni, slabi i prestrašeni, te sam morao paziti da im se nešto loše ne dogodi, obzirom da se radilo o visini od devet metara,” rekao nam je stasiti Dević, koji plovi već 21 godinu.

Opisani način spašavanja pokazao se u samom začetku opasnim i sporim, pa je



slijeva nadesno: Andrija Dević, kapetan Franco Sedmak i Niko Peršić



Prebacivanje izbjeglica sa spasilačke brodice na Lauru Bassi

odlučeno da se čamac s Nikom i Alesiom te po petero u njega ukrancanih migranata podiže na palubu pomoću brodske dizalice dok svi ne budu spašeni. Učinjeno je to 16 puta u skoro četiri sata dugoj dramatičnoj akciji spašavanja 23 djece, 20 žena i 49 muškaraca.

„Ti ljudi su bili psihički i fizički iscrpljeni, a svi su bili nagurani na uskoj palubu jedrilice jer je potpalublje bilo poplavljeno. Svakoga od njih sam rukama prihvatio i smjestio u čamac. To je iziskivalo popriličan napor jer su oba plovila poskakivala na valovima. Kasnije sam vidio da mi je tijelo puno modrica od udaraca o bok jedrilice, ali dok spašavaš ljudske živote ne osjećaš bol”, rekao nam je Peršić, koji je nakon završene srednje pomorske škole iskustvo plovitbe stjecao na teretnim, ribarskim i turističkim brodovima te jahtama.

Migranti su zbrinuti na Lauri Bassi, koja je u prvim satima 21. studenog 2022. doplovila u grčku luku Kalamata, gdje su već čekale migracijske vlasti.

Za spašavanje su odabrani najposobniji članovi posade

„Za ovu iznimno opasnu akciju spašavanja odabrao sam najposobnije ljude na Lauri Bassi, nevezano za njihov čin i funkciju, a među prvima na toj listi izvrsnih su bili Niko i Andrija. Sretan sam što smo spasili 92 života, a pritom je svaki član posade odlično odradio svoj zadatak,” rekao je za Pomorski vjesnik kapetan Sedmak.



Jedrilica s 92 migranta u čijem su spašavanju sudjelovala i dva hrvatska pomorca

Posjetili smo obitelj Krmić u njihovu domu u Kominu gdje nam je Luka ispričao sve o akciji spašavanja koju je predvodio

N

izozemski trgovački brod Resstborg (23.317 dwt-a) u prvim satima 8. ožujka 2023. je plovio s teretom papira iz Floride prema Teksasu. Na zapovjednom mostu u gvardiji je sam bio drugi časnik palube Luka Krmić (33) iz Komina, koji je u tri sata na udaljenosti pet milja od broda primijetio signalno svjetlo s nepoznatog plovila. Odlučio je provjeriti o čemu se radi, a probudio i kapetanicu Resstborga, pedantnu Nizozemku s velikim iskustvom u plovidbi. Od 11 članova posade Luka je bio jedini Hrvat.

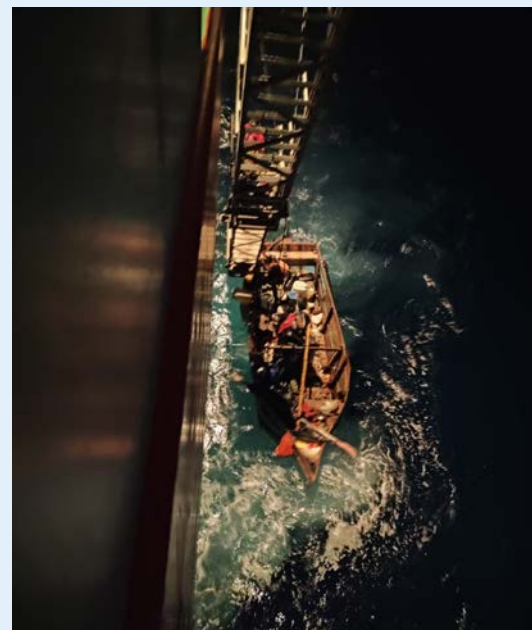
„Kad smo se nepoznatom plovilu približili na oko milju udaljenosti uočili smo da je riječ o ljudima u nevolji, koji su mahali i vikali tražeći pomoć. U trošnoj drvenoj brodici dugačkoj oko devet metara bilo je 16 kubanskih migranata, tri žene i 13 muškaraca, u dobi od 25 do 60 godina, koji su već 10 dana plutali Meksičkim zaljevom. Svjetlosne signale davali su ručnim baterijskim svjetiljkama. More je bilo mirno, ali najavljuvan je skori dolazak nevremena. Stupili smo u kontakt s američkom Obalnom stražom koja nas je zadužila da spasimo te nevolj-nike, pored kojih je prethodno prošlo nekoliko brodova. U tom trenutku nalazili smo se 270 milja od poluotoka Jukatan i 230 milja od obale američke savezne države Lujzijane,” ispričao nam je skromni Krmić.

Nakon što se 170 metara dugačak teretni brod pažljivo približio trošnoj brodici, koja je potom pomoću konopa privučena uz njegov lijevi bok, svih 16 migranata sretno se po popelo po brodskoj skali na palubu Resstborga. Akcijom spašavanja koja je trajala od 3,15

Časnik palube Luka Krmić iz Komina je spasio 16 kubanskih migranata u Meksičkom zaljevu



U snimanju video priloga o akciji spašavanja sudjelovale su i lađarice Udruge lađara Gusari - Komin



do 4,50 sati je uspješno rukovodio Krmić. Posada je iznemoglim migrantima pružila potrebnu pomoć i okrjepu, a nizozemski je brod zaplovio prema poziciji koju je naznačila Obalna straža SAD-a, koja je 9. ožujka u 5 sati ujutro preuzela migrante. Američke vlasti (USCG) pismeno su zahvalile posadi Resstborge na uspješnoj odrađenoj akciji spašavanja 16 kubanskih državljana.

Krmići i slučaj broda Lucky Ned

Da su članovi obitelji Krmić, otac Helen, majka Silvija, Luka i njegova supruga Ivana, iznimno osjetljivi na muku i nevolju pomoraca pokazali su u listopadu 2013. kad su dali veliki doprinos u prikupljanju pomoći za kupnju hrane i vode potom donirane napuštenoj posadi grčkog

broda Lucky Ned, koji se nalazio na sidrištu luke Ploče. Luka napominje da su u toj akciji puno pomogle obitelji Visković i Dugandžić. Krmići su i veliki zaljubljenici u tradicionalne neretvanske lađe. Kao mladić Luka je bio veslač i paričar (kormilar). Majka Silvija je bila kormilarica Gusarica iz Komina koje su 2014. pobijedile na 1. Ženskom maratonu lađa, veslanom uzvodno od Opuzena do Metkovića.



Što je obiteljska mirovina?



Članovi obitelji umrlog osiguranika imaju pravo na obiteljsku mirovinu pod sljedećim uvjetima:

1. ako je osiguranik navršio najmanje 5 godina staža osiguranja ili najmanje 10 godina mirovinskog staža ili
2. ako je osiguranik ispunjavao uvjete dužine mirovinskog staža za stjecanje prava na invalidsku mirovinu ili
3. ako je osiguranik bio korisnik starosne mirovine, prijevremene starosne mirovine ili invalidske mirovine ili
4. ako je osiguranik bio korisnik prava na profesionalnu rehabilitaciju.

U slučaju da su ozljeda na radu ili profesionalne bolesti uzrokovali smrt osiguranika, članovi obitelji imaju pravo na obiteljsku mirovinu bez obzira na dužinu mirovinskog staža osiguranika.

Pravo na obiteljsku mirovinu, pod određenim uvjetima, imaju:

- udovica, udovac, izvanbračni drug, životni partner, neformalni životni partner,
- dijete,
- roditelji, očuh, maćeha, životni partner roditelja i posvojitelj osiguranika koje je osiguranik ili korisnik prava uzdržavao do svoje smrti,
- pastorčad koju je osiguranik uzdržavao,
- unučad, djeca bez roditelja, braća, sestre i druga djeca koju je osiguranik uzdržavao ako su bez oba roditelja ili ako imaju jednog ili oba roditelja kod kojih postoji potpuni gubitak radne sposobnosti prema ZOMO-u,
- dijete nad kojim je osiguranik ostvarivao partnersku skrb,
- dijete preminulog životnog partnera kojeg je osiguranik uzdržavao u skladu sa ZOMO-om i propisima o životnom partnerstvu osoba istog spola.



Kako ostvariti prava iz mirovinskog osiguranja?



Prava iz mirovinskog osiguranja (npr. informativni izračun mirovinskog staža, informativni izračun mirovine, priznanje prava na starosnu mirovinu,...) ostvaruju se pri nadležnim područnim službama i uredima HZMO-a, i to u pravilu podnošenjem propisanih zahtjeva (ispunjavanjem tiskanica).

Pitanja i odgovori



Navedena prava mogu se ostvariti i putem portala e-Gradanin.



Može li pomorac nastaviti raditi za vrijeme korištenja mirovine?



Pomorcu - korisniku mirovine koji se želi ponovno zaposliti kao pomorac u nacionalnoj ili međunarodnoj plovidbi obustavit će se isplata mirovine za vrijeme zaposlenja. U navedenom periodu, pomorac ponovno postaje obveznik plaćanja obveznih doprinosa.

Po završetku zaposlenja, pomorac može ponovno aktivirati svoju, ranije utvrđenu, mirovinu.

Kada pomorac ostvari najmanje jednu godinu novog mirovinskog staža, može zatražiti ponovno određivanje visine mirovine.



Koja su prava pomorca u nacionalnoj plovidbi za vrijeme bolovanja?



Bolovanjem (privremenom nesposobnošću za rad) smatra se odsutnost s rada zbog bolesti, ozljede ili drugih okolnosti (npr. zbog ozljede na radu, profesionalne bolesti, izolacije zbog pojave zarazne bolesti, njege oboljelog djeteta ili supružnika, komplikacije u trudnoći, rodiljnog dopusta,...).

Pravo na naknadu plaće za vrijeme bolovanja u Republici Hrvatskoj može ostvariti osoba prijavljena HZZO-u na obvezno zdravstveno osiguranje kao **pomorac u nacionalnoj plovidbi**. U tom slučaju naknadu plaće isplaćuje poslodavac ili HZZO ovisno o duljini i vrsti bolovanja:

- Za prvih 42 dana naknadu plaće isplaćuje poslodavac na teret svojih sredstava - u iznosu koji ne može biti niži od 70% osnovice za naknadu plaće,

- Od 43. dana naknadu plaće isplaćuje također poslodavac, ali na teret sredstava HZZO-a, s tim da
 - Mjesečni iznos za puno radno vrijeme ne može biti niži od 110,36 eura (što predstavlja 25% proračunske osnove)¹
 - Najviši mjesečni iznos naknade plaće za puno radno vrijeme, kada se ona isplaćuje na teret sredstava HZZO-a iznosi 565,04 eura (odnosno proračunska osnovica uvećana za 28%)

Iznimno, ako pomorac u nacionalnoj plovidbi ima ugovor o radu sklopljen na određeno vrijeme, naknadu plaće isplaćuje HZZO do 30 dana po prestanku radnog odnosa, i to pod uvjetom da mu je izabrani doktor privremenu nesposobnost utvrdio najmanje osam dana prije dana prestanka radnog odnosa.

Iznimno, naknada plaće u iznosu 100% od osnovice za naknadu plaće isplaćuje se u pojedinim slučajevima, kao što je primjerice za vrijeme korištenja rodiljnog dopusta i prava na rad s polovicom punog radnog vremena; za vrijeme privremene nesposobnosti za rad zbog priznate ozljede na radu ili profesionalne bolesti,...

Koja su prava pomorca u međunarodnoj plovidbi za vrijeme bolovanja?

Za pomorce u međunarodnoj plovidbi u slučaju bolovanja, naknadu plaće isplaćuje poslodavac sukladno obvezi iz individualnog ugovora o radu i/ili kolektivnog ugovora, i to u slučaju:

- bolesti - sve dok bolest traje, ali najduže za ono vremensko razdoblje koje je propisano važećim ugovorom o radu i/ili kolektivnim ugovorom (najčešće do 120 ili 130 dana nakon repatrijacije),
- ozljede na radu - do stupnja izlječenja koje pomorcima omogućava ponovno ukrcanje na brod u svojstvu u kojem je plovio prije ozljeđivanja, odnosno do trenutka kada se utvrdi da je takvo izlječenje nemoguće jer je pomorac trajno nesposoban za zvanje pomorca.

1. Proračunska osnovica određuje se Zakonom o izvršenju proračuna Republike Hrvatske i predstavlja temelj za izračun naknada koje se isplaćuju od strane države (npr. bolovanje, doplatak za djecu i sl.). U 2023. godini, proračunska osnovica iznosi 441,44 eura.

Za pomorce u međunarodnoj plovidbi koji imaju ugovor o radu sklopljen na određeno vrijeme HZZO može isplaćivati naknadu plaće do 30 dana po prestanku radnog odnosa (iskrcaja s broda), i to pod uvjetom:

- da je privremena nesposobnost za rad nastala za trajanja plovidbe,
- da se najkasnije u roku od tri dana od dana iskrcaja javio svom izabranom doktoru primarne zdravstvene zaštite, te
- da mu je izabrani doktor izdao izvješće o privremenoj nesposobnosti/spriječenosti za rad s naznakom dana iskrcaja s broda kao početnog dana privremene nesposobnosti za rad.²

Što je Europska kartica zdravstvenog osiguranja?

Europska kartica zdravstvenog osiguranja je besplatna kartica temeljem koje hrvatski državljanin, pod određenim uvjetima, ostvaruje pravo na korištenje nužne zdravstvene zaštite u državama članicama Europske unije i EGP-a.

Da bi se ostvarilo pravo na Europsku karticu, potrebno je:

- imati status osiguranika u obveznom zdravstvenom osiguranju u Hrvatskoj, i
- podnijeti zahtjev nadležnom regionalnom uredu odnosno područnoj službi HZZO-a (prema mjestu prebivališta ili uobičajenog boravišta osiguranika).

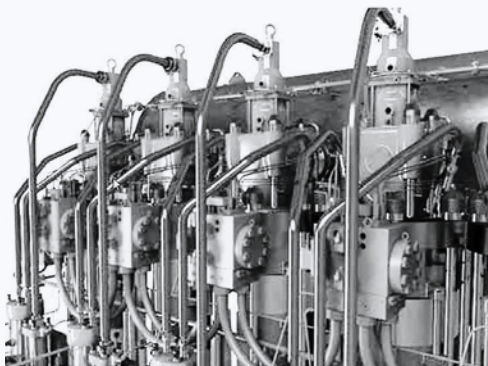
Važno je znati da:

- Europska kartica ne zamjenjuje zdravstvenu iskaznicu koju koristite u Republici Hrvatskoj
- Europska kartica ne pokriva sve troškove u inozemstvu već samo **troškove neodgodive zdravstvene zaštite**, koja ne može biti odgođena do planiranog povratka u Republici Hrvatskoj sukladno mišljenju liječnika zdravstvene ustanove u inozemstvu čiju zdravstvenu zaštitu tražite
- Europska kartica nije isto što i putno osiguranje i ne pokriva troškove zdravstvene zaštite kod privatnih pružatelja zdravstvenih ustanova kao ni putne troškove prilikom povratka u Republiku Hrvatsku

2. Otvaranje bolovanja pod navedenim uvjetima važno je i radi ostvarivanja tzv. 183 dana radi oslobođenja od poreznih obveza.

Pripremio: Ivo Goić, ing., pomorski strojar I. klase

ME-GI B&W dvokretni motor s mal



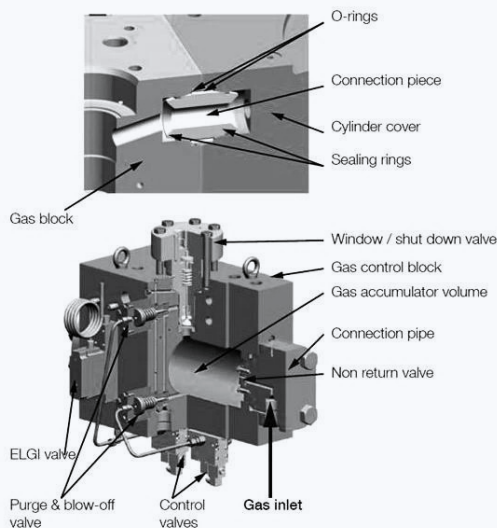
Slika 1 – Na poklopcu cilindra, bočno, vide se upravljački blokovi za plinovito gorivo

Upravljački sustav vrši nadzor i upravlja radom sustava dobave plinovitog goriva u skladu s zahtjevima ME-GI motora i potpuno je integriran u sustav upravljanja ME motora.

Za dobavu plina na cilindre služe cijevi s dvostrukom stijenkom. Prostor između vanjske i unutrašnje stijenke cijevi je ventiliran. Taj prostor opremljen je senzorom za otkrivanje propuštanja plina.

Pored sustava dobave plinovitog goriva najvažniji dodatni sustavi na ME-GI motoru su:

- Ventilacijski sustav za ventiliranje prostora između unutarnje i vanjske stijenke cijevi za dobavu plinovitog goriva.
 - Sustav ulja za brtvljenje u ventilu za ubrizgavanje plinovitog goriva. Ovaj sustav, u cjelosti, sastavni je dio isporuke motora i ne zahtijeva intervenciju brodogradilišta.
 - Sustav inertnog plina koji omogućuje ispiranje cijevi plinovitog goriva inertnim plinom.
 - Sustav za kontrolu eventualnog ispuštanja prirodnog plina. Ovaj sustav ispituje sadržaj ugljikovodika u zraku koji se nalazi između vanjske i unutrašnje stijenke cijevi za dobavu plinovitog goriva.
- GI upravljački i sigurnosni sustav osigurava bezopasan rad moto-



Slika 2 – Presjek kroz upravljački blok

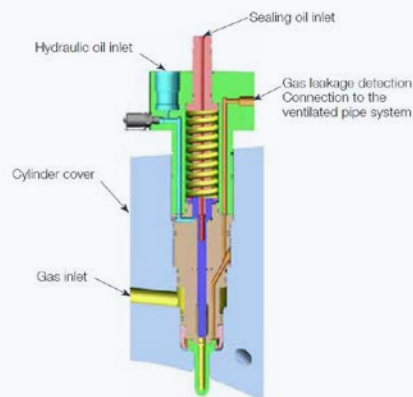
ra. Svaka ne-ispravnost otkrivena tijekom rada motora na plinovito gorivo isključuje sustav dobave plinovitog goriva. Motor na istom režimu, bez prekida, nastavlja rad na tekuće gorivo. Prijelaz rada s plinovitog na tekuće gorivo je neprimjetan.

Kolektorom plinovitog goriva, koji je smješten uzduž motora, plin se dovodi do svakog cilindra. Iz kolektora plinovitog goriva za svaki cilindar odvaja se cijev koja plinovito gorivo dovodi do upravljačkog bloka smještenog na cilindru. U upravljačkom bloku nalazi se ventil za upuštanje plina do ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva na poklopcu cilindra.

ME-GI SUSTAV UBRIZGAVANJA

Motor na dvojno gorivo zahtijeva dva odvojena sustava ubrizgavanja goriva u prostor izgaranja. Plinovito gorivo ubrizgava se u prostor izgaranja pomoću dva po-sebno za tu svrhu predviđena ventila za ubrizgavanje. Tekuće gorivo ubrizgava se pak u prostor izgaranja pomoću dva zasebna ventila.

Konstrukcija ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva poka-zana je na sl. 3. Plin se dovodi do sapnice za ubrizgavanje goriva preko provrta na poklopcu cilindra motora. Za spriječavanje curenja plina između poklopca cilindra i ventila za ubrizgavanje goriva kao i curenja plina između kućišta ventila i vodilice vretena ugrađeni su brtveni prstenovi iz materijala otpornog na visoku temperaturu i plin. Propušteno plinovito gorivo vodi se provrtima izrađenim u tijelu ventila do prostora između unutarnje i vanjske stijenke cijevi. U slučaju propuštanja plinovitog goriva isto će biti otkriveno i signalizirano detektorom za ugljikovodik.



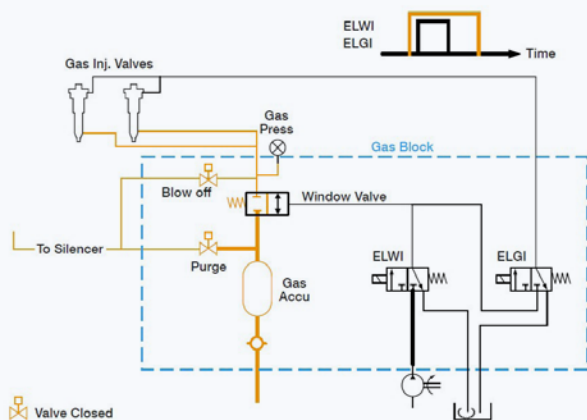
Slika 3

Plinovito gorivo tlaka 300 bar djeluje na vreteno ventila. Preko zračnosti između vretena i tijela ventila plinovito gorivo može prodrijeti u hidraulički sustav ulja za otvaranje sapnice. Sprečavanje prodira vrši se brtvenim uljem. Dakle, vreteno ventila brtvljeno je uljem. Tlak brtvenog ulja veći je za 25 do 50 bar od tlaka plinovitog goriva. Ventil za ubrizgavanje tekućeg goriva standardnog je tipa za ME motor. Za po-gon ME-GI motora mogu se koristiti sve vrste tekućeg goriva. Kako je pokazano na sl. 4 sustav ubrizgavanja goriva na ME-GI motoru ima:

- dva ventila za ubrizgavanje tekućeg goriva (nisu na slici pokazani),
- dva ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva,
- ELGI elektronički upravljani ventil za otvaranje i zatvaranje ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva,

om brzinom vrtnje na dvojno gorivo

- ELWI elektronički upravljani ventil za upravljanje zapornim ventilom („window valve“) koji se nalazi na upravljačkom bloku,
- akumulator plinovitog goriva s ventilima za dreniranje,
- booster pumpu za dobavu hidrauličkog medija za upravljanje ventilom za ubrizgavanje plinovitog goriva te zapornim ventilom na upravljačkom bloku.



Slika 4

Kada ELWI - elektronički upravljani ventil omogući protok hidrauličkog medija do zapornog ventila na upravljačkom bloku, zaporni ventil se otvara, mogući je dotok plinovitog goriva iz akumulatora do ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva.

Kada ELGI - elektronički upravljani ventil omogući protok hidrauličkog medija do ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva ventil se aktivira, započinje ubrizgavanje plinovitog goriva u prostor izgaranja u cilindru. Ubrizgavanje prestaje u trenutku kada ELGI obustavi dotok hidrauličkog medija ventilu za ubrizgavanje plinovitog goriva.

Početak ubrizgavanja plinovitog goriva, trajanje ubrizgavanja, odnosno završetak ubrizgavanja određuje se elektronički upravljanim ventilom ELGI. To je pokazano na gornjem dijelu shematskog prikaza sustava za ubrizgavanje goriva, sl. 4. Na vremenskoj skali pokazano je:

- elektronički upravljani ventil ELGI aktivan je kraće vrijeme u usporedbi s elektronički upravljanim ventilom ELWI,
- Različit je početak i završetak aktiviranja ELWI i ELGI elektronički upravljanih ventila.

SIGURNOSNI SUSTAVI

U položaju osnovnog koljena za početak ubrizgavanja plinovitog goriva u pojedini cilindar, otvara se ventil za ubrizgavanje plinovitog goriva. Plinovito gorivo ubrizgava se izravno u prostor izgaranja. Stoga, mala je mogućnost propuštanja plinovitog goriva između klipnih prstenova i košuljice do ispravnog kolektora. Ipak u ispravnim kolektorima postavljeni su kontrolni uređaji tlaka i sadržaja ugljikovodika u svrhu sprječavanja mogućih nezgoda.

Osjetnik tlaka plinovitog goriva nalazi se na cijevi plinovitog goriva za dovod do sapnice za ubrizgavanje (vidi sl. 4). Osjetnik je smješten između nepovratnog ventila i ventila za ubrizgavanje plinovitog goriva. Zadaća osjetnika tlaka plinovitog goriva je kontrola promjene

tlaka u dobavnoj cijevi u slučaju zaribavanja u ventilu te bilo koje druge neispravnosti na ventilu ili sustavu dobave plinovitog goriva, od zapornog ventila u upravljačkom bloku do ventila na poklopcu cilindra. U slučaju promjene tlaka zaustavlja se dobava plinovitog goriva, cijev plinovitog goriva se ispire inertnim plinom dušikom, a motor bez prekida rada nastavlja raditi na tekućem gorivu.

U prostoru izgaranja stalno se nadzire najviši tlak izgaranja. U slučaju porasta tlaka iznad najviše dopuštene vrijednosti zaustavlja se dovod plinovitog goriva, tako da motor bez zaustavljanja na istom režimu rada prelazi na rad s tekućim gorivom.

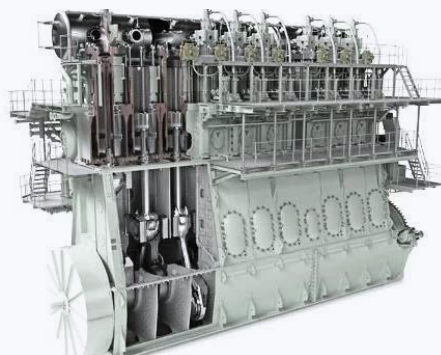
VISOKOTLAČNE CIJEVI S DVOSTRUKOM STIJENKOM

Uzdug motora je postavljen kolektor za dobavu plinovitog goriva pod visokim tlakom do svakog upravljačkog bloka na svakom cilindru. Cijevi plinovitog goriva su s dvostrukom stijenkom. Zadaća vanjske zaštitne stijenke je u slučaju propuštanja unutarnje cijevi spriječiti prodiranje plinovitog goriva u strojarnicu broda. Ovo se odnosi i na ventile i priрубničke cijevne spojeve plinovitog goriva. Sve treba biti zaštićeno dvostrukom stijenkom. Prostor između stijenke cijevi plinovitog goriva i vanjske zaštite se ventilira s najmanje 30 izmjena zraka na sat. Tlak u tom prostoru mora biti niži od tlaka u strojarnici. Podtlak se ostvaruje isisavanjem zraka iz tog prostora. Motor za pogon ventilatora mora biti smješten izvan ventilacijskog kanala. Zrak za ventilaciju mora se uzimati izvan opasne zone.

Debljina stijenke cijevi plinovitog goriva proračunata je za tlak koji je za 50% veći od najvišeg radnog tlaka. Učvršćenjem cijevi za motor spriječeno je njihovo vibriranje. Cijevi također moraju biti zaštićene od oštećenja uslijed slučajnog pada teških predmeta na njih. Cijevi se ispituju tlakom 1,5 puta većim od radnog tlaka. Cijevovod je zavarene izvedbe osim na mjestima gdje je nužan spoj za demontažu i montažu prilikom radova održavanja. Ti spojevi izvedeni su konično s brtvljenjem metal na metal.

Oblik cijevi mora dopustiti toplinsku dilataciju do koje dolazi tijekom rada motora, i to bez unošenja dodatnih naprezanja u cijevovod.

U svrhu ispiranja cijevovoda plinovitog goriva na njega je spojen sustav inertnog plina. Tlak inertnog plina je 4 do 8 bar. U slučaju grješke na sustavu visokotlačnog cijevovoda plinovitog goriva, visokotlačni sustav se prazni i odmah se automatski ispire inertnim plinom. Poslije normalnog zaustavljanja rada motora pogonjenog na plinovito gorivo, ispiranje se automatski aktivira nakon 30 min.



Literatura: ME-GI Dual Fuel MAN B&W Engine, A Technical, operational and costeffective solution for ships fuelled by gas

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

Potpisan KU za hrvatske pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz

Zaštita hrvatskih pomoraca uvi

N

apokon je potpisan Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu. Koliko su trajali pregovori?

Još u veljači 2010. godine sindikati su s brodarima postigli sporazum o pristupanju pregovorima za NKU. Nažalost, to je samo formalno značilo početak pregovora. Ja sam kao član pregovaračkog tima SPH u pregovore uključen od 2019. godine.

U ožujku 2020. godine sindikati su postigli sporazum o reprezentativnosti, te je kroz 2020. i 2021. godinu održano više sastanaka s pregovaračima HUB Mare Nostrum i NKU je bio pred potpisivanjem. Početkom srpnja 2021. godine sindikati (SSPJ, NS-PPBH i SPH) su na zahtjev brodarka dostavili usuglašene stavove i primjedbe na tekst NKU-a iz 2020. godine. Brodari se unatoč pozivima sindikata na navedene stavove nisu očitovali.

U listopadu 2021., unatoč prethodnom sporazumu jedan od sindikata uključenih u pregovore pokrenuo je postupak utvrđivanja reprezentativnosti. Rješenjem Povjerenstva od 13. prosinca 2021. utvrđena je reprezentativnost svih sindikata koji sudjeluju u pregovorima. Radi razmimoilaženja u stavovima pojedinih članova HUB Mare Nostrum (kako nam je pojašnjeno iz Udruge brodarka), tada je došlo do zastoja u pregovorima. U tom periodu uputili smo



Antun Aljinović, ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, David Sopta, Anton Miculinić

Nakon gotovo 25 godina potpisan je Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu. Antun Aljinović, kapetan i voditelj pregovaračkog tima Sindikata pomoraca Hrvatske ispričao nam je kako su tekli pregovori.

više poziva za nastavak pregovora brodarima i sindikatima ističući važnost NKU-a u cilju zaštite pomoraca i brodarka od nelojalne konkurencije. Umjesto nastavka pregovora, u ožujku 2023. proveden je (na zahtjev istog sindikata) još jedan postupak utvrđivanja reprezentativnosti kojim su NSPPBH i SPH utvrđeni reprezentativnim sindikatima za pregovaranje na razini HUB Mare Nostrum.

2. Što su pomorci dobili potpisivanjem ovog ugovora i na koga se ovaj ugovor odnosi?

Ovim KU-om propisani su minimalni radni i socijalni standardi, te su njime hrvatski pomorci dobili prije svega zaštitu svojih radnih mjesta od (jeftinijih) po-

Prevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu Tijekom je na prvom mjestu



Potpisivanje KU

moraca iz trećih zemalja. Pomorci su njime dobili i određenu sigurnost u pogledu povećanja materijalnih prava, tj. održavanja socijalnih standarda kroz povećanje plaća i hranarine u slučaju inflacije kakvoj smo svjedočili proteklih godina.

Za sada se KU odnosi samo na one koji su ga pregovarali i potpisali, tj. na brodatere članove HUB Mare Nostrum (Jadrolinija, Rapska plovidba i TP line) i pomorce na njihovim brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu. Očekujemo da će odlukom Ministra rada i socijalne skrbi ovaj KU dobiti proširenu primjenu kao tzv. granski KU te da će se primjenjivati na sve brodatere koji žele konkurirati na linijama u obalnom pomorskom prometu.

3. Spomenuli ste Posebne dodatke.

Što to znači?

Kolektivni ugovor ima opće dodatke koji propisuju minimalne plaće i pomorski dodatak i kojih se moraju pridržavati svi brodatari na koje se KU odnosi.

Posebni dodaci pregovaraju se pojedinačno s brodatarima i odnose se također na plaće, pomorski dodatak, hranarinu, formacijske sastave..., ali njima ne mogu biti ugovorena prava manja od onih propisanih općim dijelom Kolektivnog ugovora. Npr, neki brodatar će pristati na plaće veće od onih propisanih Općim dodatkom, dok će neki drugi brodatar pristati na veći iznos pomorskog dodatka ili hranarine. Posebno je važno radi zaštite samih brodatara od nelojalne konkurencije da se formacijski sastavi propišu u suradnji s MMPI, a po principu: Sličan brod/slična linija = isti formacijski sastav.

4. Zašto ta pitanja nisu odmah uključena u ugovor?

Najveći dio odgovora sadržan je u odgovoru na prethodno pitanje. S obzirom na specifičnosti pojedinih linija i pojedinih brodova nije moguće općim dijelom Kolektivnog ugovora obuhvatiti sve pojedinosti. Kad bi sva ta pitanja bila uključena u opći dio KU-a, u slučaju povećanja troškova života npr. trebalo bi iznova pregovarati o općem dijelu i donositi izmjene i dopune KU-a. Daleko je jednostavnije i brže u tom slučaju ispregovarati povećanje hranarine, pomorskog dodatka ili plaća kroz posebne dodatke.

5. Koji je sljedeći korak ?

Naš sljedeći korak je pozivanje brodatara na pregovore o posebnim dodacima kojima ćemo nastojati dodatno povećati radne i socijalne standarde hrvatskih pomoraca. Iz razgovora koji sam, nakon potpisivanja KU, vodio s potpredsjednikom Vlade i ministrom mora, prometa i infrastrukture Olegom Butkovićem, ste kao sam dojam da ćemo u tome imati njegovu iskrenu podršku. Također, tu je i pokretanje pregovora s Jadrolinijom o KU za radnike na kopnu kojeg smo nacrt izradili još 2019. godine.

6. Za kraj, što Vam je bilo najteže tijekom ovih pregovora i jeste li uopće očekivali da će nakon toliko godina biti potpisan KU?

Svaki pregovori teški su za sve strane koje u njima sudjeluju. Ipak, kao najteže za mene mogu izdvojiti dvogodišnji zastoj unatoč svim pozivima Sindikata pomoraca Hrvatske na nastavak pregovora, a koji je kod mene izazvao (možda pogrešan) dojam da ostali sudionici u pregovorima zanemaruju važnost koju ovaj Kolektivni ugovor ima u cilju zaštite radnih mjesta i standarda hrvatskih pomoraca, te hrvatskog tržišta i samih brodatara od nelojalne konkurencije. Htio bih spomenuti i zahvaliti se svim članovima pregovaračkog tima SPH, a to su Vana Bosto, Dragomir Mucić, Vladimir Svalina, Ivan Srzentić i Ivica Gobin.

PIŠE
MILKO
KRONJA

Pregledi brodova u A “Mediterranean - Sea

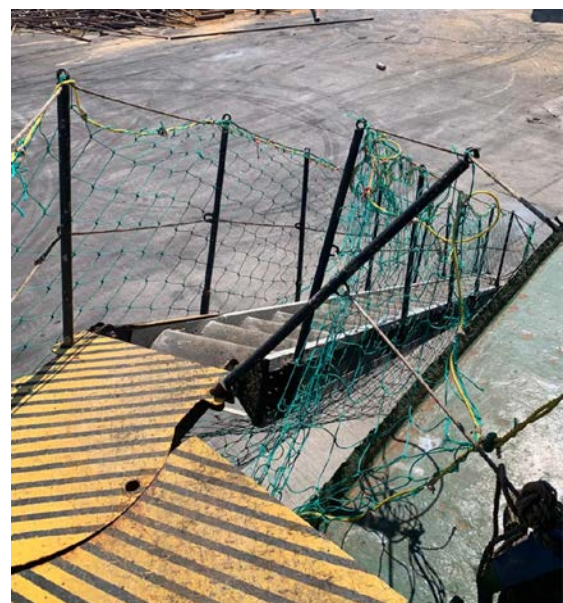
Kako bi se kampanja Mediterranean Sea of Convenience, koju je hrvatski ITF inspektorat inicirao još 2018. Godine, uspješno provela u

jadranskim lukama od ožujka do svibnja ove godine bilo je potrebno proširiti područje rada naših ITF inspektora. Naime, ciljana grupa brodova koji viju zastave Toga, Sierra Leonea, Cook Islandsa i Palaua osim velike stope nedostataka ima i izrazito visoku prosječnu starost, čak preko 40 godina. Takvi brodovi izbjegavaju ticanje

luka u državama u kojima se pregledi provode po Pariškom memorandumu te idu u one gdje su kontrole i sankcije manje rigorozne. Stoga im je Albanija jedno od povoljnijih mjesta u Mediteranu gdje rado ugovaraju poslove prijevoza tereta, računajući da će proći neokrznuo. Također treba napomenuti da se osim starih i



Sofia I u luci Porto Romano



Brodaska skala je puna iskušenja (i rupa)



A ovo je ekipa na straži, jedan spava, dok drugi ima slušalice i uopće ne registrira da netko dolazi na brod a isto tako ne reagira na pitanja



Dva samostalna varioca pokušavaju zatvoriti rupu kroz koju prodire voda



Albaniji tijekom kampanje “of Convenience”

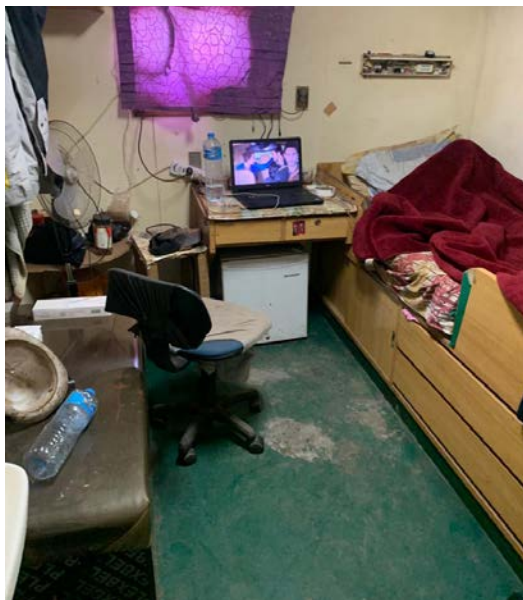
podstandardnih brodova u priči pojavljuju i niskotarifni tereti. Naime, najveći dio poslova čine staro željezo i rasuti cement iz luka Istočnog Mediterana i Sjeverne Afrike. Međutim, ovaj put se hrvatski inspektorat pojavio u toj zemlji, odnosno lukama Durres i Porto Romano, gdje je koncentriran najveći broj brodova koji

dolaze u Albaniju. U dva dolaska ukupno sam pregledao sedam brodova, problem na njima su uglavnom uspješno riješeni, a iz tih inspekcija je proizišla i kasnija pritužba sirijske posade s broda Lady Boushra, koji su tražili isplatu zaostalih plaća, poboljšanje radnih i životnih uvjeta na brodu te repatrijaciju. Taj slučaj je kasnije

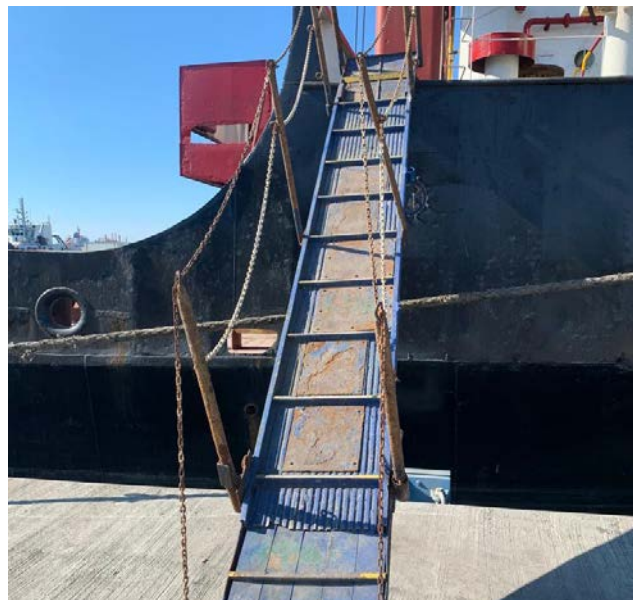
riješen uz suradnju albanskog PSC-a. Ovdje ćemo prikazati brodove s najvećim brojem nađenih problema. Prvi je teretnjak Sofia II koji plovi pod zastavom Cook Islands, star 29 godina, slabo održavan i s puno nedostataka.



Ovo je WC koji koriste kormilari



A ovo je kabina vode palube koji inače koristi jedini zaključani WC, smrad se nije mogao snimiti



Skala koja podsjeća na uspon na skijaškoj skakaonici, k tome i bez sigurnosne mreže na brodu Nova I



Loše stanje u kuhinji



Uz nešto mašte ova prostorija bi se mogla nazvati salonom



Pokvarena perilica i probušena vodoinstalacija iza nje

Na brodu Misk M životni uvjeti su nešto bolji, ali su platne liste zasigurno falsificirane. Posada za sada ne želi prijaviti nepravilnosti ITF inspektoru



Zapovjednik broda Misk M koji tvrdi da njegovi kormilari (svi su Sirijci) imaju plaće skoro po ITF ljestvici, a u stvarnosti ne primaju redovito ni onu crkavicu od 500 dolara



Posada se ne usuđuje žaliti, a nošenje sigurnosnih kaciga pa i obuće je mislena imenica



Brod Neptun (zastava Palau) nije niti uspio doploviti do luke Drač, već su ga u nju morali dotegnuti.



Kuhar servira svoje skromno kulinarsko dostignuće i usput pogledava ILO platnu ljestvicu



Posada otklanja nedostatke nađene pri inspekciji, ali i dalje nema sigurnosne opreme



ITF Inspektor Milko Kronja u luci Porto Romano



Perilica rublja kojoj su ukinuti program, a može poslužiti i kao skladište

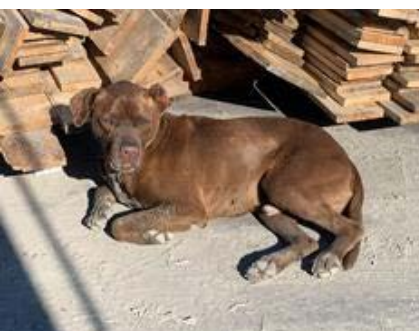


Zahod za posadu

Kabina u kojoj spavaju dva člana posade



A u kakvom je stanju zamrzivač hrane najbolje pokazuje ova fotografija



Ovo je lučki čuvar



Područje luke nastanjuje dosta krava



Sve je dobro što se dobro svrši, lučki kapetan u Draču, kap. Tomor Harizi i šef PSC službe kap. Kastriot Sali zajedno s ITF inspektorom Mirkom Kronjom nakon uspješno obavljenog posla

R

odio sam se u vremenu prije Prvog svjetskog rata. Te 1916. bio sam četverogodišnjak. Kao posljedica teške zime i rata na mom je otoku zavladała glad. Prijetila je opasnost da mi djeca počnemo umirati od bolesti uzrokovanih iscrpljenošću. Katolička je crkva organizirala privremeni smještaj djece iz Dalmacije u Slavoniju u kojoj je tada bilo obilje hrane. Naš je svećenik uvjeravao ljude na otoku kako je to put za spas života njihove djece. To se pokazalo točnim. Ne pamtim u kojem sam mjestu bio, ali pamtim tužan odlazak natrag na otok jer su me ljudi iz te slavonske obitelji prihvatili kao svoga sina. Taj put u ranom djetinjstvu bio je nagovještaj da će moj život biti jedno veliko putovanje.

BROD

Završio sam Pučku školu i odlučio se na plovidbu. Ukrcao sam se kao mornar na brod koji je prevozio drvo po jadranskim lukama. Kad mi se ukazala prigoda, prešao sam na prekooceanski brod i došao u Sjedinjene Američke Države. Ilegalno sam se iskrcao i ostao tamo živjeti. Radio sam kojekakve poslove na crno i tako se uzdržavao. Sve do početka Drugog svjetskog rata. Ni sam ne znam kako su američke imigracijske službe doznale za mene, je li me netko prijavio ili su oni pokrenuli svoj obavještajni aparat. Jednog su dana došli i kazali mi:

– Imaš 3 mogućnosti: prva je da ideš u zatvor, druga je da te vratimo u tvoju zemlju, a treća je da odeš u rat. Mi ti obećavamo da ćemo ti na povratku iz rata dati američko državljanstvo koje će ti omogućiti rad i život u Sjedinjenim Američkim Državama.

Bojao sam se preploviti ocean jer su njemačke podmornice torpe-



Hiroš

dirale savezničke brodove koji su išli preko Atlantika. Mada su ti brodovi imali pratnju, bilo je teško zaustaviti njemačka torpeda.

RAT

Odlučio sam se zanovačiti. Prošao sam obuku i nakon toga su me poslali na Pacifik gdje smo vodili žestoke borbe s Japancima. Osvajali smo s teškom mukom otočiće u Pacifiku gdje su Japanci bili dobro ukopani i utvrđeni. U Novoj Gvineji vodili smo pješakačke borbe i ja sam tražio siguran zaklon

od metka i granata. Ugledao sam udubinu u stijeni u koju sam se planirao sakriti. Međutim, kad sam ušao unutra vidio sam da je na podu te udubine netko obavio nuždu i odlučio sam ne ući unutra, bilo mi je ispod časti. Sklonio sam se iza stabla. Bilo je nemoguće nastradati u toj udubini jer je jedina mogućnost stradanja bila da minobacačka granata direktno i okomito pogodi u otvor širine jednog metra. To se i dogodilo. Direktnan pogodak tamo gdje nisam bio. To sam shvatio kao neki Božji znak da ću preživjeti rat.

ODLUKA

S ušteđenim novcem uspio sam kupiti kuću u Astoriji. Odlučio sam pomagati svojim mještanima koji žele doći u Ameriku. Nudio sam im smještaj za prvo vrijeme dok se ne snađu u New Yorku. Koristio sam svoje i hrvatske i talijanske veze kako bih im pronašao odgovarajući posao. Sjetio sam se kako je meni bilo kada nisam imao nikoga svoga. Nikada se nisam hvalio time što pomažem ljudima jer smatram da se plemenita djela rade u tišini. Privlačanac Mate radio je u tvornici klavira Steinway & Sons i zapošljavao Dalmatince jer su dobri radnici. U hotelu Waldorf Astorija radio je Zlarinjanin Ante koji je zapošljavao konobare i kuhare, a Talijan Giuseppe vapio je za vozačima i prodavačima ribe. Vikendom bi se nalazili kod mene u vrtu kuće, kuhali tripice, maništru i fažol, pekli ribe na gradele što je mene jako veselilo. Našlo bi se dobrog vina i uz priče o događajima iz našeg rodnog kraja ugodno provodili poslijepodneva.

ZAHVALA

Bio sam mnogima kum na vjenčanjima, krštenjima, krizmama i prvim pričestima. Veselio sam se kada bi netko od mojih dragih prijatelja uspio u životu, pronašao bolji posao, upoznao djevojku i osnovao obitelj. Nisam znao da su mi priredili neobično iznenađenje. Za moj rođendan pozvali su me u jedan restoran gdje je svatko od njih doveo svoju obitelj. Bilo je više od stotinu ljudi. Pjevala je i dalmatinsku klapa. Bio je to najsretniji događaj, priznanje da se dobro dobrim vraća. Uvjeren sam da je dobrotu kao žito u polju koje se množi sijenjem.

Dok ovo pišem, a već je počelo 21. stoljeće, osjećam da mi je blizu kraj. Došlo doba da se ide groba. Dao sam izraditi nadgrobni spomenik na kojem piše na hrvatskom jeziku: Putniče stoj, ja sam bio kao ti, a ti ćeš biti kao ja. Umjetnik mi je reljefno uklesao i prikaz rukovanja. Ako već prolaznik na groblju u New Yorku ne razumije poruku na hrvatskom jeziku, neka bar poslici zaključí čime sam se vodio čitav svoj život.

shimma

BOMBA

Nakon nekog vremena čuli smo da je na Hirošimu bačena neka bomba koja nikada do tada nije postojala i koja ima veliku razornu moć. Ali Japanci nisu htjeli potpisati kapitulaciju pa je vojska koju sam pripadao morala baciti još jednu takvu bombu. Bio sam sretan što je bomba bila bačena jer je to značio kraj rata. Naknadno sam saznao da je ta atomska bomba bačena na Hirošimu mnogim ljudima donijela veliko zlo, a meni je stjecajem okolnosti donijela

dobro, što je još jedan dokaz kako je na ovom svijetu sve relativno. Vratio sam se u New York, a američka vlada je ispoštovala svoje obećanje i dobio sam američko državljanstvo. Tijekom rata upoznao sam s Talijanima koji su imali sudbinu sličnu mojoj. Pomogli su mi preko sindikata kod zaposlenja u luci gdje sam prenosio vreće šećera, riže i soli. Kako sam bio snažan i radišan, radio sam više poslova odjednom: radnim danom pituravao sam stanove, a vikendom sam konobarao u restoranima.

— Odvjetničko društvo Vukić i partneri —

Upisnik brodova

Z



PIŠE

**LINA
SERDAR**

mag.iur.

akonodavni okvir i uređenje pravnih odnosa na pomorskim objektima, a poglavito vlasničkopravnih odnosa, važno je ne samo zbog pravne sigurnosti u pravnom prometu, nego i zbog jednostavnijeg i sigurnijeg gospodarskog iskorištavanja pomorskih objekata koji su nerijetko stvari izrazito velike tržišne i uporabne vrijednosti. Izmjene Pomorskog zakonika iz 2019. godine ticale su se i Upisnika brodova imajući za cilj ponajviše osuvremenjivanje i pojednostavljivanje tog sustava u organizacijskom smislu. Do ovih izmjena Pomorskog zakonika iz 2019. godine pomorski objekti upisivali su se u zasebne upisnike, i to prema vrsti pomorskih objekata i prema sjedištu lučkih kapetanija. Tako su se brodovi upisivali u upisnik brodova kod lučke kapetanije nadležne prema prebivalištu odnosno sjedištu vlasnika broda. Brodovi i jahte u gradnji upisivali su se u posebne upisnike brodova odnosno jahti u gradnji. Posljednje izmjene zakonodavnog okvira upisa brodova i stvarnih prava na brodu organizacijski su značajno unaprijedile postupak upisa jer je njima uveden jedinstveni upisnik brodova za sve pomorske objekte. Nakon ovih posljednjih izmjena Pomorskog zakonika, od 01.01.2020. godine, Upisnik brodova predstavlja jedinstveni upisnik svih pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti u koji se upisuju svi pomorski objekti i pomorski objekti u gradnji, osim ratnih brodova i brodova u gradnji koji se grade za potrebe Oružanih snaga Republike Hrvatske ili stranih oružanih snaga, podmorskih cjevovoda i pontonskih gatova te brodice u gradnji. Pored navedenog, u upisnik brodova ne mogu se upisati brodice i jahte duljine trupa do 24 metra proizvedene prije 16. lipnja 2000. godine osim ukoliko su označene CE oznakom sukladnosti sukladno primjenjivim zahtjevima Direktive 94/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. lipnja 1994. o usklađivanju zakona i drugih propisa država članica u vezi s rekreacijskim plovilima.

Lučke kapetanije su dakle postale Jedinstveno upravno mjesto za zaprimanje zahtjeva za upis i izdavanje podataka iz upisnika čime je napokon napušten sustav višestrukih upisnika i očevidnika koji su vođeni na razini lučkih kapetanija i ispostava lučkih kapetanija te pojedinih vrsta pomorskih objekata. Putem javnog pretraživača plovila svatko može pregledati dio podataka iz Upisnika brodova u koje su upisani brodovi, brodice, jahte i čamci. Javni pretraživač plovila dostupan je na stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Temeljne odredbe o Upisniku brodova sadržane su u Pomorskom zakoniku (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13,

26/15, 17/19), a Pravilnikom o vođenju upisnika brodova, najvišoj dopuštenoj starosti i tehničkim uvjetima za upis u upisnik brodova (NN 13/2020) propisani su način vođenja upisnika brodova, podaci koji se unose u glavnu knjigu upisnika brodova, obrasci isprava, izvadaka i ispisa iz upisnika brodova te način pristupa državnih tijela i tijela s javnim ovlastima podacima iz upisnika.

Upisnik brodova i svih ostalih pomorskih objekata sada se vodi u elektroničkom obliku, a sastoji se od glavne knjige i zbirke isprava. Glavna knjiga sastoji se od uložaka i svaki se pomorski objekt upisuje u poseban uložak. Ulošci su označeni rednim brojem i imaju list A (opisni), list B (vlasnički) i list C (teretni). Nacionalni identifikacijski broj (NIB) pomorskog objekta identičan je rednom broju uložka u koji je upisan pomorski objekt.

U zaglavlju uložka upisuju se: redni broj uložka odnosno NIB broda, vrsta upisa, status upisa, JOP, datum zaprimanja zahtjeva za upis, klasa i urudžbeni broj, datum prvog upisa, redni broj i datum zadnjeg upisa u uložku, naziv ustrojstvene jedinica te ime i prezime državnog službenika koji provodi upis i oznaka da je u uložku upisan brod u gradnji. Zaglavlje uložka, osim ovih podataka sadrži i rubriku »Informacije i napomene« u kojoj se prikazuju podatci o upisanom brodu koji se vode u ostalim informacijskim sustavima Ministarstva ili se razmjenjuju s informacijskim sustavima drugih tijela državne uprave ili tijela s javnim ovlastima.

U list A glavne knjige uložka upisnika brodova upisuju se vrsta pomorskog objekta, podaci o identitetu pomorskog objekta i njegove osnovne tehničke značajke. U list B glavne knjige uložka upisnika brodova upisuju se identifikacijski podaci vlasnika broda i osobna ograničenja vlasnika u svezi sa slobodnim raspolaganjem brodom, a ako brodar ili kompanija nije ujedno i vlasnik upisuju se i podaci o brodaru i kompaniji. Za jahte i brodice u list B se upisuju podaci o korisniku jahte ili brodice, a kod jahte koja je u cjelini u vlasništvu strane pravne ili fizičke osobe i pretežito se nalazi u Republici Hrvatskoj upisuju se i podaci o osobi koju je vlasnik jahte/brodice ovlastio za zastupanje pred nadležnim hrvatskim tijelima. Za brod u gradnji, u list B uložka upisuju se podaci o naručitelju. Također, u list B uložka se upisuje i IMO broj vlasnika i IMO broj kompanije za sve brodove bruto tonaže jednake ili veće od 100. U list C uložka glavne knjige upisnika brodova upisuju se stvarna prava kojima je brod ili njegov dio opterećen, prava stečena na tim pravima, zakup broda, brodarSKI ugovor na vrijeme za cijeli brod, pravo prvokupa te druga ograničenja raspolaganja brodom kojima je podvrgnut vlasnik opterećenog broda, zabrane opterećivanja i otuđivanja te sve zabilježbe propisane Pomorskim zakonikom za koje nije izričito određeno da se upisuju u drugi list uložka.

Upisi u upisnik brodova obavljaju se na temelju rješenja nadležne lučke kapetanije, osim onih koji su u nadležnosti suda i to prema odredbama Zakona o općem upravnom postupku (NN 47/09, 110/21). Upisi u upisnik brodova, na temelju rješenja suda o nasljedstvu i legatu, upisuju se na temelju pravomoćnog rješenja nadležnoga ostavinskog suda. Rješenje o upisu broda u upisnik brodova donosi se na temelju zahtjeva ovlaštene stranke, odnosno zahtjeva nadležnog tijela, ako u Pomorskom zakoniku nije drugačije određeno. Zahtjevi se podnose lučkoj kapetaniji koja vodi upisnik brodova u koji je brod upisan ili treba biti upisan.



Postupak upisa broda u međunarodnoj plovidbi i jahte duljine trupa jednakog 24 metra ili većeg u međunarodnoj plovidbi je hitan i rješava se bez odgode, a u iznimnim slučajevima najkasnije u roku od tri dana od trenutka zaprimanja urednog zahtjeva za upis. Međutim, ako se zahtijeva takav upis, zahtjev za upis obavezno mora sadržavati jasno istaknutu naznaku »Zahtjev za upis bez odgode po članku 253. stavku 3. Pomorskog zakonika«, jer se u suprotnom ova odredba Pomorskog zakona o žurnom rješavanju neće primijeniti. Za upis ovih plovila, kao i za upis hipoteka na njima nadležna je lučka kapetanija kojoj je podnesen zahtjev za upis ili ministarstvo nadležno za pomorstvo. Time se za ovu vrstu plovila odstupa od općeg načela nadležnosti prema prebivalištu ili sjedištu brodovlasnika ili vlasnika/korisnika jahte.

Na temelju Pomorskog Zakonika u upisniku se mogu izvršiti sljedeći upisi:

1) prvi upis u upisnik brodova – kojim se u upisnik brodova upisuje brod koji do tada nije bio upisan u hrvatski upisnik brodova,

2) upis u list A – kojim se list A uložka glavne knjige upisnika brodova upisuju podaci o identifikaciji broda i njegovim tehničkim značajkama,

3) uknjižba – kojom se upisivanje, prijenos, ograničenje ili prestanak prava postiže bez posebnog opravdanja (bezuwjetno upisivanje prava ili bezuwjetno brisanje),

4) predbilježba – kojom se upisivanje, prijenos, ograničenje ili prestanak prava postiže uz uvjet naknadnog opravdanja (uvjetno upisivanje prava ili uvjetno brisanje).

5) zabilježba – kojom se evidentiraju osobni odnosi važni za raspolaganje imovinom ili druge činjenice za čiju zabilježbu zakon veže određene pravne učinke,

6) brisanje broda – kojim se brod briše iz upisnika brodova,

7) ponovni upis broda – kojim se brod ponovno upisuje u upisnik brodova.

Upisi su dopušteni samo protiv osoba u čiju je korist, u vrijeme podnošenja prijedloga u upisnik brodova, upisano ili se istodobno upisuje pravo vlasništva, odnosno ono pravo u pogledu kojega se obavlja upis. Ako je više osoba uzastopce steklo pravo na upis kakva prava na brodu ili na pravu upisanom na brodu, a to svoje pravo nisu upisali, posljednji stjecatelj može, ako dokaže tko su mu prethodnici, zahtijevati izvršenje upisa toga prava neposredno u svoju korist. Pored spomenutih izmjena, kao pravni osnov za upis prava vlasništva sada je prihvaćena jednostrana javnobilježnička isprava koja sadrži sve elemente glavnog ugovora, po uzoru na Bill of Sale, bez potrebe podnošenja glavnog ugovora. Nadalje, isprave na engleskom jeziku potrebne za upis prihvaćaju se i bez prijevoda na hrvatski jezik.

Za prvenstveni red upisa mjerodavno je vrijeme zaprimanja zahtjeva. Upisi obavljeni na temelju zahtjeva koji su stigli u isto vrijeme imaju isti prvenstveni red, ako drugim zakonom nije drugačije određeno.

Zahtjev za upis broda u upisnik brodova mora sadržati sve podatke koji se upisuju u upisnik brodova. Uz zahtjev moraju se priložiti isprave kojima se dokazuju podaci koji se upisuju u upisnik brodova. Od 01.01.2020. godine izvornikom isprave smatra se i elektronička isprava koja je izdana sukladno odredbama propisa o elektroničkim ispravama. Pravilnikom su za svaku vrstu upisa propisani podaci i popis isprava koje je potrebno priložiti zahtjevu za upis kako bi se istom moglo udovoljiti.

Zahtjev za upis može se podnijeti: putem javne elektronske usluge dostupne u okviru sustava e-Građani ili e-Poslovanje, putem elektroničke pošte ili na drugi prikladan način koji se smatra elektroničkom dostavom, neposrednim uručanjem lučkoj kapetaniji koja vodi upisnik i poštom. Zahtjev će se smatrati uredno zaprimljenim u trenutku kad je evidentiran u centralnom informacijskom sustavu Ministarstva za elektroničko uredsko poslovanje.

Lučka kapetanija će odmah po zaprimanju zahtjeva za upis, u zaglavlje uložka u upisniku brodova u kojem se zahtijeva upis, učiniti vidljivim dan i vrijeme kad je zahtjev za upis zaprimljen (plomba) što je važno radi osiguranja reda prvenstva. Plombe unutar jednog uložka moraju se rješavati po redu zaprimanja.

Ako je zahtjev za upis u upisnik brodova podnesen elektroničkim putem, rješenje o upisu u upisnik brodova, elektroničke isprave broda i ostala pismena dostavit će se podnositelju zahtjeva elektronički, s time da se dostava smatra izvršenom u času zaprimanja pismena na poslužitelju podnositelja zahtjeva. Ovakav način dostave obaviti će se i kad zahtjev nije podnesen elektroničkim putem, ali je podnositelj zahtjeva u zahtjevu označio elektroničku adresu za dostavu. Ako je zahtjev za upis u upisnik brodova podnesen putem središnjeg državnog portala, rješenje o upisu u upisnik brodova, elektroničke isprave broda i ostala pismena dostavit će se na središnji državni portal. Središnji državni portal je mjesto pristupa informacijama na internetu. Kada dostava rješenja o upisu u upisnik brodova nije moguća ili ostali načini dostave nisu prikladni, dostava će se obaviti javnom objavom na elektroničkoj oglasnoj ploči upisnika brodova koja se nalazi na internetskim stranicama Ministarstva i takva dostava smatra se obavljenom istekom osmoga dana od dana javne objave.

Upisnik brodova je javni i svatko može zahtijevati uvid u upisnik brodova radi prikupljanja relevantnih podataka. Uvid u stanje upisa u upisnik brodova moguće je:

1. neposrednim uvidom u pojedini uložak upisnika brodova
2. ishodenjem izvataka iz upisnika brodova
3. elektroničkom razmjnom podataka ili

4. uvidom u javno objavljene podatke iz upisnika brodova na internetskim stranicama Ministarstva.

Iz upisnika se izdaju izvadci iz glavne knjige i preslike ili ispisi iz zbirke isprava. Mogu se izdati u obliku elektroničke isprave ili u papirnatom obliku, bez izrade elektroničke isprave. Povijesni izvadak sadrži podatke upisane u uložku od dana upisa do trenutka izdavanja izvataka.

Lučka kapetanija je dužna svakoj osobi koja to zahtijeva izdati potvrdu o stanju upisa, a uvid u isprave koje se čuvaju u zbirci isprava i njihovu presliku ili prijepis ako upisi u upisniku brodova upućuju na te isprave dopustiti će na zahtjev osobe koja pribavi pisanu i ovjerenu suglasnost vlasnika ili sudskim putem dokaže postojanje pravnog interesa te na zahtjev suda, tijela državne uprave ili Državnog odvjetništva.

Upisnik brodova, izvadci, odnosno ispisi i prijepisi iz upisnika brodova su javne isprave. Tko se u pravnom prometu, postupajući savjesno, pouzda u podatke upisane u upisnik brodova, ne snosi pravne posljedice koje iz toga proisteknu.

Osuwremenjivanje upisnika brodova uvođenjem jedinstvenog upisnika za sve pomorske objekte s posljednjim izmjenama Pomorskog zakonika imalo je za cilj upis brodova i drugih pomorskih objekata u hrvatski upisnik učiniti učinkovitijim kako bi zadovoljavao kako potrebe vlasnika brodova, poslovođa, brodarka i financijskih institucija, tako i drugih osoba koje bi imale kakav pravni interes za podacima koji se u taj upisnik upisuju. Ove organizacijske izmjene značajno su olakšale ne samo evidentiranje podataka, nego i pretraživanje i prikupljanje podataka o pomorskim objektima. To je posebno važno u pomorskim sporovima u kojima se nerijetko javlja potreba preciznog utvrđivanja identiteta brodovlasnika i brodarka jer se često viđa problem nedostatka pasivne legitimacije i to upravo u onim slučajevima kada je tužbeni zahtjev bio uperen protiv brodovlasnika kao odgovorne osobe, primjerice, u postupcima oduzimanja predmeta kao i u postupcima osiguranja gdje je utvrđivanje prava vlasništva jedna od osnovnih pretpostavki za uspješno provođenje takvih procesnih radnji. Također, u pravnom prometu pomorskih objekata važno je utvrditi je li vlasništvo valjano, postupa li vlasnik on u okviru svojih ovlaštenja ili postoje nekakva ograničenja u raspolaganju ili pak opterećenja objekta. Pored navedenog državna pripadnost broda proizvođači niz važnih pravnih posljedica (npr. mjerodavno pravo, granice odgovornosti i druga pitanja u pravilu se prosuđuju prema državnoj pripadnosti broda).



S cigaretom nikad nisi sam. Ili ipak jesi?

PIŠE

**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

Slušaj, dobro je bilo ono o „travi“ (tekst u prošlom broju), ali od muke sam odmah zapalio jednu. Dozvolili „travu“, a pušenje zabranjeno. Nama pušačima sve je teže, mislio sam da ću barem na brodu biti oslobođen terora, ali zapeo sam na „Norveđinu“ i imaju smoke detektore u spavaćim sobama. Ne mogu čak ni na palubi pušiti osim u nacrtanom kvadratu na krmu – kao neki pas. Pomorci naravno imaju svoje viđenje slobode, ali ovo je bila tipična frustracija pušača. I stvarno, nakon trideset godina što slušam njihove muke, jedna od najuočljivijih promjena je da su pušači na brodu praktično nestali. Čak i kada postavim pitanje: da li pušite – odgovor obično bude. „Da nažalost ili da, a što ću...“ uz prateću neugodu u glasu. Pa što je to bilo, što se to promijenilo u zadnjih 20 godina: brodovi su isti, pomorci su isti, posao nije manje stresan, ali ipak se nešto dogodilo. Da li se ljudi boje – Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) procjenjuje da su uporaba duhana, pušenje i pušenje bez dima trenutno odgovorni za smrt oko šest milijuna ljudi diljem svijeta svake godine, pri čemu se mnoge od tih smrti događaju prerano, a bolesti povezane s duhanom odnijele su više života nego AIDS, malarija i tuberkuloza zajedno. Zabilježeno je da je aktivno i pasivno pušenje povezano s razvojem mnogih oblika raka, kardiovaskularnih bolesti, kronične opstruktivne plućne bolesti (KOPB), komplikacijama trudnoće, sindromom iznenadne smrti dojenčadi itd. Točno, to je sve nepore-

civo, ali uvijek su oni objavljivali takve podatke, a ljudi su i dalje pušili.

Znakovito je da je pojavnost pušenja viša u populacijama nižeg socioekonomskog statusa, a čak i u zemljama u kojima se stope pušenja smanjuju, vidljiv je nesrazmjer između imućnijih i siromašnijih slojeva. E sad, gdje bi tu bili pomorci, većina svakako ne spada u siromašnije slojeve našeg društva. Stope pušenja osobito su visoke u marginaliziranim skupinama društva, kao što su osobe s izrazito niskim primanjima i pojedinci s problemima mentalnog zdravlja. Ni tu pomoraca baš nema. Problem je u tome što je cilj svih javnozdravstvenih programa da cilja baš te ugrožene populacije pa je jasno da o pomorcima nikakav javno zdravstveni sustav ustvari i ne brine.

No tko brine, i kakva je stvarna situacija? O tome je objavljeno nekoliko dobrih studija i većina je potvrdila ono što odavno znamo: stanovništvo koje živi u stresnim okruženjima, više puši i ima veću smrtnost od raka pluća i kronične opstruktivne bolest

pluća. Stres općenito, a posebno stres vezan uz posao, identificiran je kao važna determinanta pušenja. E tu smo već bliže problemu: pomorci = stres. Istraživanje odnosa između radnih uvjeta i pušenja pokazalo je da su pušenje i vrsta zanimanja međusobno povezani te da konflikti na poslu ili u obitelji mogu biti povezani s povećanom stopom pušenja. Dakle imamo: pomorci, obitelji na kopnu, odvojenost, loša situacija na brodu.... Druge studije su otkrile značajnu vezu između radnog vremena i pušenja. I tu smo na moru – poznat je fenomen da pomorci alkohol i cigarete koriste kao medikaciju: koriste alkohol za usnivanje, a pušenje za buđenje kada moraju zbog *gvardija* ići spavati usred dana ili se ustati usred noći. Traganje za pozitivnim učincima kao što je stimulativni učinak u borbi protiv umora, ili negativnim, kao u bijegu od stresnih situacija, stoga je važan za pomorce. Studije su pokazale da su ribari i pomorci u trgovačkoj mornarici izrazito podložni konzumiranju alkohola i cigareta. Za ribare je prosječno vrijeme plo-





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

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

vidbe značajno povezano s ovisnošću o nikotinu. Broj dana provedenih na moru tijekom posljednjih 12 mjeseci također je značajno povezan s ovisnošću o nikotinu. Sve je to točno i veza stvarno postoji pa su pomorci su u popularnoj literaturi često predstavljeni kao teški pušači i alkoholičari. Ono što sa sigurnošću znamo – znamo da pomorci žive kraće od populacije na kopnu i da su im glavni uzrok smrti kardiovaskularne bolesti. Konzumacija cigareta kod pomoraca smatra se važnim čimbenikom rizika za kardiovaskularne bolesti koji je kod pomoraca veći nego u općoj populaciji.

U svojoj studiji Iolanda Grappasonni i suradnici (*Survey on smoking habits among seafarers*) analizirali su problem pušenja kod španjolskih, grčkih, talijanskih i poljskih pomoraca, a odgovore je dalo oko 1700 ispitanika s 80 plovila. Oko polovice uzorka (55,07%) nikada nije pušilo, 28,96% je trenutno pušač, dok je 15,97% ispitanika pripadalo kategoriji bivših pušača. Velik dio uzorka (92,8 %) svjestan je da pušenje cigareta, odnosno drugih duhanskih proizvoda ozbiljno ugrožava zdravlje. Dakle, WHO ipak uspije doprijeti do ljudi. I znaju dosta o posljedicama: među glavnim rizicima povezanim s pušenjem duhana, 92,02% sudionika navelo je rak pluća, zatim rak usta, grla i jednjaka (53,45%), hipertenziju i srčane probleme (52,44%), ovisnost (42,96%), povećanje kolesterola i rizik od kardiovaskularnih bolesti (22,19%), nervozu, apatiju, tjeskobu i glavobolju (16,31%). Pušači obično kažu kad im ukažeš na rizik: *ah, od nečega moram umrijeti*, a to kažu i kada problemi počnu jer studija je pokazala da je 4,53% ispitanika izjavilo da pati od napadaja kašlja (od toga 32,84% produktivnog). Među pomorcima koji su izjavili

da imaju „nedostatak zraka“ (35 osoba, što predstavlja 2,37% uzorka), njih 25,71% izjavilo je da imaju zaduhu u mirovanju, a njih 42,86% nakon napora. 6,97% ispitanika izjavilo je da će iskašljati ujutro. 88,70% ispitanika koji su ispunili upitnik izjavilo je da ovisnost o pušenju cigareta uzrokuje nikotin, njih 23,68% smatra da je ovisnost također posljedica katrana i ugljičnog monoksida, dok 4,74% ispitanika uopće ne zna o kojem se sastojku u cigaretama radi. Što se tiče svijesti o opasnostima pušenja, posada u kuhinji je povezana sa šest puta manjom svijesću od kapetana o opasnosti pušenja. U usporedbi s posadom strojarnice, nije utvrđena statistički značajna korelacija između ove kategorije i kapetana.

Promatrajući testirani uzorak pomoraca prema dobi, većina sadašnjih pušača pomoraca pripada skupini od 21 do 30 godina (33,88%), dakle - mladi pomorci, dok bivši pušači pripadaju skupini od 31 do 40 godina (31,36%). Među trenutnim pušačima većina pušača su članovi posade palube (35,28%), zatim posada strojarnice (26,40%) i na kraju časnici palube (19,86%).

Što se tiče broja dnevno popušanih cigareta, 11,69% pomoraca se izjasnilo da puši od 21 do više od 30 cigareta dnevno. Većina ispitanika popuši 1-10 cigareta (63,79%), a slijede oni koji popuše 11-20 (24,53%). Analiza dnevno popušanih cigareta prema činu pokazuje da kapetani i časnici popuše svaki dan više cigareta od ostalih članova posade koji popuše najviše 10 cigareta dnevno. Manje je jednostavno pitanje jest jesu li pomorci također izloženi povećanom riziku ovisnosti ako su zaposleni u višim činovima. Osim sirove analize o broju i učestalosti popušanih cigareta za pojedine rangove i

pojedine dobne skupine, analizirana je i razina ovisnosti. Analiza rezultata u različitim dobnim skupinama pokazala je da dobne skupine 41-50 i 51-60 godina imaju visoke razine ovisnosti (18,09% odnosno 19,61%). S obzirom na čin, kapetani i časnici palube su skupine koje karakterizira i visoka ovisnost o cigaretama (30,00% odnosno 22,35%). Uspoređujući rezultate kod kapetana s onima dobivenim u posadi palube, posadi strojarnice i posadi kuhinje, kapetani su pokazali rizik od razvoja srednje/visoke ovisnosti dva puta veći od ostalih činova. Pa kako sad to objasniti? Na kopnu je viša razina obrazovanja povezana s nižim stopama pušenja! Odgovor je jasan: kapetani i časnici palube imaju najstresniji posao na brodu i najveću odgovornost pa najviše i koriste cigarete kao medikaciju.

Ispitanici, uključeni u skupinu pušača, posebno su intervjuirani i o svijesti o pušenju, tj sami su morali ocijeniti koliko puše. 33,41% pomoraca izjavilo je da puši malo, 40,89% dovoljno, 19,63% puno, a 6,1% jako puno. Unakrsnom provjerom ovisnosti i svijesti o njoj, najveći postotak (44,68%) «dovoljne» razine svijesti o pušenju otkriven je kod onih koji su spadali u grupu visoko/vrlo visoko ovisnih. Najmanji postotak (6,38%) svijesti o pušenju zabilježen je kod onih koji su ocijenjeni kao visoku i vrlo visoku ovisni.

Što se tiče želje za prestankom pušenja, 68,09% pomoraca svrstanih u visoku/vrlo visoku razinu ovisnosti odgovorilo je da želi prestati pušiti. Među ovom skupinom, njih 68,7% je pokušalo prestati, a 95,4% njih je nakon toga ponovno počelo pušiti. Je, pušenje je jedna od najtežih ovisnosti i treba čestitati svakome tko je uspio prestati pušiti. Članovi posade bili su oni s većim brojem ispitanika koji nikada nisu





pušili ili su prestali pušiti. Ovi se podaci mogu objasniti s obzirom na to da kapetani i časnici imaju veću slobodu izbora kada će i koliko pušiti. Drugi zabrinjavajući rezultat je pozitivna i statistički značajna korelacija između pušenja i konzumacije alkohola. Vjerojatno suvremena prisutnost navika pušenja i alkohola ukazuje na to da subjekti koji imaju potrebu za pušenjem percipiraju i potrebu za konzumiranjem alkohola kako bi tolerirali stres ili umor ili u kontekstu uspjavanja nakon dnevne *gardijske* na brodu. Ovi su nalazi u skladu s onima drugih studija koje upućuju na moguću korelaciju između porasta pušenja i upotrebe alkohola te stresa povezanog s poslom. Alkohol i cigarete također se mogu koristiti kao sredstva protiv anksioznosti ili antidepresiva za ublažavanje utjecaja stresa na poslu i za samoliječenje fizioloških učinaka izazvanih stresom (povišen kortizol, potisnuto izlučivanje serotonina i katekolamina).

Kako je opasnost od pušenja po zdravlje činjenica dobro poznata već dugi niz godina, mnoge zemlje su uvele (očito uspješno) zakone koji postavljaju strogu kontrolu pu-

šenja, posebno u zatvorenim javnim prostorima tj prostorima u kojima je izloženost pasivnom pušenju izraženija nego na otvorenim prostorima. Tako si je primjerice Novi Zeland još 1990 postavio za cilj potpuni prestanak korištenja duhanskih proizvoda i donijeli su tzv. Smoke-Free Environments Act. Taj zakon je rezultirao značajnim smanjenjem stopa pušenja u novozelandskoj populaciji. S 27% 1992. godine, pojavnost pušenja se u dvadeset godina smanjila na 18%, a danas iznosi 10.9% i jedna je od najnižih u svijetu. Tijekom navedenog razdoblja zabilježen je značajan pad pušenja cigareta, ali na tržištu su se pojavili novi proizvodi, prvenstveno e-cigarete koje su potisnule konvencionalne duhanske proizvode. Novom Zelandu je trebala jedna generacija da bi se ostvario ovakav rezultat i da bi se pojavnost pušenja smanjivala po prosječnoj stopi od 1% godišnje tijekom 30 godina.

I u pomorstvu je pokušano nešto slično. Zabrana pušenja u zatvorenim javnim prostorima na obali stupila je na snagu u Škotskoj 2006. godine, nakon čega su uslijedile slične zabrane u Walesu, Sjevernoj

Irskoj i Engleskoj 2007. godine. Škotska inače ima zakonodavstvo koje se primjenjuje i na plovila koja obavljaju domaći putnički promet. Međutim nije bilo jasno mogu li se takvi zakoni primijeniti na brodove koji samo plovo u i iz UK-a luka. Dodatno, provedba zakona na brodovima koji nisu iz Ujedinjenog Kraljevstva bila bi teška i neučinkovita. Daljnji problem proizašao je iz činjenice da, iako je dužnost poslodavca da za njegove pomorce primjenjuje zakon se bez obzira na to gdje se brod nalazi, zabrana pušenja primjenjivala bi se samo u pravnom smislu na vrlo ograničenom području svijeta. U Ujedinjenom Kraljevstvu Propisi o trgovačkoj plovidbi i ribarskim brodovima iz 1997. godine nalažu da su poslodavci dužni osigurati, koliko je to razumno izvedivo, zdravlje i sigurnost zaposlenika i drugih osoba na brodu. Stav je njihovog Nacionalnog pomorskog odbora za zdravlje i sigurnost na radu da bi politika kontrole pušenja na brodovima trebala odražavati, u najvećoj mogućoj mjeri, politiku primjenjivo na radnim mjestima na kopnu a operateri putničkih brodova trebali bi



razmotriti primjenu ovih smjernica u odnosu na putnike i prostor za putnike na brodu. U stvarnom životu sve se svelo na poslodavce, a kako smo vidjeli na početku ovog teksta, neki su tome pristupili sasvim ozbiljno.

No ne može se sve učiniti sa zabranama. Pa čak i da se potpuno zabrani prodaja cigareta, sigurno bi oživilo crno tržište a stigmatizacija i penalizacija pušača nigdje nije dovela do smanjenja pušenja.

Jedna metoda koja je naišla na podršku u stručnoj javnosti a koja se može primijeniti na brodovima je *harm-reduction* pristup. To i nije novost u borbi protiv ovisnosti o drogama, a uključuju širok spektar strategija koje obuhvaćaju sigurniju primjenu, nadomjesno liječenje, apstinenciju i psihosocijalnu podršku. Taj pristup proizlazi iz spoznaje da se ovisnost kao bolest u svijetu ne može u potpunosti iskorijeniti te da je potrebno iznaći načine kako što učinkovitije smanjiti njezine štetne posljedice, a ne ignorirati problem i stigmatizirati ovisnika. Pušači su ovisni o nikotinu u cigaretama a ne o katranu i drugim kancerogenim

tvarima u cigaretama pa se isporukom nikotina na neki drugi način, a ne pušenjem cigareta, može spriječiti većina štetnih posljedica pušenja. Korištenje nikotinske nadomjesne terapije u obliku žvakaćih guma, naljepaka, sprejeva ili pastila, u kombinaciji sa savjetom zdravstvenog profesionalca i dostupnu psihosocijalnu podršku, učinkovit je način odvikavanja od pušenja. No dobro, vama na brodu ova dva zadnja elementa baš i nisu dostupni. Ustvari mogu doktori pametovati koliko hoće, to smislili sami pušači. Uostalom spomenuta studija je pokazala da oni znaju da je pušenje opasno i žele prestati pušiti ali im ne uspijeva. Mnogi pušači u nastojanju da prestanu pušiti posežu za novim proizvodom kao što su e-cigarete, grijani duhan ili duhanske vrećice.

E-cigarete su uređaji u kojima se koristi tekućina s nikotinom dobivenim iz duhana. Ta tekućina najčešće sadrži arome, propilen glikol, biljni glicerol i druge sastojke. Tekućina se zagrijava u elektronskom uređaju i nastaje aerosol koji korisnik - „vaper“, udiše. Aerosol koji sadrži nikotin stvara se i zagrijavanjem duhana u tzv. *heat-not-burn tobacco* proizvodima ili *heated tobacco* proizvodima [HTP]. Riječ je o elektronskim uređajima koji griju, a ne sagorijevaju duhan. Stvorena isparavanja dokazano sadrže značajno manje štetnih i potencijalno štetnih kemijskih spojeva u usporedbi s dimom obične cigarete. Među novijim varijantama duhanskih proizvoda su i vrećice s duhanom za *sub-labijalnu* primjenu, tzv. SNUS. Riječ je o bezdimnom proizvodu koji je posebno popularan u skandinavskim zemljama. Nešto kao kada su ljudi žvakali duhan. Na švedskom je tržištu dostupan već nekoliko desetljeća a čak trećina pušača koja je prestala pušiti cigarete koristila je SNUS kao „prijelazno sredstvo“. Švedska danas ima jednu od najnižih stopa pušenja u EU. Važno je istaknuti da je bitno veći udio konzumenata SNUSa među muškarcima nego ženama te da je u promatranom razdoblju zabilježeno značajno veće smanjenje stopa pušenja, ali i karcinoma pluća te infarkta miokarda u muškoj nego u ženskoj populaciji. Dakle „biti muško“ tj. žvakati duhan u ovom poludjelom „Woke“ svijetu ipak ima neke koristi.

Dim cigarete sadrži više od 8.700 identificiranih kemikalija od kojih mnoge pridonose razvoju bolesti, a najmanje 70 ih je kancerogeno. U usporedbi s dimom cigarete, aerosol koji se stvara pri upotrebi e-cigareta i HTP-ova sadrži značajno niže koncentracije štetnih kemikalija ili se pak prisutnost pojedinih štetnih tvari u aerosolu uopće ne može utvrditi. Smanjenu izloženost štetnim kemikalijama, u pojedinim slučajevima čak usporedivu s prestankom pušenja, potvrdila su i klinička ispitivanja

u kojima su pušači cigarete zamijenili isključivo e-cigaretama ili HTP-ovima.

Čini se da su u osoba koje nastoje prestati pušiti, e-cigarete i HTP-ovi znatno popularniji od nikotinske nadomjesne terapije. Time bi se mogao objasniti i značajan pad prodaje običnih cigareta na pojedinim tržištima. Tako se, primjerice u Japanu, u razdoblju 2011 - 2019. prodaja običnih cigareta smanjila za 38%, a ukupna prodaja duhana za 19%, a najznačajniji pad ukupne prodaje svih duhanskih proizvoda preklapa se s pojavom HTP-ova na tržištu.

Pokazalo se da su e-cigarete i HTP-ovi učinkoviti alati koje pušači koriste u prestanku pušenja te da rizici povezani s njihovim dugotrajnim korištenjem, prema trenutačno dostupnim dokazima, ne prelaze 5% rizika povezanog s pušenjem običnih cigareta. Rezultati toksikoloških i kliničkih ispitivanja su pokazali da su u pušača koji su prešli s obične cigarete na HTP-ove već nakon 5 dana zabilježene 50-90% niže koncentracije karboksihemoglobina i ostalih bio-markera potencijalnog štetnog učinka. Nakon 180 dana isključivog korištenja HTP-ova u ispitivanoj skupini utvrđene su niže razine metabolita aromatskih amina specifičnih za duhan, i pokazatelja oksidativnog stresa, te manji broj leukocita što ukazuje na smanjenje upale (da, da pušači, vi ste u stalnoj upali). Frakcija izdahnutog dušikovog oksida i ugljikova oksida u korisnika HTP-ova bila je usporediva s nalazom u pušača koji su apstinirali od pušenja.

Iako se ne može govoriti o tome da e-cigarete, HTP-ovi SNUS nisu štetni, toksikološka i klinička ispitivanja potvrđuju da su povezani s manjim rizikom od razvoja bolesti povezanih s pušenjem, i to je potvrdila i FDA, kao i brojne europske te međunarodne znanstvene organizacije. No između dva zla bira se ono (u ovom slučaju mnogo, mnogo) manje.

Sve ove studije ustvari pokazuju ono što se da primijetiti u ambulantama za pomorce – pokazuju da je postotak pomoraca pušača na trgovačkim brodovima ustvari nizak. Obrada podataka pokazala je i dobru percepciju o mogućim učincima pušenja duhana na zdravlje. Osobito se ova svijest odnosi na rak (pluća, usta, grkljan i jednjak), kardiovaskularne bolesti (hipertenzija, srčani problemi, visok kolesterol itd.), nervozu i tjeskobu. Dakle, poruka je ipak stigla do njih. A i morala je stići jer stvarno živimo u društvu koje više ne tolerira pušenje a kako kaže onaj moj s početka teksta: „Ne mogu čak ni na palubi pušiti osim u nacrtanom kvadratu na krmi – kao neki pas“.

A ako za kraj hoćete još jednu motivaciju: Na „Jordanovcu“ na odjelu za maligne bolesti pluća – nitko ne puši. Oni koji dobiju rak pluća, preko noći prestanu pušiti i cigareta im ne-fali.

nje u Jadranu



ika u šibenskoj luci, fotografija iz travnja 1960.

lika da prvi teret imaju za Jadran, primjer je splitska novogradnja Mljet, isporučena Atlantskoj plovidbi 5. prosinca 1983. Prvo putovanje ga je vodilo ka Togu, u tamošnjoj luci egzotičnog imena Kpeme krcao je teret sirovog fosfata za Šibenik, kamo je doplovio 7. siječnja 1984. godine. Zamalo se to dogodilo i njegovom blizancu, brodu Bihać, kojeg je šibenska Slobodna plovidba preuzela 15. veljače 1984., nakon toga je prvo putovanje s boksitnom rudačom izvršio na relaciji Fos – Rotterdam, da bi odmah nakon toga obavio dva putovanja s fosfatom iz Dakra za Šibenik.

Mljet je iz Šibenika otplovio za crnomorske luke Novorossijsk i Poti na ukrcaj tereta za britanski Immingham, gdje je 24. travnja 1984. i snimljena ova fotografija. Prvih nekoliko godina je imao sivu boju trupa, a nakon toga je kao i svi ostali dubrovački brodovi prešao na crnu boju. Pri isporuci zbog financijskih problema splitskog škvera nije imao palubne dizalice, baš kao ni blizanci Bihać i Šolta, one su im naknadno ugrađene

i to samo tri, umjesto uobičajene četiri kakve imaju brodovi s pet skladišta

Do početka devedesetih godina prošlog stoljeća se ono malo linijskih brodova gradi pretežno u Japanu i tadašnjoj Istočnoj Njemačkoj. Tada dolazi i do ukidanja skoro svih linija, a tijekom ratnih i poratnih godina u Hrvatskoj grade samo Splićani, Dubrovčani i Zadran i to odreda velike brodove. Time je, na žalost, skoro u potpunosti otpala mogućnost da se na svojim prvim putovanjima te plovne jedinice vrate s teretom u Jadran. Tako ostaju samo mali izgledi da ovdje dočekamo neki strani brod kojega je prvo putovanje dovelo u naše luke. A praktički nikakvi da je još i izgrađen u Hrvatskoj. Inače, brod s početka priče,

Rostrum Australia je izgrađen u brodogradilištu Yangfan Group, Eastcoast Shipbuilding Co. Ltd. u kineskom Zhoushanu, službeni datum dovršetka je bio 11. travanj, a prema Maleziji je otplovio 19. travnja. U Pasir Gudangu je boravio od 26. travnja do 16. svibnja, prošao Suez 3. lipnja, a u Bar je uplovio 7. lipnja. Na brodu se nalazi 19 pomoraca, zapovjednik i časnici su iz Poljske, Bugarske i Rumunjske, a nižu posadu palube i stroja sačinjavaju Filipinci.



Rostrum Australia snimljen 30. lipnja 2023. na vezu Rogač u šibenskoj luci



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>	

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

chief stewardess

Problem = rješenje. Problem = rješenje. Problem = rješenja nema ili ima ako čekaš dugo vremena dok “ne pukneš kao kokica”!

Na ovo se svodi moja (i ne samo moja) svakodnevica zadnjih mjesec dana. Problemi niču kao gljive poslije kiše, rješenje se pojavi kad kiša stane i idemo dalje. Idemo tako dalje dok se jednog dana nakon kiše ne pojavi se sunce. Pa ni sutradan nema sunca, pa ni prekosutra i tako mjesec dana bez “sunca”. I onda se zareda sastanak za sastankom, ali konkretnog rješenja nema, jer... Vlasniku jahte ne odgovara nitko i ništa! Posada već ljudi između sebe, nitko nikoga ne podnosi više, svi nezadovoljni unatoč tomu što smo i dalje svi na plaći jer smo na suhome. Nakon dry dock-a i svih mogućih nepotrebnih zavrzlama između izvođača radova, managera i novog vlasnika – kupca i nas posade, napokon je došao i taj dan da se jahta prodala. Međutim nova se još uvijek nije kupila jer vlasnik ni sam ne zna što želi. Tako da eto i mene do daljnjeg na suhom, s tim da sam sve bliže i bliže davanju otkaza, jer ovo definitivno nije situacija zbog koje jesam tu gdje jesam, naravno i dalje na Floridi. Bogu hvala što ovdje imam par kolega i dosta prijatelja iz Šibenika i Hrvatske pa se već standardno osjećam kao doma (iako bih radije bila na moru i radila svoj posao zbog kojega sam ovdje i došla). Ono što me svaki put iznenadi jest to koliko su Amerikanci neorganizirani jer svi mi očekujemo da su organiziraniji, nego li mi u Hrvatskoj i u Europi uopće. I nije ovo samo po pitanju yachting industrije, nego općenito.

S obzirom da imam za kaptana Amerikanca, ništa bolje nije. Jako dobar čovjek u duši, ali samo poznavanje njegove pozicije i njegovih obaveza kao jednog managera na brodu (ne-

Gdje je problem?



vezano za navigaciju) je ravno nuli. To naravno dodatno povećava moje nezadovoljstvo jer nažalost, ta sam koja sam iskusnija od njega po tom pitanju. Međutim njegov ego njemu ne dopušta da ga se na prijateljski način opomene i ukaže na neke propuste i da zapravo jednim djelom i jesmo u situaciji u kojoj jesmo, jer se on sam ne usudi prići vlasniku broda i savjetovati ga oko kupnje nove jahte. Znam, sad će i većina vas reagirati kako inače ljudi reagiraju...”ajde mala, briga te. Što se buniš, primaš plaću, već 10 dana ništa ne radiš, ne vidiš gazdu ni goste, imaš di biti...muči dobro ti je”. Ovako uglavnom reagiraju oni koji nisu proveli niti mjesec dana radeći na jahti, kao i oni kojima more nije u krvi kao što je meni. Deset dana je dobro i za odmoriti se i za učiniti nešto za sebe, ali ne više od toga.

Nisam jedina koja je u ovoj ili sličnoj situaciji, samo me žalosti to što vidim kako ova industrija na svjetskoj razini ide k negativno silaznoj putanji umjesto da je obrnuto. A, što je zapravo uzrok ovom negativnom trendu ...o tome ću drugi put pisati. Uglavnom da se posada krene buniti i prijavljivati sve ili barem samo dio nepravilnosti kako se jahtama upravlja i kako se uopće radi, mislim da bi i sam Nautilus i ITF bili prezaposleni rješavanjem problematike.



PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

Dok se po Hrvatskoj traže konobari i kuhari, liječnici i medicinske sestre, zidari i građevinari, u svijetu pomorstva traže se pomorski strojar. Veli mi jedan iskusni pomorac u pedesetim godinama kako nema dana ne stigne neka od ponuda. Zanimljivo traži kruzer industrija, offshore, putnički super jedrenjaci, tankeri... Pomorski brodstrojari traženi ko' suho zlato. Istodobno upisne kvote u našim pomorskim učilištima i dalje su brojnije za nautičare. U splitskoj Pomorskoj školi ponovno imamo 7 razrednih odjeljenja: 3 nautike, 2 brodstrojara, po jedno za tehničara za logistiku i špediciju i ribarsko nautički tehničar. Sve je to predstavljeno na Danu otvorenih vrata gdje su gosti bili i iskusni pomorci pokazavši simulatore zapovjedničkog mosta i strojarnice, GMDSS simulator i informatičke kabinete. Nedostaje nam pomorskih strojara, ali Ministarstvo obrazovanja već godinama daje prednost nautičarima. No po mom mišljenju o upisu glavnu riječ vode roditelji jer se mogu pohvali moj sin uči za kapetana duge plovidbe, a ne za nekog upravitelja stroja. I na Pomorskom fakultetu najesen će se moći upisati više nautičara (50) nego strojara (40). Vrijeme je draga gospodo iz Ministarstva mora, obrazovanja i znanosti za značajne promjene, a ne samo godinama prepisivati i dodjeljivati iste upisne kvote. Također valja što žurnije obrazovni sustav prilagoditi zahtjevima svjetskog pomorstva. Jer ruku na srce svi dobro znamo za koga hrvatska pomorska učilišta školuju naše pomorce. Valja stoga istaknuti dogovor splitskog Jadroplova i Pomorskog fakulteta u Splitu o stipendiranju 15 studenata treće i četvrte godine i to po 6 nautičara i strojara i 3 studenta elektroničara. I ono najvažnije stipendije bi iznosile 300 - 400 eura. Kada već pišemo i govorimo o studentima, evo podatka iz bogate Norveške gdje bilježe da nikad nisu imali više polaznika na Pomorskom fakultetu, ali vrlo ih malo želi matrikulu i ukrcaj na brod. Nije vrug da Skandinavci već ozbiljno razmišljaju o umjetnoj inteligenciji i brodovima bez posade!?

I mi bismo se trebali zamisliti što će nam to donijeti umjetna inteligencija. Za početak, ponoviti ću, obrazovni sustav nije po mjeri pomoraca, i naravno ne samo njih. IT



Pomorska večer (18.)

stručnjaci predviđaju da će zbog umjetne inteligencije za 25 godina bez posla ostati 800 milijuna ljudi. Predviđa se da će umjetna inteligencija ukrasti posao kirurзима, odvjetnicima, matematičarima, poreznicima pa čak i novinarima. Pomorci se za sada ne spominju, ali glasno se već spominje da ćemo za 10-ak godina imati i kompanije kojima će upravljati umjetna inteligencija. Pitam se hoće li umjetna inteligencija biti pametnija od naše inteligencije koja trenutno upravlja i plovi na 100 tisuća brodova diljem svjetskih mora i oceana.

Budimo realni čekaju nas novi trendovi jer već su uvedeni kolegiji o autonomnim plovilima i zelenoj tranziciji. Na nedavnoj konferenciji o budućnosti pomorskih zvanja govorili su ljudi iz ministarstva mora, brodarara i pomorskih učilišta. Skup je održan na Pomorskom fakultetu, ali u raspravi

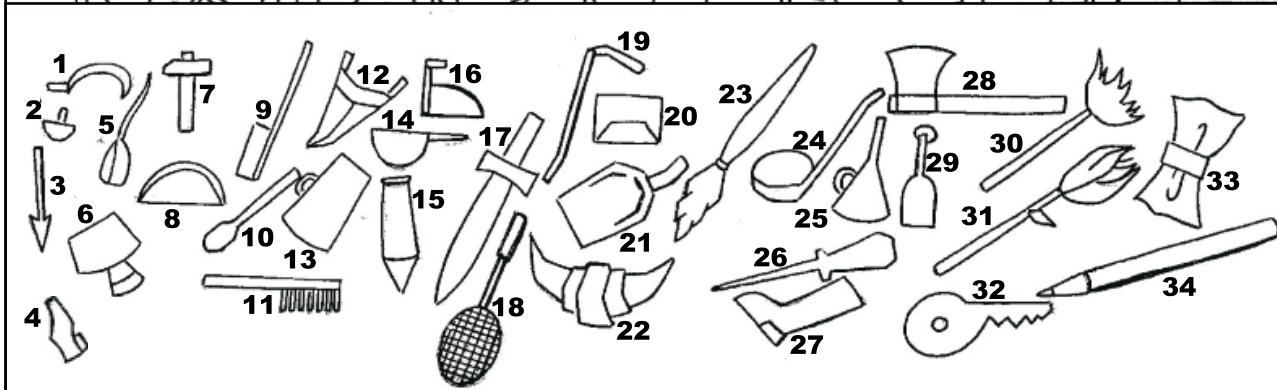
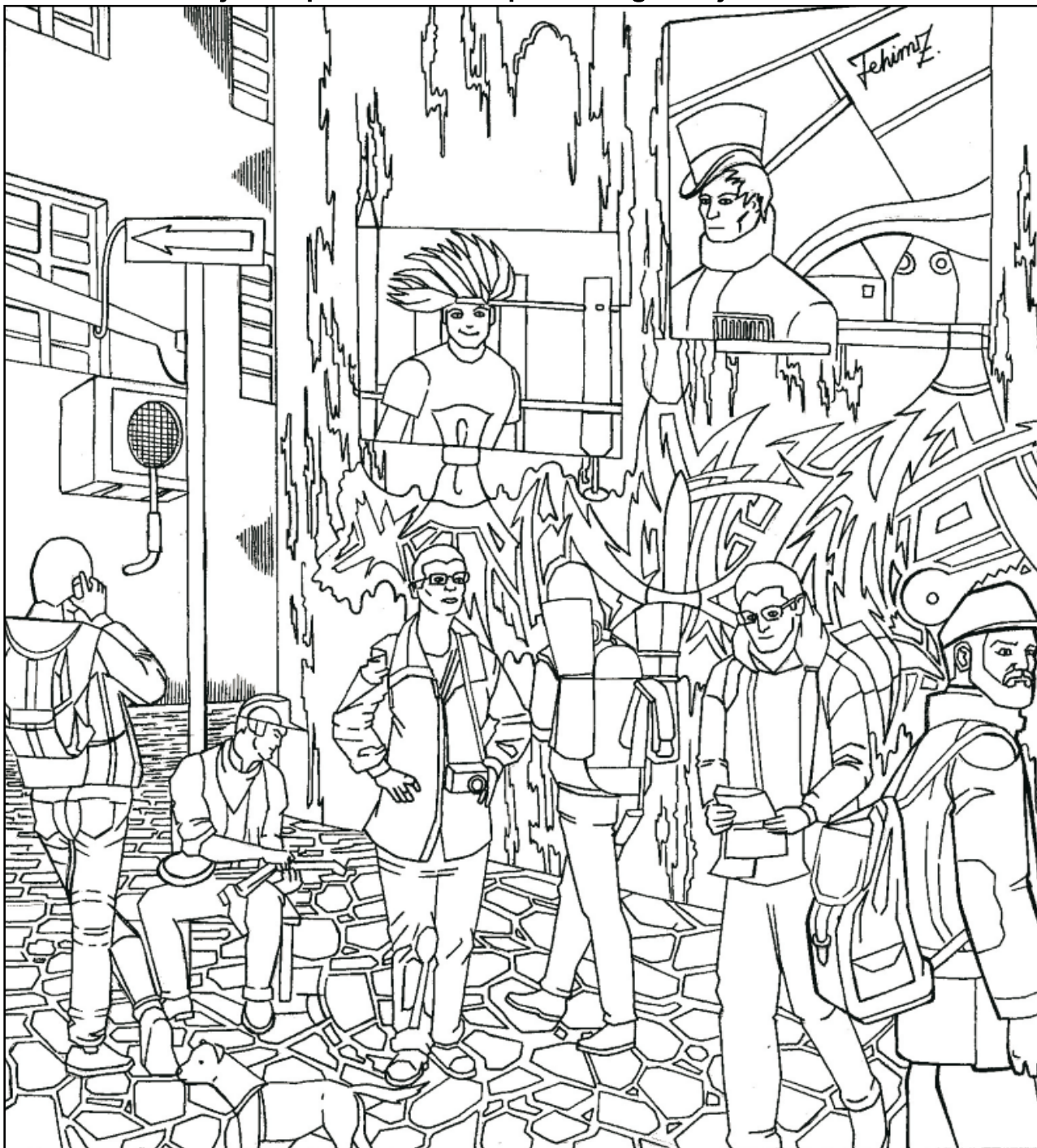
nisu sudjelovali ni pomorci, ali ni studenti sa spomenutog fakulteta. Birokraciju i Bogu si teška!

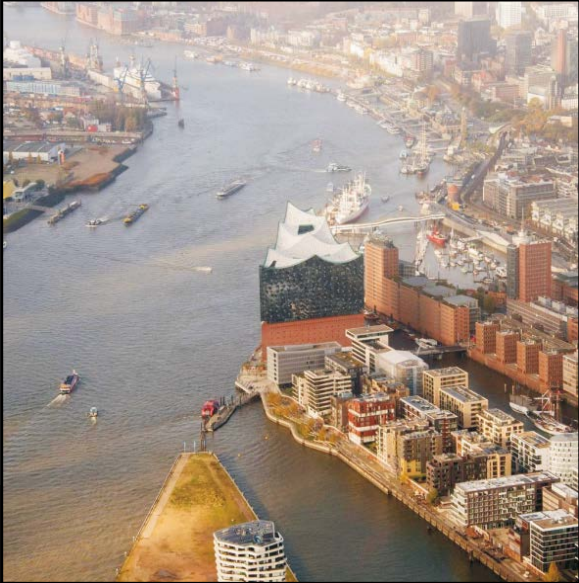
Nedavno nas je napustio jedan pravi čovik od mora- kapetan Tomislav Toma Miletić. Tuka je more 24 godine, bio i pomoćnik ministra pomorstva Kalmete, a u Pomorskoj školi u Splitu predavao je astronomsku navigaciju. Bio je omiljen kod svojih učenika i ostat će njegova poruka budućim pomorcima: "Čovik je svega gospodar samo je od mora rob, more ga ima do zvizda, more ga kala u grob".

Dragi moji pomorci želim Vam dobro i pitomo more i dakako pozdrav posadi broda. I nemojte misliti da je umjetna inteligencija bolja od Vas. I ne zaboravite ponedjeljkom navečer na Hrvatskom radiju slušajte Pomorsku večer jer mi smo uvijek na Vašoj strani.

Svih 34 obrojčanih predmeta ukomponirano glavnoj slici . Pronađite ih!

SKRIVENI PREDMETI



				AUTOR: VALTER	RIJEKA KOJA PROTJEĆE ANTWER- PENOM	GRAFITNA PISALJKA	RIJEKA NA KOJOJ LEŽI NEWCASTLE	PJESME UZVIŠENA SADRŽAJA	OKOVI NA NOGAMA OSUĐENIKA	ITALIJA	REDATELJ SPIELBERG	AMERIČKA GLUMICA ("AMERIČKA PITA")		
				POKLONIK SOTONE										
				RIJEKA NA KOJOJ LEŽI GLASGOW							TANTAL			
				FRANCUSKI SKLADATELJ, ARTHUR ("ANTIGONA")										
				AMERIČKA KNJIŽEVNICA ENSLER						STARJI BRAZILSKI NOGOMETAŠ PROTJEĆE ROSTOCKOM				
				LENNY KRAVITZ						PROTJEĆE BREMENOM UPTNO- ODNOSNA ZAMJENICA				
ULEGNUTI DIO U ZEMLJINOJ KORI GOLEMOG PROSTRANSTVA (MN.)	NARANČE, LIMUNI I MANDARINE	RIJEKA	RIJEKA NA KOJOJ LEŽI SZCZECIN	AMERIČKA GLUMICA ("MOJE GRČKO VJENČANJE")	KNJIŽEVNICA DRNDIĆ NAJVEĆA ŽIVUĆA PTICA				DRUGE, OSTALE					
									ODMAZDA					
RIJEKA KOJA PROTJEĆE BORDEAUXOM							MITSKI RUŽNI PATULJAK				RIMSKI: 1			
							POLJODJELCI				RASTJE- RIVATI			
POVJESNIČAR IVETIĆ						FRANC. PISAC PIERRE DE NJEMAČKA MARKA AUTOMOBILA								
"OREGON"		RIJEKA U ROTTERDAMU						DOMAĆA ŽIVOTINJA VRATAR NK "MILANA", ANDRE				RIJEKA KOJA PROTJEĆE NANTESOM		
RIJEKA NA KOJOJ LEZE LUKE BRAILA I GALATI						AMERIČKA GLUMICA, MADELEINE				ZVONIMIR LEPETIĆ				
						PROTJEĆE ROUENOM				GLE, EVO				
BRITANSKA DISKOGRAF- SKA KUĆA			EGIPATSKI GRAD (BRANA)						LISABONSKA RIJEKA					
			GRADSKA UPRAVNA JEDINICA						OBLOGE NA KOCNICAMA AUTOMOBILA					
MODNI KREATOR CARDIN							USKRŠNJI OTOK							
							GRAD NA AZURNOJ OBALI							
"RADIJUS"	PROFESIJA LIJEČNIKA									AMERIČKA GLUMICA, MARY				
	GRAD U ZAPADNOJ FRANCUSKOJ									LONDONSKA RIJEKA				
OBLIK IMENA ELIJA											"ID EST"			
											"RAIFFEISEN- BANK AUSTRIA"			
SIMON AMMANN		IME PRVE DAME UKRAJINE										UKOPAN STELJACKI ZAKLON NA BOJISNICI		
		"ALBANSKI"												
BIVŠI RUKOMETAŠ BALIĆ						MJESEC STUDENI								
						TOMISLAV PINTER								
ZAVIST				DISCIPLINA						ZBOG TOGA				
				ŠPANJOLSKA						KALIJ				
RIJEKA KOJA PROTJEĆE HAMBURGOM (NA SLICI)				RUŽNA I NEPRISTOJNA RIJEČ IZREČENA U LJUTNJI							IRENA VRKLIJAN			



Popunjava SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

M

Ž

Datum primitka

Broj iskaznice

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u
zaposlenju

Kompanija
zaposlenja

Svojstvo

Kategorija članstva

Pokriveni
kolektivnim
ugovorom

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



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

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



SINDIKAT POMORACA
HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA



Diners Club. Najbolji član svake posade.

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

Bez papira. 100% digitalno.

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

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



ERSTE 

 Diners Club
INTERNATIONAL