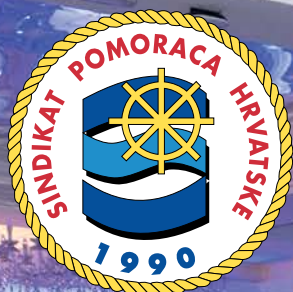


POMORSKI VJESNIK



**LUKA KRMIĆ, ANDRIJA DEVIĆ I
NIKO PERŠIĆ DOBITNICI PLAVE
VRPCE VJESNIKA** STR. 4



**Šrećan Božić
i uspješna nova godina.**



SPH ADRESAR

SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Fax.: + 385 51 213 673

Email: info@sph.hr

URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,

23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Fax.: + 385 23 254 050

Email: lmisic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

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, Milko Kronja,
Valter Kvalić

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Sindikat pomoraca Hrvatske

TISAK:

Og grafika d.o.o.

NAKLADA:

3.000

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

04

**HRABRI I ODLUČNI:
LUKA KRMIĆ TE
NIKO PERŠIĆ I
ANDRIJA DEVIĆ
DOBITNICI PLAVE
VRPCE VJESNIKA
2023.**



10

**ITF KONFERENCIJA
POMORACA I
LUČKIH RADNIKA**

Predstavnici
Sindikata pomoraca
Hrvatske sudjeluju
na konferenciji
pomoraca i lučkih
radnika...

14

**SPH I BLAGDAN
SVETOG NIKOLE**
Sindikat pomoraca
Hrvatske
tradicionalno
je organizirao
obilježavanje
blagdana Svetog
Nikole diljem naše
obale...



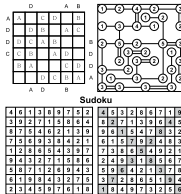
Autor križaljke:
Valter Kvalić

Elastične vrpce



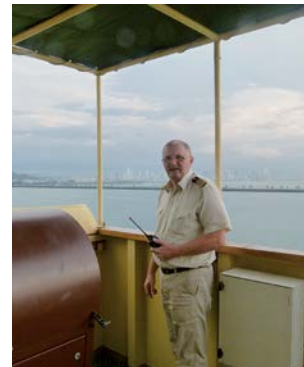
Abeceda

Mostovi



24

**SVJEDOK
VREMENA -
KAPETAN ŽELJKO
MAREGA O
SJAJU I PADU
NACIONALNOG
BRODARSTVA**



PIŠE

DAMIR
HERCEG

HRABRI I ODLUČNI: LUKA KRMIĆ DOBITNICI PLAVE VRPČE VJESNIKA

Svečana dodjela priznanja Plava vrpca Vjesnika održana je u petak, 1. prosinca u opatijskom hotelu Royal. Svileni plamenac i zlatni prsten kao pobjednik u pojedinačnoj konkurenciji dobio je Luka Krmić iz Komina, dok su svileni plamenac i srebrna plaketa otišli u ruke pobjednika u momčadskoj

konkurenciji, Andriji Deviću iz Sukošana i Niki Peršiću iz Rijeke. Umjesto Andrije koji je trenutno na brodu, nagradu je primila njegova partnerica Sonja Hammer.

Na svečanu dodjelu Plave vrpce Vjesnika u Opatiji stigao sam skoro pa u posljednji tren, jer samo pet sati prije toga još sam bio u neizvjesnosti u zrakoplovnoj luci u Am-



KRMIĆ TE NIKO PERŠIĆ I ANDRIJA DEVIĆ VJESNIKA 2023.

sterdamu, jer su letovi masovno otkazivani zbog nevremena. Ne mogu vam opisati koliko sam silno želio da moja petogodišnja kćerka Tena, koja je tog 1. prosinca slavila peti rođendan, bude uz mene u trenutku kada budem primao zlatni prsten i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika. Sretan sam i ponosan što sam se našao u društvu he-

roja, koji su svjesno izložili opasnosti svoj život da bi spasili nepoznate ljude, ispričao je Krmić, dodavši kroz smijeh kako je na putu od zrakoplovne luke u Zagrebu prema Opatiji, usput "u trku" kupio odijelo, kako bi na pozornicu u hotelu Royal izašao pristojno odjeven, jer mu se prtljaga negdje putem izgubila.

ZAHVALJUJEMO
DONATORIMA ŠTO SU
POTPOMOGLI ODRŽAVANJE
PLAVE VRPCE VJESNIKA –
JADROLINIJA, JADRANSKI
POMORSKI SERVIS D.O.O.
I CB MARITIME LTD..



Dobitnici i nominirani Plave vrpce Vjesnika s domaćinima i uzvanicima

Prilikom primanja priznanja Niko Peršić je kazao da dok spašavaš ljudske živote, ne osjećaš bol jer je tek nakon akcije spašavanja primijetio da mu je tijelo puno modrica. Peršić je dodao kako je prije nekoliko dana doznao da je njegov rođak Roko Terković dobio Plavu vrpca Vjesnika 1974. kao član posade m/b Kraljevica, iz flote tadašnje riječke Jugolinije, za spašavanje ozlijeđenih grčkih pomoraca na Atlantiku. Tako da su čovječnost i hrabrost tradicija u ovoj obitelji.

-Silno smo sretni i ponosni što su u prepunoj dvorani svi pljeskali našem tati kad je primao priznanje Plave vrpce Vjesnika, jer je spasio 92 osobe. Jako su nas dojmili i filmovi koji svjedoče o ovogodišnjim nominiranim spašavateljima, a svi ti ljudi po našem mišljenju zaslužuju najsjajnija odličja Plave vrpce Vjesnika, rekli su nam Lucija (17) i Andro (14) Peršić.

S obzirom na to da je Andrija Dević trenutno na brodu, umjesto njega priznanje je primila njegova djevojka Sonja Hammer. Ona nam je rekla da je Andriji jako žao što je nekoliko dana prije dodjele priznanja morao otići na brod, ali su mu ona i Niko odmah po okončanju svečanosti poslali mobitelom nekoliko kraćih videozapisa kako bi dočarali atmosferu u



Sonja Hammer, Niko Peršić, Neven Melvan

Royalu. Zagrepčanku Sonju je posebno dojmila činjenica da je dvorana u Royal odisala plemenitošću i hrabrošću nominiranih za ovo, kako je čula, jedinstveno priznanje na svijetu. Naposljetku, nema ništa plemenitije nego što je spasiti ljudski život.

Plakete kao uspomene na nominaciju uručene su i svima nominiranim. U pojedinačnoj konkurenciji to su bili Dominko Radić iz Dubrovnika i Marijan Tibljaš iz Rijeke.

Dominko je u zadnjih 15 - tak godina spasio 25 osoba iz mora, a za jedno od tih spašavanja je dobio Plavu vrpca Vjesnika 2005. godine. Iako sam već u 'ozbiljnim' godinama,



Brojni uzvanici u dvorani hotela Royal



Vatrogasci DVD-a Lopar

spašavat ću ljudske živote na moru dok god budem mogao, zaključio je Dominko Radić, živa legenda spašavanja ljudi iz mora na dubrovačkom području.

Kapetan Marijan Tibljaš nam je rekao da su njegove kćerke Gabrijele (16) i Paola (12) bile oduševljene što su tatu vidjele u "odabranom društvu", ali su mišljenja da je bio

škrt na riječima kad ga je voditeljica Dorina Tikvić pitala da malo opiše akciju spašavanja australskog jedriličara. Mama Alice je samo primijetila da je Marijan pomalo samozatajan kao što mu je bio i pokojni otac Damijan, koji je također bio pomorski kapetan. Supruga Jadranka nije imala zamjerki na mužev nastup, a nju je posebno

oduševio pjevač Marko Škugor, ne samo zato što je "njen" Šibenčanin, već i zato što je svojim osobujnim glasom "kupio" nazočne u dvorani Royale, tako da su u nekoliko navrata svi pjevali zajedno s njim.

Plaketu za uspomenu na nominaciju u momčadskoj konkurenciji





Vatrogascima DVD-a Lopar plaketu za nominaciju uručila je pročelnica Izabela Linčić Mužić

dobili su Ivan Vlašimsky, koji nije bio na dodjeli, i vatrogasci DVD-a Lopar.

Zadivljeni smo poštovanjem koje su svi u dvorani iskazali prema nominiranima, istaknuli su vatrogasci.

Joško Matahlija, predsjednik DVD - a Lopar je čestitao Sindikatu pomoraca Hrvatske na sjajno organiziranoj sveča-

noj dodjeli Plave vrpce Vjesnika 2023., a nazočne vatrogasce je posebno dojmilo silno poštovanje koje su svi u dvorani iskazali prema nominiranima. On je dodao da sama nominacija za Plavu vrpču Vjesnika svakoga obvezuje da bude bolji čovjek.

Uz mnogobrojne goste iz svijeta pomorstva, na svečanoj dodjeli bili su izaslanik ministra obrane Ivana Anušića, kapetan fregate Anđelko Škare, zapovjednik drugog Divizijuna Obalne straže Pula i zapovjednik vojarnje Vargarola, županijska pročelnica Upravnog odjela za pomorsko dobro, promet i veze Izabela Linčić Mužić, i zamjenica gradona-



Dominko Radić i kapetan fregate Anđelko Škare





Na svečanosti su prikazani kratki filmovi o svim akcijama spašavanja

čelnika grada Opatije Kristina Đukić. Glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan istaknuo je kako je Sindikat pomoraca Hrvatske samo formalno vlasnik Plave vrpce, koju je preuzeo 2012. godine, kada je gašenjem Vjesnika postojala ozbiljna opasnost da se Plava vrpca ugasi zajedno s dotadašnjim vlasnikom, dok je u stvarnosti Plava

vrpca Vjesnika opće dobro i pripada svima nama kao brend koji imamo svetu obvezu očuvati za buduće generacije pomoraca. Pomorska profesija jest hrvatska tradicija koju mladi ljudi prepoznaju, ona im je u genima, u krvi, i nemamo razloga brinuti se za budućnost Hrvatske kao pomorske zemlje, nemamo razloga brinuti se za budućnost Plave

vrpce Vjesnika. Dok je pomoraca bit će i heroja, rekao je Melvan, te se osvrnuo na aktualne probleme pomorca – kriminalizaciju, piratstvo, te ratove i ratne zone.

Svečanu dodjelu je vodila novinarka Dorina Tikvicki, a glazbena zvijezda večeri je bio Marko Škugor.



Kapetan Marijan Tibljaš s obitelji



Luka Krmić s obitelji

ITF konferencija pomoraca i lučkih radnika

Predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske sudjeluju na konferenciji pomoraca i lučkih radnika u organizaciji Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF-a). Četverodnevna konferencije obuhvatit će brojne teme, a naglasak je na tome kako poboljšati uvjete rada transportnih radnika, odnosno pomoraca.

Neven Melvan, glavni tajnik SPH sudjelovao je u panel raspravi na temu wellbeinga koja, s obzirom na situaciju i uvjete rada, zauzima sve veću važnost. SPH je istaknut kao primjer dobre prakse kada je riječ o zaštiti mentalnog zdravlja pomoraca. Osim što smo u suradnji s udrugom Tesa pomorcima omogućili besplatnu psihološku pomoć, organizirali smo i niz predavanja na temu važnosti i zaštite mentalnog zdravlja pomoraca te je upravo na inicijativu SPH na hrvatskim pomorskim fakultetima i odjelima predstavljen kurikulum ITF-a na temu očuvanja mentalnog zdravlja.



Glavni tajnik SPH Neven Melvan sudjelovao je u panel raspravi na temu wellbeinga

Predavanje o SPH i ITF inspektoratu na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru



Pročelnik Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru Luka Grbić i predstavnik SPH Vana Bosto



U Zadru se okupilo jako puno budućih pomoraca



Romano Perić upoznao je studente s radom ITF inspektorata

Što je to sindikat, zašto postati član, što je ITF, što radi ITF inspektor, što su zastave pogodnosti (FOC), koji su najčešći problemi koje rješavamo u Sindikatu i ITF inspektoratu, neka su od pitanja na koje su, tijekom predavanja o Sindikatu pomoraca Hrvatske i ITF inspektoratu, dobili odgovore budući pomorci, studenti Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru.

Uvodnu riječ je dao naš domaćin, pročelnik Pomorskog odjela Luka Grbić kojem se, kao i njegovim kolegama, Ani Gundić, Astrid Zekić i Dinu Županoviću, ovim putem zahvaljujemo što su prepoznali važnost teme za buduće pomorce i omogućili im da sudjeluju na predavanju. Drago nam je što su se zadarski studenti odazvali predavanju u velikom broju i pitanjima pokazali interese za zaštitu svojih prava te radnih i životnih uvjeta na brodu, ali i saznali kome će se na brodu zateknu u nepoželjnoj situaciji.



Nastavak kampanje “Mediteran - more pogodnosti”

Kampanja „Mediteran more pogodnosti“, odnosno na koji način poboljšati uvjete rada i života pomoraca na prostoru gdje je veliki broj podstandardnih brodova, bila je glavna tema sastanka održanog prošli tjedan u Nikoziji gdje su se okupili predstavnici sindikata s područja Mediterana. Fokus rasprave bio je na Albaniji, gdje se nalazi znatan broj podstandardnih brodova, a kroz brojne prezentacije, analize i rasprave, sudionici su istraživali dosadašnje uspjehe kampanje i razmatrali strategije za njezinu budućnost. Ključno je bilo raspraviti pitanja poput sigurnosti na brodovima, usklađenosti s pomorskim standardima i pravima pomoraca. Posebna pažnja posvećena je gostima iz Cipra, predstavnicima lučkih uprava (port state) i države zastave (flag state), koji su predstavili zastavu Cipra i podatke o njenim učincima na sigurnost i usklađenost na brodovima. Ovaj dijalog bio je nužan za razumijevanje uloge država koje su odgovorne za nadzor brodova i za izdavanje pomorskih zastava.

Sudionici sastanka također su raspravljali o budućim kampanjama usmjerenim prema podstandardnim registrima poput Palau, Cook Island, Tanzanije, Zanzibara i drugih sličnih zastava. Ova inicijativa ima za cilj potaknuti promjene u tim registrima kako bi se osigurala bolja zaštita pomoraca i podizanje pomorskih standarda.

Jedna od ključnih točaka sastanka bila je jačanje suradnje s Mediteranskim memorandumom, organizacijom koja djeluje većinom u arapskom dijelu Mediterana. Ova suradnja će doprinijeti većem jedinstvu i koordinaciji napora za poboljšanje sigurnosti i uvjeta rada na brodovima u cijelom Mediteranu.

Sastanak je također istaknuo pitanja povezana s turskim registrom brodova, koji pred-



Predstavnici sindikata s područja Mediterana dogovarali su nastavak kampanje “Mediteran - more pogodnosti”



stavlja jednu od najvećih flota u Mediteranu. Problem niskih plaća pomoraca, poput primjera gdje kormilari (AB) zarađuju samo 300 €, i nedostatak posade koji omogućava certificiranje s minimalnim brojem članova posade (minimum safe manning) bili su ključni problemi koji su se razmatrali tijekom sastanka.

Ovaj sastanak u Nikoziji označava važan

korak naprijed u borbi za bolje uvjete na brodovima i zaštiti prava pomoraca u Mediteranu. Nastavit ćemo pratiti razvoj situacije, surađivati sa sindikatima i raditi s relevantnim institucijama kako bismo ostvarili pozitivne promjene u pomorstvu, zaključio je Romano Perić, ITF koordinator i pomoćnik glavnog tajnika SPH, koji je sudjelovao na sastanku.

Održan sastanak MMPI i SPH



Predstavnici MMPI i SPH na zajedničkom sastanku

Predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture sastali su se 9. studenoga kako bi raspravili nekoliko tema važnih za pomorce. Glavne teme razgovora bile su izmjene i tumačenje propisa koji se odnose na pomorce/brodarce, konkretno izmjene pravilnika o pomorskim knjižicama i posrednicima pri zapošljavanju, priznavanje navigacije na jahtama, primjena Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, mogućnost priznavanja on-line tečajeva (edukacije) pomoraca radi oslobođenja od obveze plaćanja poreza na dohodak, govorilo se i o mogućnosti uvođenja digitalnih certifikata za pomorce, te nizu aktualnih tema vezanih za pomorstvo. Riječ je o sastanku kojim se nastavlja dijalog Ministarstva i Sindikata, a na dobrobit pomoraca.

Održane Skupštine SPH u Jadroliniji



Tijekom studenoga u Rijeci, Zadru i Splitu su održane redovne Skupštine podružnice SPH u Društvu Jadrolinija. Raspravljalo se o plaćama i radnim uvjetima pomoraca i zaposlenika, te o mogućoj diskriminaciji prema članovima SPH, a izabrani su i povjerenici SPH za Jadroliniju. To su Ada Gate, Marijana Baćac, Đino Ivanković, Damir Strizrep, Stipe Mrvica, Ivica Magić, i Mario Marić. Pozivamo sve radnike Jadrolinije da se u slučaju bilo kakvih pitanja slobodno obrate našim povjerenicima.

U Kotoru održana Međunarodna konferencija o pomorstvu



Romano Perić, pomoćnik Glavnog tajnika SPH i ITF koordinator sudjelovao je na panel raspravi na temu "Uloga sindikata u zaštiti pomoraca"

Treća Međunarodna konferencija o pomorstvu (KIMC 2023) održana je od 26. do 29. studenoga 2023. godine u Kotoru, Crno3j Gori. Ideja iza KIMC-a bila je pružiti idealnu akademsku platformu istraživačima za predstavljanje najnovijih istraživačkih rezultata i opisivanje novih tehnologija te smjerova u pomorskim znanostima i brodarскоj industriji. Konferencija je imala za cilj okupiti vodeće akademske znanstvenike, istraživače i stručnjake kako bi razmijenili svoja iskustva i rezultate istraživanja. Osim predstavljanja novih znanstvenih saznanja, Konferencija je također obuhvatila različite industrijske i poslov-

ne prezentacije, povezujući znanstvenike, predstavnike kompanija, pomorce i ostale sudionike pomorskog sektora. Konferencija je imala i nekoliko zanimljivih panel rasprava, a na jednoj od njih pod naslovom "Uloga sindikata u zaštiti pomoraca" sudjelovao je i Romano Perić ITF koordinator i pomoćnik Glavnog tajnika SPH koji je istaknuo: Podržavam napore pomoraca i sindikalista iz Crne Gore u njihovoj posvećenosti unaprjeđenju pravno-socijalnog statusa pomoraca. Vidljiva je ambicija za prepoznavanjem pomoraca kao ključnih čimbenika u pomorskoj industriji Crne Gore, kao i naprednijem dijalogu s predstavnicima vlasti.



FREE

CROATIA

TRADE UNION CRUISE SEMINAR

CROATIA CRUISE SEMINAR

Dubrovnik, April 22nd - 25th 2024

Free Seminar!



The Norwegian Seafarers' Union in co-operation with the ITF, FIT-CISL, Ver.Di and SUC will be holding a free seminar for cruise industry seafarers in Dubrovnik Croatia, for seafarers' residing in Croatia, Slovenia, Bosnia and Herzegovina, Serbia, Macedonia, Montenegro, Romania, Austria, and Central Europe.

You must be an active seafarer's and on vacation at the time
The Seminar will be in Dubrovnik.

The seminar is free of charge for seafarers.

We educate seafarers on:

- Collective Bargaining Agreements (CBA) and negotiations
- Harassment & bullying
- ILO
- IMO
- Financial planning
- Health and wellbeing
- Seafarers' rights and more

HOW DO I SIGN UP?



Register online please scan QR

We cover only seafarers domestic travel costs.

You can bring your family provided you can all stay in the same hotel room in compliance with the hotel extra bed policy.

You are responsible for the cost of travel for your family. Food and accommodation are free for everyone.

WOMEN SEMINAR
APRIL 22ND 2024

BASIC SEMINAR
APRIL 23RD - 25TH 2024

CHECK OUT
APRIL 26TH 2024

SPH i blagdan Svetog Nikole



Svečano je bilo u Šibeniku

Sindikata pomoraca Hrvatske tradicionalno je organizirao obilježavanje blagdana Svetog Nikole diljem naše obale. Bila je to prilika za zahvaliti se i pokloniti onima koji su za more i od mora živjeli. U Splitu se tradicionalno polaganje vijenaca u spomen svim poginulim i nestalim pomorcima, na Katalinića brigu ispod spomen svjetionika „Pomorac“, organizira dan uoči blagdana Svetog Nikole.

- Sutrašnji dan, dan zaštitnika naših pomoraca, Svetog Nikole, blagdan je

koji nas poziva da na trenutak zastanemo, osvijestimo i pokušamo se staviti u kožu hrabrih pomoraca koji su odabrali ići težim putem u životu, putem stalnih rastanaka, odvojeni od svojih obitelji, prijatelja, svog komada zemlje, osjećaja pripadnosti, putem koji sa sobom nosi brojne profesionalne nevere, i otisnuli se u daleke svjetove suočavajući se i prkoseći prirodi i silini mora. No, u sadašnjosti, priroda nije jedini izazov, štoviše stvarna prijetnja pomoračkoj djelatnosti predstavlja surovi sistem koji nameće sve više zahtjeva tr-



Počast pomorcima odana je i u Pločama

žišta, pritiska brodara i poslodavaca kojima diktira jedino i isključivo profit, zanemarujući pritom temeljna prava na dostojanstven i siguran rad, rad po mjeri čovjeka. Pa ipak, usprkos ili u inat svemu, more vuče, zov mora je utkan u generacije naših pomoraca i onih diljem svijeta. Osvajajući valove izazova ove profesije, koji s modernim vremenom sve više rastu, pomorska profesija opstaje, i zadužuje nas koji se svakodnevno borimo za zaštitu prava i poboljšanje njihovih radnih i životnih uvjeta,

i ne samo nas već i šire zajednice, da zajedničkim naporima osiguramo podizanje pomorskog standarda i bolje uvjete, sigurnost i zaštitu, i stvorimo okrilje profesija koja jamči sigurnu i poželjnu profesionalnu budućnost generacijama pomoraca koji dolaze, istaknula je prilikom polaganja vijenaca voditeljica ureda Split Sindikata pomoraca Hrvatske, Vana Bosto.

U čast pomorcima položili su se vijenci i zapalile svijeće i u Rijeci, Šibeniku, Zadru, i Pločama.



Rijeka



Tradicionalno polaganje vijenca u Zadru

Propulzija putničkog broda „KSC Jaffa“

Pripremili
JURE NARANČA, POM. ST.
FRANE MARTINIĆ, POM. ST. I. KLASSE

1. UVOD

Brzi putnički brod „KSC Jaffa“ je dio flote brzih putničkih brodova „Kriilo Shipping Company“ iz Krila Jesenice, vlasništvo obitelji Naranča, koja ga je kupila u kolovozu 2020. Brod je izgrađen 2002. godine pod imenom „New York“ u francuskom brodogradilištu „IRIS-Catamarans“, u La Rochelle-u kao dvotrupac. Ovaj putnički brod od 2006. je bio u vlasništvu broderske kompanije „Kapetan Luka“ i nosio ime „Kriilo jet“. Brod „KSC Jaffa“ trenutno održava brzobrodsku sezonsku liniju Split – Bol i povratno.



SLIKA 1. Brzi putnički brod „KSC Jaffa“

2. OPĆE KARAKTERISTIKE BRZOG PUTNIČKOG BRODA „KSC JAFFA“

Brod je pogonjen pomoću vodenih mlaznica. Vodeni mlaz omogućava kretanje broda uz pomoć sile stvorene izbacivanjem vode. Princip rada je prodor vode preko rotora na ulaznu komoru, a nakon što se tekućina izbacuje kroz suženu cijev čiji je izlaz manjeg promjera od ulaznog otvora. Tako se stvara vodeni mlaz kako bi se osiguralo kretanje broda. Uz upravljački sustav, promjenu smjera kretanja se vrši okretanjem vodenih mlaznica u horizontalnoj ravnini. Propeler se sastoji od vijka s osovinom (rotorom), vodonepropusnom cijevi, ispravljačem i upravljačkim uređajem. Zajedno s vodenim mlazom pružaju veliku brzinu, sposobnost brzog manevriranja i sigurnost. Kod propulzije pomoću vodenih mlaznica svi najvažniji pokretni dijelovi „skriveni“ unutar trupa. Ova značajka dizajna omogućuje zaštitu dijelova od oštećenja. Ovakva propulzija se ne boji susretanja s podvodnim otpadom. Na prođu „KSC Jaffa“ su ugrađena dva propelera i dvije vodene mlaznice. Propeleri su pogonjeni glavnim brodskim dizel motorima (MTU). Brod može razviti maksimalnu brzinu od oko 25 čvorova na sat.

U Tablici 1 prikazane su opće karakteristike broda, te identifikacijske oznake broda, kao što su IMO (eng. International Maritime Organization) broj, MMSI (eng. za Maritime Mobile Service Identity) broj i pomorski pozivni znak (engl. Maritime Call Sign).



SLIKA 2. Brzi putnički brod „KSC Jaffa“ u luci Bol

Tablica 1. Opće karakteristike brzog putničkog broda „KSC Jaffa“

IMO	8657251	
MMSI	238404140	
Pozivni znak	9AA4543	
Kapacitet putnika	400	
Ukupna nosivost broda	339	GRT
Duljina broda	42,8	m
Širina broda	9	m
Gaz broda	1,8	m
Prosječna / maksimalna brzina broda	23,3/ 25,1	kn / h
Glavni motori	MTU (Motor und Turbinen Union)	2 x 2320 kW
Broj okretaja glavnog motora	2000 - 2100	rpm
Reduktor	ZF Friedrichshafen AG	2.235 : 1
Vodene mlaznice	J750 – DD s ulaznim dijelom	mm
	755	

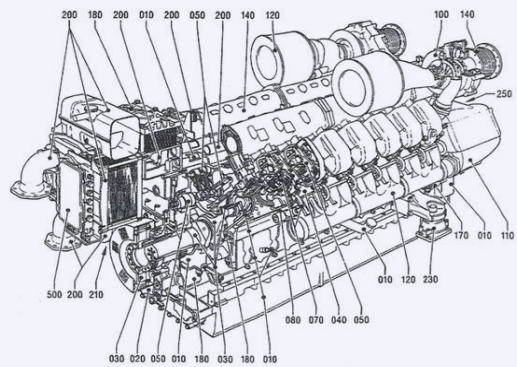
3. GLAVNI BRODSKI DIZEL MOTOR

U strojarnici broda ugrađena su glavni brodski dizel motori, odnosno dva četverotaktna dizelska motora MTU tipa 16V 4000 M 60 pojedinačne nazivne snage 2320 kW s direktnim ubrizgavanjem i uzastopnim punjenjem zraka uz pomoć turbopuhala. Ovi motori ostvaruju maksimalni broj okretaja od 2100 rpm, te udovoljavaju zahtjevima IMO II, EPA, EU, EU IIIA.

Rashladni medij u sustavu hlađenja je glikol, a hlađenje se odvija indirektno preko privješene pločastog rashladnika. Morska voda pogoni se pomoću samousisne centrifugalne pumpe i prolazi kroz rashladnik, dok je pumpa glikola privješena na motor i tlači rashladni medije kroz rashladnik i motor. Zrak se također hladi pomoću glikola. Podmazivanje motora se vrši preko privještene zupčaste pumpe.

Sustav dizelskog goriva se sastoji od privještene pumpe goriva koja usisava dizelsko gorivo iz dnevnih tankova i tlači gorivo prema predfilter, pa dalje kroz dvostruki filtera goriva, te na kraju kroz filtera goriva privješene na motoru i ide prema raspršivaču goriva koji vrši ubrizgavanje goriva u prostor izgaranja.

MTU motori su se u praksi pokazali kao vodeći, odnosno najkvalitetniji gdje treba udovoljavati velikim brzinama poput brzih brodova. Važno je napomenuti da ovi motori koriste dizelsko gorivo s manje od 0.1 % sumpora, što udovoljava uvjetima o očuvanju okoliša jer je emisija ispušnih plinova iz motora ispod zahtjevanih i proisanih granica.



SLIKA 3. Glavni brodski dizel motor

Tablica 2. Dijelovi glavnog motora

010	Karter motora i priključci	120	Kolektor zraka za izgaranje
020	Zupčanik	140	Ispušni kolektor
030	Pogonski zupčanik	170	Sustav uputnog zraka
040	Glava motora	180	Sustav ulja za podmazivanje
050	Podizač ventila	200	Sustav rashladne vode
070	Sustav visokotlačne pumpe goriva	210	Napajanje
080	Niskotlačni sustav goriva	230	Sustav za montažu motora
100	Turbopuhalo	250	Glavni i pomoćni PTO sustav
110	Rashladnih zraka	500	Sustav za regulaciju brzine

4. PROPULZIJA VODENOM MLAZNICOM J 753 R

Korištenje vode kao izvora energije eliminira nekoliko problema koji proizlaze iz konvencionalnih pogonskih metoda. Brz je, tih i iznimno ekološki prihvatljiv. Vodeni mlazni pogon pogodniji je za pokretanje manjih putničkih plovila, a postavljen je na krmi broda, blizu vodene linije. Voda se uvlači i obrađuje unutar sustava kako bi izašla iz krajnje stražnje mlaznice velikom brzinom koja tjera brod naprijed.

Propulzija vodenom mlaznicom radi na principu trećeg Newtonovog zakona koji kaže da svako djelovanje ima jednaku i suprotnu reakciju. Sila koja se razvija uslijed brzog izbacivanja vode iz stražnje mlaznice sustava vodenog mlaza stvara reakcijsku silu koja tjera plovilo prema naprijed. Voda se izravno dovodi u glavni stroj kroz usisni kanal koji se nalazi na donjoj strani. Tekućina koja prolazi kroz ulaz usmjerava se kroz glavnu procesnu jedinicu sustava. U slučaju bilo kakvog začepljenja zbog krhotina u blizini ulaza, brod se može zaustaviti dok se krhotine ne očiste.

Ulazna voda je tekućina relativno niske energije budući da miruje prije usisavanja. Međutim, kako bi se stvorio dovoljan potisak, mora se pretvoriti u visokoenergetsku tekućinu. To se postiže izazivanjem elementa turbulencije pomoću lopatica. Lopatice se pokreću pomoću rasporeda impelera i statora. Zbog mehaničkih reakcija fluida, pomoću ove turbulencije stvara se dovoljan tlak i zatim se izbacuje kao visokotlačni mlaz iz mlaznice. Rotor je osovina koja se pokreće pomoću ugrađenog motora. Povezan je sa statorom koji okreće lopatice. Da bismo razumjeli raspored impelera i statora, možemo ga u principu usporediti s motorom aviona koji brzo povećava izlaznu brzinu zraka koji ulazi u turbinu. Osovina rotora okreće glavna pogonska osovina povezana s motorom i spojena je pomoću ojačanih ležajeva i spojnice.

Mlaznica se nalazi na stražnjoj strani jedinice i usmjerava tekućinu koja izlazi iz sustava. Upravlja se pomoću zakretnog sustava koji je povezan s upravljačem u mostu broda. Zakretni pokret se proteže bilo gdje između 150° i 180°. Postoji bitna komponenta poznata kao krmeni deflektor koji pomaže plovilu u kretanju unatrag ili skretanju unatrag.

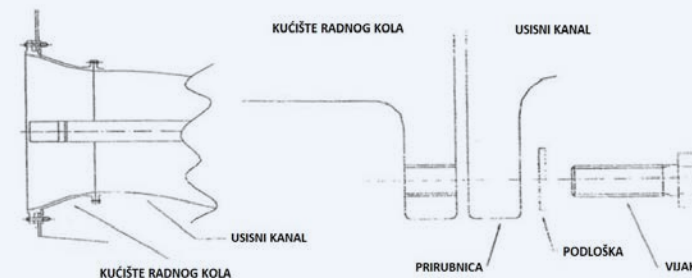
Poravnanje osovine rotora određeno je razmakom između rotora i klinaste spojke. Maksimalne sile i momenti iz vodene mlaznice (zbog propulzije, upravljanja i vožnje unazad) prenose se na krmeno zrcalo preko pumpne jedinice. Maksimalne vrijednosti (izračunate za svako ubrizgavanje) moraju se uzeti u obzir pri projektiranju krmenog zrcala i ulaznog kanala. Moment pritezanja za vijke koji drže osovina na rotoru i za pričvršćivanje vijaka.



SLIKA 4. Idealna središnja linija osovine vodenog mlaza

Sustavi s vodenim mlazom izuzetno su precizni kada je riječ o manevriranju i upravljanju. To je zbog nevjerojatno širokog raspona pokreta koji pruža mlaznica. Glavne kontrole, dostupne časniku zaduženom za upravljanje, uključuju polugu za gas, kolo upravljača i polugu za spuštanje ili podizanje stražnjeg deflektora. Za ubrzanje u smjeru prema naprijed, poluga za gas se postupno povećava s deflektorom u podignutom položaju. U ovom stanju, potisak koji

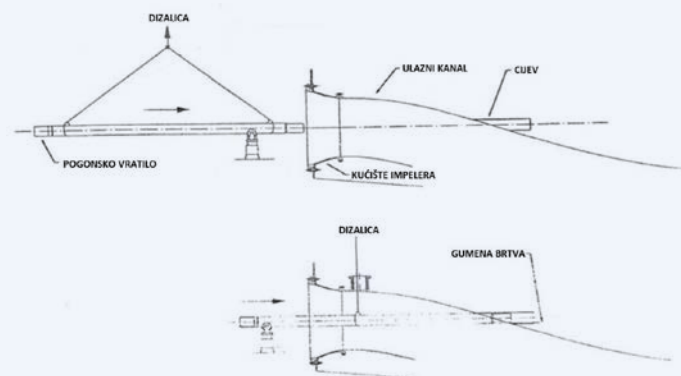
stvara tekućina koja izlazi iz mlaznice usmjeren je u smjeru prema krmi, gurajući tako brod prema naprijed. Podešavanjem poluge za prigušivanje, brzina se može mijenjati kako tekućina izlazi brže. Za okretanje, upravljač se koristi zajedno s gasom. Smjer se kontrolira kotačićem, dok je brzina okretanja podložna prigušivanju. Za postizanje uskih zavoja potreban je visok gas i oštra rotacija kotača. Za plovidbu krmom, stražnji deflektor se spušta i gas se povećava.



SLIKA 5. Ugradnja kućišta radnog kola

Kako se gas povećava, mlazevi vode koji izlaze iz mlaznice preusmjeravaju se prema dolje i obrnutim putem pomoću hidrodinamičkog oblika deflektora. To uzrokuje kretanje broda u suprotnom smjeru. Da bi brod ostalo nepomičan, može se koristiti kombinacija načina rada naprijed i krmom. Deflektor se djelomično spušta tako da polovica potiska može proći kroz njega, dok preostala polovica udara o deflektor i daje povratni potisak. U ovoj situaciji upravljanje je još uvijek aktivno.

Preferirani metal za izradu mlaznice je čelik, dok se za kanal koriste ili kompoziti ili čelik. Posjedovanje potpune samostalne jedinice omogućuje jednostavnu instalaciju budući da se cijeli sustav jednostavno mora spojiti na suhi dok.

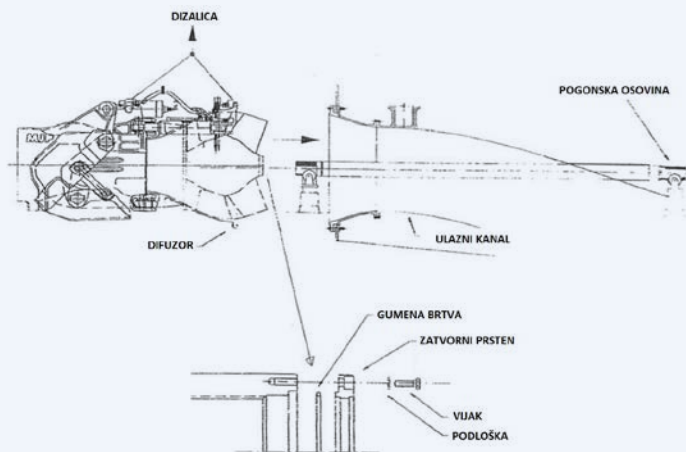


SLIKA 6. Ugradnja vodene mlaznice

5. PREDNOSTI I NEDOSTATCI PROPULZIJE VODENOM MLAZNICOM

Propulzija vodenom mlaznicom ima nekoliko prednosti koje ga čine atraktivnim izborom pri odabiru pogonskih sustava. Brzina plovila vrlo je važna kada su u pitanju mala plovila, a brodovi na vodeni mlaz mogu postići brzinu od 40 čvorova čak i u lošim uvjetima. Općenito, da bi se postigle velike brzine, lopatice konvencionalnih propelera moraju se okretati pri vrlo visokim okretajima u minuti kako bi se stvorio dovoljan potisak. Međutim, to rezultira dinamičkom razlikom tlaka između okolnog medija i rubova rotirajućih lopatica propelera. To uzrokuje dezintegraciju ruba zbog fenomena poznatog kao kavitacija. Kavitacija je uzrokovana vodom koja brzo isparava u blizini površine lopatice što rezultira mikromjehurićima koji oštećuju rub lopatice propelera. Taj se učinak može brzo istrošiti kroz metal i prisiliti brod da se kreće u nepredvidivim smjerovima.

Iako sustavi s vodenim mlazom također koriste hidrodinamičke lopatice, postoji manja dinamička razlika tlaka između unutarnjeg stroja i okolne tekućine. Time su učinci kavitacije znatno smanjeni. To rezultira dužim radnim vijekom sustava. Sustav vodenog mlaza je vrlo kompaktan i može proizvesti znatnu količinu energije unutar male jedinice. To ga čini dobrim izborom u plovilima s ograničenim prostorom. Pogon vodenim mlazom lakši za manevriranje jer je upravljanje gotovo trenutno. To je zbog trenutnog odziva hidrauličkih sustava koji zakreću izlaznu mlaznicu.



SLIKA 7. Ugradnja brtve pogonskog vratila

Još jedna prednost sustava s vodenim mlazom je nedostatak mjenjača. Iako ovo predstavlja višu razinu kontrole u standardnim propulzijskim sustavima, nepotrebno je kada se radi o vodenim mlaznim sustavima. To je zato što se koristi samo jedan stupanj prijenosa i nema potrebe za promjenom momenta bilo koje rotacijske komponente. Jedina rotirajuća komponenta je impeler koji je spojen na osnovnu rotacijsku spojku. Stoga je manje komponente potrebno servisirati i popravljati u sustavima s vodenim mlazom. Vodeni mlazovi ne proizvode toliko buke u usporedbi s konvencionalnim pogonom.

Glavni nedostatak vodenih mlaznih sustava su visoki početni troškovi koje predstavljaju. Za razliku od standardnih pogonskih sustava, komponente i strojevi povezani s ovom tehnologijom još uvijek su preskupi da bi bili integrirani u sva plovila. Osim toga, troškovi instaliranja i održavanja mogu biti visoki zbog specijalizirane prirode procesa. Stoga većina operatera i vlasnika plovila radije bira jeftinije alternative.

Drugi problem s kojim se suočavaju sustavi s vodenim mlazom jest to što se mogu koristiti samo u slučajevima malih i srednjih plovila. To je zato što količina potiska koju stvaraju standardne veličine opreme može postići dovoljan potisak samo za plovila ovih veličina. Veća plovila također bi zahtijevala da propulzijski sustavi budu razmjerno veći. U skoroj budućnosti možemo očekivati postupno povećanje broja plovila na vodeni mlazni pogon zbog nižih troškova proizvodnje.

LITERATURA:

[1] MTU Friedrichshafen GmbH. Instruction manual: Diesel Engines 12V / 16V 2000 M72 for Vessel with High Load Factors (1B). Germany, Friedrichshafen, 2009.

[2] https://en.wikipedia.org/wiki/IMO_number (02.04.2020).

[3] https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_Mobile_Service_Identit

“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.”



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA



Nakladnik:

Sindikata pomoraca Hrvatske

Kontakt:

Tel: ++385 51 325 340

Fax: ++385 51 213 673

E-mail: info@sph.hr

Web: www.sph.hr

Kriminalizacija pomoraca - devet mjeseci u pritvoru zbog zapovjedne odgovornosti

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

N

akon punih devet mjeseci provedenih u pritvoru na brodu u Albaniji, kapetan Alexey Smaznov napokon je stigao kući. Koordinator ITF inspektorata za hrvatsku i pomoćnik Glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Romano Perić, odazvao se pozivu pomoraca i, po nalogu ITF-a, otišao u Albaniju kako bi utvrdio što se zapravo događa. Naime, kapetan Smaznov je kao zapovjednik broda Grace Felix pritvoren zbog sumnji da je pokušao prokrijumčariti naftu ruskog podrijetla.

Vlasti u Albaniji uhitile su produkt-tanker Grace Felix pod sumnjom da je 14. veljače pokušao prokrijumčariti naftu ruskog podrijetla. Brod koji je trenutno još uvijek na sidrištu, nosio je teret od 22.500 tona nafte, koji je navodno ukrcao s broda na brod u blizini Kalamate u Grčkoj, i to s tankera pod turskom zastavom, pojasnio nam je Perić, koji je otišao u Albaniju kako bi pomogao pritvorenom kapetanu i sudjelovao u njegovu oslobađanju.

Ruski rafinirani naftni proizvodi zabranjeni su u Europskoj uniji od 5. veljače 2022., ali iako Albanija još nije članica, kao kandidatkinja za članstvo, uskladila je svoju politiku sankcija s Europskom unijom.

Od uvođenja sankcija Rusiji prošle godine, vode kod Kalamate postale su središte za prijenos ruske nafte s broda na brod. Na temelju obavještajnih podataka iz istrage koja je u tijeku, polici-



ITF inspektor na terenu



Kapetan Alexey Smaznov i pomoćnik Glavnog tajnika SPH i ITF koordinator Romano Perić

ja sumnja da je pošiljka na brodu Grace Felix izvorno stigla iz Rusije, pojasnio je Perić, koji je 17. listopada posjetio brod i posadu, razgovarao s kapetanom te pregledao dokumente.

Naime, kapetan je u početku bio u zatvoru, ali su mu vlasti ipak dopustile da bude u pritvoru na brodu, bez prava napuštanja zemlje. Smaznov je zapovjednik već 12 godina i otpočetak je isticao kako se posljednja operacija točenja goriva nije razlikovala od bilo koje druge. Iz svega što je vidio, Perić je ustanovio kako je ovaj slučaj jasan primjer kriminalizacije pomoraca, te je u dogovoru s odvjetnicima bio i na sudu. Iako je zakazano ročište taj dan iz nepoznatih razloga bilo odgođeno, na idućem ročištu odr-

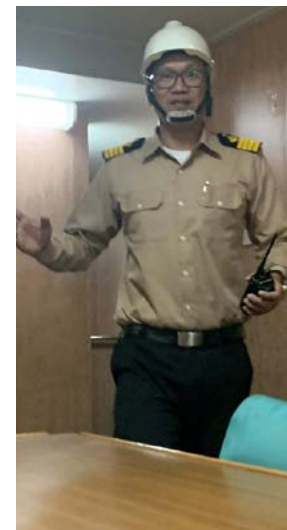
žanom 23. listopada odlučeno je da će kapetan Smaznov biti pušten na slobodu.

Sigurno je da je u ovom slučaju angažiranost ITF inspektorata pridonijela oslobađajućoj presudi. Kriminalizacija pomoraca je problem s kojim se vrlo teško boriti i Sindikat pomoraca Hrvatske i Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) čine sve kako bi pomogli pomorcima koji se nađu u ovakvim situacijama, ali i upoznali javnost s ovom problematikom.

SUSRETI S POMORCI

PIŠE

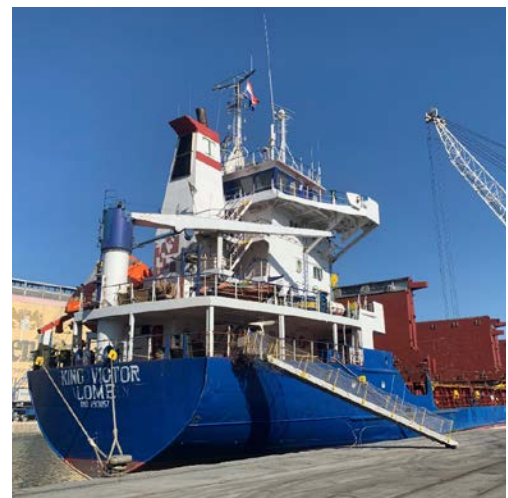
**MILKO
KRONJA**



ITF inspektor čekao je u brodskom uredu na dolazak zapovjednika bulkcarriera Belsouth više od dva sata s obzirom na to da je isti bio zauzet tijekom detaljnog pregleda PSC. Sve je na koncu prošlo dobro, a zapovjednik Wai Lin Aung iz Myanmara ispričao se inspektoru zato što nije bio odmah na raspolaganju. Belsouth je boravio u luci Ploče radi iskrcaja tereta ugljena.



Na fotografiji su zapovjednik broda King Victor Abdoulatif Tizini iz Sirije te kuharica na istom brodu, Fatima Rahoum koja ima rumunjsko državljanstvo. Neobičnost predstavlja činjenica da su njih dvoje supružnici i nije im prvi put da plove na istom brodu. King Victor je u Splitu iskrcao teret soli, a posada je imala samo pohvale na račun kuharice.



Ovo je indijski pomorac Edwin Peter, sad već bivši kadet na brodu Jasmine koji je u splitskoj luci krcao teret žitarica. Naime, ITF inspektor otkrio je da se na brodu ne poštuje odredba o minimalnom broju nižih članova posade na palubi pa je predložio zapovjedniku odnosno kompaniji da se na dužnost mornara promovira dotadašnji kadet, koji je ionako morao raditi taj posao i prije posjete ITF-a. Dvostruko zadovoljstvo za pomorca bila je i činjenica da mu je inspektor ishodovao i isplatu na ime razlike plaće kadeta i mornara tijekom proteklog boravka na brodu.



MA ITF INSPEKTORA



Puno manje razloga za zadovoljstvo imao je gruzijski morнар Beka Shavlidze s broda Kingfisher, koji je neplanirano završio u Splitu na dovršetak iskrcaja jer je morao prije vremena isploviti iz izraelskog Ashdoda zbog ratne opasnosti. Pomorac je naručio četiri boce alkohola u duty free shopu, on navodi samo kao poklon bratu, ali ih nije uspio preuzeti jer je brod odmah otišao na sidrište. Dao je račun brodskom agentu da mu ishodi povrat novca, ali kako je brod u međuvremenu digao sidro i isplovio put Jadrana, agent je račun poslao kompaniji koja je nesretniku odmah uručila rješenje o otkazu pošto je pomorcima na ovom brodu zabranjen bilo kakav dodir s alkoholom. Tako je Shavlidze zbog cca 40 dolara ostao bez posla. Nije se mirio s tom činjenicom, tražio je pomoć direktno preko ITF-a u Londonu i odbio se ukrcati na avion za kojeg mu je već bila kupljena karta. Tješiti ga može činjenica da ga je ITF inspektor uspio spasiti drugih troškova te je naposljetku terećen samo za svoju novu avionsku kartu, bez plaćanja stare kao i one za njegovu zamjenu na brodu.



Zapovjednik Oleg Lomanchenko, drugi časnik palube Tumay Aktas i prvi časnik palube Mustafa Ozturk.

Puno mirnija situacije je bila na brodu Defne koji je u riječkoj luci iskrcavao teret željeznih proizvoda. Posada, uključujući zapovjednika je ne samo bila kooperativna tijekom inspekcije, već je izrazila veliko zadovoljstvo dolaskom ITF-a na brod i predložila što bi se po njihovom mišljenju trebalo poduzeti u cilju poboljšanja njihovih životnih uvjeta.



Za vrijeme inspekcije broda Norway Pearl, koji je u Pločama iskrcavao ugljen, inspektor je imao neobičan susret s drugim inspektorom, točnije inspektoricom Angelikom Nowickom, koja je sa strane managementa zadužena za provjeru sigurnosti na brodu. Nakon uspješno obavljenog posla na brodu mlada Poljakinja je odlučila ostati još koji dan u Hrvatskoj, ali ne u Pločama, koje joj se baš nisu previše svidjele, već u Splitu kako bi obišla grad o kojem je dotada samo slušala lijepe riječi od svojih prijatelja.





Brod Sider Bear je krcao teret vapnenca u Splitu, a zapovjednik mu je Egipćanin Ibrahim Fahd Fadel Talkhan, prilično mladolik iako je rođen još 1961. godine. Zanimljivo je da je na početku karijere plovio na brodovima nekadašnje Jugolinije. Valja podsjetiti da su početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća Riječani svoja četiri broda (Klek, Zvir, Viševica i Tuhobić) pod nepovoljnim uvjetima unijeli u zajedničku tvrtku s egipatskom tvrtkom Rashid, koja nije dugo potrajala a Jugolinija je ostala i bez brodova i s pozamašnim minusom nastalim tijekom tog poslovnog udruživanja. Kapetan Ibrahim, koji pozdravlja hrvatske pomorce, posebno se sjeća svojih plovidbi na Viševici koja je tada preimenovana u Abu Hosna.



I za kraj jedna domaća priča - stari dobri Tijat, koji se 4. listopada 2023. nakon raspreme u Cresu vratio u Šibenik, ovaj put za stalno pošto ga je kupila Šibensko- Kninska županija. Brod je na posljednjem putovanju u aranžmanu Jadrolinije bio pod zapovjedništvom kap. Srećka Klobučara, a svoj posao na palubi je, kao i puno puta do tada, uspješno odradio Šibenčanin Antonio Kardum.

Ulje od ljiljana

PIŠE

JERE
BILAN

Javila sam se na natječaj u tvornici alkoholnih pića u gradu u kojem sam rođena i u kojem sam odrasla. Nakon kapitulacije Italije i prisilnog odlaska bivših vlasnika preko Jadranskog mora, tvornicu je preuzela lokalna vlast i na čelo tvornice postavila bivše radnike koji su poznavali proizvodni proces i, što je važnije, bili odani novom komunističkom poretku. Primljena sam u pogon gdje sam radila na poslovima proizvodnje ruma. U velikim posudama nalazila se melasa, gusti i slatki tamnosmeđi sok koji se koristi u postupku proizvodnje šećera od šećerne trske. Ubrzo sam se sprijateljila s Vivianom. S njom sam svaki dan za vrijeme marendne u radničkoj menzi sjedila za stolom i razgovarala o životu. Zajedno smo se šetale po krugu tvornice sve dok tvornička sirena nije označila vrijeme za povratak na radno mjesto.

Rum

Primijetila sam da Viviana, svakog jutra kad bi došla na posao, uranjala dlanove u melasu i nanosila je sebi na lice. Nakon par minuta lice bi isprala vodom i nastavila raditi. Sama mi je objasnila što radi nakon što je vidjela moj začuđeni pogled.

- Melasa je bogata raznim tvarima, ne znam ni sama kojim. Pomorci koji je prevoze ispričali su mi da žene na Kubi isto to rade i da im je zato lice glatko.

Nije mi se sviđjela ideja da na lice stavljam smeđu gustu masu, ali sam uistinu zapazila da je Vivianina koža glađa i zategnutija od ostalih radnica. Upitala sam je koji su razlozi njenog neobičnog kozmetičkog tretmana. Odgovorila mi je:

- Važno je držati do sebe. Koliko sebe voliš i cijeniš, toliko će i drugi držati do tebe. To se odnosi jednako i na muškarce i na žene.

Primijetila sam da Viviana ima istančan ukus i po pitanju odijevanja, nosi haljine s cvjetnim uzorcima, prati modu koliko je to moguće i dolazi na posao čiste očešljane kose s frizuram, što nije bio slučaj kod većine zaposlenica. Kao posljedica toga, privlačila je muške poglede. Obljetali su je sa svih strana, ali je ona čekala onog pravog. Na jednom je plesu upozнала mladog liječnika i s njim se upustila u ljubavnu vezu.

Ulje

Nisam bila ljubomorna, ali sam vidjela kako ženska ljepota može biti način za osiguranje boljeg i ugodnijeg života. Imala sam drugi problem. Nisam bila zadovoljna svojim izgledom, malim grudima kao što ima i moja majka koja mi je objasnila da to nema nikakve veze, da mogu dobiti dijete jednako kao i žene s velikim grudima. Uzalud me je uvjeravala u prednosti jer se mogu i lakše kretati, a ja sam bila uvjeren da ću biti primamljivija muškom oku. Povjerala sam se Vivijani koja mi je kazala:

- Pokušat ću ti pomoći. Ima jedan hodža u selu kraj Cazina, napraviti će ti posebno ulje koje ćeš tjedan dana utrljavati. To ti je ulje na bazi ljiljana. Neće te skupo koštati, a može ti pomoći u ostvarenju tvoje želje. Za njega sam čula od neke susjede rodom iz Bihaća.

Ulje nije odmah djelovalo. Prošlo je dva mjeseca kada sam počela primjećivati promjene. Grudi su počele rasti i sama sam se čudila toj pojavi jer je to bilo nakon završetka puberteta. Odlučila sam dati otkaz tvornici i promijeniti posao, okrenuti novu stranicu u životu.



Zaposlila sam se kao sobarica na putničkom brodu koji je turiste vozio Mediteranom. U glavi su mi bile Vivijanine životne lekcije s kojima sam se osjećala sigurnije u odnosima s ljudima. Čim sam došla na brod, primijetila sam mladog i lijepog časnika palube u bijelom odijelu koji mi se na prvu jako sviđio. Jednom smo prilikom ostali sami. Gledala sam ga netremice u oči i otvoreno pitala što misli o vezama među posadom na brodu. Nisam očekivala nikakav odgovor, već mi je to koristilo samo kao znak moje namjere. Ujedno sam mu ispričala priču o grudima i rekla mu da ih može slobodno dodirnuti kako bi se uvjerio u istinitost mojih riječi. Međutim, on nije pokazao nikakav interes. Nije mi bilo jasno o čemu se tu radi, voli li on uopće žene? Moguće je da ima sklonost prema muškarcima. Još sam nekoliko puta pokušavala stupiti s njim u kontakt, ali bez uspjeha. Pogodiło me to i povrijediło. Uporna sam žena koja ispunjava zacrtane ciljeve, ali ovoga puta to se nije dogodilo.

Kapetan

Osjetila sam želju za osvetom. Znala sam da to nije dobra ljudska osobina, ali to je jače od mene. Bila sam pozvana kod kapetana zbog nestanka novčanika jednog putnika. Istraga je pokazala da je putnik slučajno ostavio novčanik u brodskom restoranu i bio mu je vraćen. Međutim sviđjela sam se iskusnom kapetanu kojem nije puno trebalo da poveže stvari. Nakon nekoliko dana postali smo ljubavnici. Razlika u godinama nije mi smetala, a i njegovo bračno stanje nije me interesiralo.

Međutim, mladi časnik palube nikako mi nije izlazio iz glave. Kapetan se zapalio za mene. Bili smo diskretni i pazili da se to ne sazna. Nakon jedne vruće noći ispričala sam mu kako je mladi časnik bio vrlo neugodan prema meni, kako

me je ponižavao dok sam čistila kabinu. Rekla sam mu da me nazivao pogrđnim imenima i tjerao me da nekoliko puta čistim ono što sam već očistila. Stalno sam mu, svake noći pričala protiv mladog časnika. Znala sam da sto puta izgovorena laž postane istina. To sam radila svjesno i s namjerom.

Kazna

Kapetan je odlučio preuzeti stvar u svoje ruke i kazniti mladog časnika dajući mu toliko poslova da ih on nije jednostavno nije stizao obavljati. Nakon neobavljenog posla, nije ga napadao, već je takav odnos doveo do toga da je mladi časnik sam vidio kako ne ispunjava zahtjeve nadređenog, zbog toga je postao nezadovoljan i povukao se u sebe. Počeo se loše osjećati i nakon nekog vremena odlučio se iskrcati s broda.

Shvatila sam koja je snaga ljiljanovog ulja, ulja koje je napravio hodža iz sela pored Cazina. Snaga je u tome jer mi daje moć, ne izravnu, ali mi omogućava da imam utjecaj na događanja, takav da ni sami sudionici ne znaju što ih je snašlo u životu i koji pokretači stoje u pozadini. Negdje u dubini svoje duše znam da nisam bila fer prema mladom časniku, ali sam se osjećala zadovoljnom jer sam u konačnici pobijedila. Nije ulje od ljiljana simbol zla, već među nama postoje zli ljudi koji nemaju dobre namjere. Stoga treba biti oprezan, jer je oprez majka mudrosti.

PIŠE

BOŽICA
ĐURĐEVIĆ

Svjedok vremena - o sjaju i padu nacio



Željko Marega

Preko četrdeset godina navigacije, riječki kapetan dubrovačkih korijena Željko Marega, zaključio je odlaskom u mirovinu, pred samu pandemiju. I gdje je prikladnije mjesto za upoznati morskoga vuka, negoli brod. Susreli smo se na jednom od lijepih

velikih krstaša na kojemu je zajedno sa suprugom i po njenoj želji, krenuo na putovanje u sasvim drugoj ulozi, u potrazi za začinom svojih umirovljeničkih dana. Iako kaže da je priprema za mirovinu posljednjih godina navigacije učinila da se u emocionalnom smislu spokojno dočeka to vrijeme, more mu je još uvijek u venama, pa je pratio sa zanimanjem svaku manovru pri pristajanju ili odlasku kruzera iz luka i na ovom putovanju.

Na ovome svijetu samo mijena stalna jest, a kapetan Marega, svjedočio je brojnim mijenama koje su se u svjetskome, ali i u nacionalnom pomorstvu događale kroz vrijeme njegove pomoračke karijere, možda intenzivnije i dinamičnije nego ikada ranije.

Svaka pomoračka priča počinje kadeturoom. Prvi vaš ukrcaj na brod bio je još 70 godina prologa stoljeća. Po čemu pamtite te dane?

-Kadeturu sam ostvario na tadašnjoj Jugoliniji 1973. godine, a prvi strani porat u koji smo pristali bio je Drač u Albaniji. Bilo je to i prvo suočavanje s jednim tada zatvorenim svijetom, budilo je to iskustvo i radoznalost i tjeskobu. Nakon kadeture, položio sam poručnički ispit, upisao i završio pomorski fakultet, odslužio tada obvezni vojni rok, i vratio se na brod.

Neke se okolnosti što se pomorskih putova tiče, opetovanu vraćaju. Jedan od dva najvažnija pomorska prolaza, kanal Suez, ponovno je ugrožen ratnim zbivanjima, a na početku Vaše karijere, još za tog prvog vijada, jer to su bile rane 70-te, situacija sa Suezom bila je i dramatičnija nego sad.

- Posebnost tog putovanja bila je i u tome što je tih godina Suez

kapetan Željko Marega nacionalnog brodarstva

bio zatvoren zbog izraelsko -egipatskog rata, išlo se oko Afrike i to je trajalo gotovo četiri godine. Dakle, što god se događa, plovidbi se mora i putovi se uvijek moraju naći, život ne može i ne smije stati. Drugi put kad smo se našli u problemu prolaska Sueza, bilo je vrijeme lošeg stanja ekonomije tadašnje naše države, nije se imalo novaca za platiti prolaz pa smo, da bi prošli kanalom, čekali preko mjesec dana. Novi problemi s tim prolaskom došli su nakon raspada Jugoslavije. Stvaranje naše države Hrvatske, u tim prvim godinama, u pomorskom svijetu naišlo je na neprepoznavanje. Svako novo ime i na političkoj i na gospodarskoj sceni traži vrijeme za stvaranje kredibiliteta. Sjećam se, kad je naša najveća tadašnja broderska kompanija Jugolinija promijenila ime u Croatia Line, svi su nam predviđali propast, i to jako brzo. Novo je ime na tržištu, pa je i to bio jedan od razloga urušavanja kompanije. Od 1997. pa do 2000. sve je pošlo u nesigurne vode i nesiguran posao. Brodovi su se rasprodavali da bi se preživjelo.

**Rado se sjećate snažne domaće trgovačke flote...
Brojnost samih kompanija bila je na razini sadašnjeg ukupnog broja brodova koje naše kompanije imaju u svojoj floti.**

- A kako ne bi. Sedamdesetih smo bili sedma sila svijeta u brodarstvu. Sedmi po tonaži. Ondašnja Jugolinija je imala preko 80 brodova. Sada veliki Maersk nije ni postojao, nigdje ga nije bilo. Kad smo mi otvorili liniju za Perzijski zaljev s kontejnerima, Sjeverna Europa, Sjeverna Amerika – Perzijski zaljev, nema Maersk-a, nema MSC-a, nema Delta-e. Kasnih devedesetih, već nas nigdje nije bilo.

Jeli sadašnji trenutak našeg brodarstva, možda vrijeme za okrupnjavanje kompanija, koje je, čini se, najavilo i preuzimanje dubrovačkog broдача od zadarske Tankerske plovidbe?

- Upravo smo na taj način, i ja i moje brojne kolege, već duže razmišljali, zašto od tri četiri manje, iznimno osjetljive na promjene na tržištu, ne stvoriti jednu snažnu kompaniju koja će imati prosperitet, imat će ljudstvo, imat će brodovlje za moćniji nastup, imat će dobru logistiku, svojevrmeno smo bili logistički jako zastupljeni u svijetu. Što se samog kadra tiče, nećemo nikad oskudijevati. Međutim, što se tiče brodova pod hrvatskom zastavom, nisam baš siguran.

Vratimo se sada Vašoj karijeri, nakon propasti broдача kod kojeg ste počeli pomoračku karijeru i razvijali je do pozicije zapovjednika, ni za Vas kao ni za brojne Vaše kolege nije bilo problema za naći novi posao, novu kompaniju, ali stranu...

Nažalost po naše brodarstvo, da. Većina nas, kako su brodovi odlazili strancima, prodavali se, ostajali smo na tim brodovima, pod stranim vlasnicima. Tako sam ja završio u Columbia Ship Managementu iz Hamburga, sjedište je bilo na Cipru, i kod njih sam proveo ostatak karijere. Ono što je i nakon propasti broderskih kompanija ostalo uvijek brendom to su naši pomorci. Nikada nismo imali problema naći posao. Dapače, bili smo uvijek traženi, pogotovo časnički kadar. Poznata bakarska škola, splitska, dubrovačka...sve naše škole, nisu nepoznate u svijetu. Ako gledamo i danas, oko 16 tisuća hrvatskih pomoraca plovi i radi na stranim kompanijama.

Vaše dugo pomoračko iskustvo bilo je i podlogom za više publikacija i radova. O čemu je riječ?

-Ja sam za strane kompanije pisao dosta radova o upravljanju sigurnošću, safety management sistem. Napisao sam o tome dvije knjige. U Bremerhavenu, na Institutu pomorstva, izdao sam publikaciju o

ukrcaju i iskrcaju teških tereta. Upravo sam na teškašima proveo više od 12 godina. Ta je publikacija dostupna i na Pomorskom fakultetu u Rijeci.

Sigurno ima sjećanja na događaje zbog kojih ste ponosni, možda za nečim na kraju kapetanske karijere i žalite, jer nije bilo onako kako ste željeli?

- Svi znamo da se ne kaže tek tako da je pomorački kruh sa sedam kora. Ja se nekako sjećam uvijek samo onih dobrih strana toga posla i života u tom poslu.

Ono na što sam ponosan i čime se mogu pohvaliti to je što nikad nikakvu havariju nisam imao na brodu, kroz sve te godine, nikada na brodu nisam imao smrtnih stradanja ljudi, nisam nikad izgubio čovjeka. Međutim nisam imao ni sreću da nekoga na brodu vjenčavam.

Neugodnih situacija je bilo, moram priznati, što se piratstva tiče, ali u tu sam imao sreće. Dosta sam navigao zapadnom obalom Afrike, koja je 3 bila jako nesigurna u to vrijeme. Par puta se dogodilo da su pirati napali brod radi krađe, orobljavanja, ali uvijek smo to nekako rješavali bez gubitaka u ljudstvu. Imao sam i situacije kad sam na brod morao ukrcati naoružanu pratnju zbog pirata u Somalij. Tri Izraelca koji su bili profesionalni vojnici i bili su nam osiguranje.

Kazete, dobra priprema važna je za sve, pa tako i za odlazak u mirovinu. Što vam u mirovini najviše nedostaje?

- Ne mogu reći da je to more. Mojoj supruzi, koja me je godinama pratila na mojim vijadima, more više nedostaje nego meni. Po njenoj želji smo i sada na kruceru, a planiramo to i dogodine. Kroz smijeh kaže da mu u mirovini jedino nedostaje što više nikome ne naređuje i nitko ga ne sluša, a supruga mu najviše zamjera što i njoj nije izradio matrikulu, jer zaslužila ju je prateći ga godinama na brojnim vijadima.

ZAJEDNIČKE HAVARIJE

PIŠE

**LINA
SERDAR**

mag.iur.

Institut zajedničke havarije jedan je od najstarijih pomorsko-pravnih instituta. Razvijao se iz načela da se nitko bez valjane osnove ili naknade ne smije koristiti tuđom štetom, u nastojanjima pomorsko-pravnog uređenja neočekivanih i neželjenih događaja u plovidbi, uslijed kojih posada dobrovoljno žrtvuje dio broda ili tereta kako bi se spasila

ili očuvala cjelina. Ovaj pravni institut počiva na načelu da u takvim izvanrednim slučajevima, imovinske posljedice zajedničke havarije snose svi sudionici tog pomorskog pothvata, razmjerno vrijednosti svoje imovine kojom su sudjelovali u tom pothvatu.

Začeci ideje o zajedničkom snošenju troškova i gubitaka za vrijeme pomorske plovidbe bilježe se nekoliko stoljeća prije Kristova rođenja u zakonu Lex Rhodia de iactu s grč. otoka Rod(os) a iz VII. st. prije Krista. Taj zakon je preuzelo i rimsko pravo, a temeljio se na načelu da su svi sudionici nekoga pomorskog pomorskog pothvata dužni razmjerno snositi štetu nastalu izbacivanjem određenog dijela tereta u namjeri da se brod ili preostali dio tereta na brodu sačuva. Tadašnje je načelo vrijedilo samo u slučaju prirodne opasnosti za brod (npr. oluja), ali ne i u slučaju opasnosti prouzročene ljudskim djelovanjem (npr. gusarski napad). U današnjem obliku, ovaj institut prvi put je definiran odlukom Luja XIV. iz 1681. g. (franc. Ordonance de la marine marchande).

Unatoč svim tehnološkim unaprjeđenjima i sofisticiranim brodskim sustavima, pri svakom pomorskom pothvatu i danas prijete opasnosti, a pomorske nezgode i još uvijek predstavljaju svakodnevicu. Posada broda u takvim trenucima nerijetko nema vremena razmišljati kome uzrokuje gubitke. Zbog toga su ovaj institut preuzeli i suvremeni pravni sustavi, a zemlje s pomorskom tradicijom od davnina razvijaju pravila o uzajamnom snošenju gubitaka nastalih prilikom takvih izvanrednih događaja.

U pomorsko-pravnom smislu, sva izvanredna oštećenja i gubitci (štete) te izvanredni troškovi koje pretrpi ili podmiri brod, teret ili brod i teret tijekom pomorskog pothvata predstavljaju havariju. Glavno obilježje pomorskih havarija je njihova izvanrednost, što znači da predstavljaju događaj odnosno štetu ili trošak koji nisu bili predviđani ili očekivani po redovitom tijeku stvari tijekom pomorskog pothvata. To nisu uobičajeni troškovi na koje brodar mora računati tijekom pomorskog pothvata ili gubitci kojima se teret tijekom plovidbe redovito izvirgava. Havarije su štete i troškovi na pomorskoj imovini koji po redovitom tijeku stvari nisu bili ni predvidivi ni očekivani.

Pomorske se havarije dijele na dvije osnovne vrste, na zajedničke (engl. General Average) i posebne havarije (engl. Particular average), od kojih svaka može obuhvaćati štete i troškove na brodu i/ili teretu i/ili vozarini i/ili posadi.

Zajednička se havarija razlikuje od posebne po nastanku i posljedicama. Ona nastaje namjernim i razboritim djelovanjem čovjeka, a njezine posljedice snose svi sudionici plovidbe razmjerno vrijednosti svoje imovine kojom sudjeluju u pothvatu. Posebne havarije su sve ostale izvanredne štete

i troškovi koje imovina pretrpi u plovidbi, ali bez obilježja zajedničke havarije i u slučajevima posebne havarije izostaje primjena načela uzajamnosti sudionika plovidbe pa imovinske posljedice takve nezgode snose sami vlasnici imovine, odnosno štetnik ili osiguratelj takve imovine (ako je bila osigurana).

Zajedničku havariju obilježavaju četiri bitne značajke, koje moraju zajedno i istodobno biti zastupljene pri svakom događaju. To su:

a) izvanrednost okolnosti u kojima se događaj odvija (npr. jako more uzrokuje pomicanje visoko složenog palubnog tereta i potrebu njegova izbacivanja ili npr. namjerno nasukanje kako bi se izbjegao opasniji sudar ili npr. radi gašenja nastalog požara naplavi se cijelo brodsko skladište),

b) namjernost i razložnost postupka zapovjednika broda ili druge osobe pri izazivanju štete ili troška (Ovo je najizrazitije obilježje zajedničke havarije po kojem je najlakše razlikovati zajedničku havariju od zasebne),

c) zajednička opasnost (Opasnost se mora odnositi na najmanje dva posebna imovinska interesa koji sudjeluju u plovidbi. Najčešće su u opasnosti brod, teret na njemu i vozarina. Izvor opasnosti nije bitan za priznavanje zajedničke havarije, već je osnovna svrha njezino otklanjanje. Zbog toga dužnost doprinosa postoji i onda kada su havarijske štete uzrokovane krivnjom kojega od sudionika u pomorskom pothvatu, a naknadno sudionici mogu zatražiti regres od krivca),

d) zajednički spas te imovine, kao motiv i cilj žrtvovanja.

U Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske definiran je čin zajedničke havarije, i to kao "svaki namjeran i razlozan izvanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni, odnosno prouzročeni od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, ako su bili razborito poduzeti radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete".

Pomorski zakonik Republike Hrvatske na nacionalnoj razini regulira naknadu štete koju iz čina zajedničke havarije pretrpe sudionici pomorskog pothvata. Prema odredbama Pomorskog zakonika, sudionik pomorskog pothvata jest vlasnik, odnosno brodar broda i osoba koja je ovlaštena raspolagati teretom ukrancanim na brod. Pomorski pothvat je putovanje broda od početka ukrcajanja do završetka iskrcajanja tereta svakoga pojedinog sudionika te postoji i onda kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja. Luka završetka zajedničkog pothvata jest luka u kojoj je iskrcan posljednji dio tereta koji se nalazio na brodu u trenutku čina zajedničke havarije.

Člankom 791. Pomorskog zakonika propisano je da štetu i trošak koji predstavljaju zajedničku havariju snose, na temelju odredaba Pomorskog zakonika, svi sudionici pothvata, razmjerno vrijednosti imovine koja ulazi u dužničku masu. Ako odredbama Pomorskog zakonika ili ugovorom stranaka nije drugačije određeno, kao zajednička havarija priznaju se žrtve, štete i troškovi koji su neposredna ili ne-minovna posljedica čina zajedničke havarije, a koji se po općeprihvaćenim međunarodnim pomorskim običajima smatraju zajedničkim havarijama.

Na međunarodnoj razini, zajednička havarija uređena je York-antwerpenskim pravilima koja su nastala zbog potrebe da se smanje i uklone razlike u postojećim pravnim sustavima pojedinih država u pogledu zajedničke havarije. Ova međunarodna pravila su najprije donesena 1864. godine u Yorku kao Yorkška, zatim su



1877. donesena nova pravila u Antwerpenu pod nazivom York-antwerpska pravila (u daljnjem tekstu: YAP), a potom su ta pravila u mnogo navrata tijekom godina revidirana radi usklađivanja s promjenama u materijalnoj osnovi transporta i pratećoj dokumentaciji. Ona nemaju status međunarodnih konvencija, već njihova primjena počiva na ugovornoj dispoziciji stranaka što znači da stranke mogu dobrovoljno i suglasno izabrati primjenu YAP-a na slučaj zajedničke havarije. Takav izbor u pomorskoj praksi može se obaviti unaprijed, već prilikom zaključenja ugovora ili tek nakon nastanka zajedničke havarije. Također, stranke za svoj odnos mogu potpuno isključiti havariju te prava i obveze koje bi iz takvog događaja mogle proizaći.

U hrvatski Pomorski zakonik preuzeta su uglavnom sva slovom označena pravila YAP-a koja sadrže opća načela. Ipak, pozivajući se na "općeprivačene međunarodne pomorske običaje" u članku 792., naš je Pomorski zakonik predvidio primjenu i svih ostalih odredaba YAP-a. Pravila YAP-a označena rimskim brojkama (I. do XXII.) sadrže posebne odredbe o tipičnim oblicima zajedničke havarije i o njihovoj likvidaciji.

Postupak kojim se utvrđuje visina zajedničke havarije i pojedinačni doprinos svakog sudionika njezinu namirenju naziva se likvidacija zajedničke havarije (engl. general average adjustment). To je postupak u kojem se utvrđuju međusobna potraživanja i dugovanja sudionika pomorskog pothvata iz zajedničke havarije. Glavna svrha likvidacije je utvrditi koje štete i troškovi imaju pravo biti namireni doprinosom sudionika u pomorskom pothvatu, te koliko svaki sudionik ima platiti kako bi se namirile sve opravdane tražbine. Likvidacija obuhvaća niz administrativnih, pravnih, obračunskih i bankarskih radnji.

Postupak likvidacije ureden je nacionalnim propisima ili ustaljenoj praksi u državi gdje se ima obaviti. U slučaju zajedničke havarije, ako se pravo koje su stranke izabrale ne može primijeniti na koji od odnosa što proistječu iz zajedničke havarije, ili ako stranke nisu izričito izabrale pravo koje se mora primijeniti, a njihova se namjera o primjeni određenog prava ne može utvrditi niti iz okolnosti slučaja, primjenjuje se pravo luke u kojoj je iskrcač posljednji dio tereta koji se nalazio na brodu u trenutku izvršenja čina zajedničke havarije. Ako su pak u ovakvim slučajevima sve stranke državljanji Republike Hrvatske ili hrvatske pravne osobe, na zajedničku havariju primijenit će se hrvatsko pravo.

Postupak likvidacije provodi likvidator kojeg imenuje brodar i on obuhvaća nekoliko faza. Likvidator najprije prikuplja sve informacije i isprave u odnosu na zajedničku havariju, uključujući i potrebna jamstva (ovlaštenika tereta), te sastavlja diobnu osnovu. U završnoj bilanci likvidator obračunava pojedinačne doprinose i tražbine, zahtjeva isplate, po potrebi ostvaruje postojeća jamstva i doznajuje strankama iznose koji im pripadaju. Likvidator može biti fizička ili pravna osoba, a najčešće je riječ o velikim, specijaliziranim društvima.

Obračunom se utvrđuje doprinosi pojedinog interesa u žrtvama i troškovima u zajedničkoj havariji zbog čega se utvrđuju vjerovnička i dužnička masa.

Vjerovnička masa (engl. Amount to be made good, Receiving fund) je zbroj svih šteta i troškova koji se imaju nadoknaditi iz zajedničke havarije. Formira se na osnovi podnijetih zahtjeva pojedinih sudionika, koje likvidator razmatra, pa na osnovi njihova nastanka, vrste i odgovarajućih pravnih propisa – odobrava ili odbija. Prema odredbama pomorskog zakonika, vjerovnička masa jest zbroj šteta ili troškova prouzročenih činom zajedničke havarije koji se na temelju odredaba Pomorskog zakonika nadoknađuju iz dužničke mase, a tvori ju činom zajedničke havarije žrtvovana imovina i svota za koju je smanjena vrijednost namjerno oštećene imovine, te troškovi koji se smatraju zajedničkom havarijom, uključujući troškove likvidacije zajedničke havarije.

Dužnička masa (engl. Contributory amount, Contributing fund) je zbroj vrijednosti sveukupne imovine koja je sudjelovala u zajedničkoj havariji i predstavlja računsku rekonstrukciju vrijednosti cjelokupne spašene i žrtvovane vrijednosti. Prema odredbama pomorskog zakonika dužnička masa jest imovina prema čijoj se vrijednosti na temelju odredaba Pomorskog zakonika pridonosi naknadi štete ili troškova koji su prouzročeni činom zajedničke havarije, a tvori ju činom zajedničke havarije spašena imovina, vrijednost žrtvovane imovine i svota za koju je smanjena vrijednost namjerno oštećene imovine.

Pravilo je da u dužničku masu ulazi i vrijednost vjerovničke mase, tj. iznos koji se priznaje kao zajednička havarija, kako bi sva žrtvovana imovina bila dio iznosa priznatog u zajedničku havariju te kako bi se postigla ravnomjerna raspodjela štete na sve sudionike pothvata.

Vrijednost imovine koja ulazi u vjerovničku i dužničku masu, osim troškova, određuje se prema vrijednosti u vrijeme i u luci gdje se završava zajednički pothvat, ako Pomorskim zakonikom nije drugačije određeno. Troškovi se utvrđuju prema visini u kojoj su stvarno učinjeni. Vrijednost tereta koja ulazi u obračun zajedničke havarije određuje se prema njegovoj vrijednosti u vrijeme iskrcaja na temelju trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, na temelju ukrcajne vrijednosti tereta. U vrijednost tereta u vrijeme iskrcaja uključuju se troškovi njegova osiguranja, te vozarina, osim ako rizik gubitka vozarine ne snose osobe koje su ovlaštene raspalagati teretom.

Koeficijent doprinosa utvrđuje se dijeljenjem iznosa vjerovničke mase s dužničkom masom. Zatim se množenjem tako izračunanog koeficijenta sa svakom pojedinom stavkom dužničke mase dobije iznos te stavke u zajedničku havariju. Zbroj svih doprinosa jednak je vrijednosti zajedničke havarije. Tako je moguće odrediti doprinos svakog pojedinog sudionika pomorskog pothvata u štetama i troškovima koji su priznati kao zajednička havarija.

Tražbine iz zajedničke havarije zastarijevaju nakon proteka jedne godine od dana kada je brod stigao u luku završetka putovanja tijekom kojega je nastala zajednička havarija. Tijek zastare prekida se od dana kada je imenovan likvidator, pa do dana kada je konačna diobna osnova izrađena.

Vjerovnik iz zajedničke havarije koji ne dobije jamstvo da će njegova tražbina biti namirena ima pravo zaustaviti brod i teret da bi naplatio svoju tražbinu.

Sam čin zajedničke havarije poduzima zapovjednik broda, odnosno osoba koja ga zamjenjuje, ili djeluje po njegovu općem ovlaštenju, ili postupa tako kako bi i sam zapovjednik postupio da je bilo vremena i prilike za njegovu osobnu odluku. Obveza je zapovjednika broda da sve pojedinosti vezane uz zajedničku havariju koja se dogodila, uključujući uzroke, postupke posade, okolnosti i posljedice, u roku od 24 sata detaljno navede u brodskom dnevniku. Također, on mora brodaru obavijestiti o svim detaljima događaja, a u lučkoj kapetaniji (u domaćoj luci) ili diplomatsko-konzularnom predstavništvu naše države (u inozemstvu) u roku od 24 sata nakon dolaska broda u luku treba podnijeti prijavu pomorske nezgode. Zapovjednik bi uz pomoć vještaka trebao ustanoviti moguća oštećenja broda te utvrditi vrijednost tereta i oštećenja na njemu. Pored navedenog, zapovjednik broda mora se osobno pobrinuti za havarijsku obveznicu – jamstvo za doprinos u zajedničkoj havariji svake partije tereta prije konačne predaje tereta primateljima. Konačno, zapovjednik je dužan svu dokumentaciju o zajedničkoj havariji poslati brodaru i/ili likvidatoru. Kada se žrtvovanjem jednog (manjeg) dijela vrijednosti namjerava spasiti veći dio, onda je potrebna trezvena i razborita odluka čovjeka koji o tome skrbi. Zato ovakvi događaji za zapovjednike predstavljaju veliki izazov.

Učestalost zajedničke havarije u suvremenom pomorstvu nije velika (oko 400 do 600 slučajeva godišnje) zato što se primjena ovog instituta u današnje vrijeme pokazala vremenski i financijski iscrpljujućom. Situacije u kojima dolazi u obzir primjena pravila o zajedničkoj havariji nerijetko uključuju velik broj interesnih strana (sudionika) što podrazumijeva brojne nagodbe s osigurateljima, a pored toga potrebno je mnogo vremena za prikupljanje i obradu podataka potrebnih za izračune. Sami izračuni nisu mogući bez stručnih osoba i procjenitelja. Međutim, svaki pomorski pothvat, unatoč svim tehnološkim unaprjeđenjima koji umanjuju rizike pri plovidbi podrazumijeva prisutnost mnogobrojnih opasnosti od nastupanja različitih neželjenih situacija i štetnih događaja i sudionici pomorskih pothvata i danas se odlučuju za primjenu ovog instituta. Tijekom svake plovidbe može se pojaviti potreba za poduzimanjem hitnih mjera u cilju spašavanja broda, tereta i osoba na brodu, a uvijek prijete rizik nastanka oštećenja i šteta na brodu i/ili teretu. Posljednje izmjene York-antwerpskih pravila iz 2016. godine imaju za cilj pomiriti razlike u stajalištima između brodara i pomorskog osiguratelja, koje su se pokazale jednim od glavnih razloga propitivanja svrhovitosti instituta zajedničke havarije u današnjem vremenu.



PIŠE

**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com

T

ri godine nakon proglašenja pandemije COVID-19 u svijetu i Hrvatskoj, Vlada Republike Hrvatske je 11. svibnja 2023. godine, proglasila kraj epidemije bolesti COVID-19 uzrokovane virusom SARS-CoV-2 u cijeloj Hrvatskoj.

Par dana prije toga, Svjetska zdravstvena organizacija je 5. svibnja 2023. objavila da više ne smatra bolest COVID-19 javnozdravstvenom opasnošću koja izaziva međunarodnu zabrinutost. Proglašenje kraja epidemije bolesti COVID-19 u Hrvatskoj temelji se na do danas stečenim spoznajama o virusu, virulenciji i posljedicama bolesti te mogućnostima zaštite populacije tako da više nema potrebe za mjerama koje se propisuju u uvjetima epidemije. A da su bile teške, bile su, a i promijenile su nas. Nakon što smo tri godine, barem podsvjesno, svakog susjeda smatrali potencijalnim neprijateljem koji nas ugrožava svojom zaraženošću, postali smo nekako grublji, nervozniji i agresivniji. U trideset godina nisam nikoga morao izba-

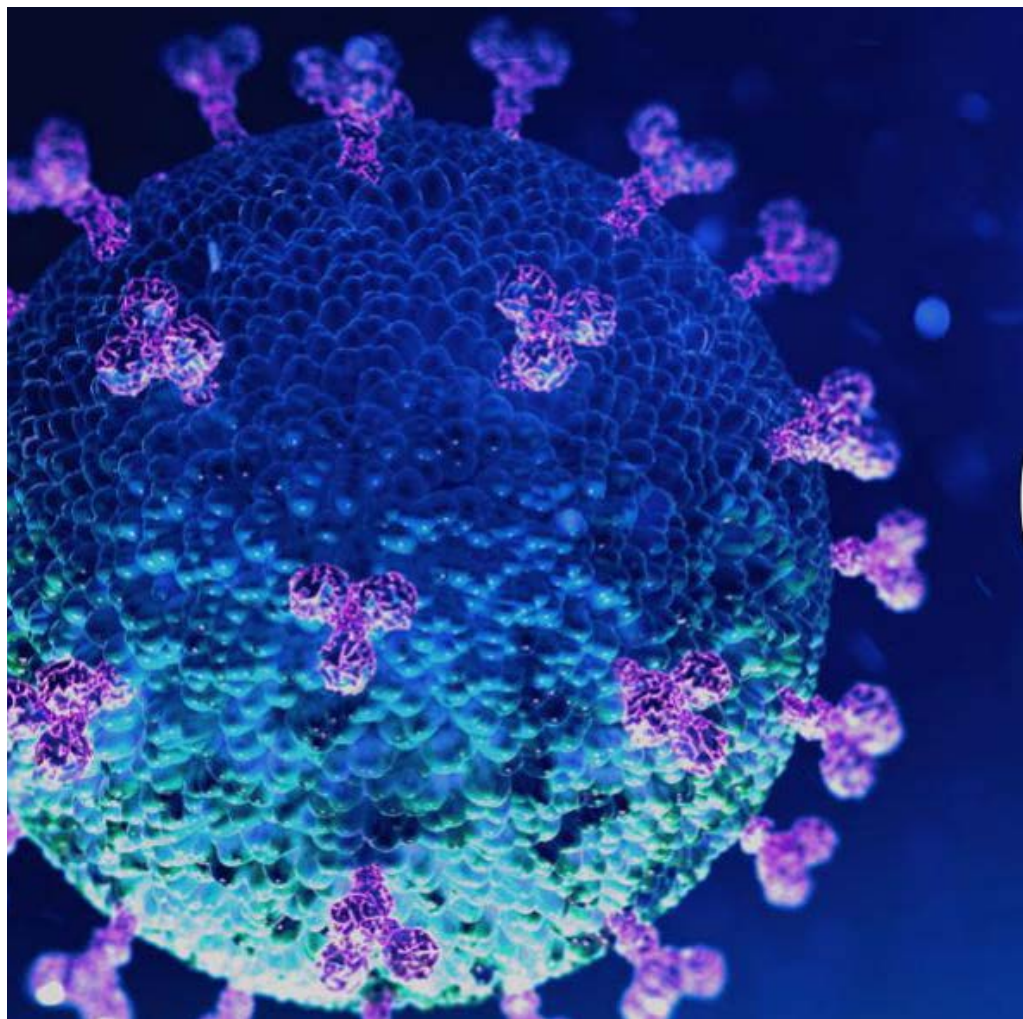
Evo nam ga opet (COVID-19)

citi iz ambulante, a nakon COVID-a nekoliko njih koji su prešli granicu pristojnosti. I način rada se promijenio i sada se svi nekako čude kada im kažete da moraju doći na pregled ako ih „samo boli grlo“ COVID nas je natjerao da liječimo kao u pomorstvu – na daljinu.

No, bilo kako bilo, uzimajući u obzir postojeće mjere za smanjenje rizika od bolesti, poput cijepljenja, Vlada Republike Hrvatske donijela je odluku o proglašenju završetka epidemije.

Ali jeli baš sve tako bajno ako izgleda.

Nedavno sam bio na važnom skupu Zdravstvene komisije IOC-a u Lozani i prisutnim kolegama predstavio dragog prijatelja, Dr. Brian Mc Cluskey-a. Taj simpatični Irac je jedan od vodećih stručnjaka za COVID19 u svijetu i savjetnik je SZO i Međunarodnog Olimpijskog Odbora za COVID19. Dakle predstavim kolegama čovjeka br 1., on održi predavanje i krenu pitanja:





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

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

1. Je li točno da više nema opasnosti jer je virus postao zarazniji, ali manje opasan, bar tako kaže evolucijska logika (virus se želi širiti, ali ne želi ubiti domaćina?)

Odgovor: nije točno, ne postoji ni jedan jedini znanstveni dokaz za to. Sutra opet možemo dobiti ubojiti soj. To je samo torija evolucijskih biologa.

2. Što može možemo očekivati, je li gotovo?

Odgovor: ne znamo, virus je tu i dalje, ali ustvari ne znamo kakvo je stanje jer su svi prestali testirati.

3. Pa kako ćemo znati?

Odgovor: pa kada ljudi počnu masovno umirati, kao prije tri godine.

Dakle, kada vam br.1 to kaže slika baš i nije lijepa kako izgleda.

Podsjetimo se: bolest je prvi put prijavljena u prosincu 2019. godine u Wuhanu u Kini. Trump ju je odmah nazvao „Kineska bolest“ kao što se nekad u našim krajevima sifilis

zvaao „Bolest Škrljevo“ (za one koji ne znaju, mjesto pored Rijeke gdje je bila endemija sifilisa).

30. siječnja 2020., generalni direktor Svjetske zdravstvene organizacije, nakon savjeta Odbora za hitnost, sazvanog u skladu s Međunarodnim zdravstvenim propisima (IHR 2005.), proglasio je trenutnu epidemiju COVID-19 zdravstvenom hitnošću od međunarodnog značaja. 11. ožujka, Svjetska zdravstvena organizacija proglasila je da je COVID-19 postao pandemija zbog brzine i razmjera prijenosa, a ne zbog težine bolesti.

I nije sve skupa baš ni bilo nešto tako novo. U prošlosti je WHO je nekoliko puta proglasila pandemiju kao globalni zdravstveni problem: epidemiju virusa ebole 2014. i 2019. godine, pandemiju svinjske gripe 2009. godine i epidemiju infekcije HIV-om 1981. godine. Svaki put kada se proglasi pandemija kao globalni zdravstveni problem, pokreću se ak-

tivnosti koje predstavljaju odgovore na prijeteće izbijanje i širenje bolesti, uključujući pojačano praćenje bolesti i brz razvoj testova, cjepiva i lijekova. Jednako kao što smo nazočili u razdoblju pandemije COVID-19.

U ožujku 2020. Hrvatska je proglasila epidemiju bolesti COVID-19 zbog javnozdravstvenog rizika od visoke smrtnosti od nove nepoznate zarazne bolesti. Proglašenje epidemije omogućilo je izradu potrebnih mjera za zaštitu zdravlja stanovništva i Beroš, Capak i Bezinović postala su znana imena u svim kućama.

Iako je WHO odmah poslao priopćenje državama za uspostavu javno-zdravstvenih mjera koje su razmjerne javno-zdravstvenoj opasnosti, (čitaj - da ne zatvaraju granice), a što je sukladno Međunarodnim zdravstvenim propisima (International Health Regulations, IHR 2005) i drugim međunarodnim smjericama (WHO advice for international traffic in relation to the outbreak of the novel coronavirus 2019-nCoV) dostupnim na: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak/> koje su napisane prvenstveno zbog pomorstva i nesmetanog protoka roba, poput domina koji se ruše, zemlje su počele uvoditi restrikcije kojima je najviše bila pogođena pomorska industrija. Jednostavno se nije moglo putovati i pomorci su ostajali mjesecima zarobljeni na brodovima dok oni koji su ih trebali zamijeniti nisu mogli otputovati. Uzalud je WHO izdavao upute, malo tko ih se pridržavao.

Iako su takve mjere ozbiljno poremetile neometan tijek prometa, činjenica jest da brodarima, agentima, špediterima i pomorcima nije bilo preostalo ništa drugo nego se pridržavati

COVID-19

ovih međunarodnih, nacionalnih i lokalnih ograničenja prometa. Činjenica je da je pomorstvo tu bilo najmanji problem jer (što se i pokazalo u praksi) značajno je veća vjerojatnost širenja zaraze avionima. No, kako je avionski prijevoz dio pomorskog života sve je došlo na isto. Vas pomorce se oduvijek smatra širiteljima bolesti, danas kao i nekad kada ste donosili kugu, koleru i čudne tropske bolesti poput „vijetnamske ruže“. Izdane su i posebne smjernice za pomorce ali ako ih je izdala Međunarodna udruga brodara (ICS) bile su napravljene da zaštite brodare i njihov interes pa ste morali i po dva tjedna biti zatvoreni u hotelskim sobama, pije ukrcaja. Tko je tada imao ukrcaj u Singapuru, nije ga se baš nauživao.

Time započinje razdoblje straha od nepoznatoga, nove bolesti, nedovoljno informacija, alata pripremljenosti za zaštitu i liječenje populacije. Kako u Hrvatskoj, tako i u svijetu.

Formalno pravno proglašavanje epidemije donijelo je veće ovlasti ministru zdravstva u smislu mobiliziranja ljudstva i sredstava, nabave roba i usluga, kao i organiziranja aktivnosti na poslovima suzbijanja epidemije, a sve u svrhu zaštite zdravlja populacije, ali i održavanja ekonomske stabilnosti. Jest da smo ih vrlo brzo počeli „ne-voljeti“, ali takve mjere su, baš kao i brodarima omogućile borbu s epidemijom. Kao što su brodari štitili svoje interese i država je štitila svoje. Tako je u jeku epidemije COVID-19 Arena centar pretvorena u privremenu bolnicu, a status COVID-bolnice daje se Kliničkoj bolnici Dubrava. Također, mnogo se ljudi uključuje na poslove vezane za praćenje kontakata s oboljelima (što epidemiologa, liječnika obiteljske medicine, volontera. . .), a stožer Civilne zaštite postaje glavno središte donošenja odluka o preventivnim mjerama. U jeku epidemije organizirane su karantene u zajednici, svakodnevno televizijsko izvješćivanje o statistici oboljelih i cijepljenih osoba, a pučanstvo je obavještavano o svim značajnim mjerama i promjenama koje su se uvodile kako bi se postigla najviša moguća razina brige za zdravlje zajednice. Upravo je proglašenjem epidemije zarazne bolesti u sklopu Zakona omogućeno i lakše mobiliziranje cijelog društva u prevenciju bolesti. U svijetu je od početka pan-



demije do 3. svibnja 2023. godine zabilježeno 765 milijuna potvrđenih slučajeva COVID-19, a 6,9 milijuna ljudi je umrlo od posljedica te bolesti. Naravno i dan danas ima onih koji negiraju da je epidemije uopće bilo ili da nije bila tako opasna, ali ako baš hoćete od mojih 2000 pacijenata preminulo je četvero. I anti-vakseri su došli na svoje, a Nole je završio u izolaciji u Australiji, no usprkos svega, do kraja travnja ove godine primijenjeno je više od 13 milijardi doza cjepiva protiv COVID-19 u cijelome svijetu, a više od 5 milijardi ljudi potpuno je cijepljeno protiv COVID-19. U istom razdoblju trajanja epidemije u Hrvatskoj je bilo gotovo 1.300 000 potvrđenih slučajeva, a 18 300 osoba je preminulo od COVID-19. U Hrvatskoj je primijenjeno oko 5.400 000 doza cjepiva.

A mi ustvari nismo ni bili tako loši. Javno-zdravstveni dio sustava kojeg se smatralo naslijeđem starih vremena pokazao se kao vrlo otporan i sposoban da odgovori na izazove.

Naučili smo da pripremljenost i održivost za prevenciju epidemije zarazne bolesti uključuje i dobar plan pripremljenosti u smislu materijalnih (maske, rukavice, dezinfekcijska sredstva, respiratori i slično) i ljudskih resursa, kao i educiranosti građana. S dovoljno materijalnih resursa za osobnu zaštitu i dezinfekciju, mjere prevencije lakše se uvode. Također, brzo uvođenje praćenja i nadzora oboljelih i njihovih kontakata omogućilo je operativnije funkcioniranje u fazi sprječavanja epidemije. U jeku pandemije te su mjere, uz uvođenje mjera izolacije i „lock-downa“, značajno utjecale na smanjenje mogućeg broja zaraženih. Jedino se na taj način moglo

doprinijeti rasterećenju ionako preopterećenoga zdravstvenog sustava koji se morao brinuti za teško bolesne osobe.

I uspjelo je. I treba čestitati svima koji su tada podmetnuli leđa.

Iskustvo organiziranja a sprječavanja i suzbijanja pandemije COVID-19 počelo je iznenadno i za svih bilo novo, a i mi i svijet, učili smo „u hodu“. Iako su epidemiolozi po svom pozivu educirani i pripremljeni za provođenje mjera za sprječavanje i suzbijanje epidemija, u jeku epidemije bilo je puno nepoznanica o obilježjima virusa i bolesti koju on uzrokuje, te zajedničkih simptoma, prepoznatljivih u svih oboljelih, što je na samom početku epidemije otežalo rad pojedincima i sustavima. Vjerovali ili ne ni WHO se nije u početku snašla. Par mjeseci nakon izbivanja epidemije u Kini, u Monaku se održavao kongres IOC-a gdje je predstavnik WHO vrlo ležerno predstavio stvar i pozvao me da zajedno s našim zlatnim olimpijcima, Fantelom i Marenićem i s njihovim Generalnim sekretarom nastupim na konferenciji za tisak i pokažemo svijetu kako je za vrijeme epidemije moguće baviti se sportom i kako treba nastaviti s normalnim životom (jedrenje je bilo prvi sport koji se tada vratio na sportske terene). Poziv je stigao u ponedjeljak, Šime i ja sve dogovorili u srijedu, konferencija zakazana za idući ponedjeljak, a u petak je nakon što su stigle nove brojke, konferencija za tisak otkazana. Nove brojke su pokazale da ljude baš i ne bi trebalo ohrabrivati. I oni su učili u hodu.

Jer ustvari, nije nas pandemija „zatekla“, nas je iznenadila globalna nemoć. Unatoč svim dobro napisanim direktivama o među-



sobnom pomaganju, na npr. razini Europe kako ono ide ona pjesma „Europe, Europe unite...“, COVID-19 je jednako utjecao na sve pa je bilo nemoguće očekivati pomoć od drugih koji su se borili s istim problemima. Iskreno, svima je međunarodna solidarnost bila sporedna, svi su mislili na sebe, a i kada biste čuli da neko-nekome nešto šalje, to su bile simbolične količine i viškovi roba. Ova situacija naučila nas je kako su neke stvari poput maski i rukavica potrebne i kako niti jedna zemlja ne bi smjela računati na moguću pomoć iz „susjedstva“ (i još jednom Europe, Europe unite...).

Kolega Beroš, Capak i ekipa postali su medijske zvijezde a krizno komuniciranje, važan segment upravljanja krizama, odvijalo se preko dnevnih obraćanja javnosti Kriznog stožera. I nisu bili loši – kada je bilo najteže učinili su ogroman posao i imali stvari pod kontrolom (dok facebook, opskurni portali i moja frizerka nisu počeli širiti pravu istinu). Te konferencije za javnost korištene su za informiranje pogođene zajednice, slanje važnih poruka i preporuka za preventivne mjere, koje su i oboljelima i cijeloj populaciji bile potrebne za održavanje svakodnevnih aktivnosti. Sve je nakraju dobro završilo (hm, kako za koga).

I što smo naučili?

Naučili smo da se od posljednje pandemije (gripe – famozne „španjole“) svijet promijenio, da je prošlo puno vremena, a pripremljenost, uvježbanost i educiranje nisu baš toliko napredovali.

Stanovništvo jednostavno nije bilo pripremljeno za uvođenje tako „strogih“ mjera i ograničavanje slobode kretanja. Nemoguće

je narod (a pogotovo naš) uvježbati za ovakvu situaciju, ali ga je (teoretski) moguće educirati, što je ustvari jedina ispravna mjera u borbi s epidemijom. Nešto se ipak postiglo: npr. u jeku pandemije češće smo ne samo prali nego i dezinficirali ruke, a i na ulazu u javne prostore i u javni prijevoz trebalo je dezinficirati ruke. Iako to sada više nije obvezujuće, dobro je da su se svi ljudi podsjetili važnosti navike redovitog i pravilnog pranja ruku. Naime, upravo je to važno za prevenciju brojnih zaraznih bolesti, ne samo COVID-19, već i crijevnih i respiratornih zaraznih bolesti, ali i drugih zaraznih bolesti. Pogotovo bi se pomorci trebali podsjetiti toga. Kada na brodu krene epidemija – nemate kuda. Na kruzerima to itekako dobro znaju – uostalom „novi“ običaj pozdravljanja stisnutom šakom već se godinama upotrebljava na kruzerima kao važna epidemiološka mjera. Ja si nekako umišljam da sam baš ja taj koji ga je savjetovao Svjetskoj zdravstveno organizaciji na sjednici, na samom početku pandemije (dobro zvuči, ali vjerojatnije je da su oni to ionako znali). Nadamo se kako će se ova navika (ponovo) ukorijeniti u svakodnevni život ljudi, a sudeći po mirisima u javnom prijevozu, bilo bi to divno. Ne treba više nositi ni maske, ali nekako smo se zamislili – jesu li Japanci koji ih stalno nose, u pravu. U svakom slučaju naučili smo kako su maske dobra prevencija i mogu jednostavno pojačati zaštitu nekih osjetljivih populacija.

Naš sustav zdravstvene zaštite pokazao je tijekom faze odgovora na COVID-19 i snagu i besprijeekornu otpornost zdravstvenih radnika. Neki su bili i nagrađeni za to, što je uredu, ali neki koji su radili u istim uvjetima iste stva-

ri – nisu. No, to je jedna od gluposti našeg zdravstvenog sustava gdje očitije bolje raditi u „uhlebistanu“ nego se truditi oko pacijenata. Vlada je učinila sve što je moguće kako bi očuvala zdravstvene snage uključujući brojne mjere koje su zdravstvenim djelatnicima olakšavale rad: COVID-19 proglašen profesionalnom bolešću, plaćen je bio rad i ostanak nakon radnog vremena, a poslije je omogućena psihološka pomoć.

Ipak, COVID-19 nije potpuno nestao, jasno je da se neće iskorijeniti, i da će nastaviti cirkulirati i biti prisutan u populaciji. Još uvijek dnevno oboli oko 20 - 40 osoba, jedna od pet osoba premine od ili s COVID-om, a svakodnevno ima 30 - 40 hospitaliziranih zbog COVID-19. U posljednje vrijeme je dvije do pet osoba dnevno na respiratoru. Nisu nestale ni posljedice kod mnogih koji su ga preboljeli i o tome još učimo. Simptomi dugotrajnog COVID-a prisutni su u velikog broja bolesnika nakon akutne COVID-19 bolesti i značajno narušavaju njihovu kvalitetu života. Za sada ne postoje specifične mjere liječenja, ali dosadašnja istraživanja ukazuju da bi cijepljenje moglo imati protektivnu ulogu (moja frizerka koja zna sve o COVID-u s tim se sigurno ne bi složila).

A vi pomorci? A ništa, čekajte novu epidemiju i neka nova pravila, nadajmo se da će ovaj puta biti u vašu korist, a ne korist brodarka.



PIŠE

MILKO
KRONJA

Dva plus dva su ipak četiri, ali u povijesti hrvatske brodogradnje se može naći više primjera kada je odgovor mogao biti 6 pa čak i 8. Riječ je, naravno, o broju planiranih novogradnji, u ovim slučajevima za domaće brodare, no stvarnost je često donosila manji i matematički točan broj. Primjer iz naslova koji je i tema ovog članka događao se prije šest desetljeća u tadašnjoj riječkoj Jugoliniji, a i onih nešto većih osam ticalo se riječke broderske kuće, tek koju godinu kasnije. Planovi za izgradnju novih brodova nisu bili preoptimistički, jer se u to doba na jadranskim navozima radilo punom parom, već su se prije svega nasukali na financijama. Naime, veliki uzlet Jugolinije tijekom pedesetih godina prošlog stoljeća bazirao se na početku na državnim dotacijama i kreditima bez obveze njihovog vraćanja. Nakon toga su raspisivani natječaji za dodjelu investicijskih zajmova uz vrlo povoljne kamate i to je trajalo do 1961., kada se mijenja sistem financiranja novogradnji s težištem na bankovnim kreditima i učešćima samih kompanija. Zbog poteškoća osiguravanja sredstava kod takvog novog načina financiranja bilo je teško ostvariti predviđene planove gradnje brodova, a nije se pokazao nevažnim i jedan novi moment - kako se u međuvremenu počelo sve više graditi za inozemne kompanije, a deviza



2 + 2 = 6?

je kronično falilo, prednost su, naravno, dobili stranci a i cijene samih novogradnji su osjetno narasle kao i tečaj američkog dolara. Priča o prvih šest brodova koji su se naposljetku pretvorili u četiri počinje na samom koncu 1959. godine kada Riječani u Splitu ugovaraju gradnju serije linijskih teretnih brodova. Svi brodovi su imali dužinu 136 metara preko svega, širinu 18,2 i visinu 10 metara, cca 6 900 tona nosivosti, a pogonski stroj FIAT od 7 300 KS omogućavao im je brzinu od preko 18 čvorova. Što se tiče onih predviđenih 8 novogradnji s početka članka, oni se odnose na brodove tipa Viševica, kojih je isto tako isporučeno tek 4, u razdoblju od 1964. do 1966 iz riječkog brodogradilišta 3. Maj, a Viševica je ujedno bila i posljednji riječki brod izgrađen po starom sistemu (državni kredit na 18 godina uz 3 % kamata te 30 % vlastitog učešća). No, da se vratimo u Split, za prvu od predviđenih šest novogradnji kobilica je položena 10. srpnja 1960. u tamošnjem brodogradilištu. Porinuće je slijedilo 26. studenoga iste godine, a brod je pod imenom Baška ispušten Riječanima 26. ožujka 1961. godine.

Baška je po isporuci uključena u liniju za Daleki Istok i tu se zadržala da lipnja 1962., kada prelazi na prugu za Sjevernu Ameriku, na kojoj ostaje do veljače 1966. godine. Tada je prebačena na liniju za istočnu obalu Južne Amerike, gdje plovi do studenoga 1979. Tu je 1970. imala dva putovanja do luka na Ognjenoj zemlji - Punta Arenas i Ushuaia, a u travnju 1976. se iz Jadrana preko venezuelanske La Guaire zaputila kroz Panamski ka-

nal u peruanske luke Paita, Callao te Ilo da bi se kroz Magellanov tjesnac vratila u svoje redovne luke - Montevideo, Buenos Aires i Rio de Janeiro. Od prosinca 1979. do ožujka 1982. plovi na liniji za Bliski Istok a nakon toga na pruži za Sjevernu Europu, gdje ostaje do kraja riječke karijere. Dana 2. prosinca 1988. je predana novom vlasniku u luci Split gdje s par poteza pinelom postaje Bask. Drugi brod iz serije imao je sljedeće datume u fazi izgradnje - polaganje kobilice 26. studenoga 1960., porinuće 6. svibnja 1961., da bi 12. kolovoza 1961. bio uključen u flotu riječkog brodarka pod imenom Novi Vinodolski.





Baška u luci Montevideo

I Novi Vinodolski na početku plovi za Daleki Istok, u lipnju 1962. prebačen je na liniju ka sjevernoameričkim lukama, gdje ostaje do kolovoza 1967. kada čini jedno putovanje za luke Indije, Pakistana i Burme. Od siječnja 1968. do siječnja 1980. plovi na liniji za istočnu obalu Južne Amerike. Tu je u ožujku 1973. imao jedan neuobičajeni izlet, iz Mediterana je išao za luku La Guaira u Venezueli pa kroz Panamski kanal u čileanski Valparaiso, te prošao kroz Magellanov prolaz za brazilski Santos. Početkom 1980. je prekomandiran na prugu za Bliski istok gdje ostaje do studenoga 1981. a nakon toga plovi za Sjevernu Europu gdje ostaje do kraja, prodan je i predan kupcu 18. listopada 1988. u Kopru. Tempo kojim su stizala prva dva od predviđenih šest brodova splasnulo je, a već sljedeće godine plan je revidiran na četiri novogradnje. Za treći brod iz serije kobilica nije položena na datum porinuća prethodnika, kako je to bio običaj, već dosta kasnije, 4. studenoga 1961. Porinut je 28. travnja 1962.

Novi Vinodolski u prolazu kroz Sueski kanal



Drežnica u Rijeci



Grobnik u luci Swansea

a Riječanima je isporučen 27. lipnja 1963. kao Drežnica.

Životopis Drežnice je vrlo suhoparan, cijeli plovibeni vijek provela je na liniji za istočnu obalu Južne Amerike, tek je u ožujku 1965. iz Rijeke otplovila ka New Yorku da bi nakon toga odmah slijedio Buenos Aires i ostale uobičajene luke. Godine 1983. otišla je u kraću raspremu, nakon koje je napravila još dva putovanja na uobičajenoj ruti. Početkom veljače 1984. vratila se u Rijeku, gdje je nakon pregleda ustanovljeno da bi popravci za klasu bili preskupi pa je odlučeno da se brod proda za rezanje, te je dana 28. veljače dotegljena u rezalište Sveti Kajo.

Posljednji iz kvarteta nesuđene šestorke, Grobnik, imao je sljedeći tempo – kobilica 29. prosinca 1961., porinuće 18. kolovoza 1962. a isporuka 27. rujna 1963.

On je na početku bio uključen u liniju za sjevernoameričke luke, da bi od rujna 1965. plovi ka istočnoj obali Južne Amerike, s tim da je od ožujka do svibnja 1969. ponovno plovi ka Sjevernoj Americi. Tijekom 1970. uplovljavao je i u luke Punta Arenas

i Ushuaia na samom jugu ovog kontinenta. U periodu od srpnja 1971. do lipnja 1972. čini dva putovanja na liniji za Indiju, Pakistan i Burmu da bi se nakon toga vratio lukama Južne Amerike. Tu je ostao sve do svibnja 1983., kada je odlučeno da se zbog nedostatka posla brod pošalje u raspremu te je na mrtvom vezu u Puli ostao idućih šest mjeseci. Tada se uključuje na liniju za Sjevernu Europu gdje ostaje do prodaje u svibnju 1987. Pod novim imenom Nik plovi je još nepuna četiri mjeseca.

Kao što je vidljivo iz teksta, jedino je Drežnica prodana u rezalište i to domaće, a zanimljivo je da su sva tri ostala blizanca nakon kraće plovidbe za račun novih vlasnika završila u najvećem svjetskom groblju brodova, indijskom Alangu; Grobnik dana 3. rujna 1987., Novi Vinodolski 17. svibnja 1989., a Baška je na rezanje stigla 14. lipnja 1989. Tako je ispalo da je prvi brod iz serije imao i najduži plovibeni vijek od cijele četvorke odnosno nesuđene šestorke riječkih linijaša, dvadeset osam godina i tri mjeseca za tehnološko potpuno zastarjeli konvencionalni linijski teretnjak, lijepa i teško dostižna brojka čak i za današnje suvremene brodove.



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>	

Čineći uslugu kolegici, učinila sam veliku uslugu sebi

Kad te život kroz posao neplanirano pošalje u prijestolnicu pomorstva Englesku, prva pomisao mi je bila “ajmeeeee, di ću u Englesku sada, zima, kišno i ledeno vrijeme, ispalit ću tamo”, ali čineći uslugu kolegici, učinila sam veliku uslugu sebi.

Nakon povratka s Floride, dočekalo me je divno vrijeme doma i pomisao kako ću napokon uživati u jeseni i mirisu jadranskog mora (Atlantski ocean ne vonja lipo niti blizu našeg mora).

Dugogodišnjoj plovidbi i remontima istočne obale Amerike i Kariba došao je kraj, za sada, jer “nikad ne reci nikad” je napisano pravilo “zlata vrijedno”. Draga je meni Florida, Bahami, Karibi i

ostatak svijeta, ali nedostaje Dalmacija i cijeli Mediteran. Kuda i kada će me ponovo posao odvesti van Šibenika, za sada još ne znam, ali s obzirom da sam od onih koje vole avanture, rado bih se vratila na jug Engleske.

Kako voilm pomorsku povijest, sam odlazak u Porthsmouth mi je došao kao prava poslastica. No, prije svega interesantno je to da sam se ukrcala na jahtu koja mi je dobro poznata jer sam već radila na istoj (trup br. 1, a ova je bila br. 5). Sama familjarizacija takoreći nije ni bila potrebna, ali pravila su pravila bez obzira na sve i “safety first” je da se maksimalno poštuje. Interesantno je i to da mi je i kapetan bio poznat jer smo 2016. radili za istog vlasnika u Hong Kongu. Doduše tada je on radio na jednoj od jahti u svojstvu prvog oficira. Sve u svemu svijet je malen koliko god se činio velik.

Kako je zadnjih par godina svjetski trend “kupujem-mijenjam-prodam” nije se za čuditi da je i ova jahta na prodaju. Doslovno se kupi nova igračka-jahta, koristi se godinu ili dvije i ide u prodaju. Obično zatim kupuje se veća. Naravno, nema većeg gušta nego biti bez vlasnika na brodu i lickati brod bilo izvana bilo iznutra za tzv. “showing” jer tada posada ima dosta slobodnog vremena uz uobičajeno radno vrijeme od 8h do 17h osim onog člana posade koji je u gardiji. Kao i na svakoj jahti tako i na ovoj ima pluseva i minusa u samom upravljanju, no kako sam tu bila samo mjesec dana na zamjeni, odlučila sam ne nervirati se i pošetjeti sebe samu ne ulažući previše truda za eventualne promjene na bolje, pogotovo jer je jahta na prodaju.

Sama prodaja postaje “noćna mora” kad se pojave brokeri i surveyor i onda još kontinuirano nastave dolaziti tjedan

dana i “filozofirati” ne bi li dobili svoj dio kolača od prodaje, a posadu “tko šljivi” što jahtu održavaju u najboljem mogućem stanju i tako doprinose bržoj prodaji i traženju cijeni. Dobro je kad nalete brokeri koji imaju poštovanja prema posadi, ali kad nalete “kauboji” kao ovaj put, eeeeeee, to je onaj osjećaj kad bi ih najradije “nogom u” i niz pasarelu. To su oni tipovi koji se ponašaju kao da su oni vlasnici jahte pa svoje komplekse liječe na takav način te zahtijevaju od posade uslužnost na najvećem nivou jer, naravno, nigdje drugdje to ne mogu dobiti, a da za to ne plate. Ipak sve ima svoje granice pa kad je dotični broker zahtijevao da se u roku 10 minuta isprazni cijeli crewmess, samo je sa smiješkom odbijen uz napomenu da slike praznog crewmessa ima u katalogu jahte.

Unatoč i takvim danima gdje su nas cjepidlačili tjedan dana, ja sam uživala u kišnom, vjetrovitom i prohladnom Porthsmouth-u. Dio te uživancije svakako jest povijesni ratni brod HMS Victory koji je sudjelovao u znamenitoj bitci kod Trafalgara. Najprije sam se pola sata divila brodu i samoj gradnji izvana, a kad sam ušla unutra i obišla sve palube i svaki detalj ...oduševljenju nije bilo kraja. Udisati taj miris drva, udisati samu povijest, diviti se pomorcima - ratnicima toga doba, taknuti topove, konope, zamišljati u svojoj glavi kako se na tom brodu tada živjelo, plovilo i ratovalo, za mene je zaista bio veliki doživljaj. Iako su vođići na ulazu rekli da je maksimalno zadržavanje u obilasku broda 70 minuta. Uspjela sam se provući još narednih 20 minuta. I zamisliti se u ulozi kapetana Nelsona, ali i ostalih članova posade.

I odmah nakon obilaska HMS Victory nametnulo mi se pitanje kako to da današnji brodovlasnici brod od cca 70 metara koliko je Victory dug danas smatraju malim brodom? I svi teže što većim i duljim brodovima i jahtama, a ja sam još uvijek pod dojmom ondašnje ljepote i svrhe brodogradnje! Tu su još i Warrior i još njih preko 30 koji su zaista vrijedni posjete i obilaska.

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess



PIŠE

JADRAN
MARINKOVIĆ

S

vako naše „Malo misto“ uz more i na moru ima makar jednog pomorca. U jednom malom pelješkom mjestu gdje zimi živi pedesetak duša susreo sam 4 pomorca. Dva strojara i oba su oženjena i imaju djecu, a druga dva su nautičari i još nemaju vjenčani prsten. Moram priznati strojari su blizu pedesetih, a nautičari malo više od 30 godina, ali obojica su uredno završili u Splitu Pomorski fakultet i uredno plove. Sve su probali od jahte i LNG i promijenili niz kompanija i kažu da nema nikakvih problema s ukrcajem, a uvijek se traži ono najbolje, uz plaću i sigurnost. I tako zadnjih dana sretnem jednog od njih i pitam ga kako i zašto je ovako dugo doma kod roditelja. Uzeo sam malu pauzu, a i ljut sam što nama pomorcima nude povišicu plaće 2%, a inflacija je 6-7% -možda i više. Uostalom zašto ne bih jednom zajedno s obitelji proveo i Božić i Novu godinu i još ističe skoknut ću na Advent do Dubrovnika, Splita i Zagreba. Nije sve u eurima i dolarima, a život je samo jedan. A mi pomorci to dobro znamo pogotovo kada se valjamo svim svjetskim morima i oceanima.

Ova kratka životna priča jednog pomorca navodi nas na pitanje kako osnovati obitelj, odgajati djecu i razveseliti roditelje, koji željno očekuju unuke.

Kada ste zadnji put čuli za Mare Nostrum, hrvatsku udruga brodarara? Otvorio sam njihovu stranicu gdje točno piše da ta nekada krovna udruga hrvatskih brodaa upravlja s 133 broda s točno 3.428.244 tona nosivosti. Lijepo zvuči zar ne? Ali u

Pomorska večer (20.)



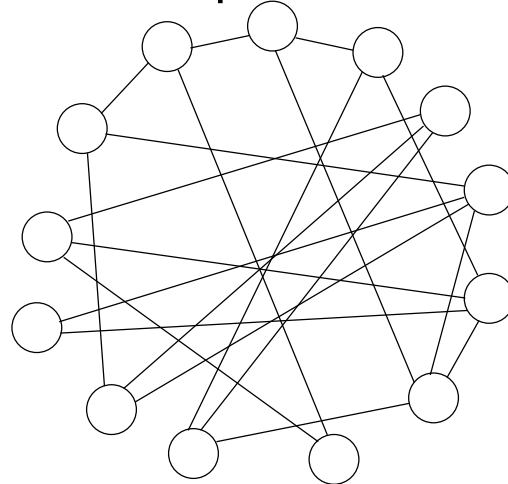
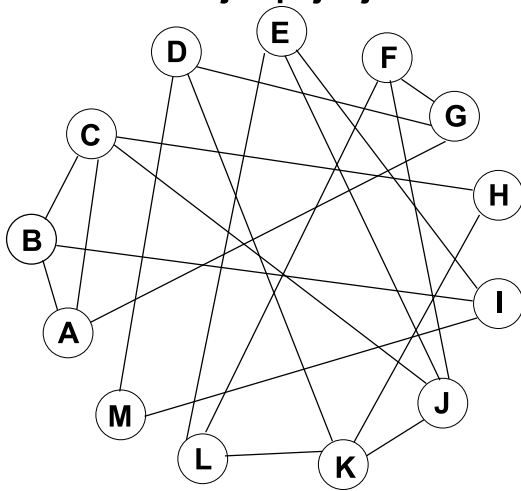
tom popisu su i Brodospas, Brodosplit plovidba, Jadranski pomorski servis i kao najveća „Jadrolinija“. Od trgovačkih brodarara u međunarodnoj plovidbi upisani su Atlantska, Tankerska i Jadroplov. Ali ako je vjerovati vijestima iz Zadra i Dubrovnika, Tankerska bi trebala preuzeti pod svoju zastavu Atlantsku. Pitao sam određene menadžere iz pomorskih krugova što kažu o ovom, kako su rekli okrupnjavanju, i po meni pravi odgovor je bio - bolje da naše tankere preuzme pomorski Zadar, nego Kinezi. U ovom preuzimanju, kupnji ili čemu već, spominje se i Jadroplov. U upravi splitskog brodarara koji u floti ima 2 nova LPG i 5 starih bulka ne vjeruju u tu mogućnost. Ne vjerujem da pomorski Split može ostati bez brodarara. No, valja imati na umu da je Jadroplov u većinskom državnom vlasništvu, a iduće godine su tzv. superizbori pa je sve moguće. I tako možda naša nekada super trgovačka flota ostane na samo jednom brodararu i to iz Zadra. Drage kolege iz Pomorske večeri više vam neće trebati ona špica „Kud plovi ovaj brod“. A, i Mare Nostrum neka razmisli o novom imenu?!

Moram spomenuti i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića koji nam je prošlih dana (1 mjeseci) najavio da će Hrvatska do 2030. godine nabaviti 412 autobusa na zeleni pogon, 6 novih dizel električnih i 4 baterijska vlaka „10-20 airbuseva za Croati airlines, a o cestama, tunelima i mostovima bolje i ne govoriti. A gdje su brodovi i pomorci gospodine ministre jer na prvom mjestu vaše važne funkcije je MORE! I tako pomorska Hrvatska s najboljim pomorcima na svijetu ostat će na jednu i pol kompaniju s 25-30 brodova s hrvatskom zastavom, koji plove diljem svijeta. I nadam se da će makar pod svojim stijegom imati besplatni internet i da će plaće pomoraca pratiti aktualnu inflaciju.

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.

***SRETAN VAM BOŽIĆ I JOŠ
SRETNIJA NOVA GODINA!***

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



ELASTIČNE VRPCE

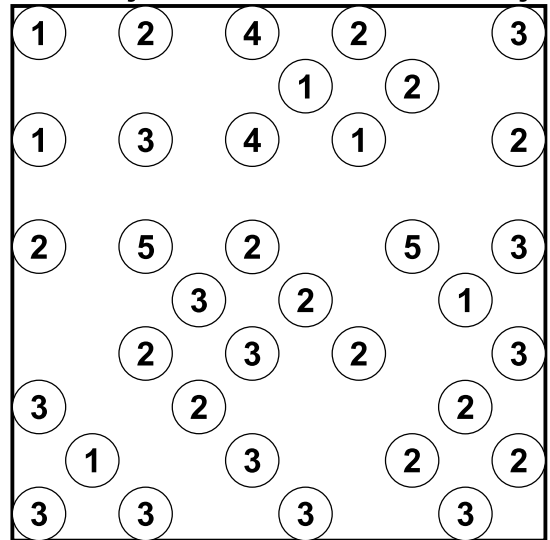
U svaki redak i stupac upišite slova A, B, C, D uz dva prazna polja. Slova oko mreže pojavljuju se prva u pripadajućem smjeru. Prazno polje može se nalaziti na bilo kojem mjestu.

ABECEDA

		D		A	B
A					
D					
D					
C					
	A	D		B	

Krugovi s brojkama predstavljaju otoke. Broj u krugu označava s koliko je mostova spojen dotični otok s drugim otocima. Mostovi mogu biti postavljeni isključivo vodoravno ili okomito, i ne smiju se križati. Dva otoka mogu biti spojena s najviše dva mosta. Ako je zadatak ispravno riješen onda svi otoci moraju biti povezani.

MOSTOVI




SUDOKU

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

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

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

						(U SMJERU STRELICE) ORGANIZACIJA KOJA SVAKE GODINE DODJELJUJE PRIZNANJA ZA SPAŠAVANJE LJUDI I IMOVINE NA MORU	EMILE ZOLA	NAZIV PRIZNANJA ZA SPAŠAVANJE LJUDI I IMOVI- NE NA MORU	TRJEBITI, UNISTAVATI	POZADI, OTRAGA	GLAVNA STRUJA U VODENOM TOKU	GLUMAC TAMIROFF
						SEDMI STUPANJ DIJATONSKE LJESTVICE (GLAZB.)						
						JUTARNJA POJAVA SUNCA						
						NORVEŠKA		OBITELJ GRADITELJA VIOLINA GRABLJIVA PTICA				
						MOLITVA U MUSLIMANA					IMOTSKI GRČKI JUNAK IZ TROJANSKOG RATA	
						PRIPADNIK JEDNOG AZIJSKOG NARODA						IZVOĐAČ PODVODNIH RADOVA
DELICIJA OD USOLJENE RIBLJE IKRE												
GRAD DOMAĆIN DODJELE PRIZNANJA ZA SPAŠAVANJE LJUDI I IMOVINE NA MORU 1. PROSINCA 2023. GODINE	ŠKOTSKO- AMERIČKA GLUMICA, DEBORAH ("KRALJ I JA")	NEISKO- RISTIVI OSTATAK, ŠKART	UZASTOPNA SLOVA ABECEDE	NAZIV ZA VIJETNAM U ŽARGONU AMERI- KANACA	"OPSEG"	GLAVNA ARTERIJA SAMOSTALNO IZVOĐENJE U GLAZBI					KISIK ROCK- GITARIST CLAPTON	
SVOJSTVO NEKE ČINJENICE, DOGAĐAJA ILI SITUACIJE							TERPENTINSKI UGLJIKO- VODIK GRČKI BOG LJUBAVI					
ČVOR U OBLIKU OMČICE					ORGANIZACIJA ZEMALJA IZVOZNIČA NAFTE ISTO (LAT.)				BROJ DUMASOVIH MUSKETIRA DANI (DULJI OBLIK)			
FRANCUSKO- NJEMAČKI LIKOVNI UMJETNIK, JEAN (HANS)			POLITIČAR PUPOVAC RADNIK KOJI ŠTO PODMAZUJE							RIMSKI: 49 PREVODI- TELJIČA KOVAC		
NOSIVA GREDA (NJEM.)				DOKUMENT O DRŽAVLJAN- STVU RH PISAC, ANTUN GUSTAV								
ITALIJA		OTMJENE GOSPOĐE UBRZO, MALO POSLIJE				OČUT STANJE OŠA- MUĆENOSTI					UGLJIK MOGRANJ, ŠIPAK	
JOHN UPDIKE			SLABLJENJE BRZINE ILI UČINKA U RADU MAGARAC				GLUMAC PETERS OSNIVAČ PERZUSKE DRŽAVE				NASTAMBE ZA STOKU	
KEMIJSKI ELEMENT (ZNAK AT)					MODA DUGIH SUKNJI GRAD U SRIJEMU					ANTUN ŠOLJAN AUSTRUJSKI GLUMAC SIGL		
AUTOR: VALTER	MAKEDONSKI KNJIŽEVNIK ("BJELE ZORE") UZ, PRI									LOVAČKI PAŠ VITKA TIJELA SLOVO GLAGOLJICE		
KAKVOĆA IZRADE			USTANOVA ZA BRIGU O ŠUMAMA "HEKTAR"								AUSTRIJA ANA KARIĆ	
PLOD U TVRDOJ LJUSCI				PRILIKA, NAVRAT NJEMAČKA			UMJETNI VODENI TOK VANADJ					
USAVRŠAVA- NJE NA KRAJU RADNOG PROCESA						PRODUŽI DALJE!						



Popunjava SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

M

Ž

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u
zaposlenju

Kompanija
zaposlenja

Svojtvo

Kategorija članstva

Pokriveni
kolektivnim
ugovorom

DA

NE

Neznam

Vrsta
kolektivnog
ugovora

Brod, IMO Broj

Zanimanje

Stručna sprema

Napomene

Kao član SPH želim se pretplatiti na časopis Pomorski vjesnik:

Tiskano
izdanje

e-izdanje

Adresa za dostavu
časopisa

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

Datum

Mjesto

Vlastoručni
potpis



SINDIKAT POMORACA
HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA



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

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



Diners Club. Najbolji član svake posade.

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

Bez papira. 100% digitalno.

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

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



ERSTE 

 Diners Club
INTERNATIONAL