

POMORSKI VJESNIK

**MARKO RAKULJIĆ, DAVOR PERUŠINA
I DAMIR MRŠIĆ DOBITNICI PLAVE
VRPCE VJESNIKA 2021. STR. 4**

**ODRŽAN PRVI CRUISE SEMINAR U
HRVATSKOJ STR. 10**

ISSN 13307363



9 771330 736303 >

Sretan Božić i uspješna Nova godina
Merry Christmas and Happy New Year
Buon Natale e felice Anno Nuovo
Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr
Joyeux Noël et Bonne Année



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA



SPH ADRESAR

SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Fax.: + 385 51 213 673

Email: info@sph.hr

URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,

23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Fax.: + 385 23 254 050

Email: aaljinovic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

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

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

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

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Shutterstock®

TISAK:

Printera Grupa d.o.o.

NAKLADA:

5.000

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

04

PLAVA VRPCE VJESNIKA 2021.

Priznanja Plave vrpce Vjesnika dodijeljena su 6. prosinca u opatijskom hotelu Royal. U pojedinačnoj konkurenciji zlatni prsten i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika pripali su pomorcu Marku Rakuljiću iz Krila Jesenice...



18

DVOJICA RIBARA U POSLJEDNJI TREN SPAŠENA S BRODICE U PLAMENU

Posada ophodne brodice P111 Postaje pomorske i aerodromske policije iz Pule, zapovjednik Emil Maružin, upravitelj stroja Marko Jakšić...

24

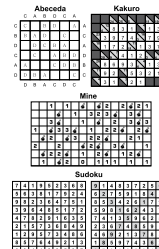
KAKO ĐOLE NIJE USPIO I ŠTO SMO MI IZ TOGA NAUČILI

Zamolio me jedan vaš kolega da više ne pišem o Koroni jer je svima već dosta svega, a oni su se neki dan prije iskrcanja posvađali za stolom u blagovaonici.



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



35

ŠKVER NAŠ SVAGDANJI

A kako drugačije doli nastaviti pisati o zadnjem iskustvu. Kako sam već prije pisala bila sam ukrcana na jahti koja nije bila spremna za sezonu...



DODIJELJENA PRIZNANJA 57. PLAVE VRPCE VJESNIKA

Marku Rakuljiću te k i upravitelju stroja Da

PIŠE
**DAMIR
HERCEG**

*Nominirani
i dobitnici
priznanja Plave
vrpce Vjesnika
2021. i dobitnici
priznanja*



Priznanja Plave vrpce Vjesnika dodijeljena su 6. prosinca u opatijskom hotelu Royal. U pojedinačnoj konkurenciji zlatni prsten i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika pripali su pomorcu Marku Rakuljiću iz Krila Jesenice, koji je u Nizozemskoj iz hladne rijeke Nederrijn kod grada Arnhena spasio mladića izvukavši ga na malu splav. Taj Markov poduhvat s obale je promatralo pedesetak osoba koje nisu mogle ni znale kako davljenika izvući iz zagrljaja smrti.

„Čast mi je biti s ovim hrabrim ljudima u Opatiji, koji su svoj život izložili opasnosti da bi nekoga spasili. Svi oni su istinski heroji, a Plava vrpca Vjesnika je doista priznanje kvaliteti čovjeka, koja je još uvijek na cijeni u našoj zemlji. Za ovo spašavanje mladića dobio sam nekoliko priznanja u Nizozemskoj, bio sam proglašen i herojem tjedna u toj zemlji, u kojoj sam do neki dan bio neprekidno godinu i pol. Međutim, Plava vrpca Vjesnika je nešto posebno, jer kad te cijeni tvoj narod znači da stvarno vrijediš. Mislim da bi trebalo još više pisati o požrtvovnosti i hrabrosti naših ljudi, to nas nekako diže, daje nam nadu u bolje sutra, nadu da možemo i moramo biti bolji i plemenitiji ljudi,” rekao je Rakuljić.

Marko
Rakuljić



Kapetanu Davoru Perušini amiru Mršiću



Plava vrpca Vjesnika se održala poštujući aktualne epidemiološke mjere

Kapetan Davor Perušina i upravitelj stroja Damir Mršić iz Malog Lošinja dobili su ovo priznanje u momčadskoj konkurenciji. Oni su ploveći na brodu Glory Tellus spasili trojicu ribara kod brazilske obale. Obojica su trenutno na brodu, a u video poruci, Perušina je rekao da vjeruje kako bi svatko tko bi se našao na njegovom mjestu učinio isto, jer ljudski život nema cijenu.

Mršić je naglasio kako je puno anonimnih plemenitih ljudi, a da je on imao sreće da mu se oda javno priznanje.

„Ponosna sam što je moj suprug dobio ovo jedinstveno i prestižno priznanje. Pomorci su ljudi velikog srca, oni znaju sve lijepe i grube strane mora, mora što im život znači. Život s pomorcem je tisuće prekida prilikom njegovih odlazaka na brod i isto toliko ponovnih sretnih spajanja. Na ovoj sveča-



Svečanost je uveličala Radojka Šverko uz glazbenu pratnju profesora Vladimira Babina

nosti osjeti se radost življenja, osjeti se jedna velika emocija, svi se istinski dive i od srca plješću ovim hrabrim ljudima koji su nekome spasili život, a da mu ni imena ne znaju. Znaite, ljudi danas vole i žele čuti dobru vijest,” rekla je Anita Perušina iz Slanog, supruga kapetana Perušine, nakon što je primila srebrnu plaketu i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika.

U konkurenciji je bilo osam poduhvata, tri u pojedinačnoj i pet u momčadskoj.

Lučki kapetan iz Milne na Braču Nikola Brkuljić, nominiran u pojedinačnoj konkurenciji, je dobio Posebno priznanje Plave vrpce Vjesnika za iskazanu stručnost i požrtvovnost u nekoliko akcija spašavanja na moru ove godine, od kojih treba izdvojiti zbrinjavanje i žuran prijevoz do Splita sedmero najteže ozlijeđenih u strahovitom noćnom sudaru dvaju plovila kod Split-skih vrata.

U pojedinačnoj konkurenciji plaketu za nominaciju dobio je kapetan Ivica Brčić iz Kaštel Kambelovca, zapovjednik na japanskom tanker St. Katharinen, koji je organizirao opsežnu potragu za drugim časnikom palube koji je usred noći nestao s tog broda u Južnom kineskom moru. Časnik je pronađen živ i zdrav nakon što je devet sati proveo u moru. Svečanosti u Opatiji je nazočila Brčićeva obitelj, supruga Mandalena te kćeri Katja i Marija, koje su bile silno ponosne na tatu junaka.

Za nominacije u momčadskoj konkurenciji plakete su primili:

Posada m/b Šibenik Lučke kapetanije Šibenik, zapovjednik Saša Jurat, upravitelj stroja Mladen Radović i mornar Edi Brkić, koji su po orkanskom nevremenu kod Kornata spasili katamaran sa sedmero poljskih državljana. „Dvojac” iz EmergenSea na Krku Rene Urban i Dragan Pajić spasili su kod Stare Baške po orkanskom nevremenu jedrilicu s osam čeških nautičara. U toj drami Pajić se po vjetru i valovima morao prebaciti sa spasilačkog glisera na jedrilicu kako bi preuzeo kormilo od nevještog skipera. Posada broda Šibenik nije bila na dodjeli već su se javili porukom, a plakete će im biti uručene naknadno. Djelatnici Lučke kapetanije Senj Tomislav Zrinski i Davor Šojat spasili su u moru



Nikola Brkuljić dobio je Posebno priznanje

ispred Senja po olujnoj buri trojicu njemačkih tinejdžera, koji su isplovili u ribolov u malom „gumenjaku”. Posada ophodne brodice P111 Postaje pomorske i aerodromske policije iz Pule, zapovjednik Emil Morožin, upravitelj stroja Marko Jakšić i mornar Boris Sabadoš spasila je kod Savudrije dvojicu ribara s goruće ribarice.

Posebno priznanje za promicanje kulture mora uručeno je novinarki Branki Malnar, koja je 30 godina, od 1990. do umirovljenja prošle godine bila urednica „Pomorske večeri” Hrvatskog radija. Uređivala je i vodila emisiju „Čapaj cimu” Radio Rijeke. U svojim emisijama jednako se zalagala za zaštitu prava hrvatskih pomoraca kao i za očuvanje naše pomorske tradicije i baštine.

„Dobre vibracije i dobri ljudi mogu napraviti jako puno, a večeras u ovoj dvorani je jako puno dobrih ljudi,” rekla je Malnar.



*Branka Malnar
dobila je
priznanje
Plava vrpca
Vjesnika*

Jedino što u tom trenutku nije stalo su brodovi, a pomorci su zauzvrat dobili potpunu blokadu. Kršila su se ljudska prava pomoraca, a istodobno isti taj svijet i države koje su se zatvarale unutar svojih granica očekivali su da se nastavi opskrba lijekovima, medicinskom opremom i svim ostalim nužno potrebnim. Doneseni su neki čudni prioriteti u kojima su pomorci ispaštali i ispaštat će, ali ono što se nije promijenilo su čast, junaštvo, solidarnost i profesionalnost pomoraca,” rekao je glavni tajnik SPH.

Kao izaslanik predsjednika Vlade RH svečanosti je nazočio Tomislav Mihotić, državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i veza. On je, među ostalim rekao, da kvaliteta i kvantiteta naših 22.000 pomoraca, od kojih je 17.000 u međunarodnoj plovidbi svrstavaju Hrvatsku u sam vrh svjetskog pomorstva.

Nazočnima se u ime grada domaćina obratila zamjenica gradonačelnika Opatije Kristina Đukić, a u ime PGŽ - a pročelnica Upravnog odjela za pomorsko dobro, promet i veze Nada Milošević.

Odluku o dobitnicima donijeli su članovi Odbora Plave vrpce Vjesnika: predsjednik, kap. Edo Šarunić, ravnatelj Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru; kap. Gordan Papeš; kap. Dragomir Mucić, Sindikat pomoraca Hrvatske; kap. Željko Vuković, dobitnik PVV 2014.; dr. sc. Toni Bielić, predstojnik Nautičkog odsjeka Sveučilišta u Zadru; dr. sc. Alen Jugović, dekan Pomorskog fakulteta u Rijeci; novinarka Branka Malnar; Marijan Brubnjak, direk-



Svečanost je održana u opatijskom hotelu Royal

Priznanje za 16 – godišnje uspješno vođenje Pomorske škole Bakar dodijeljeno je kapetanu Gordanu Papešu, koji je dao veliki doprinos u unapređenju srednjoškolskog pomorskog obrazovanja u Hrvatskoj.

Na početku svečanosti prisutne je pozdravio glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan koji se osvrnuo na Covid pandemiju koja je zaustavila svijet.,

tor u Croatia osiguranju; kap. Mario Zorović, predsjednik Udruge hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca (CROSMA); Kristijan Pavić, direktor ACI-ja i Damir Herceg, tajnik PVV.

Dodjela priznanja laureatima 57. Plave vrpce Vjesnika u pojedinačnoj i momčadskoj konkurenciji upriličena je uz poštivanje svih epidemioloških mjera.



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.



USKRSNUĆE CRUISING INDUSTRIJE



PIŠE
**ROMANO
PERIĆ**
ITF koordinator

Pandemija Covid 19 privremeno je zaustavila diva pomorske industrije i to toliko naglo da su se mnogi bojali za njegov opstanak. Kada se prisjetimo unatrag 18 mjeseci i početka pandemije, još uvijek su nam svježije slike tisuća bolesnih ljudi koji su se našli na krstarenju širom svijeta.

Horor koji su prolazili putnici i posada bili su tema svih vodećih medija. Tisuće zaraženih i više od 100 mrtvih bila je nesretna bilanca koja će Cruising industriju zaviti u crno narednih dana i mjeseci. Dva najzapaženija broda bili su Diamond Princess and Grand Princess gdje su se odvijale scene kakve smo gledali samo u apokaliptičnim filmovima: potpuna karantena bez mogućnosti kretanja, širenje nepoznatog virusa putem ventilacije, iznošenje ljesova van broda i puno preplašenih lica. (slika)

Krenula je domino reakcija i glavna zadaća kompanija je bila vratiti sigurno posadu i putnike svojim kućama. To nije bio nimalo jednostavan zadatak. Države su zatvorile svoje granice, aviokompanije zaustavile prometovanje. S ove točke gledišta, možemo reći da su kompanije odradile više nego korektno taj zadatak u domenama koje su bile realne. Hrvatska je u dubrovačkoj luci također velikodušno primila više tisuća pomoraca i pomogla u

njihovoj repatrijaciji kada druge države nisu htjele. (slika Brezze).

Isti ti pomorci, koji su poslani doma, nisu se više mogli zaposliti u cruising industriji, a radilo se o pomorcima mahom s dalekog istoka, ali dobrim dijelom i istočne Europe. Suočili su se s gubitkom posla i egzistencijalnim problemima za svoju familiju.

Stotine praznih kruzera je bilo usidreno ispred gradova, a nekima su bile i odbijene luke zakloništa. Od vrlo traženog luksuza, preko noći su postale željezne, ruzinave olupine koje nitko nije htio u svom dvorištu. U isto vrijeme su industriji radile milijune dolara gubitaka mjesečno.

Carnival, vodeća svjetska kompanija zajedno s druga dva najveća rivala, Royal Caribbeanom i Norwegian Cruise Lineom gubili su približno 900 milijuna američkih dolara svakog mjeseca. Primjera radi,

Tada je bilo teško i zamisliti kako će brodovi koji voze milijune putnika oko svijeta svake godine opet sigurno zaploviti sa svojim dragocjenim, ali vrlo ranjivim teretom – ljudima.

Ipak, nešto više od godine dana poslije, u lipnju 2021., pojavljuju se prvi znaci oporavka industrije. Celebrity Edge je postao prvi veći cruiser koji je restartao U.S. operacije i započeo s komercijalnom plovidbom. Uz pomoć struke, njio-

vih savjeta i pretpostavljam vrlo skupo plaćene epidemiološke ekspertize ponovno se zadobilo povjerenje putnika koji su bili istraumatizirani ranijim događajima.

Znatna je pomoć i potencijalnih putnika koji, i za vrijeme pandemije nisu željeli povući ranije uplaćeni novac nego su ga pretvorili u vaučere za buduća putovanja. Već tijekom svibnja ove godine je zabilježena povećana potražnja za dostupnim krstarenjima, da bi već u srpnju Royal objavio da su sva isplavljenja iz Floride u potpunosti rezervirana.

Krstarenja da, ali uz poštivanje epidemioloških mjera. Naputci C.D.C. (Centers for disease control) su bili jasni. 98%posade i 95% putnika moraju biti cijepljeni prije bilo kojeg isplavljanja broda. Formalne zdravstvene procedure prije ukrcanja na brod, ali i na samom brodu su svugdje uokolo. Blokirani stolovi u restoranu, stolice u teatrima s razmakom kako bi se poštovala socijalna distanca. Bazeni, saune i jacuzzi s rasporedom korištenja. Posluga i hrana u restoranima je iza plastičnih barijera itd.. Ležerno krstarenje kakvo smo poznavali do pandemije je postalo dije-lom povijesti.

Ipak je evidentno da se putnici nisu htjeli odreći tog malog komada luksuza i tzv slobode plovidbe prema različitim destinacijama..

Brodovi za kružna putovanja su se od lipnja 2021. sramežljivo počeli vraćati na tržište, da bi u ovom trenutku više od polovice ukupne flote krstarilo širom svijeta. Tendencija je da se ostatak dostupnih i ispravnih brodova vrati u funkciju do proljeća 2022 godine.

Ono što posebno veseli je povećana potražnja za pomorcima i povratak širokog spektra izgubljenih poslova koji će mnogim obiteljima izbrisati tužni izraz s lica.

POMORCI NA BODOVIMA
ZA KRUŽNA PUTOVANJA
RASPRAVLJALI O VELIKIM
I MALIM PROBLEMIMA
CRUISING INDUSTRIJE

Cruise seminar u Dubrovniku



O dlično, ovako nešto nam je baš trebalo, mogli su se čuti komentari okupljenih polaznika na Seminaru za pomorce koji plove na brodovima na kružna putovanja, "cruise seminaru" koji je prvi put u listopadu ove godine održan u Dubrovniku. Riječ je o seminaru koji već petnaestak godina organizira Norveški sindikat pomoraca (NSU) u suradnji s Međunarodnom federacijom transportnih radnika (ITF) te sindikatima FIT-CISL i VER.DI, a ove godine domaćin je bio Sindikat pomoraca Hrvatske (SPH). - Naši prijatelji iz ITFa, Norveške, Italije i Njemačke već godinama žele dovesti ovaj seminar i u Hrvatsku. Drago nam je da smo odmah nakon Covid krize bili dobri domaćini. Nisam iznenađen kvalitetom rasprave i učešću nazočnih ri-



održan



ječ je o visoko obrazovanom kadru, uglavnom časnicima koji su samo potvrdili ono što stalno ponavljamo: da su naši pomorci pravi profesionalci. Lijepo je bilo imati goste iz susjednih zemalja i podijeliti iskustva. Svi smo na ovom seminaru nešto naučili: i predavači, i sindikati i pomorci, rekao je glavi tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan.

Okupljeni pomorci razgovarali su o gorućim problemima industrije, o kolektivnim ugovorima i ugovorima o radu, o problemima s kojima se godinama susreću, poput mobinga koji je i dalje pri vrhu ljestvice svakodnevnih izazova.

- Svrha seminara je educirati pomorce o njihovim pravima i obvezama, podučiti ih kako reagirati u određenim situacijama te ih upoznati s radom sindikata kako bi znali kome se obratiti za pomoć u slučaju potrebe, rekla je Lena Dyring iz Norveškog sindikata pomoraca. Polaznici su se upoznali sa svojim pravima i načinima kako ih mogu konzimirati, također jedna od tema bilo je i upravljanje financijama. Dio seminara je bio posve-

ćen zdravlju, kao i mentalnom zdravlju. - Mi u ITF-u i Sindikatu pomoraca pokušavamo pomoći pomorcima da se nose sa stresom, da se osjećaju zdravije i sretnije. Vrlo je važno osigurati im informacije o dijagnosticiranju i prepoznavanju prvih znakova mentalnih bolesti kako bi na vrijeme mogli potražiti pomoć, rekao je dr. Asif Altaf, koordinator za zdravstvo u ITF-u u Londonu.

Antunu Kovačiću iz Hrvatske svidio se način obrade određenih tema posebice psiholoških situacija s kojima se susreću pomorci.

Seminar je bio namijenjen pomorcima iz zemalja regije, a osim po sadržaju jedinstven je i po tome što je za pomorce i članove njihove obitelji potpuno besplatan. SPH je kao domaćina veselio

odaziv pomorca i njihovih obitelji kao i interaktivno sudjelovanje što nije čest slučaj na ovim našim prostorima.

- Zanimalo me što će to biti i moram priznati da sam ugodno iznenađena ljudima, organizacijom i raspravom. Ovo je prvi put da sam na ovakvom seminaru i lakše mi je kad vidim da se svi susrećemo s istim problemima, lijepo je biti na istom mjestu s nekim tko prolazi i ste stvari, lijepe i one manje lijepe, rekla je Stela Vela iz Splita.
- Seminar je bio fenomenalan. Svašta smo naučili. Iako godinama plovim na kruzerima nisam dosta toga znala, rekla je Monika Koneska iz Sjeverne Makedonije koja je u vrijeme seminara čekala na ukrcaj.
- Najveći problemi su pravne prirode, koja su naša prava tko može da nas zaštiti, kao i problem oporezivanja koji u mojoj zemlji nije adekvatno riješen. Želim reći da ovi ljudi ovdje rade stvarno fantastičan posao – istaknuo je Momčilo Zdravković iz Srbije.

Cruise seminar se održava već petnaestak godina, a sada je napokon došao i u Hrvatsku.

- Bio je ovo jedan izazov i jako sam sretan što je sve ispalo kako treba. Mislim da je Dubrovnik odlično mjesto za održavanje ovakvih seminara i veseli me što su i kolege iz drugih sindikata koji sudjeluju u organizaciji prepoznale potencijal te i iduće godine planiraju kod nas održati ovakav seminar, rekao je Romano Perić, Koordinator ITF-a za Hrvatsku i voditelj ureda SPH u Dubrovniku koji već nekoliko godina, kao predavač, sudjeluje u organizaciji cruise seminara diljem svijeta.

Petodnevni seminar pokrio je glavne teme vezane uz cruising industriju. Prvi dan bio je posvećen ženama gdje su na zasebnoj raspravi mogle podijeliti svoja razmišljanja, ali i događaje sa svojih putovanja, dok su iduća četiri dana i muškarci i žene sudjelovali na seminaru i u radnim grupama. Za vrijeme trajanja seminara članovi obitelji pomoraca bili su slobodni uživati u hotelu i u slobodnom vremenu, dok je poslije radnog dijela bilo organizirano druženje. Veliko finale bio je izlet brodom za sve polaznike seminara i članove njihovih obitelji, kao i organizatore.

SRETAN BLAGDAN SVETOG NIKOLE

Sindikata pomoraca Hrvatske tradicionalno obilježava blagdan Svetog Nikole polaganjem vijenaca i paljenjem svijeća u čast svim našim pomorcima. Tako smo 6. prosinca 2021. odali počast našim pomorcima u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku. Ovim putem čestitamo blagdan zaštitnika pomoraca svim pomorcima i želimo mirno more.



STRANI POMORCI CIJEPLJENI PROTIV COVID-19 U RIJECI

O

sam članova posade kontejnerskog broda AS ROSALIA, koji nisu imali mogućnost cijepljenja u svojoj zemlji, cijepljeni su protiv Covid 19 u Rijeci. Sindikat pomoraca Hrvatske organizirao je transfer pomoraca do dvorane Zamet gdje su išli u pratnji ITF inspektora Luke Simića. Rezultat je to zajedničke suradnje Sindikata Pomoraca Hrvatske, ITF-a i agenata s područja Rijeke.



Za strane pomorce koji dolaze u luku Rijeka omogućeno je cijepljenje J&J cjepivom. Nakon pomoraca s broda AS ROSALIA, koji su „probili led“, sve je više i više upita s brodova za mogućnost cijepljenja u Rijeci, što znači da se glas o cijepljenju stranih pomoraca proćuo među posadom i brodarima.

Omogućavanjem cijepljenja stranih pomoraca Republika Hrvatska je potvrdila kako smatra pomorce ključnim radnicima te je postupila sukladno Konvenciji o radu pomoraca (koja propisuje obvezu svih država potpisnica da osiguraju zdravstvenu skrb, između ostalog, za sve pomorce koje dolaze u hrvatske luke).

Mladi Nijemci nisu bili svjesni da su u smrtnoj opasnosti



Na slici (slijeva na desno): Djelatnici Lučke kapetanije Senj Davor Šojat i Tomislav Zrinski

SPAS U ZADNJI ČAS

„Kad smo im se približili, dječaci su se čudili zašto smo nas dvojica uopće doplovili do njih, a kad smo im rekli da zbog naglog pogoršanja vremenskih uvjeta odmah moraju prijeći na naše plovilo, iskazali su ljutnju jer smo ih prekinuli u vrlo zabavnom i uzbudljivom ribolovu. U tim trenucima more se sve više pjenilo, a sve jača bura vjerojatno bi ubrzo prevarnula taj ‘gumenjak’, što bi za tu djecu bilo pogubno. Da su završili u moru, ugušila bi ih morska prašina. Iako nevoljko, mladi Nijemci su nas ipak poslušali te prešli na naše plovilo, na koje smo iz mora podigli i njihovu ‘gumu’, što najbolje svjedoči da se radilo o maloj ‘kadic’, sličnoj nazovimo plovilima kakva se mogu kupiti u većem marketu,” ispričao nam je Zrinski. Kad pod Velebitom bura nekoga iznenadi na moru, potrebno je reagirati u roku od 20 – 30 minuta, odnosno u tom vremenu pohitati nevoljniku u pomoć. Jer, bura brzo odnese daleko od obale manje plovilo, pogotovo ako je bez motora.

„Tek kad smo se po vrlo jakoj buri vraćali u senjsku luku u ‘gumenjaku’ Kapetanije, trojici mladih Nijemaca je ipak postalo jasno da su u posljednji tren izvukli živu glavu iz pogibeljne situacije. Ništa ne govoreći, nijemo su gledali razbješnjelo more, koje zna teško kazniti one koji ga ne poštuju. Kad su stupili na kamenu senjsku rivu, žurno su krenuli prema kampu u kojem su boravili s roditeljima, koji vjerojatno nisu ni znali da su im djeca doživjela i preživjela pakao na moru ispred Senja,” zaključio je Šojat.

Zrinskom i Davoru Šojatu da nakon kratkih konzultacija s lučkim kapetanom Nenadom Bugarinom pohitaju u pomoć osobi u „gumenjaku“, udaljenom oko 400 metara od obale. Oni su uskočili u gumenu brodicu Kapetanije dugačku 6, 50 metara, pogonjenu s motorom od 200 ks, te zaplovili prema naznačenoj poziciji na kojoj je u trenutku dojava nalazio „gumenjak“. Nakon dvadesetak minuta dostigli su malo plovilo bez motora, koje je u međuvremenu bura odnijela cijelu milju od obale. Šojat i Zrinski nemalo su se iznenadili kad su u „gumenjaku“ umjesto jedne osobe ugledali trojicu tinejdžera, u dobi od 12 do 15 godina starosti.

Iako su vremenski prognostičari za 18. srpnja ove godine najavili jaku buru u Velebitskom kanalu, trojica njemačkih tinejdžera tog su dana rano ujutro isplovila u ribolov u malom „gumenjaku“ na vesla, iz jednog kampa pokraj Senja. Kad se diže bura mnogi Senjani iz svojih domova pažljivo motre pučinu, jer more uvijek vrebao neoprezne moreplovce. Desetak minuta prije sedam sati u Lučkoj kapetaniji Senj zaprimili su dojavu od djelatnika policije, a oni od građana, da bura nosi „gumenjak“ s jednom osobom prema Senjskim vratima. To je bio znak dvojici iskusnih djelatnika Kapetanije, inače voditeljima ophodne brodice, Tomislavu

I

PIŠE

DAMIR HERCEG

Usred noći časnik je nestao s broda, spašen je nakon 9 sati provedenih u moru



Spašeni drugi časnik palube Artem A. na palubi tankera St. Katharinen

Kapetan Ivica Brčić i Artem A.



Kapetan Ivica Brčić, snimljen u svojem Kaštel Kambelovcu



Japanski tanker St Katharinen, pod zastavom Singapura, a pod zapovjedništvom Ivica Brčića (49) iz Kaštel Kambelovca, plovio je tog 6. svibnja 2021. godine s teretom naftnih derivata iz ruske luke Slavyanka, koja se nalazi nedaleko Vladivostoka, prema Singapuru. Na komandnom mostu u pola noći trećeg časnika palube trebao je zamijeniti drugi časnik Rus Artem A. (35), ali on se nije pojavio na dužnosti. O tome je odmah obaviješten kapetan Brčić, koji je naredio da se 183 metra dugačak brod temeljito pretraži, od stroja do prostorije za fitness, da drugi časnik možda ipak nije negdje na tankeru. Kapetan je bio zabrinut zbog Artema, jer kad se u Slavyanki desetak dana ranije taj časnik ukrcao na tanker činilo se da ima nekih zdravstvenih problema, bio je nekako potišten. Zato je Brčić posebnu pozornost obratio na tog novog člana posade. Nakon što skoro jednosatna pretraga broda nije dala rezultata, a pregledana je i vanjska oplata tankera, bilo je jasno da je Artem usred noći završio u moru. Prema kazivanju posade na brodu je zadnji put viđen u 23:30 sati, a nestati je mogao od tada do ponoći ili možda čak u prvim minutama novog dana, 7. svibnja.

Hrvatski kapetan je o nestanku časnika u Južnom kineskom moru odmah obavijestio vlasnika broda, „zastavu“ te unajmitelja tankera, ali i pomorske vlasti na 200 milja udaljenom Tajvanu, kao i nadležne službe Indonezije i Singapura. Obavijestio je i sve brodove koji su u tom trenutku plovili u zoni mogućeg nestanka ruskog pomorca, zamolivši ih da pomognu u njegovom traženju. Brčić je istodobno naredio da St Katharinen smanji brzinu te se okrene i zaplovi natrag po vlastitoj brazdi, kako bi što prije započeli tragati za nestalim kolegom. Jer, svima je bilo jasno da će ta potraga biti i utrka s vreme-

nom. Južno kinesko more je te noći bilo mirno, a temperatura vode je iznosila visokih 25 °C. Sve to je kod preostalih 17 članova posade na japanskom tankeru budilo nadu da će kolegu pronaći živog. Tanker se morao vratiti unatrag skoro 12 milja, a radeći stalne korekcije izračuna moguće pozicije na kojoj bi se u tom trenutku u moru mogao nalaziti njegov drugi časnik palube, Brčić je uzeo u obzir i vrlo jake morske struje. Posada je sa svjetlima reflektora pretraživala površinu mora u nadi da će ugledati nestalog kolegu. Sa svakim novim satom bezuspješne potrage rasla je zabrinutost na tankeru za sudbinu Artema, jer tražili su iglu u plastu sijena i to po mrklom mraku. Brčić je molio druge brodove da budu maksimalno pažljivi prilikom traženja časnika s njegovog broda, odnosno da u mraku ne prijeđu preko njega. Može se reći da je prava potraga za Artemom, u kojoj je sudjelovalo desetak brodova uključujući vojne ophodne brodove Indonezije i Tajvana, započela kad je svanulo, oko 7 sati. U 8:30 sati s broda Sea Spirit su javili Brčiću da su na milju udaljenosti ugledali čovjeka u moru, a radilo se o poziciji udaljenoj dvije milje od St. Katharinena, prema kojoj se tanker u tom trenutku lagano kretao.

„Ophodni brod indonezijske mornarice bio je udaljen od našeg časnika u moru tri milje, a ja sam Indonežane zamolio da ga oni podignu iz vode, procijenivši da će oni to učiniti puno brže nego da mi s tankera spuštamo u more spasilačku brodicu. Indonežani su pohnitali spasiti Artema, koji je tako u 9:06 sati bio na suhom, nakon što je devet sati dugih kao vječnost proveo u moru. Na tanker smo ga prebacili pomoću dizalice i posebne ležaljke. Bio je iscrpljen, nije puno govorio, spomenuo je samo da je njegova kćer prije dva dana imala rođendan. Nastavili smo plovidbu, a Artem se nekoliko dana kasnije iskrcao s broda u Maleziji, te zrakoplovom odletio kući u Rusiju. Svi koji smo sudjelovali u ovoj potrazi za ruskim časnikom sretni smo što smo ga pronašli živog,“ zaključio je Brčić.

Česi su isplovili u „deveti krug pakla“, a spasilački gliser se „odlijepio“ od mora

Dragan Pajić
i Rene Urban
spasili su devet
čeških nautičara



Iako je Borna Prgić iz jedne agencije za iznajmljivanje brodova u Novom Vinodolskom uvjeravao češkog skipera 14-metarske čarter jedrilice da u petak, 8. listopada ove godine ne isplovi s osmero čeških gostiju iz Novalje na Pagu prema Novom Vinodolskom zbog olujne bure koja je zavlada sjevernim Jadranom, on ga nije poslušao. Česi su tog jutra isplovili doslovno u „deveti krug pakla“, očito ne znajući što čine, a to se prvenstveno odnosi na 40 - godišnjeg skipera, koji nije želio poslušati savjet Prgića te ostati vezan negdje u sigurnosti otoka Raba, dok se bura ne smiri. Prava drama je nastala kad je jedrilica krenula od otoka Prvića prema Staroj Baški na Krku, u nakani da se probije do Punta. Orkanski naleti bure od preko 70 čvorova, kako je kasnije tvrdio skiper, polomili su mehanizam za namatanje prednjeg jedra (roll genova), koje su djelomično pokidali. Tako zaglavljeno prednje jedro radilo je velike probleme uspaničenom skiperu prilikom održavanja smjera plovidbe, a on nije znao kako to riješiti. Na jedrilici je zavladała užasna panika: devetogodišnji dječak kojemu je to bilo prvo krstarenje u životu tresao se od straha, a jedna žena je vrištala. Teško je uopće zamisliti kojem su stresu bili izloženi ti ljudi dok su satima strahovali za svoje živote na razbješnjelom moru. Na sreću svih njih radio je brodski motor, pomoću kojeg je skiper uspijevao držati jedrilicu dalje od pogibelnih stijena otočića Plavnika.

U 12, 45 sati iz baze EmergenSea u Puntu u pomoć Česima u nevolji krenuo je „gumenjak“ u kojem su bili Rene Urban i Dragan Pajić. Do rta Negrit plovili su bez problema, vozeći brzinom od 28 milja na sat, a nakon toga je po-



čeo pakao, valovi veći i od četiri metra. Urban kaže da mu se na trenutke činilo kao da se devet metara dugačak gliser, opremljen s motorom od 250 ks, „odlijepio“ od mora! Kad su se probili do oko pet milja udaljene jedrilice, iskusni Urban znalacki joj se približio s „gumenjakom“, a Pajić se u povoljnom trenutku popeo na njenu palubu.

„Nije bilo nimalo lako prebaciti se na jedrilicu, obzirom na valove od oko tri metra i jaki vjetar. Na plovidbi sam ugledao prestrašene i izmučene ljude, dječaka koji se tresao od straha, ... ma grozno. Odmah sam riješio problem s pokidanom ‘denovom’, a na palubu smo povukli i škote koje su bile u moru, kako ih ne bi zahvatio propeler, kako jedrilice tako i „gumenjaka“, što bi bilo ravno katastrofi. Preuzeo sam kormilo jedrilice, koju je potom u tegalj uzeo Urban s „gumenjakom“. Sretno smo stigli oko 15 sati u marinu u Puntu,“ ispričao je za Pomorski vjesnik Pajić. Sretni što su izvukli živu glavu, gosti iz Češke su iz Punta odmah taksijem otišli u Novi Vinodolski, iz kojeg su krenuli na ovo krstarenje, a potom ravno kući.



Posada m/b Šibenik



Posada Šibenika sa sedmero spašenih poljskih državljana

Skiper nije znao jedriti ni pravo raketu ispaliti *Srećom pojavio se „Šibenik”*



M/b Šibenik tegli katamaran Valerija

Petak je dan kad se čarter brodovi masovno vraćaju u svoje baze radi smjene gostiju, a to nerijetko čine po vrlo lošim vremenskim uvjetima, čak i pogibelnim. Jer, „show must go on” u hrvatskom dijelu Jadrana, koji je ove godine zasigurno najveći svjetski zabavni

park za nautičare. Katamaran Valerija sa sedam poljskih državljana isplovio je po jakoj buri navečer 8. listopada ove godine iz Komiže na Visu prema Pirovcu, mjestu iskrcaja gostiju nakon sedmodnevnog krstarenja. Na 6 milja jugozapadno od Rogoznice na katamaranu je otkazao lijevi motor, što predstavlja popriličan problem

dvotrupcima u plovidbi. Usprkos tome skiper je odlučio doploviti do uvala Opat na otoku Kornatu. Nevolje su počele kod Žirja, a kako poljski skiper nije bio vičan jedrenju nije koristio jedra. Silom (ne)prilika je ipak podigao glavno jedro, koje je vjetar potrgao. U uporabi je potom ostala samo genova. Međutim, skiper više nije mogao upravljati katamaranom, koji je poskakivao na valovima od četiri metra, uz buru do 35 čvorova. Prestravljena posada i uspaničeni skiper oko 18,15 sati poslali su poziv za pomoć „mayday”. Nakon kontakta s Nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanje na moru Rijeka, očajnicima na Valeriji u pomoć je krenuo m/b Šibenik Lučke kapetanije Šibenik, s iskusnom posadom koju su činili zapovjednik Saša Jurat, upravitelj stroja Mladen Radovčić i mornar Edi Brkić. Ploveći po orkanskom nevremenu da bi spasili sedam života, pri udarima bure i do 65 čvorova, Saša, Mladen i Edi na trenutke su imali osjećaj da njihov 18 metara dugačak brod čeličnog trupa propada u bezdan. Za ovakve situacije, kasnije nam je rekao Jurat, trebalo bi imati dobro opremljen brod dugačak oko 25 metara, sa stalnom posadom. Možda će netko reći da je to (pre)skupo, ali takav brod može se isplatiti samo u jednoj teškoj situaciji na moru. Katamaran sa sedam očajnika nalazio se oko 11 milje od otoka Kornata, a na traženje Jurata skiper je ispalio signalnu raketu, ali tako nespretno da je zamalo izazvao požar na vlastitom brodu. Ipak, sa Šibenika su ih uočili, te u 21 sat došli do Valerije, kako bi je uzeli u tegalj. To je bila vrlo složena zadaća zbog velikih valova i olujnog vjetera. Katamaran je skakao u zrak, a ljudi na njemu,

četiri muškarca i tri žene, uglavnom su ležali na palubi, paralizirani od straha. Na Šibeniku, koji je pramcem bio okrenut u vjetar, morali su paziti da valovi na njih ne bace katamaran. Upravitelj Radovčić je vješto bacio pandul, tanki konop otežan utegom na jednom kraju s kojim se povlači deblji privezni konop, koji su na katamaranu od prve uspjeli prihvatiti.

„Poljaci su bili u takvom šoku da se nisu mogli ni pomaknuti, već su samo zurili u nas, a prihvaćeni tanki konop su vezali za bitvu, umjesto da s njim privuku deblji privezni konop pomoću kojeg smo ih na kraju uzeli u tegalj,” ispričao je Radovčić.

Tegljenje je započelo oko 21,30 sati, a u marinu Piškera na Kornatima su stigli dvadeset minuta iza ponoći. Prilikom privezivanja, sedmero turista koji su u ovoj olujnoj noći prošli kroz pakao na Jadranu, nisu puštali iz ruku tegleni konop, ne vjerujući da su napokon na sigurnom.

„Ovaj posao radim 18 godina, a ovo spašavanje Poljaka je jedna od najtežih akcija u kojima sam sudjelovao,” naglasio je Jurat.

Kap. Branko Skorić: Što se sve na moru događa, malo je i mrtvih

Udruga pomorskih kapetana i časnika Šibenik nominirala je posadu m/b Šibenik za Plavu vrpču Vjesnika 2021., za poduhvat spašavanja sedmero poljskih državljana.

„Stalno sam na moru, i kad vidim što se na njemu sve događa, malo je i mrtvih. Ljudi poput Saše Jurata i Mladena Radovčića rade svoj posao s puno požrtvornosti i entuzijazma, što nije nimalo lako obzirom na kakve sve nautičare i situacije pritom nailaze,” rekao je za Pomorski vjesnik kap. Branko Skorić, predsjednik Udruge.

Sudar dvaju plovila u mraku bio je stravičan, „gumenjak” je bio pun ozlijeđenih ljudi



Gumena brodica s aluminijskim koritom je nakon sudara dotegljena u Milnu na Braču

„Nakon sudara dvaju plovila u mrkloj noći stravičan je bio prizor koji smo reflektorima s naše Calafurije osvijetlili kolega Jurica Markusović i ja; na teško oštećenom ‘gumenjaku’ uređenom za prijevoz putnika bilo je desetak ozlijeđenih i krvlju oblivenih ljudi. Jedna žena je jaukala, teško je disala, žalila se da ju jako bole kičma, pluća ...Svi su bili u teškom šoku, ne vjerujući što im se to iznenada dogodilo u mirnoj ljetnoj noći,” ispričao nam je lučki



Lučki kapetan iz Milne na Braču Nikola Brkuljić

kapetan iz Milne na Braču Nikola Brkuljić, koji je nakon dojave o nesreći za 15 minuta prvi doplovio do 10 – metarske gumene brodice s aluminijskim trupom i 13 – metarske plastične brodice, koje su se sudarile 7. srpnja ove godine nešto prije 22,30 sati 1,5 milja od Splitskih vrata, točnije od rta Ražanj na Braču u smjeru rta Pelegrin na Hvaru. „Gumenjak” je prevozio 12 stranih turista iz Resnika u Hvar, a na plovilu su još bila i dva člana posade. To plovilo je udarilo u prednji lijevi dio veće brodice na kojoj su bila dva člana posade. Odmah po dojavi o nesreći na lice mjesta su još upućeni i policijski brod Sv. Jure te brod Pojišan Lučke kapetanije Split.

Brkuljić se u više od 30 godina pružanja pomoći na moru i spašavanja ljudskih života nagledao svega i svačega, ali, kako kaže, ovo je bio jedan od šokantnijih prizora koje je vidio. On i Markusović odmah su započeli s prebacivanjem sedmero najteže ozlijeđenih osoba s oštećenog plovila na brodicu Lučke ispostave Milna, kako bi ih što prije prevezli do Splita, jer pravovremeno pružena liječnička pomoć život spašava. Brkuljić je u tim trenucima bio u stalnoj vezi s djelatni-

U NOĆI PRONAŠAO I SPASIO ZARUČNIKE NA SUP-U

Mladi zaručnici iz Češke Lucas i njegova odabranica Sejko-va sigurno će cijeli život pamtit i lučkog kapetana iz Milne Nikolu Brkuljića, koji ih je spasio u noći 28.kolovoza 2021. nakon što ih je na dva sup-a, daskama za stojeće veslanje, bura odnijela od Omiša prema Dugom Ratu. Na pitanje kako ih je uspio pronaći po mraku te buri jačine od 15 do 20 čvorova, iskusni lučki kapetan napominje da su zaručnici krenuli na more iz Duća kod Omiša, a kako ih nije našao na navedenoj poziciji, pretpostavio je kamo bi ih vjetar i valovi mogli odnijeti. Znao je da ti mladi ljudi neće moći dugo izdržati na „daskama” za veslanje po ovakvom nevremenu, a pronašao ih je u 22,22 sati u Bračkom kanalu, 2,5 milja jugozapadno od Omiša. Bili su promrzli, ali im nije trebala medicinska pomoć. Brkuljić je mlade zaručnike iskrcao u 23,18 sati u Omišu.

Lučki kapetan iz Milne je 2. i 3. rujna 2021. sudjelovao i u spašavanju 11 poljskih državljana koji su za nevremena nestali u pet kajaka na južnoj strani Šolte, a more ih je raznijelo na sve strane, neke i do Hvara. U potragu su uključena brojna brodovi i plovila, od trajekta Jadrolinije Faros do brodice Obalne straže RH, Carine i HGSS – a. Svih 11 poljskih avanturista pronađeni su živi i zdravi.

cima Hitne medicinske pomoći u Splitu, koji su ga savjetovali kako postupati s ozlijeđenima, primjerice treba li ih posjesti ili poleći. Petero lakše ozlijeđenih turista do Splita je prevezao policijski brod Sv. Jure. Teško ozlijeđena žena, hostesa na „gumenjaku”, po dolasku u splitsku bolnicu odmah je podvrgnuta operativnom zahvatu. Oštećeni „gumenjak” u Milnu je doteglio Brkuljić s Calafurijom Lučke ispostave Milna, a oštećenu 13 – metarsku brodicu u Milnu je pokušao otegliti brod Pojišan, ali je putem kod južnog ulaza u Splitska vrata potonula zbog velikih oštećenja na trupu.



Teško oštećena brodica podignuta je iz mora u Milni

Dvojica ribara u posljednji tren spašena s brodice u plamenu

Ribarica u plamenu i dimu 700 metara od ribarske lučice u Savudriji



Posada ophodne brodice P111 Postaje pomorske i aerodromske policije iz Pule, zapovjednik Emil Maružin, upravitelj stroja Marko Jakšić i mornar Boris Sabadoš

spasila je 14. listopada ove godine dvojicu ribara, inače braću u dobi od 42 i 45 godina, s ribarice koja se zapalila 700 metara od ribarske lučice u Savudriji. Policijsko plovilo bilo je na vezu u spomenutoj lučici, a kad su oko 13,30 sati toga dana trojica policajaca primijetila da s ribarice koja se je vraćala u porat nakon polaganja mreža suklja gust crn dim pohitali su spasiti posadu te pomoći u gašenju požara. Na moru je u tom trenutku puhala lagana bura, pa se Maružin krajnje oprezno i znalački približio gorućoj 7 - metarskoj ribarici, pazeći da vatra ne zahvati i P111. Policajci su ribarima dodali aparat za gašenje požara, ali ga oni nisu uspjeli aktivirati, a kad je jedan od njih podigao poklopac od prostora s motorom, iz njega je suknuo plamen te se vatra još jače razbuktala. Na ribarici obavijenoj plamenom i dimom odjeknula je eksplozija, pretpostavlja se da je u kabini eksplodirao aparat za gašenje požara, a zapalila se i plastična tenda, čiji su gorući i rastopljeni komadi padali po palubi. Ribari su bili prisiljeni na uzmak prema pramcu, jedinom dijelu brodice koji još nije zahvatila vatra. Obzirom da je svakog trenutka mogao eksplodirati i spremnik s gorivom, policajci su savjetovali ribarima da skoče u more te doplivaju do desetak

metara udaljenog policijskog plovila, ali oni to nisu učinili već su očajnički pokušavali ugasiti požar na ribarici, odnosno nastojali su po cijenu života spasiti ploveće obiteljsko sredstvo za rad. Maružin je znao da mora dobiti utrku s vremenom, odnosno da mora brzo reagirati ako želi izbjeći stradanje dvojice krajnje požrtvovne braće, pa je s pramcem P111 prišao skroz blizu pramcu goruće ribarice, a Jakšić je pružio ruku ribarima te ih jednog po jednog povukao na nešto više policijsko plovilo.

„Braća su bila u teškom psihičkom stanju, silno smo se trudili da ih smirimo, jer se nikako nisu mogli pomiriti s činjenicom da nisu uspjeli ugasiti požar na brodice. Bili su crni od dima, ali nisu bili ozlijeđeni,” prisjeća se Sabadoš.

Samo minutu nakon što su braća prebačena na policijsko plovilo, vatra je u potpunosti zavladala ribaricom s koje se čulo jezivo pucanje užarenih prozorskih stakala na kabini.

Tako se vrijedno ribarsko plovilo u nepunih sat vremena pretvorilo u plutajuću buktinju, koje su dva policijska plovila, P111 i „gumenjak”, uspješno držala ma mjestu kružeći oko njega i stvarajući manje valove, priječeći tako da ga vjetar odnese prema obali. Čekalo se da u Savudriju pristignu umaški vatrogasci. U međuvremenu je i nekoliko ribarskih brodova doplovilo do goruće ribarice, a jedan ju je uzeo u tegalj te dovukao do vanjske strane lukobrana savudrijske lučice. Vatrogasci su požar ugasili s pjenom, a sve je prošlo i bez onečišćenja mora. Na mjesto ove drame je došao i otac dvojice spašenih ribara, koji je Maružinu, Jakšiću i Sabadošu zahvalio što su mu spasili sinove.



Posada ophodne brodice P111, koja je spasila dvojicu ribara



Spašavanje dvojice ribara s goruće ribarice

UDRUGA POMORSKIH STROJARA SPLIT I POMORSKI FAKULTET U SPLITU

OJAČANJE NA TRUPU TANKERA ZA PRIJEVOZ UKAPLJENOG PRIRODNOG PLINA

Pripremili

GORAN SEFEROVIĆ

upravitelj stroja

FRANE MARTINIĆ

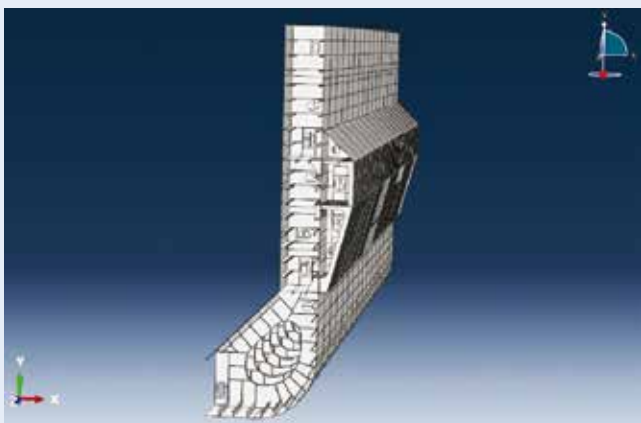
mag. ing, brodski inspektor i konzultant

1. UVOD

Tvrtka „Gazprom“ nabavila je od tvrtke ‘EXMAR’ LNG tanker „Excel“ i namjerava ga koristiti kao plutajuću skladišnu jedinicu (eng. FSU – Floating Storage Unit) ukrcajnog LNG terminala Portovaya na ruskoj obali Baltičkog mora. Ovaj tanker će biti vezan sljedećih 20 godina iza lukobrana izvan Vyborg-a. Kako bi se osiguralo poslovanje u prevladavajućim ledenim uvjetima na usidrenom mjestu, na lijevoj strani tankera zavarila se ojačana struktura.

Prethodna studija procijenila je prevladavajuće ledene uvjete na usidrenom mjestu FSU-a i utjecaj ojačanja na upravljanje ledom ovisno o debljini leda, te raspodjelu i veličinu flore koja se očekuje u okolini i hladnim radnim uvjetima.

Kako bi se poboljšala postojeća struktura postojećeg tankera i kako bi se izdržalo opterećenje ledom, uzduž srednjeg dijela tankera postavila se ojačana konstrukcija.



SLIKA 1. Model postojećeg trupa broda i ojačanja

2. RAZINA I STUPANJ OJAČANJA LEDA

Led je voda u čvrstom agregatnom stanju. Pri temperaturi od 0 °C voda pod normalnim tlakom prelazi u čvrsto stanje. Pri smrzavanju volumen vode u ledenom stanju povećava se za otprilike 1/9. Zato se led smatra jednim od najjačih prirodnih mehaničkih uzroka drobljenja stijena. Opetovanim zamrzavanjem u porama stijena iste se šire, postaju pukotine dok na kraju ne razlome stijenu.

Ledena opterećenja dobivena pomoću studije bila su u obliku krivulje tlačnog područja. Kako bi se pojednostavio pristup jačanja strukture, određena je ekvivalentna razina čvrstoće klase leda:

Kao osnova za dimenzioniranje korištena su finsko-švedska pravila klase leda (eng. FSICR - Finnish-Swedish Ice Class Rules). FSICR-ovi kao ulazne varijable koriste pomicanje brodova i instaliranu snagu. Ove varijable tvore “faktor agresije”, k , koja u pravilima utječu na razinu opterećenja. Radi jednostavnosti korišten je pomak punog opterećenja postojećeg tankera (125000 tona) i instalirane snage osovine (15795 kW), iako brod nije namijenjen za kretanje s usidrenog mjesta. Klasa leda tada je podešavana dok nije postignut zahtjev za ekvivalentnom debljinom ploče uz korištenje krivulje tlačnog područja i metodologije dimenzioniranja.

Rezultat toga je da je dimenzionirajuća osnova za sponzor finški švedski IA Super klasa (srednji dio). Treba napomenuti da se IA Super (srednji dio) koristi isključivo kao standard ojačanja prema kojem je konstrukcija dimenzionirana. Ne namjerava se dodijeliti klasa leda.



SLIKA 2. Montiranje dijela ojačanja

3. STRUKTURA OJAČANJA

Struktura ojačanja proteže se na lijevoj strani trupa broda po ravnoj površini. Razmjer je osmišljen kako bi se osiguralo da su ramena područja trupa broda zaštićena od bilo kojeg ledenog pokrivača i kao takvo ojačanje se proteže naprijed i natrag do točke u kojoj će značajan razmak između dva vezna broda spriječiti bilo kakvo zarobljavanje.

Konstrukcija ojačanja ima bočnu oplatu od 15 stupnjeva. Ovaj kut je uobičajen za srednju konstrukciju ledolomca. Kut omogućava da se plutajući led uglavnom ne može savijati nego gnječiti ili drobiti.

Opseg ojačanja obuhvaća predviđene ekstreme opterećenja kada se tanker koristi kao FSU. Usklađeni su finsko-švedski propisi o klasi leda, a to znači 600 mm iznad gornje vodene linije leda (eng. UIWL – Upper Ice Waterline) i 1200 mm ispod donje vodene linije leda (eng. LIWL – Lower Ice Waterline)

iako je jedinica u mirovanju. Glavni razlog za vertikalne pokrovne dijelove je da se osigura adekvatna potporna konstrukcija na donjem i gornjem dijelu ojačanja. Iznad vodene linije ojačanje će biti podvrgnuto opterećenjima bokobrana razmještenih između FSU-a i LNG tankera prilikom ukrcaja tereta.

Ovakva konstrukcija može izdržati opterećenja od leda i bokobrana. U svim slučajevima opterećenja konstrukcije, naprezanja su prihvatljiva.

Brod klase leda IA Super se odnosi na brodovi čija konstrukcijska čvrstoća u bitnim područjima utječe na njihovu sposobnost plovidbe u ledu i bitno premašuje zahtjeve klase leda IA, a što se tiče oblika trupa i snage motora u teškim uvjetima leda. Snaga motora ne smije biti manja od one koja je određena donjom formulom i ni u kojem slučaju nije manja od najmanje 2800 kW za klasu leda IA Super.



SLIKA 3. Zavarivanje sekcija ojačanja na trup broda u suhom doku

4. PRORAČUN OJAČANJA

4.1. Proračun opterećenja ledom

Proračunski pritisak leda određuje se sljedećom formulom prema FSICR-u:

$$p = c_d * c_p * c_a * p_0 \text{ [MPa]} \quad (1)$$

gdje je:

c_d - faktor koji izračunava veličinu i snagu motora (maksimalni $c_d = 1$),
 c_p - faktor koji se odnosi na područje pod opterećenjem. Za područje srednjeg dijela klase leda IA Super $c_p = 1$,
 c_a - faktor koji uzima u obzir vjerojatnost da će cijela dužina razmatranog područja biti pod istim pritiskom, a ovisi o strukturalnoj komponenti koja se razmatra (maksimalni $c_a = 1$, minimalni $c_a = 0.35$),
 p_0 - nazivni pritisak leda, $p_0 = 5.6 \text{ MPa}$.

Faktor koji izračunava veličinu i snagu motora:

$$c_d = \frac{a * k + b}{1000} \quad (2)$$

gdje su a i b prikazani u tablici i prema FISCR-u iznose:

a = 2, za srednji i krmeni dio trupa broda,
 b = 286, za srednji i krmeni dio trupa broda.

$$k = \frac{\sqrt{\Delta P}}{1000} = 44.43 \quad (3)$$

k - faktor agresije, određen korištenjem pomaka od 125000 tona i instalirane snage od 15795 kW,
 Δ - istisnina broda pri maksimalnoj gazu broda klase leda [t],
 P - stvarna kontinuirana snaga brodske propulzije [kW],

Faktor koji se odnosi na dužinu opterećenja:

$$c_a = \sqrt{\frac{0.6}{l_a}} \quad (4)$$

gdje je:

l_a - strukturna dužina čeličnog lima, poprečne pregrade ili rebra, mjeri se u metrima i uzima iz tablica prema FSICR-u.

4.2. Proračun čeličnih limova

Proračunski pritisak za čelične limove (poprečne pregrade) određuje se iz gornje formulacije tlaka upotrebom $l_a = 0.4 \text{ m}$.

$$p_{\text{shell}} = 2099 \text{ kPa}$$

Debljina čeličnog lima se početno određuje pomoću formulacije prema FSICR-u i dodatno je napravljena FE (eng. FE – Finite Element) analiza:

$$t_{\text{required}} = 667 * s * \sqrt{\frac{f_1 * p_{pl}}{\sigma_y}} + t_c \text{ [mm]} \quad (5)$$

gdje je:

$p_{pl} = 0.75 * p = 1574 \text{ kPa}$,
 s - razmak pregrada, s = 0.4 m,

$$f_1 = 1.3 - \frac{4.2}{\left(\frac{h}{s} + 1.8\right)^2} \quad (6)$$

σ_y = naprezanje materijala = 355 N/mm²

t_c = predviđena korozija materijala = 2 mm

Ponudena je debljina čeličnog lima za konstrukciju ojačanja $t_{\text{offered}} = 18 \text{ mm}$, ova debljina odgovara za izradu jer prema proračunu najmanja debljina bi trebala biti 17 mm ($t_{\text{required}} = 17 \text{ mm} < t_{\text{offered}}$).

4.3. Proračun poprečne pregrade

Proračunski pritisak za proračun poprečne pregrade je isti kao i za proračun čeličnih limova i dodatno je napravljena FE analiza:

$$p_{\text{frame}} = 2099 \text{ kPa}$$

Prema FSICR-u potrebni volumen poprečne pregrade je:

$$Z_{\text{required}} = \frac{p * s * h * l}{m_t * \sigma_y} 10^6 \text{ [cm}^3\text{]} \quad (7)$$

gdje je:

$$p = p_{\text{frame}} = 2099 \text{ kPa}$$

h - visina opterećenja leda za klasu leda IA Super, h = 0.35 m.

$$m_t = \frac{7 * m_0}{7 - 5 * h/l} \quad (8)$$

gdje je:

$m_0 = 5$, uzimajući u obzir rubni uvjet za poprečnu pregradu.

Ponuđena poprečna pregrada je ravna šipka dimenzija 330 mm x 22 mm. Stvarni volumen poprečne pregrade, uključujući doprinos od pričvršćenog čeličnog lima iznosi 698 cm³, što zadovoljava potrebe za izradu ojačanja ($Z_{required} = 687 \text{ cm}^3 < Z_{offered}$).

Potrebna površina smicanja poprečne pregrade je:

$$A_{required} = \frac{\sqrt{3} * f_3 * p * h * s}{2 * \sigma_y} 10^4 [\text{cm}^2] \quad (9)$$

gdje je:

f_3 - faktor koji određuje raspodjelu smičnih naprezanja, $f_3 = 1.2$.

Ponuđena poprečna pregrada je ravna šipka dimenzije 330 mm x 22 mm, površine 72.6 cm², koja zadovoljava potrebe za izradu ojačanja ($A_{required} = 8.6 \text{ cm}^2 < A_{offered}$).

4.4. Proračun rebra

Proračunski pritisak za proračun rebra određuje se upotrebom dvostruke dužine razmaka između rebara ($l_a = 2 \times 5.6 \text{ m}$) prema FSICR-u, uz dodatnu FE analizu. Faktor koji se odnosi na dužinu opterećenja c_a se uzima kao minimalna vrijednost od $c_a = 0.35$.

$$p_{webframe} = 735 \text{ kPa}$$

Zbog strukturalnog rasporeda rebara u poprečnim pregradama, rebra su dimenzionirana na temelju prakse upotrebom tlaka od 735 kPa.

4.5. Proračun gornjih čeličnih limova ojačanja

Gornji čelični limovi dimenzionirani su za nošenje tereta bokobrana tijekom pristajanja. Kako bi se uzele u obzir sve moguće kombinacije bokobrana, korišten je bočni pritisak od 230 kPa za potvrdu debljine ploče. Gornji čelični limovi ojačanja su debljine 10 mm.

$$t_{required} = \frac{15.8 * \sqrt{P_{fender}}}{\sqrt{\sigma_{ym}}} + t_c = 9.42 \text{ mm} < t_{offered} \quad (10)$$

σ_{ym} – smanjena granica naprezanja, $\sigma_{ym} = 166.8 \text{ N/mm}^2$

4.6. FE analiza

Analiza konačnih elemenata provedena je na ojačanoj strukturi sa sljedećim ciljem:

- Potvrdite dimenzioniranje prema FSICR-u IA Super opterećenjima,
- Potvrdite dimenzioniranje protiv opterećenja bokobrana,
- Potvrditi opseg dodatne strukturne podrške unutar postojećeg LNG tanker potrebnog za ojačanje.

ZAKLJUČAK

LNG tanker „Portovyy“, odnosno plutajuća skladišna jedinica koja ima vlastitu propulziju s dodatnim ojačanjem na lijevoj strani trupa obavio je radove u remontnom brodogradilištu u Dubaiju i sprema je za putovanje prema Baltičkom moru, gdje će biti korišten kao skladišni prostor ukapljenog prirodnog plina opskrbljivan s obližnjeg plinskog postrojenja za vađenje plina. Desnom stranom trupa, plutajuća skladišna jedinica će biti privezan za terminal na kopnu, a lijeva strana plutajuće skladišne jedinice koristit će se za privez drugih LNG tankera koji budu dolazili na ukrcaj tereta. Kako će brod biti stacioniran u Baltičkom moru, gdje zimske temperature iznose ispod -20 °C, te se stvara led na površini mora, ojačanje na trupu plutajuće skladišne jedinice trebalo bi štititi konstrukciju trupa ove od dodatnih pritiska koji nastaju prilikom veza drugog LNG tankera.



SLIKA 4. Izlazak LNG tanker s ojačanjem na lijevoj strani trupa broda iz doka



SLIKA 5. LNG tanker s ojačanjem na lijevoj strani trupa broda

LITERATURA

- [1] Group of Authors (2002). *Machinery Operating Manual: Excel*. DSME Shipyard, Korea.
- [2] <https://hr.wikipedia.org/wiki/Led> (16.05.2019).
- [3] https://www.sjofartsverket.se/pages/40584/b100_1.pdf (17.05.2019). Objavljeno u časopisu Udruga pomorskih strojara Split „Ukorak s vremenom“ br. 61 od 7. svibnja 2020.

Pitanja i odgovori



Poštovanje, molilo bih Vas za jedno pojašnjenje, odradio sam kadeturu na putničkom brodu 2x6 mjeseci i 2018. godine (9 mjesec), položio poručnički ispit, budući da brod nije imao trećeg časnika nisam se mogao vratiti na njega, tako da se 2019. nisam se uspio ukrcati.

2020. došla je korona i tek je tada bio problem, 2020. krećem ponovo od kadeture na LPG brodovima uz obećanje da će biti dovoljno 6 mjeseci budući imam i poručnički i redovno završenu Višu pomorsku školu (nautika).

Sada kada idem ponovo na ukrcaj, dobivam ugovor na novih 6 mjeseci kadeture, uz simboličnu razliku u plaći budući imam položen poručnički, iznenađen time dobio sam odgovor da je to politika kompanije.

Budući sam prisiljen prihvatiti takav ukrcaj, (kompanija je jako dobra), brine me koliko vrijedi moj poručnički ispit, budući ću tek u 2022 godini biti ukrcao kao treći časnik?

Unaprijed se zahvaljujem,



Poštovani, vezano uz Vaš upit, napominjem kako je diskreciono pravo svake kompanije uvjeti pod kojim zapošljavaju člana posade na određenu poziciju, tim više uzevši u obzir činjenicu kako je u Vašem slučaju kadetura inicijalno odradena na putničkom brodu, a kako ste naveli, u novoj kompaniji prešli ste na drugi tip broda, konkretno LPG brod.

Procjena kompanije da je potrebno još dodatnih 6 mjeseci kadeture na ovakvom tipu broda nije neuobičajena, te mnoge kompanije nude poziciju tzv. junior oficira, poziciju za koju je uglavnom prevedena "za nijansu" veća plaća u odnosu na plaću kadeta.

Što se tiče vremenskog važenja odnosno obnovi svjedodžbe, sukladno Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, svjedodžbe o osposobljenosti kojima je valjanost pet godina, obnavljaju se za isto razdoblje ukoliko naslovnik svjedodžbe dokaže svoju stručnu osposobljenost i zdravstvenu sposobnost, a stručna osposobljenost postiže se:

a) potvrđenom plovidbenom službom tijekom koje je pomorac obavljao dužnosti što odgovaraju svjedodžbi koju posjeduje u pogledu veličine broda ili snage porivnih strojeva i to najmanje u razdoblju od ukupno jedne godine tijekom proteklih pet godina, neovisno o kategoriji plovidbe broda, ili

b) potvrđenom plovidbenom službom tijekom koje je pomorac obavljao dužnosti što odgovaraju svjedodžbi koju posjeduje u pogledu veličine broda ili snage porivnih strojeva i to najmanje u razdoblju od najmanje tri mjeseca tijekom prethodnih šest mjeseci, neposredno prije obnove svjedodžbe.

Drugim riječima, uvjet je da u poziciji časnika ostvari gore navedeno vremensko razdoblje plovidbe unutar navedenih rokova kako bi obnovili svjedodžbu koju

je stekao temeljem položenog poručničkog ispita. U suprotnom, morat ćete ponovno položiti ispit za obnavljanje svjedodžbe. S poštovanjem



Poštovana,
da li ja kao pomorac u međunarodnoj plovidbi zaposlen kod poslodavca koji vije Liberijsku zastavu imam pravo otvoriti bolovanje i ostvariti novčanu naknadu za vrijeme provedeno na bolovanju IAKO nisam iskrcao preko doktora jer vlasti nisu dopuštale odlazak na pregled kod istog?
Napomena: liječnik od kompanije je konzultiran i postoji dokumentacija, pa je li to možda dovoljno?
Unaprijed zahvaljujem,



Poštovani,
vezano uz Vaš upit prije svega ističemo da bi nam za konkretan odgovor trebalo više podataka i to prvenstveno ugovor o radu i primjenjivi kolektivni ugovor, kao i liječnička dokumentacija, radi li se o ozljedi na radu ili bolesti...?
Naime, kolektivni ugovori se razlikuju te je potrebno utvrditi o kojem se ugovoru konkretno radi te kako su Vaša prava istim regulirana.
Najčešće kolektivni ugovori propisuju da pomorac u slučaju bolesti ili ozljede na radu ima pravo naknade za bolovanje do 130 dana nakon repatrijacije, odnosno u slučaju ozljede na radu za svo vrijeme dok se liječi (a ne samo 130 dana).
Također, naknada plaće za vrijeme bolovanja vrlo često bude određena ili kao *basic wage* propisan ugovorom o radu ili kao minimalni *basic wage* propisan kolektivnim ugovorom. Ti iznosi se u pravilu razlikuju. Naknada plaće gotovo nikad nije određena u ukupnom iznosu koji pomorac prima dok je na brodu.
U svakom slučaju biti će potrebno da mi date više detalja i potrebnu dokumentaciju jer bez toga nismo u mogućnosti dati konkretan odgovor.
Budite slobodni navratiti u jedan od naših ureda s potrebnom dokumentacijom radi daljnjeg savjetovanja.



Poštovani,
imam upit vezan za ispunjavanje 183 dana plovidbe za prijavu u nadolazećoj 2022. godinu.

Ove godine sam odradio samo 3 mjeseca navigacije jer sam se zaposlio na kopnu i ne namjeravam više ploviti. Kompaniji sam podnio izvanredni otkaz ugovora o radu, kako to i propisuje ugovor o zaposlenju.

Da li moj otkaz potpada u poslovno uvjetovane razloge prestanka ugovora o radu i hoće li mi se to prihvatiti kao dovoljno za 183 dana za oslobođenje od plaćanja poreza, iako je u toj godini odradeno samo 90 dana plovidbene navigacije i završen je ugovor o radu.



Poštovani,
ispunjavanje 183 dana radi neplaćanja poreza pomoraca u međunarodnoj plovidbi regulirano je Pomorskim zakonikom (članom 128.).
U navedenom članku navedene se sve okolnosti koje ulaze u potrebnih 183 dana. Između ostalog, navedeni su dani koji nisu ostvareni zbog prestanka ugovora o radu zbog poslovno uvjetovanih razloga. Međutim, u konkretnom slučaju radi se o raskidu ugovora od strane poslodavca (brodara), a ne pomorca. Dakle potrebno je da kompanija otkaze ugovor o radu jer zbog promjene u poslovanju (primjerice, prodaje broda) otkazuje ugovore o radu pomorca. Ukoliko pomorac odluči sam raskinuti ugovor o radu, to se neće smatrati poslovno uvjetovani otkaz ugovora o radu.



Poštovani,
prvi put se zapošljava na brodu kao pomorac u međunarodnoj plovidbi u 10. mjesecu ove godine (2021.). S obzirom da mi je to prvo zaposlenje imat ću manje od 180 dana navigacije u ovoj godini (oko 75 dana). Da li ću i dalje biti obvezan platiti porez, iako se radi o prvom zaposlenju?



Poštovani,
pomorac koji ne ispuni uvjet od 183 dana navigacije obavezan je prijaviti porez te, u pravilu neće biti oslobođen obveze plaćanja poreza. Međutim, ovisno o okolnostima, ovi pomorci u najvećem broju slučajeva neće niti imati dovoljnu zaradu koja bi bila oporeziva (dakle, vrlo su male šanse da će zaista i morati platiti porez). Svakako predlažemo da se javite u jedan od naših ureda kako bismo Vam mogli dati točnu informaciju o poreznim obvezama.



Zamolio me jedan vaš kolega da više ne pišem o Koroni jer je svima već dosta svega, a oni su se neki dan prije iskrcaja posvađali za stolom u blagovaonici. Na stolu u blagovaonici bio je jedan od brojeva ovog časopisa otvoren na tekstu o COVID-u i razvila se prvo mirna a onda žučna rasprava o cijepljenju. Tako su ljudi umjesto da iskoriste jedino vrijeme između gvardija kada su skupa, popiju pivo i opuste se, završili večer svako u svojoj kabini proklinjući COVID, SPH i ovaj Vjesnik.

No dobro, i imaju pravo i zaslužili su neku bolju temu pa kako bi Monty Python rekli: a sada nešto sasvim drugačije:

Bile su Olimpijske igre (kao da i nisu bile) i na televiziji to i nije izgledalo tako loše, ali to sve skupa nije imalo veze ni s čim. Nije bilo one euforične atmosfere u olimpijskom gradu, a vjerovali ili ne, Japanci su bili uvjereni da im donosimo COVID pa su čak i na Facebooku objavljivali fotografije stranaca koji su potajno, u potrazi za zabavom, napuštali olimpijsko selo. Ako vam kažem da je dva dana prije Olimpijade glavna vijest sportskog programa bila neka lokalna Baseball utakmica, sve sam vam rekao. No osim COVIDa ova Olimpijada će biti zapamćena još po nečemu i imat će dalekosežne posljedice po buduće organizatore. Ova je Olimpijada na drastičan način pokazala opasnosti visokih temperatura i činjenicu da se klima ipak mijenja i da će to u budućnosti biti značajan problem. Prije desetak dana u Laussani smo donijeli nova pravila o natjecanjima u visokim temperaturama za buduće organizatore Olimpijskih igara.

I oni koji ne vole tenis znaju za Novaka Đokovića i cijeli je svijet čekao hoće li na kraju osvojiti i taj zadnji trofej i uspjeti što još nikome nije uspjelo. Sve je na početku izgledalo uobičajeno, a onda je u drugom setu praktično nestao s terena i Zverev ga je jednostavno pregazio. E sad, pustimo na stranu da tenisači na olimpijadi u pravilu dolaze nepripremljeni jer treneri temp-

PIŠE

**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

Kako Đole nije uspio i što smo mi iz toga naučili

raju sezonu za velike turnire (s puno većom zaradom), ali ovo je ipak i za zlude bilo neočekivano loše. Što se to dogodilo? Sve je postalo malo jasnije kada su nakon jednog meča, Francuza izveli s teniskog terena u invalidskim kolicima, a tenisači protestirali što moraju igrati u takvim uvjetima. Glavni teniski teren bio je kao kotao – visokih tribina, bez imalo vjetra, a igralo se „u po dana“ na temperaturama koje su bile na granici prekida natjecanja. Prema preporuci IOCA natjecanja se prekidaju kod WBGT temperature 33, ali svaka sportska federacija donosila je svoja pravila. E sad da malo pojasnim: WBGT (Wet Bulb Globe Temperature) je ustvari indeks koji je osmislila američka vojska, a koji u jednadžbu uključuje temperaturu sunčevog zračenja, vlagu zraka i vjetar. Svi koji ste bili u tropima znate što znači biti u tropskoj klimi s velikom vlagom. Vлага zraka je važan faktor jer voda odvodi toplinu 30 puta brže od zraka, a vlažni zrak odvodi toplinu brže od suhog. No, vlažni ambijenti su ustvari manje ugodni od suhih, jer vlažni zrak umanjuje isparavanje znoja pa se tijelo slabije hladi. I radijacija je vrlo važan utjecaj na temperaturu

pa postoji značajna razlika između temperature izmjerene u hladu i one na suncu. Odbijanje od glatkih površina je pojačava. Zbog ovako kompleksnog utjecaja na temperaturu tijela, u vojsci ili kod organizacije sportskih takmičenja koristi se «Wet Bulb Globe Temperature» indeks (WBGT heat indeks) koji je osmišljen kako bi se dala ispravna procjena opasnosti okoliša kad je vrijeme toplo, vlažno i sunčano. To dakle nije naših 33°C već nešto drugo. Onako od-oka na tu temperaturu dodajte još pet-šest stupnjeva. Toplotni udari i smrti sportaša ili dramatične slike maratonaca koji teturaju pred ciljem dio su vrhunskog sporta pa je IOC tri godine prije Olimpijade okupio tim stručnjaka predvođenih Prof. Racinasom koji je trebao donijeti preporuke i razviti preventivni program za Olimpijadu. Po tim preporukama mjere ublažavanja započinju se kod WBGT 28-30, a sve se prekida kod WBGT 33. Tenisači su igrali i na WBGT 32. Mi smo u jedrenju primjerice granicu prekida imali na WBGT 32. Do 29-30 se sve uglavnom toleriralo, a iznad toga smo primjenjivale mjere ublažavanja (npr. kraće regate, duže pauze, hlađenje, oprema, itd).

Na svim sportskim terenima u Tokiju, osim na jedrenju, bile su postavljene toplotne postaje (heath deck) s kadama s ledom i ostalom opremom. Mi smo (World Sailing) dvije godine prije Olimpijade proveli istraživanje gdje smo mjerili temperaturu jezgre tijela jedriličara u uvjetima jedrenja u Tokiju (Enoshimi) da odredimo potrebne intervale odmora i prilagodimo regatna pravila. Naravno trebalo je i Japancima postaviti kriterije koje moraju zadovoljiti da bi sve završilo na siguran način. I to baš i nije išlo lako. Vjerovali ili ne, ali najveći benefit Olimpijskih igara za Japan je to, što su po prvi puta uspostavljene procedure postupka u toplotnom udaru. Oni jednostavno nisu mjerili rektalnu temperaturu van bolnice (u vozilima hitne pomoći), što je jedini način da se vidi je li netko u životnoj opasnosti i da ga se odmah počne hladiti. To u praksi znači da su vam šanse da preživite toplotni udar u Tokiju prije Olimpijade bile minimalne. A nije baš da im se to nije događalo. Prije tri godine bili su zbog visokih temperatura pro-

glasili elementarnu nepogodu. Meni je trebalo barem pet dana da japanskim interventnim timovima na moru objasnim da na gumenjaku moraju imati i nož kojim će rasparati hlače jedriličara i rektalni termometar koji moraju upotrijebiti u slučaju sumnje na toplotni udar. Na gumenjacima se naravno nosili i hladnjake s ledom i vodom, ali i tu je sve bilo uredno samo na papiru. Već kod prve kontrole vidjeli smo da su im ručnici premali pa se nisu mogli upotrijebiti za intervenciju hlađenja. U našoj studiji u Enoshimi kao najefikasniji način hlađenja pokazalo se hlađenje ručnicima namočenim u vodu s ledom. I tu vam je prva lekcija: kada imate toplotni udar na brodu (recimo kod piketiranja u tropima) osim polaganja u kadu s ledom (koju sasvim sigurno nemate spremnu na brodu) najefikasniji način hlađenja je da velike ručnike natopite u vodi s ledom i mijenjate ih svakih par minuta. Tu metodu su upotrebljavali svi timovi između regata i uspijevali ohladiti sportaše za iduću regatu. Oni bi na moru izloženi suncu provodili po nekoliko sati

pa je bilo važno održati im normalnu temperaturu tijela. Stavite to u svoj kontekst pa kada radite na palubi po najvećem suncu, pripremite si ručnike i posudu s vodom i ledom. Olakšat ćete si posao i umanjiti mogućnost toplotnog udara.

No vratimo se ipak na osnove jer toplotni udar je nešto što u vašem tečaju prve pomoći ili medicinske pomoći na moru tek bude spomenuto i sasvim sigurno ne ostane vam zapamćeno koliko je to dramatičan i opasan problem. A trebalo bi jednostavno reći: ako čovjeku s toplotnim udarom u 30 min ne spustite temperaturu tijela – on će umrijeti!

Ubrzo nakon početka rada, unutarnja tjelesna temperatura raste zbog metaboličke proizvodnje topline. U suštini, zagrijavamo se kada primamo/proizvodimo više topline nego je odajemo, a hladimo se kada je gubimo više nego je primamo ili je sami stvaramo. Ljudski organizam svoju temperaturu regulira vrlo precizno, a čak i najmanje varijacije u temperaturi vitalnih tjelesnih organa mogu uzrokovati da se ne osjećate dobro. Velike varijacije mogu vas i ubiti. Normalna temperatura tijela je 36,7°C ($\pm 0,2^\circ\text{C}$), a postoji i dnevna varijacija od 0,5 – 0,7°C. Termo-neutralna zona okoliša za odraslu osobu je 28°C. Viša temperatura, ili bilo kakav tjelesni napor blizu te temperature prisiljava tijelo da aktivno odaje toplinu kako bi zadržalo normalnu temperaturu jezgre. Temperaturu jezgre tijela (mozak, srce, jetra i bubrezi) naš termostat u mozgu održava konstantnom i već promjena temperature jezgre od 1,5°C uzrokuje poremećaje. Jezgru tijela okružuje ljuštura koju čine udovi, masno tkivo i koža, a ima svrhu svojevrsnog «pufera» i temperatura joj oscilira ovisno o količini krvi koja u nju pritječe. U toploj klimi temperatura će joj odgovarati jezgri; vene će biti vidljive, a koža topla i crvena. Toplina se uvijek prenosi s toplog objekta na hladni, tj. s tijela na okoliš ili obratno zračenjem, kondukcijom (direktnim kontaktom), konvekcijom (preko zraka ili vode) ili evaporacijom. Mirni zrak je dobar izolator ali njegovo kretanje povećava isparavanje znoja i tijelo se efikasnije hladi. U toploj klimi takvo djelovanje je poželjno dok vam u hladnoj može opasno sniziti temperaturu tijela. Odjeća usporava konvekciju a voda je za razliku od mirnog zraka dobar konduktor, pa ćete se u moru brzo rashladiti. Naravno i zrak će vas rashladiti ako se kreće, kao što je to na palubi. Toplina je potrebna da bi se tekućina pretvorila u paru pa znoj koji nam na površini kože isparava, ustvari nam snižava temperaturu kože. No onaj znoj koji nam kaplje s tijela ničemu ne služi i samo može dovesti do dehidracije. U normalnoj okolišnoj temperaturi tijelo koristi svoje mehanizme hlađenja. U svrhu odvođenja topline krvne žile se šire, povećava se protok krvi kroz kožu



WBGT termometar

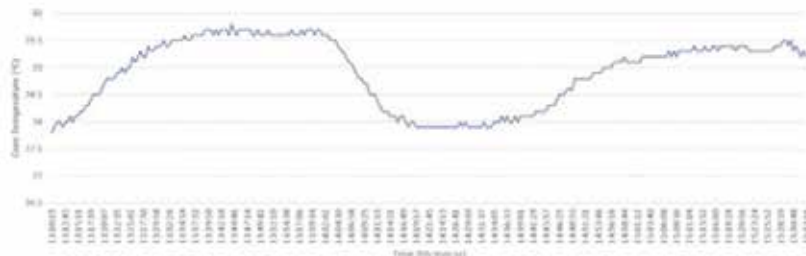
i započinje znojenje. Većina odvođenja topline postiže se isparavanjem znoja s kože; međutim, ovaj mehanizam otežan je pri velikoj vlažnosti kakvu ste sigurno iskusili u Africi ili Brazilu. Ulaskom u klimatsku zonu visokih temperatura svaki napor postaje za tijelo iscrpljujući jer srce i cirkulacija moraju istovremeno mišićima osigurati dovoljnu količinu energije a također i dovoljnu količinu tekućine u cirkulaciji, u perifernim dijelovima tijela za hlađenje. Povećava se broj udisaja u mirovanju, te pulsa u mirovanju i naporu, uz značajne ortostatske poremećaje cirkulacije. Zbog potrebe hlađenja tijela šire se periferne krvne žile, a kako tijelo nastoji održati tlak u cirkulaciji, srce radi brže. Znojenjem se ujedno gube soli iz organizma što može značajno narušiti naše sposobnosti. Gubi se i voda, što lako dovodi do dehidracije koja je jedan od važnih faktora umora kod radnika. Ovo je posebno važno za pomorce u tropima. Uostalom, svi nam je znano kako se i kod kuće malaksalo osjećamo prvih dana ljetnih vrućina.

Tijekom tjelesne aktivnosti po velikoj vrućini ili s teškom osobnom zaštitnom opremom, tijelo se ne može učinkovito termo-regulirati, što dovodi do povišenja unutarnje tjelesne temperature i poznato je kao nenadoknativ toplinski stres. Čimbenici povezani s toplinskom bolešću pri naporu uključuju umor, gubitak elektrolita, kardiovaskularnu neučinkovitost i dehidraciju. Rad u vrućini ima i negativne posljedice i na performanse i na sigurnost, uključujući višu unutarnju tjelesnu temperaturu, povećani broj otkucaja srca, promjene u percepciji i sporije vrijeme reakcije, pa ako ste zapovjednik dobro razmislite koliko će rad vaše posade biti učinkovit i siguran. Iako pomorci bez obzira na svoju obuku, nisu medicinski stručnjaci, važno je da sva posada bude svjesni znakova i simptoma poremećaja/stanja uzrokovanih visokim temperaturama. Problemi s visokim temperaturama pri radu koji uključuju toplinsku iscrpljenost, toplinski udar i toplinske grčeve, ozbiljni su i opetovani problem na svim morima.

Tijekom godina različiti izrazi su se koristili za opis različitih bolesti uzrokovanih povišenom temperaturom: toplotna iscrpljenost, toplotni udar, toplotni grčevi, a svi oni u suštini opisuju različiti raspon simptoma povezanih s pretjerano povišenom temperaturom jezgre tijela i nesposobnošću mehanizma znojenja ta dovoljno ohladi tijelo. Usprkos opsežnih istraživanja suštinski razlog zbog čega neki ljudi iz stanja obične toplotne iscrpljenosti prelaze u za život opasan toplotni udar, nije razjašnjen.

Toplotna sinkopa (kolaps) je epizoda kratkotrajnog gubitka svijesti koja nastaje kao kombinacija dehidracije i pada tlaka zbog širenja perifernih krvnih žila. Temperatura tijela je uvijek normalna i

	Avg Core Temp	Max
Race 1	39.2	39.8
Race 2	38.9	39.5



Krivulja temperature jezgre tijela tijekom dvije regate i pauze za hlađenje

dovoljno je nesrećenog poleći i dati mu da pije.

Toplotni grčevi se javljaju kao posljedica intenzivnog i teškog fizičkog rada neaklimatiziranih osoba u ambijentu s visokom temperaturom. U takvim uvjetima dolazi do intenzivnog znojenja, što dovodi do gubitka soli iz organizma, a to opet izaziva grčeve. Nastup grčeva je nagao i nesrećeni obično pada na pod sa savijenim nogama. Zahvaćeni su obično listovi nogu, mišići ruku i trbušni mišići. Koža je blijeda i znojna, temperatura normalna, a na zgrčenom mišiću možemo opipati zadebljanja. Grčevi obično dolaze u napadima i, ako ne interveniramo, mogu se ponavljati satima.

Unesrećenog treba položiti na leđa, i dati mu da pije neku elektrolitsku otopinu ili otopite jedan gram soli, tj. oko ¼ ravne žličice u dosta vode, i to mu dajte da pije svakih 30 do 60 minuta a što treba ponoviti 5 do 10 puta).

Toplotni edemi skočnih zglobova nekad su nazivali «deck ankes» jer su se javljali od putnika na krstarenjima tropima. Radi se o nakupljanju vode u nižim dijelovima tijela i s aklimatizacijom nestaju.

Toplotna iscrpljenost je izraz koji se koristi za opis iscrpljenosti i slabine s normalnom ili lagano povišenom temperaturom jezgre tijela, ali treba reći da je granica prema toplotnom udaru prilično «sivo područje» i bolje ih je promatrati kao dvije

faze istog problema. Obično ga dijele u onu uzrokovanu nedostatkom vode, onu uzrokovanu nedostatkom soli i onu uzrokovanu nedostatkom znojenja koju se praktično ne može vidjeti u našim uvjetima i uzrokovana je začepljenjem/poremećajem u radu žlijezda znojnica. Unesrećeni je apatičan, omamljen ili u nesvijesti, a može biti i uzbuđen, konfuzan i nemiran. Koža mu je blijeda, vlažna, orošena hladnim znojem, a znojenje može biti vrlo obilno. Temperatura tijela je normalna ili neznatno povišena a u svakom slučaju ispod 41°C, unesrećeni mokri malo koncentriranog urina. Ovakvom stanju mogu prethoditi glavobolja, vrtoglavica, žeđ, slabost, mučnina, pomućeni vid, a ponekad i grčevi mišića. Unesrećenog smjestite u hlad, neka se odmara i rashlađuje ga. U svakom slučaju dajte mu se da pije mnogo vode a po mogućnosti neki elektrolitski napitak, sve dok urin ne postane svijetao.

Toplotni udar je naravno najopasniji. To je inače jedan od tri vodeća uzroka smrti u sportu, unatoč stopostotnom preživljavanju uz zlatni standard liječenja: **brzo prepoznavanje pomoću valjane (unutarnje - rektalne) procjene temperature tijela i uranjanja u hladnu vodu na licu mjesta.** Triatlonci su u Tokiju uz stazu imali raspoređene kade s ledom za slučaj intervencije kod toplotnog uda-



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

ra. Znajite da je nekad i do 50% žrtava umiralo a događa se kod naglog, prekomjernog povišenja tjelesne temperature i nemogućnosti organizma da temperaturu održi u normalnim granicama. Javlja se u dva oblika kao klasični, kada duže vrijeme povećane temperature polako podižu temperaturu jezgre, obično kod starijih osoba i kao toplotni udar uzrokovan tjelesnim naprezanjem obično kod mlađih osoba koje se jako tjelesno naprežu u visokoj temperaturi, recimo u sportskom naporu na visokoj temperaturi ili napornom radu. Obično se javlja u situacijama kada je temperatura zraka visoka, a zrak zasićen vodenom parom. U brodskim uvjetima do njega može doći u potpalublju obično u strojarnici ili pri izrazito sparnim danima, a osobito pri

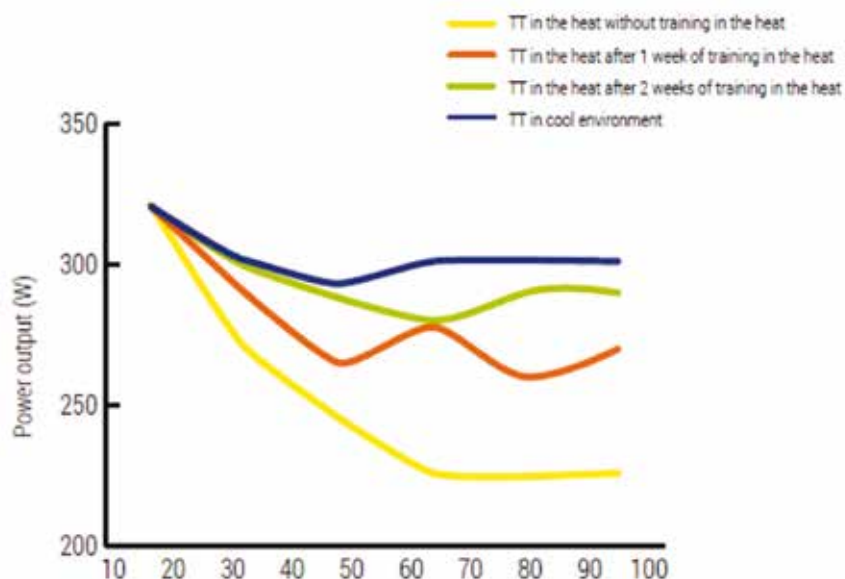
naporima ako odjeća nije prilagođena takvim uvjetima.

Toplotni udar može početi i naglo, bez najave. Koža je topla, suha i crvena, temperatura jezgre tijela je visoka (40,5°C ili više), a puls ubrzan (čak i preko 160). Mogu se javiti i grčevi, zjenice su u početku sužene, a kasnije proširene. Takvom stanju obično prethodi razdoblje u kojem unesrećeni osjeća vrtoglavicu, žeđ, umor, slabost i mračenje pred očima. Dolazi i do poremećaja svijesti. U najtežim slučajevima može doći do nesvijesti, kome i smrti. Intervenirati morate brzo i energično, a pomoć se pruža rashlađivanjem unesrećenog. U tome budite uporni dok mu ne smanjite temperaturu ispod 39°C – ne ispod 38°C (38,5°C rektalno). Ako je pri svijesti i ako ne povraća, daju mu se hladni napici.

No temperature su takve kakve jesu, a mora se raditi. Sportski znanstvenici danas upotrebljavaju nekoliko strategija kako bi povećali performanse sportaša i njihovu sigurnost na vrućini (osim Đokovića i njegove ekipe), a možete ih i vi koristiti kako bi vam rad u tropima bio lakši. Jedna od najjednostavnijih i najučinkovitijih strategija za postizanje vrhunskih performansi tijekom vježbanja (rada) po vrućini je toplinska aklimatizacija (prirodno, vanjsko okruženje) ili aklimatizacija toplinom (u umjetnom okruženju). Kad smo već kod Đokovića, Nijemci su svoje olimpijske ekipe pripremali u umjetno grijanim sportskim dvoranama sa simulatorima (i Zvereva, naravno), a naši jedrilari su dva tjedna trenirali po dva sata vozeći bicikl-ergometre u sauni ili su usred ljeta na moru oblačili zimsku opremu. To su za Tokio napravile sve ozbiljne sportske nacije. Toplinska aklimatizacija proces je postupnog povećanja fiziološkog stresa treniranjem na vrućini. Odgovarajuća provedba takve adaptacije smanjila je toplinsku bolest za čak 55% na razini srednjih škola u SAD -u. U okruženju timskog sporta, obećavajući podaci pokazali su 33% poboljšanje u intervalnim vježbama u skupini sportašica timskog sporta, nakon samo četiri kratke sesije toplinske adaptacije. Uostalom da ne filozofiramo previše, evo vam tablice pa procijete efikasnost adaptiranih s dva tjedna adaptacije (zeleni - Zverev), s jednim tjednom adaptacije (narančasti), onih koji rade u normalnim temperaturama (plavi) i onih neadaptiranih (žuti - Đoković).

Tijekom toplinske aklimatizacije događa se nekoliko pozitivnih fizioloških i percepcijskih promjena za koje se zna da poboljšavaju radnu sposobnost. Dolazi do proširenja volumena plazme što je jedan od faktora koji dovodi do nižeg broja otkucaja srca i ocjene percipiranog napora i toplinske udobnosti. Taj efekt može se vidjeti već nakon 3 dana. Drugi čimbenici povezani su s nižim otkucajima srca i poboljšanim mjerama percepcije, uključuju nižu temperaturu kože i nižu unutarnju tjelesnu temperaturu. Većina (95%) unutarnjih prilagodbi temperature tijela i kože događa se u 5 do 8 dana aklimatizacije, a za potpunu je potrebno oko dva tjedna. Promjene znojenja, uključujući povećanje brzine znojenja i smanjenje koncentracije elektrolita u znoju, javljaju se unutar 5 do 14 dana. Adaptacije koje se događaju ustvari se događaju iznimno brzo;

Figure 6: The impact of heat acclimatisation on cycling time trial (TT) performance in the heat



Iz ovog grafikona jasno je da onaj tko se za Tokio nije adaptirao, tamo jednostavno nije imao što raditi (pametnome dosta ali ipak mi nije jasno kako netko tko zarađuje milijune dolara nema kraj sebe nekoga tko zna ove elementarne stvari koje je čak i IOC objavio na svojim stranicama (<https://olympics.com/athlete365/games-time/beat-the-heat/>)).

međutim, one će se relativno brzo i izgubiti bez stalne izloženosti toplini. Sposobnost održavanja niže unutarnje tjelesne temperature postignute aklimatizacijom smanjuje se bez stalnog izlaganja toplini; međutim, nekoliko čimbenika utječe na brzinu kojom se to događa. Nekoliko je studija ispitivalo pad brzine znojenja i druge fiziološke varijable nakon aklimatizacije, a jedno je istraživanje istražilo strategije za održavanje tih stečenih prednosti tijekom duljeg trajanja. Jedna je strategija uključivala vježbanje u visokima temperaturama jednom u 5 dana i pokazala je pozitivne fiziološke koristi u usporedbi s kontrolnom skupinom. E sad, što bi to značilo u kontekstu vašeg rada u makini s pokvarenom ventilacijom ili na palubi u tropima. To znači da će vam trebati barem sedam dana da postignete uobičajenu radnu efikasnost i sigurnost rada. Ako ste zapovjednik, dajte dečkima vremena da se adaptiraju. Nekoliko vojnih, profesionalnih i sportskih organizacija ima sigurnosne smjernice vezane za WBGT kako bi usmjerile praktičare u oblikovanju omjera rada i odmora (u prijevodu: što su veće temperature, kraće radne sesije i veći odmor). IOC je izdao prije Olimpijade preporuke o provođenju adaptacije i sve se svode na recept da je potrebno trenirati (raditi) dva tjedna na temperaturi od 40°C i vlažnosti zraka od 40% kako bi se tjelesna temperatura jezgre 60 do 90 minuta održavala na 38,5°C. E sad, i ako ste zapovjednik i ako ste mornar, imajte ovo na pameti prije nego se izložite neograničenom radu u visokoj temperaturi. Nakon nekog vremena nećete kao ni Đoković moći raditi efikasno ili će vas kao onog francuskog tenisača na kolicima iznijeti s palube.

Naravno, na moru, kada se mora - mora se, ali onda barem imajte na pameti moguće posljedice koje mogu biti smrtno. I da, apsolutno je važno da znate što će te učiniti ako do toplotnog udara ipak dođe. Hajde, pokušajte se sjetiti što vam je doktor govorio na tečaju prve pomoći i da li vam je ostalo u glavi da ako čovjeku ne spustite temperaturu u dvadesetak minuta – imate mrtvog čovjeka.

Jasno je da prije svega treba učiniti sve da ne dođe do opasnog porasta tjelesne temperature. Aklimatizaciju od dva tjedna već smo opisali i to se pokazao kao najefikasniji način prevencije toplotnog udara (sjetite se našeg Tončija Stipanovića kako vozi bicikl-ergometar u sauni u Splitu i kako nam je donio medalju s Olimpijade). No niste vi Tonči i sigurno nećete ono malo vremena koje provedete kod kuće koristiti za tako nešto. Većina računa da će se polako priviknuti dok dođe do tropa, ali je li to baš tako? Brodovi su danas brzi i u par dana ste u tropskom pojasu, a trebaju vam dva tjedna da se adaptirate.

No, preostaju vam i neke druge strategije provjerene u vojsci i sportu a koje možete koristiti. Nekoliko strategija hlađenja i vrijeme tih intervencija istraženo je kao metoda za optimizaciju učinka, a čini se da je pristup mješovite metode, koji se odnosi na korištenje više načina hlađenja, optimalan pristup. Iako je učinkovitost korištenja strategija hlađenja jasna, postoje praktični razlozi koje morate imati na umu kako bi izabrali najprikladniji način. Prilikom odabira načina hlađenja, prvo morate odrediti vrijeme i izvedivost provedbe ove strategije tijekom rada. Vrijeme intervencija hlađenja obično se kategorizira u tri mogućnosti: pred-hlađenje, hlađenje (tj. tijekom rada) i naknadno hlađenje. Primjena pred-hlađenja i hlađenja (za vrijeme rada) obično se razmatra kada je cilj ublažiti porast unutarnje tjelesne temperature radi optimizacije performansi rada i sigurnosti. Post-hlađenje se koristi u svrhe oporavka za pripremu za buduće radne zadatke (recimo u pauzi rada).



Nizozemska olimpijka u ledenoj kupki

Budući da će se pred-hlađenje izvesti prije rada, potrebno ga je planirati. Na temelju istraživanja, unos ledene kaše (za one koji vole engleski – slurpy) i hladne kupke čine se najučinkovitijima za smanjenje unutarnje tjelesne temperature prije rada. Druge metode pred-hlađenja, uključujući korištenje ventilatora, rashladnih ili ledenih prsluka ili rashladnih obloga, također mogu biti korisne i u Tokiju su

masovno korištene. Hm, takav prsluk košta oko 200 USD pa možda vrijedi razmisliti vrijedi li vam olakšati rad na palubi ili u strojarnici bez ventilacije s 200 USD.

Hlađenje tijela tijekom rada radi ublažavanja porasta unutarnje tjelesne temperature tijekom rada također može biti od interesa za radnike u tropima budući da se korist od pred-hlađivanja smanjuje nakon 20 do 25 minuta tjelesne aktivnosti. Nekoliko je mogućnosti: gutanje ledene kaše, led ili rashladni prsluci, hlađenje vjetrom ili vodom, rashladni paketi i hlađenje mentolom ispitani su kao potencijalno učinkoviti načini hlađenja (s manjim ili većim učinkom).

Post-hlađenje je izraz koji se koristi za opisivanje bilo kojeg načina hlađenja nakon napora (rada) i obično se koristi za ubrzanje oporavka. Sportaši u Tokiju su ga masovno koristili. Najčešće metode naknadnog hlađenja su ledene kupke i krioterapija, iako su korišteni i mlazevi hladnog zraka i rashladni paketi (možda ste uočili da su u nekim disciplinama sportaši u pauzama udicali ohlađeni zrak). Čini se da uranjanje u hladnu vodu smanjuje bol u mišićima i percipirani umor; ali je unatoč popularnosti ipak dvojbeno da li ovaj način hlađenja utječe na objektivne mjere oporavka. No, ko voli – nek izvoli. Krioterapija postaje sve popularniji oblik post-hlađenja i čini se da je korisna s obzirom na subjektivne i objektivne pokazatelje oporavka, uključujući smanjenje upala mišića, povećanu mišićnu snagu i poboljšanje upalnih biomarkera u krvi. Studije su pokazale da osim fizičkog oporavka, markeri funkcije središnjeg živčanog sustava (varijabilnost otkucaja srca) se također mogu poboljšati nakon uranjanja u hladnu vodu; međutim, potrebna su buduća istraživanja o tome.

I to bi bilo to, o Olimpijadi, visokim temperaturama koje nas u ovom globalnom zatopljenju očekuju i lekcijama koje bi trebalo naučiti.

Stalna izloženost buci i rad u buci uzrokuju gubitak sluha što može uzrokovati radnu nesposobnost. Sačuvajte svoj sluh najudobnijim čepićima za uši napravljenim po otisku uha najmodernijom 3D tehnologijom!

Za razliku od klasičnih slušalica (antifona), naši su čepići:

- napravljeni po vašim otiscima ušiju te savršeno pristaju
- napravljeni od udobnih silikonskih materijala
- s certificiranim filterima
- izuzetno se lako održavaju
- maleni te praktični za nošenje

A uz predodjenje članske iskaznice SPH ostvarite 20% popusta u svih 30 poslovnica Bontecha!

Uz Bontech, zaštitite svoj sluh!

BONTECH

autoSTANIĆ

Sve što vašem autu treba.



**Rabljeni, zamjenski
i originalni auto dijelovi**

Popust za članove sindikata

Vaš ovlaštteni zastupnik:

Filip Kaleb

Mob: ++385 (0)95 3910188

E-mail: filip@auto-stanic.hr

Web: www.auto-stanic.hr



Odgovornost člana posade broda za štetu na radu ili u svezi s radom poslodavcu ili trećim osobama



PIŠE
**LINA
SERDAR**
mag.iur.

lan posade broda, kao i svaki radnik tijekom svojeg rada, odnosno boravka na brodu može uzrokovati štetu svojem poslodavcu ili trećim osobama. Ako u takvim slučajevima šteta nastaje na radu ili u svezi s radom, na takvu radnopravnu odgovornost za štetu člana posade broda kao radnika, primjenjuju se opći propisi koji reguliraju odgovornost radnika za štetu na radu ili u svezi s radom koja nastane poslodavcu izravno ili trećoj osobi, a to su Zakon o radu i Zakon o obveznim odnosima.

Pomorski zakonik, kao posebni propis uređuje pojedina pitanja radnih odnosa u pomorstvu, a u odnosu na člana posade broda definira poslodavca kojem član posade broda za štetu nastalu na radu ili u svezi s radom odgovara prema posebnim pravilima. Sukladno čl. 5. Pomorskog zakonika, u odnosu na člana posade broda, poslodavac je osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu u svoje ime.

Zakon o radu uređuje odgovornost radnika za štetu uzrokovanu poslodavcu i/ili trećim osobama u člancima 107. do 110.

Sukladno navedenim odredbama Zakona o radu, član posade broda kao radnik odgovoran je za naknadu štete svojem poslodavcu ako mu *na radu ili u vezi s radom namjerno ili zbog krajnje nepažnje* uzrokuje štetu.

Šteta je prouzročena *na radu* ako je nastala kao posljedica radnje ili propusta radnika u tijeku obavljanja poslova i radnih zadataka zbog kojih je zasnovao radni odnos, te u obavljanju funkcija ili po posebnom nalogu u okviru poslova koje je dužan obavljati prema ugovoru o radu. Šteta je nastala *u vezi s radom* kada je radnik obavljao neke aktivnosti koje prelaze okvir poslova i zadataka iz njegovog ugovora o radu, pa čak izvan propisanog radnog vremena i izvan njegova radnog mjesta, ali su te aktivnosti vezane za poslove zbog kojih je radnik zasnovao radni odnos.

Radnik, za štetu koja je nastala na radu ili u vezi s radom odgovara po principu subjektivne odgovornosti, što znači da je dužan popraviti štetu ako poslodavac kao oštećenik, između ostalog, dokaže da je radnik je za tu štetu kriv. Krivnja u kontekstu građanskopravne odgovornosti za štetu, postoji ako je šteta uzrokovana namjerno ili nepažnjom.

Međutim, radnik je poslodavcu odgovoran za štetu samo ako mu je štetu prouzročio namjerno (želio je uzrok štete - štetnu radnju i posljedicu - štetu uzrokovanu drugoj osobi) ili krajnjom nepažnjom, što su teži oblici krivnje koje u postupku dokazuje oštećenik. Prilikom utvrđivanja nepažnje, ponašanje štetnika uspoređuje se s ponašanjem drugih ljudi da bi se utvrdilo je li štetnik primijenio dužnu pažnju, tj. onu pažnju koja je redovita i uobičajena u kontaktu među ljudima, odnosno pažnju koja se u pravnom prometu zahtjeva u odgovarajućoj vrsti obveznih odnosa (pažnja dobrog gospodarstvenika odnosno dobrog domaćina). Krajnjom nepažnjom (*culpa lata*) postupi onaj štetnik koji u svojem ponašanju nije upotrijebio niti onu pažnju koju bi upotrijebio svaki čovjek prosječnih sposobnosti.

Ako štetu uzrokuje više radnika, osnovno je pravilo da je svaki od njih odgovoran za dio štete koji je uzrokovao. No ako se za svakoga pojedinačno ne može utvrditi dio štete koji je upravo on uzrokovao, smatrat će se da su svi radnici podjednako odgovorni te će štetu biti dužni naknaditi u jednakim dijelovima.

Posebno pravilo predviđeno je za slučaj kada je više radnika uzrokovalo štetu kaznenim djelom počinjenim s namjerom. U tom slučaju za štetu odgovaraju solidarno, što znači da poslodavac može od svakoga od njih te od svih istovremeno zahtijevati popravljane cijele štete, dok mu ne bude u cijelosti popravljena.

Kod odgovornosti za štetu uzrokovanu od strane radnika Zakon o radu predviđa mogućnost da, za slučajeve kada je utvrđivanje visine štete skopčano s nerazmjernim troškovima, kolektivnim ugovorom ili pravilnikom o radu budu unaprijed za određene štetne radnje predviđeni paušalni iznosi naknade štete. Ako je u takvom slučaju šteta ipak veća od utvrđenog iznosa naknade, poslodavac može zahtijevati naknadu u visini stvarno pretrpljene i utvrđene štete. Također, kolektivnim ugovorom, pravilnikom o radu ili ugovorom o radu mogu se

utvrditi i uvjeti i način smanjenja ili oslobađanja radnika od dužnosti naknade štete. Međutim, ove mogućnosti nisu iskorištene Nacionalnim kolektivnim ugovorom za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2021. - 2022.).

Kada je radnik štetu prouzročio trećoj osobi, suprotno osnovnom pravilu da za štetu odgovara osoba koja ju je uzrokovala, članak 1061. Zakona o obveznim odnosima predviđa za takvu štetu odgovornost poslodavca, kao odgovornost za drugog – za svojeg radnika kada je on u radu ili u svezi s radom štetu prouzročio trećoj osobi. Za takvu štetu, odgovoran je poslodavac kod kojega je radnik radio u trenutku prouzročenja štete (imao zaključen ugovor o radu), osim ako dokaže da su postojali razlozi koji isključuju odgovornost radnika (npr. šteta je nastala slučajno ili štetnom radnjom neke treće osobe). Osoba koja je pretrpjela štetu – oštećenik, podnijet će zahtjev za popravljane štete izravno prema poslodavcu kod kojeg je radnik bio zaposlen temeljem ugovora o radu važećeg u vrijeme nastanka štete, a neposredno i prema radniku samo ako je štetu prouzročio namjerno.

Međutim, poslodavac će biti dužan popraviti štetu trećoj osobi i ako ju je radnik uzrokovao običnom nepažnjom, koja se pretpostavlja, što znači da će u tom slučaju poslodavac trebati dokazati da je njegov radnik postupao s pažnjom koja se u pravnom prometu zahtjeva u odgovarajućoj vrsti obveznih odnosa (pažnja dobrog gospodarstvenika / dobrog domaćina / dobrog stručnjaka). Obzirom da su članovi posade broda posebno kvalificirani radnici, koji za određeno zvanje na brodu moraju imati valjane svjedodžbe o osposobljenosti za određenu vrstu posla, prilikom utvrđivanja nepažnje, utvrđivat će se i je li član posade broda postupao prema čl. 10. st. 2. Zakona o obveznim odnosima, pažnjom dobrog stručnjaka, odnosno je li u ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti postupao s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka).

Nakon što poslodavac oštećeniku popravi štetu, on sukladno odredbama Zakona o obveznim odnosima ima pravo zahtijevati od radnika koji je štetu uzrokovao naknadu troškova popravljivanja štete, ali samo ako je radnik štetu prouzročio namjerno ili iz krajnje nepažnje. To pravo poslodavca zastarijeva u roku od šest mjeseci od dana kad je šteta popravljena.

Tako i Zakon o radu za štetu uzrokovanu od strane radnika trećoj osobi u članku 109. predviđa regresnu odgovornost radnika propisujući da je radnik koji na radu ili u vezi s radom, namjerno ili zbog krajnje nepažnje uzrokuje štetu trećoj osobi, a nakon što je štetu trećoj osobi naknadio poslodavac, dužan poslodavcu naknaditi iznos naknade isplaćene trećoj osobi.

U svim slučajevima odgovornosti za štetu, da bi sud naložio popravljivanje štete, moraju biti kumulativno ispunjene **opće pretpostavke** odgovornosti za štetu i to:

- a) postojanje subjekata takvog obveznog odnosa – štetnik (osoba odgovorna za štetu) i oštećenik (pravna ili fizička osoba koja trpi posljedice štetne radnje);
- b) postojanje štetne radnje štetnika – nekog čina ili propusta štetnika koji je uzrokovao štetu na strani oštećenika;
- c) šteta - naše građansko pravo razlikuje dvije vrste šteta, imovinsku i neimovinsku štetu. Zakon o obveznim odnosima opći je propis koji uređuje pitanje odgovornosti za štetu i načine njezina popravljivanja, a štetu definira kao umanjeње nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta). Obična šteta i izmakla korist predstavljaju imovinsku štetu;
- d) protupravnost - povreda neke pravne norme koja regulira određeno ponašanje, bez obzira iz koje grane prava ta norma potječe;
- e) uzročnost – uzročno-posljedična veza koja mora postojati između štetne radnje i same štete;

Uzročnost je najvažniji element odštetne odgovornosti. Oštećenik u svakom konkretnom slučaju mora dokazati da je šteta nastala kao posljedica štetne radnje štetnika i da je nastala kao posljedica neprekinutog slijeda događaja, jer se uzročna veza ni u kojem slučaju ne predmnijeva, odnosno ne pretpostavlja, nego je uvijek potrebno dokazati njezino postojanje. Međutim, uzročna veza nije definirana zakonom, pa će sud u svakom konkretnom slučaju morati najprije utvrditi postojanje stvarne, tipične i razborite, a time i pravno relevantne uzročne veze između štetne radnje štetnika i nastale štetne posljedice, odnosno konkretne štete, a tek nakon toga jesu li ispunjene i ostale tražene pretpostavke odštetne odgovornosti. U sudskoj praksi prevladava stajalište o adekvatnoj uzročnosti, prema kojemu se od mnogih okolnosti koje su u vezi s nastankom štete uzrokovanom smatra samo ona okolnost koja po redovitom tijeku stvari dovodi do takve štetne posljedice. To je onaj događaj za koji životno iskustvo pokazuje da se redovito uz njegovu pojavu može očekivati nastup određene štetne posljedice. U prvom redu među uzrocima koji su doveli do određene štetne posljedice mora biti ljudska radnja, ali ljudska radnja podrazumijeva uz aktivnost i propust. Također, ako djeluje više uzroka, a svi potječu od ljudske radnje, kao uzrok uzima se ona koja je štetnom uspjehu najbliža i za određeni štetni događaj tipična.

Sve ove pretpostavke se moraju kumulativno ispuniti u svakom konkretnom slučaju tražene odgovornosti za štetu da bi nastala odgovornost određene osobe za određene štetne posljedice.

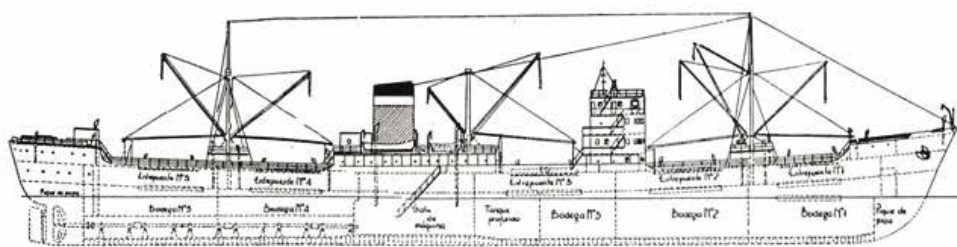
Međutim, da bi postojala odgovornost člana posade broda kao radnika, za štetu koja je nastala njegovom poslodavcu ili nekoj trećoj osobi (na radu ili u svezi s radom) moraju se ispuniti još dvije **posebne pretpostavke**, koje se traže kod te vrste odštetne odgovornosti, a to su:

1. da je štetna radnja izvršena na radu ili u vezi s radom tijekom trajanja radnog odnosa,
2. da postoji krivnja pomorca radnika za uzrokovanu štetu.

Odštetna odgovornost pomoraca kao radnika, za štete uzrokovane na radu ili u svezi s radom poslodavcu i/ili trećoj osobi, uređena je posebnim pravilima prema kojima će za takvu štetu osobno odgovarati samo ako su, uz ispunjenje ostalih pretpostavki, prilikom prouzročenja štete postupali ili s namjerom ili krajnjom nepažnjom. Poslodavac će u cilju utvrđivanja odštetne odgovornosti ili regresne odgovornosti u svojstvu oštećenika morati dokazati namjeru ili krajnju nepažnju člana posade broda te konkretne propuste ili nepravilnosti u obavljanju poslova radnog mjesta koji su bili u uzročnoj vezi s nastalom štetom. Treće osobe, u pravilu će postupke pokretati protiv poslodavaca, koji će se smatrati odgovornim za štetu i ako je šteta nastala zbog obične nepažnje radnika, a radnik će potom poslodavcu biti regresno odgovoran samo ukoliko je prilikom prouzročenja štete postupao ili s namjerom ili krajnjom nepažnjom.

Sigurnost plovidbe na suvremenim brodovima, unatoč tehnološkom napretku još uvijek nije izvjesna. Zbog specifičnog radnog okruženja koje može ponekad uključivati i opasne djelatnosti, nezgode uslijed kojih nastaju štete tijekom rada na brodu su česte i nažalost se nerijetko pripisuju određenim pogreškama i propustima članova posade broda ili manjkavostima u organizaciji rada tj. lančanim pogreškama ljudi u organizaciji rada na brodu i brodara kao preduvjeta za sigurnost plovidbe. Iako se prvenstveno od brodara očekuje da osigura sigurne uvjete za rad, mjere sigurnosti na radu nije moguće provoditi bez sudjelovanja samih pomoraca. Zbog toga se od njih također očekuje da s profesionalnom pažnjom brinu o svojoj sigurnosti, pridržavaju se propisanih postupaka i razumno prilaze radnim zadacima te time doprinesu i sprječavanju nastanka šteta ili barem smanjenju njihova opsega.





Plan broda Zeilsheim/Commandant Gabriel Guena

NEOČEKIVANI ARGENTINSKI KRAJ ZA NOVI POČETAK

PIŠE
**MILKO
KRONJA**

Jedna rijetka po-
žutjela fotografija
teretnog broda iz
Jadrana uz još par
njih iz Argentine
poslužile su kao
osnova za članak
o nesvakidašnjoj
sudbini broda
Tara. Iako na prvi
pogled priča nema
veze s Hrvatskom
već samo s Crnom
Gorom, u njoj po-
stoje zanimljive
poveznice izme-
đu nekoliko naših
gradova na moru

i Argentine otprije punih šest
desetljeća, a valja pripomenu-
ti i da je na samom početku
djelovanja riječke Jugolinije
u njoj plovio parni teretnjak
nazvan po ovoj crnogorskoj ri-
jeci. Priča ustvari počinje pred
kraj Drugog svjetskog rata u
Francuskoj, odnosno luci St.
Nazaire koju su u to doba dr-
žali pod okupacijom Nijemci.
U tamošnjem brodogradilištu
Chantiers Atel & Chantiers de
la Loire započeli su s gradnjom
broda pod imenom Zeilsheim,
a vlasnik mu je trebala postati
kompanija Unterweser Reede-
rei AG iz Bremena. Bio je to te-
retni brod tipa Hansa-fertigbau
od 154 metra duljine, 8 739 BRT
i 9 380 tona nosivosti. Međutim,
radovi su se odužili zbog ratnih
sukoba da bi zatim došlo do ka-
pitulacije Njemačke, a brod je
ostao ležati nezavršen na navo-
zu francuskog brodogradilišta.

Teretnjak je konačno porinut
nakon završetka II Svjetskog
rata 1945. godine, za račun fran-
cuske Vlade, a ime se mijenja u
Commandant Gabriel Guena. Is-
poruka je uslijedila tek u rujnu
1948. godine, a tada ga preuzi-
ma poznata francuska brodar-
ska kompanija Louis Dreyfus &
Cie te mu daje ime Charles L. D.
Za njih će ploviti idućih 11 go-
dina, a tada Francuzi odlučuju
prodati brod, po godinama još
mlad, ali tehnološki već dosta
zastario. Kupce su brzo našli na
istočnoj strani jadranske obale,
točnije u Kotoru gdje je tamoš-
nja Jugoslavenska oceanska
plovidba nakon akvizicije serije
parnih teretnjaka iz programa
decentralizacije flote odnosno



Charles L.D. u luci Cleveland snimljen nedugo prije prodaje

kupnje u inozemstvu odlučila pojačati svo-
ju flotu motornim brodovima. Sukladno toj
politici je iz riječkog brodogradilišta tada
primila svoje tri prve novogradnje a njih
je, eto, slijedio i rabljeni motorni tramper iz
Francuske.



Dvije fotografije Tare snimljene nakon nasukanja u prosincu 1959.

Kotorani su ga preuzeli u Rotterdamu 6. listopada 1959. godine i dali mu ime Tara. Brod je u najvećoj nizozemskoj luci ukrcao prvi teret i krenuo 27. listopada prema Jadranu. Za odredišnu luku je bio nominiran Šibenik, kamo je Tara doplovila 8. studenoga 1959. Iskrcaj je potrajao do 21. studenoga i pred kraj boravka broda u šibenskoj luci, odnosno gatu Vrulje, je nastala jedina poznata njegova fotografija za vrijeme komercijalne eksploatacije pod ovim imenom koju ovdje ekskluzivno objavljujemo.

Brod je nakon toga otplovio do Rijeke gdje je obavio pregled i manje popravke te se 30. studenoga otputio na drugo putovanje za račun Kotorana, prema Argentini na krcanje tereta žitarica za Nizozemsku. Prolaskom Gibraltara dobio je nalog da krene prema Buenos Airesu, međutim pri samom kraju plovidbe došlo je do izmjene odredišne luke i Tara je produžila prema jugu, odnosno gradu Necochei. Posada tada nije mogla znati da je ta promjena ustvari odredila daljnju sudbinu broda, oni su nastavili s obavljanjem svojih zadaća te je 23. prosinca 1959. Tara stigla na sidrište luke Necochea i tu se usidrila čekajući na slobodan ulaz u lučki bazen Puerto Quequen. Međutim, ubrzo su se našli na udaru snažnog nevremena i visokih valova. Brod je odolijevao iskušenjima sve do trenutka kada je puknuo sidreni lanac i tada se više nije mogao oduprijeti snazi valova koji su ga doskora bacili na plicinu ispred argentinske luke, gdje je u pokušaju samoodsućanja oštetio i propeler te je brod čvrsto zasjeo na stjenovito dno. Trideset devet članova posade je, srećom bez žrtava ili ozljeda, sigurno prebačeno na obalu, a nakon analize situacije i mogućnosti spašavanja, odlučeno je da se brod ipak pokuša odsukati.

Operacija spašavanja počela je 18. siječnja 1960., odmah se naišlo na poteškoće, a tegljač Vencedor je 20. siječnja uspio pomoću koplca pomaknuti Taru za 4 do 5 metara, ali je odmah potom u oluji uže teglja zapelo za propeler tegljača te je odsukavanje prekinuto. Nakon što se Vencedor oslobodio, u idućih nekoliko dana brod je pomaknut za još 15-ak metara, ali su osiguratelji zaključili da situacija nije nimalo obećavajuća pošto je trebalo čekati plimu u veljači i da je neizvjesno hoće li se brod uopće moći pomaknuti dalje prema oceanu. Odlučeno je da se posada broda iskrca, a sam brod je prodan kompaniji FANU (Flota Argentina de Navegacion de Ultramar). Tako je Tara nakon izvršenog samo jednog komercijalnog putovanja pod tim imenom brisana iz naših upisnika tijekom veljače 1960. godine. U Necochei se početkom ožujka ponovno krenulo s operacijom odsukavanja, ovaj put s argentinskim pomorcima na brodu, i do 12. ožujka brod se pomaknuo za 35 metara od obale. Konačno, spašavanje je u potpunosti



Tara u Šibeniku

uspjelo dana 2. travnja, i nakon nužnih popravaka brod je uvršten u flotu FANU pod imenom Presidente Castillo. Zanimljivo je da je tu argentinsku kompaniju osnovao naš iseljenik, Nicolas Mihanovich još potkraj 19. stoljeća. No, vrlo brzo nakon uspješnog odsukavanja bivše Tare donijeta je odluka o fuziranju FANU-a s drugom brodarskom kompanijom, FME (Flota Mercante del Estado) i tako se formirala nova tvrtka, ELMA (Empresa Lineas

Maritimas Argentinas), a bivša Tara praktički postaje njena prva plovna jedinica.

Zanimljivo je da je baš u to doba, odnosno na početku svog rada ova kompanija već bila naručila šest putničko-teretnih linijskih brodova u našim brodogradilištima, po tri u riječkom 3. Maju i u Splitu. Nekako u isto vrijeme kada je Presidente Castillo otpočeo sa svojim plovidbama, u Splitu se počeo graditi brod Lago Nahuel Huapi, prvi iz serije, koji će biti isporučen u prosincu 1961. godine. Slijedili su ga Lago Traful, Lago Lacar pa „Riječani“ Rio Colorado, Rio Carcarana i konačno Rio Corrientes, isporučen u veljači 1963. Presidente Castillo je potrajao je točno deset godina prije no što je raspremljen 28. ožujka 1971., te prodan argentinskim rezačima. Šestorka iz Hrvatske plovila je još dugo, nisu mijenjali imena ni zastavu i svi su imali miran kraj, osim broda Rio Carcarana, kojeg je u Falklandskom ratu projektilima potopio helikopter s ratnog broda HMS Antelope. Ostali su izrezani u Argentini u razdoblju od 1984. do 1986., jedino je Lago Lacar 1986. postao akvizicijom argentinske obalne straže te kraj karijere proveo u njihovoj službi služeći kao pilotska stanica usidrena ispred luke Montevideo, da bi konačno 1994. godine bio predan rezalštu u Ramallu.



Presidente Castillo snimljen u luci Hamburg



Lago Lacar, najdugovječniji od jadranske šestorke

P

onovno puna čak i prepuna pomorska učilišta diljem naše obale. Ništa nova jer tako je bilo lani i preklani, ali za ovu priču potakle su me puste petice-odlikaši u osmim razredima osnovne škole. I baš me zanimalo kakvi su ti odlikaši i u razgovoru s jednim nastavnikom iz splitske Pomorske škole saznao sam da je puno toga „napuhano“ i nategnuto, pogotovo ove jeseni zbog pandemije i on line školovanja. Veli mi spomenuti nastavnik, moram priznati dobronamjerno, da već u drugom razredu budući strojari i nautičari ne znaju tablicu množenja, a u trećem razredu problem su im razlomci?! Istodobno jedan mi roditelj nevoljko priznaje da je već u prvom razredu srednje Pomorske škole u Dubrovniku poslao sina na repetitorije iz matematike. I još nešto u učilištima i školovanju budućih pomorskih časnika. Vjerovali ili ne kronični je nedostatak nastavnika, pogotovo za stručne predmete. A problem nije plaća upozorava moj sugovornik, već se traže takvi uvjeti i zahtjevi za posao predavača kao da će nas zaposliti NASA.

Je li se itko od odgovornih, pogotovo ministarstva mora, prometa i infrastrukture i ministarstva obrazovanja, ikad upitao, a gdje će se na stotine novih (samo ovogodišnjih) ukrcati i odraditi obvezni pripravnički staž. Naša trgovačka flota je nikad jadnija i manja. Tankerska, Atlantska, Jadroplov...i to je sve što vije hrvatsku zastavu. Dovolite mi malo osobnosti i nostalgije kada je u pitanju splitski Jadroplov, jer tamo sam početkom sedam-



PIŠE
**JADRAN
MARINKOVIĆ**

POMORSKA VEČER (12.)

desetih odradio jednogodišnju kadeturu (bez pauze) i dva časnička putovanja. Taj nekad vodeći hrvatski brodar godinama je u većinskom državnom vlasništvu i netko se konačno sjetio da bi najbolje bilo krenuti u dokapitalizaciju. No ubrzo se netko sjetio da bi se tvrtka prodala za sitniš jer vozarine su otišle do neba. Ali što će biti sutra i iduće godine nitko ne zna, a podsjetimo to je flota od 5 starih brodova za prijevoz rasutih tereta. Javni natječaj za dokapitalizaciju je poništen i ministarstvo mora je našlo solomunsko rješenje-za predsjednika Uprave je imenovan kapetan Ivan Pavlović dugogodišnji uspješni direktor Luke Ploče, a kratko je koncem devedesetih prošlog stoljeća bio i ministar pomorstva. Budući sam u srednjoj Pomorskoj školi sjedio u istom razredu s kapetanom Pavlovićem pitao sam ga kako misli spasiti splitskog brodarka s 5 brodova kojima se bliži rezalište. Nema ovdje čarobnog štapića, kaže kap. Pavlović, trenutno vozarine i dalje rastu, posla ima ,ali bez novogradnji nema budućnosti za Jadroplov. A da Jadroplov ne bi postao JADNOPLOV, novi predsjednik Uprave od 1. listopada je povećao pomorci-

ma plaće za 10 posto i najavio gradnju RO-RO broda u domaćem brodogradilištu.

Piratstvo se, bez obzira na korona pandemiju, i dalje nastavlja, i ne samo u Istočnoj i Zapadnoj Africi, i više nije medijska zanimljivo. Baš me zanima kako će tek ti moderni pirati profitirati kada znanost u idućem desetljeću ponudi flotu(flotilu) bez posadnih brodova?

Ide,ide vrijeme... evo nam još jednog blagdana Svetog Nikole, i dakako dodjele Plave vrpce Vjesnika za najhumaniji pothvat godine na moru. Podsjetimo ova jedinstvena nagrada i jedina takva u svijetu se dodjeljuje još od 1966. Na inicijativu odavno ugaslog zagrebačkog dnevnika Vjesnik. Sindikat pomoraca Hrvatske je 2012. preuzeo organizaciju i dodjelu ove vrijedne nagrade. Ako ne može ove, predlažem da iduće godine, na desetu godišnjicu Plave vrpce u organizaciji SPH, nagrada promijeni ime PLAVA VRPCA POMORSKOG VJESNIKA!

Pomorcima želim dobro i pitomo more i dakako pozdrav posadi broda. I ne zaboravite ponedjeljkom navečer slušajte Pomorsku večer jer mi smo uvijek na Vašoj strani.

ŠKVER NAŠ SVAGDANJI



A

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

kako drugačije doli nastaviti pisati o zadnjem iskustvu. Kako sam već prije pisala bila sam ukrkana na jahti koja nije bila spremna za sezonu i to sam uvidjela od prvog dana ukrcaja. Bez obzira na sve mi smo sezonu ipak započeli, ali i završili i to u samom srcu sezone. Vlasnike smo uspjeli ugostiti čak punih 12 dana jer smo odmah po njihovom iskrcaju mi uplovili u obližnji remont. Pretpostavljam da su se neki od mojih kolega i susreli s problemom koji se nama dogodio, ja osobno po prvi puta takvo što doživjela, ali i čula. Usred navigacije ostali smo bez desnog stabilizatora tj. „peraje“. Cijela situacija je ispala komična s obzirom na to kako se sve to dogodilo. Lijep sunčan dan, more malo valovito, vlasnici na sun deck-u uživaju, ja osobno u kuhinji dogovaram menu s Chefom kad odjednom osjetimo vrlo neobičan udarac. Odmah izađem na glavnu palubu, vidim i ostale kolege u čudu, osim kapetana koji je nastavio upravljati brodom. I popnem se na „sun deck“ vidjeti je li s vlasnicima sve u redu kad sam vlasnik taman govori: „gle nešto je palo u more i eno pluta, mora da su jastuci s donje palube“. Odmah smo obavijestili kapetana, vratili se po „jastuk“ kad ono peraja stabilizatora. Udarac koji smo osjetili je bio udarac stabilizatora o propelu kad se odvojio od ležišta motora. I što sad? Svima nama šok i nevjerica da se takvo što uopće moglo dogoditi. I tako je započela „akcija spašavanja“ stabilizatora kojeg smo uspjeli izvući iz mora te nastavili put za obližnji Monako gdje smo vlasnike sutradan iskricali, a mi se uputili u škver naš svagdanji do kraja sezone. I taj kapetan se sam iskrcao, a drugi koji je došao na zamjenu samo privremeno nije se pokazao u „najboljem svjetlu“ tako da se ni taj nije zadržao kako mu je po ugovoru bilo planirano. Iako su vlasnici inzistirali ostaviti sve svoje stvari u namjeri da će sezonu nastaviti za otprilike 2 tjedna najkasnije, vratili su se na brod spakirati sve shvativši da od sezone neće biti ništa. Drugim riječima dobili su što su i tražili. Kad se bilo što u životu forsira ne može nikako završiti dobro! S obzirom da je ovo bio sezonski ugovor kako sam i tražila, prije samog iskrcaja ja sam cijeli interijer zaštitila i pripremila već za zimski period remonta tako da se kolege koji ostaju s tim ne moraju baviti, odradila sam i kompletnu inventuru, sastavila listu neophodnih radova-izmjena u interijeru radi pružanja boljeg servisa

vlasnicima i njihovim gostima. Nekoliko dana prije mog odlaska imala sam priliku osobno upoznati i menadžera jahte što me jako razveselilo jer sve ono što sam s kolegama komentirala, sad sam imala priliku reći mu osobno. I taj razgovor je završio vrlo ugodno i s obostranim razumijevanjem gdje je i meni samoj bilo objašnjeno zbog čega se sve to zaista forsiralo iako jahta nije bila spremna za sezonu. Iako imam jake razloge za to, nije mi namjera negativno kritizirati ikoga, već mi je namjera da se iz bilo kakve kritike izvuče najbolje da se iste greške ne bi ponavljale. Između ostalog moram spomenuti da moja kolegica nije bila educirana Stewardess već osoba koja radi u vili vlasnika i odgovorna je isključivo za dnevne aktivnosti vlasnice. Dakle, prvi puta je na brodu, pojma nema o sigurnosti, pojma nema o ponašanju na brodu, kako se što radi, pati od morske bolesti čak i kad smo vezani u marini itd..., a meni je bila predstavljena kao 2nd stewardess. Stoga ovim putem zaista bih naglasila važnost treninga za Jr. stew odnosno preporučujem svim onim curama koje imaju namjeru zakoračiti u svijet jahtinga da pored temeljne sigurnosti ulože svoje vrijeme i novac (ako su u prilici) i u osnovnu edukaciju rada u interijeru jer će im svakako dobro doći. Pišući ovaj članka srdačno vas pozdravljam iz meni najbližeg grada na svitu, grada Šibenika očekujući skoriji ukrcaj na brod koji će sigurno ploviti prema novim plavim pustolinama!

								NAJVEĆI MOST NA JADRANU, PREMOŠĆUJE MALOSTONSKI ZALJEV NA SLICI		MJERA ZA POVRŠINU	MOST PREKO LJUBAČKIH VRATA	ITALIJA	NEHOTIČNO ILI NAMJERNO IZMJENJEN IZRAZ LICA	SUVREMENA HRVATSKA PJESNIKINJA, BRANKA
								TROPSKA PTICA ŠARENA PERJA						
								DUGO RAZDOBLJE				ROBERT REDFORD		
								SLOŽENO SLOVO		JEDNO NOŠENJE U IGRI KARATA DRŽALO ZA NALIVPERO				
								PRIPADNIK NARODA SJEVERNOG POLARNOG PODRUČJA						POZNATI RT NEDALEKO CAPE TOWNA
AUTOR: VALTER	ARAPSKI IZRAZ POHVALE I ODOBRAVANJA	PJEVAČ ROCK-GRUPE "PARNI VALJAK"	PRIPADNIK JEDNOG SLAVENSKOG NARODA	"LABIN ART EXPRESS"	AUSTRIJSKI GRAD NA UŠĆU ISTOIMENE RIJEKE U DUNAV	IŠČEZNUĆE	DATI ODUŠKA SVOM UNUTARNJEM STANJU	MJESTO NA SAVI UZVODNO OD ŽUPANJE "ČETVRTAK"						
MOST PREKO NOVSKOG ŽDRILA														
ISLANDSKI NOGOMETNI KLUB								ILOVAČA (KRAĆE)				ARSEN DEDIĆ		
								IRISLAV OD MILJA				LJEKOVITA BILJKA, BOKVICA		
MOST PREKO ŠIBENSKOG ZALJEVA												KISIK LIJEVI PRITOK RAJNE U ŠVICARSKOJ		
ARIJAN (KOMAZEC) OD MILJA				VREMEŠNO STARIJI TIP "CIRTOE-NOVOG" AUTOMOBILA					KONJSKI HOD, KAS MAJSTORI KOJI TAPECIRAJU					
GLUMIČA BARIĆ					BELGIJSKI GRAD (AALST) PJESMA BRUCEA SPRING-STEENA					DVOJE				
										NAGLI PROCVAT (ENGL.)				
ALFRED HITCHCOCK			MODA KRATKIH SUKNJI					NISKA STOLICA BEZ NASLONA						
IZVUČI ŠTO OD KOGA ŽICANJEM (ŽARG.)								KOJI SE ISTIČE SPOLNOM STRAŠĆU						
TEMELJNO NACELO ČIJA SE VALJANOST PRIHVATA BEZ DOKAZIVANJA									HRVATSKI PJESNIK, IVO					
"AUTO-MOTO DRUŠTVO"				ANTIČKI ODAR NA KOTAČIMA								AUSTRIJA		
				ILANOVA IMENJAKINJA								TO JEST (LAT.)		
GRAD NA INDONEZJSKOM OTOKU BIAK						ŠPANJOLSKA MARKA AUTOMOBILA					ŠPANJOLSKI NACIONALNI JUNAK			
						"NATURAL DRUM KIT"					KARTAŠKA IGRA			
PREDIONICE SVILE								POKLON				DELNICE		
								BOKSAČ KRLEŽA				ORGAN NJUHA		
OTOČNA DRŽAVA U SJEVERNOM ATLANTIKU							GRČKA BOŽICA MIRA						TORINO	
							RUBIDIJ							
SLATKOVODNE RIBA, BULJEŠ					MOST PREKO TIHOG I BURNOG KANALA									
					JAPAN									
JEDNO-KRATNI POKRET, MICANJE						VELIKA TROPSKA NEOTROVNA ZMIJA UDAVKA			JEDNAKO					

ABECEDA

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

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

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

		24	25	5		11	19
	12				4		
23	4				16		
10				11	3		
			11				
	20	9	7			3	4
26					4		
11			11		4		
4			3				

MINE

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

		1		1					2		2		2	1
					1		3	2	3			3		
		3				1				2		3		3
1			3	3			1		2	2			2	
		2			3		2	2				2	1	
2			2				2			3				1
		2	2			1		2			1	2		
	1			2		0		1	1	1		1		1



SUDOKU

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

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

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

Zdrav i aktivan odmor povoljniji uz



LIFECCLASS
TERME SVETI MARTIN

PONUĐA ZA SVE ČLANOVE SINDIKATA POMORACA HRVATSKE



**SAMO
1,5 sat
vožnje od
Zagreba!**

Djeca od 12 god
na dalje -30%
(pomoćni ležaj)
djeca od 5-12 god
u sobi s roditeljima
(osnovni ležaj) -30%

1 dijete do
12 god gratis
1 dijete do 7 god
gratis na
pomoćnom ležaju

Kasna
odjava *
do 14h
GRATIS!

* prema
raspoloživosti

APARTMANI REGINA

UKLJUČENO U CIJENU

- Smještaj u Apartmanima Regina:
STANDARD ILI FAMILY
- Neograničeno korištenje termomineralnog
bazenskog kompleksa The Temple of Life
- Neograničeno korištenje fitness centra
- Free WiFi i parking

STANDARD APARTMANI
(spavaća soba + pomoćni ležaj)



327 kn

Polupansion (doručak i večera)

FAMILY APARTMANI
(2 spavaće sobe + pomoćni ležaj)



265 kn

Polupansion (doručak i večera)



HOTEL SPA GOLFER 4*

UKLJUČENO U CIJENU

- Smještaj u dvokrevetnoj sobi Hotela 4*
- Neograničeno korištenje svih bazena Resorta
- Neograničeno korištenje fitness centra
- Free WiFi i parking
- Ogrtač i papuče u sobi

STANDARD SOBA 380 kn

Polupansion (doručak i večera)

NADOPLATE

- boravišna pristojba 10,00 kn / 1,35 € kn po osobi i danu • djeca od 12 - 18 godina 5,00 kn / 0,66 €
- executive soba 65,00 kn / 9 € po osobi i danu
- suite 305,00 kn / 42 € po osobi i danu
- single use 190,00 kn / 26 € po danu
- dječji krevetić 80,00 kn / 11 € po danu
- kućni ljubimac 120,00 kn / 17 € po danu (na upit, do 10 kg težine)
- garaža 75,00 kn / 11 € po danu
- večera 122 kn / 17 € po osobi i obroku (Hotel)
- večera 110 kn / 15 € po osobi i obroku (Apartmani)

PONUĐA VRIJEDI:
do kraja 2020. godine izuzev blagdana i praznika



Sindikat pomoraca Hrvatske



univerzalni kod za download

Besplatna SPH aplikacija za sve hrvatske pomorce!



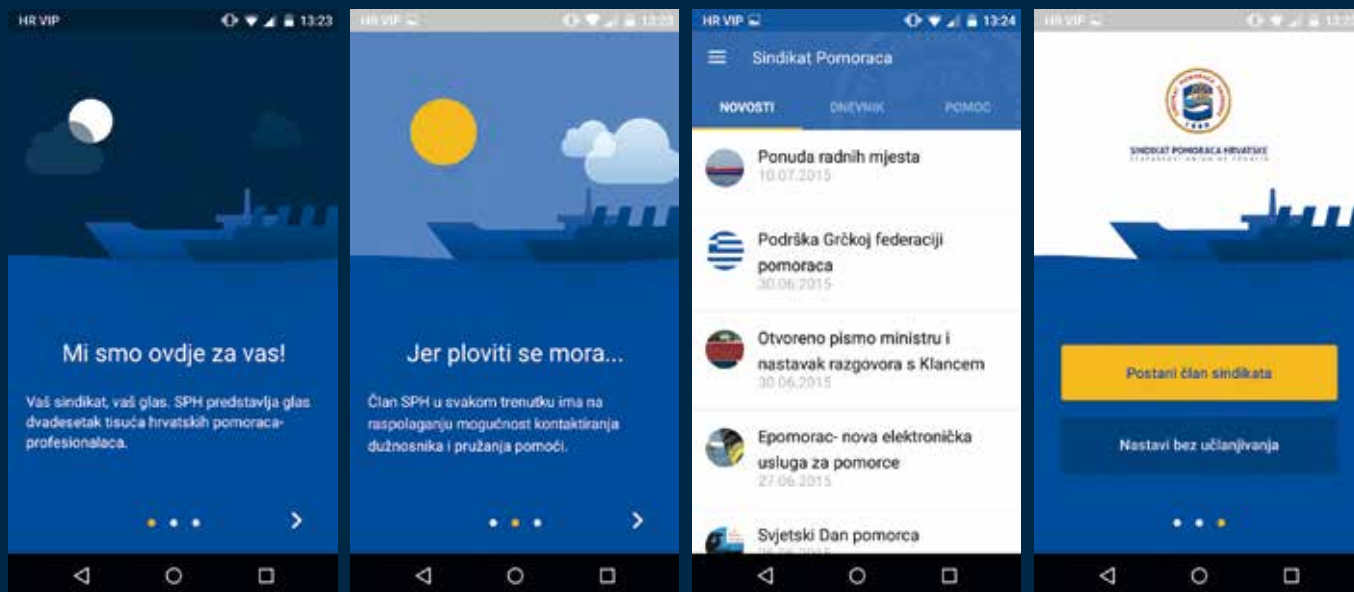
www.sph.hr

Sindikat pomoraca Hrvatske je za sve hrvatske pomorce pripremio besplatnu smartphone aplikaciju koja je dostupna putem Googleplaya i AppStore.

Osim pregleda pomorskih vijesti iz zemlje i svijeta, aktivnosti naše organizacije u zemlji i na međunarodnoj razini, korisnici mogu pronaći i osobni dnev-

nik koji nudi Dnevnik putovanja za izračun dana provedenih izvan granica Republike Hrvatske te kalkulator za izračun obveznih doprinosa.

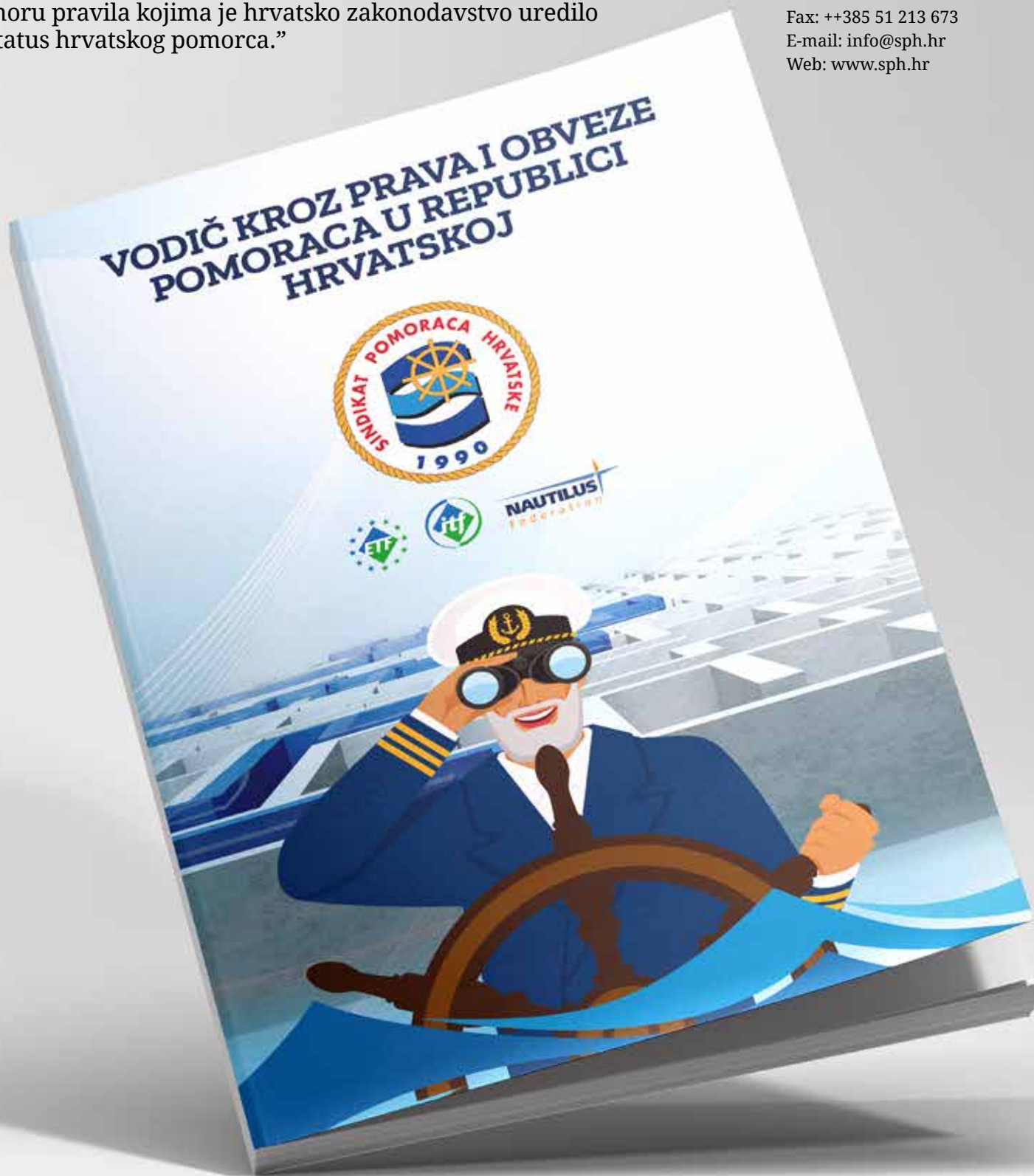
Ukoliko zatrebate pomoć u bilo kojem dijelu svijeta, također stojimo na usluzi: aplikacija sadrži platformu za izravan kontakt sa zaposlenicima SPH putem live chata.



“Sindikat pomoraca Hrvatske je za svoje članove pripremio vodič kroz hrvatsko zakonodavstvo za pomorce. Naime, propisi koji uključuju HZZO, HZMO, HZZ i poreznu upravu sada su svi na jednom mjestu s ciljem lakšeg snalaženja u moru pravila kojima je hrvatsko zakonodavstvo uredilo status hrvatskog pomorca.”

Nakladnik:
Sindikat pomoraca Hrvatske

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



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

