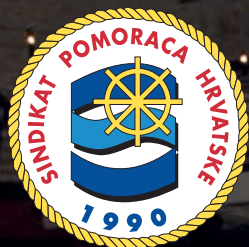


POMORSKI VJESNIK



 PLAVA VRPCA
VJESNIKA

**ODRŽANA 54. PLAVA VRPCA VJESNIKA
- PRIZNANJE ZA HRABROST** STR. 4

NOVA INICIJATIVA SPH - PRIZNAVANJE PLOVIDBENE SLUŽBE NA JAHTAMA STR. 17

JADRAN MARINKOVIĆ - NOVI KOLUMNIST POMORSKOG VJESNIKA STR. 41

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



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: lmsic@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 Lončar

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxgrafika

FOTO NA NASLOVNICI:

SPH

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.

09

**BLAGDAN SVE-
TOG NIKOLE,
ZAŠTITINIK A PO-
MORACA OBILJEŽEN
DILJEM OBALE**



10

**ODRŽANI SKUPOVI
RADNIKA JADRO-
LINIJE - "SVI SU
JEDNAKI, ALI NEKI
SU JEDNAKIJI OD
DRUGIH" - G. O.**



12

**POTPISAN NOVI
NKU ZA POMORCE
U MEĐUNARODNOJ
PLOVIDBI**



38

**ITF INSPEKTORAT
- U STUDENOME
NAPLAČENO 70
TISUĆA DOLARA
NEISPLAĆENIH
PLAĆA**



U ZADRU ODRŽANA 54. PLAGA VRPCA VJESNIKA

Priznanje za hrabrost

PIŠE

**DAMIR
HERCEG I
MARIJANA
SMOKVINA**

54. Plava vrpca Vjesnika održana je 3. prosinca u zadarskom Arsenalu. U pojedinačnoj konkurenciji plamenac Plave vrpce vjesnika i zlatni prsten dobio je ronilac Andi Marović iz Komiže, koji je 17. i 18. lipnja ove godine u dva navrata pozivan da na otvorenom moru zaroni, pronađe i zatvori dvije rupe na oplati turskog teretnog broda Haksa (85 m) te tako spriječi njegovo potonuće.

„Čast mi je što sam dobio Plavu vrpca Vjesnika, jer to znači da su ljudi od struke, pritom mislim na članove Odbora Plave vrpce Vjesnika, prepoznali opasnost kojoj sam se izložio dok sam zatvarao rupe na Haksi, na otvorenom moru, bliže Italiji, nego Hrvatskoj. Lijepo je što se svima nominiranima poklonila velika pozornost prilikom dodjele ovog priznanja“, rekao je Andi.

U momčadskoj konkurenciji glavno priznanje pripalo je Vatrogasnoj zajednici Dubrovačko-neretvanske županije, pod zapovjedništvom Stjepana Simovića. Priznanje su zaslužili za iskazanu hrabrost, požrtvornost i stručnost pripadnika šest vatrogasnih postrojbi i društava s tog područja prilikom gašenja požara na 40-metarskoj jahti „Kanga“, 7. rujna ove godine kod Pelješca.

„Lakše nam je bilo gasiti požar na jahti, nego ući u Arsenal pun pomoraca. Silno smo ponosni na činjenicu da su pomorci prepoznali našu hrabrost, odlučnost, požrtvornost i stručnost nas vatrogasaca prilikom stavljanja pod kontrolu ovog požara. Plava vrpca Vjesnik je priznanje u mnogome drugačije od drugih priznanja, a nama će zasigurno pomoći da budemo još bolji ljudi u svakom pogledu,“ rekao nam



Dobitnici i nominirani 54. Plave vrpce Vjesnika s uzvanicima



Stanko Banić dobio je posebno priznanje



Kapetan Aldo Bilan primio je posebno priznanje za MB "Tijat"



ITF Seafarers Trust

Ove godine Plava vrpca Vjesnika po prvi puta je imala posebnog pokrovitelja koji je sudjelovao u organizaciji završne svečanosti. Zahvaljujemo im što su prepoznali važnost ove manifestacije i odlučili je podržati.



Posebna priznanja

Ove godine dodijeljena su tri posebna priznanja. Bio je to jedan od emotivnijih dijelova na dodjeli 54. Plave vrpce Vjesnika.

Posebno priznanje dobili su legendarni direktor zadarske Tankerske plovidbe Stanko Banić, MB "Tijat" - najstariji brod iz flote Jadrolinije te tajnik Odbora za dodjelu Plave vrpce Vjesnika Damir Herceg, koji niz godina, a od 2012. u ime Sindikata pomoraca Hrvatske, organizira svečanost dodjele.

Gospodinu Baniću priznanje je uručio pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Vladimir Svalina koji se dobitniku priznanja zahvalio da doprinosu koji je dao hrvatskom pomorstvu tako što je Tankersku plovidbu održao na životu.

Kapetanu MB „Tijat“ Aldi Bilanu, priznanje je uručio kapetan Dragomir Mucić, povjerenik SPH za Jadroliniju, dok je posebno priznanje za doprinos organizaciji Plave vrpce Vjesnika Damiru Hercegu uručio glavni tajnik SPH, Neven Melvan.



Posebno priznanje dobio je i Damir Herceg



Vatrogasna zajednica Dubrovačko-neretvanske županije dobila je Plavu vrpce Vjesnika u momčadskoj konkurenciji



Neven Tomljanović, Tomislav Zrinski i Vladimir Bjondić

Valdi Bubić: Bio sam uzbuđen kao Modrić kad je primio Zlatnu loptu

Djelatnik Pomorske policije iz Pule Valdi Bubić, koji je sa svojim kolegom Tomislavom Subotom spasio od utapanja 16-godišnjeg Mađara, nam je rekao da je prilikom primanja plakete Plave vrpce Vjesnika bio uzbuđen „kao Luka Modrić kad je primio Zlatnu loptu“.

„Prilikom ulaska u dvoranu pred sve te uzvanike obuzele su me emocije, zaplakao sam od sreće i ponosa. Što da vam kažem, ta atmosfera, ta istinska pažnja kojom su nas svi obasipali, to uvažavanje od struke,... jednostavno, suze su same potekle, predivan osjećaj. Nezaboravno mi je bilo i javljanje odmah nakon svečanosti“.



Mama Jasna i djevojčice Ana i Karla primile su plaketu za tatu Damira Petrovića



Policajci Tomislav Subota i Valdi Bubić



Nominirani za Plavu vrpce Vjesnika

Dojmovi nominiranih s dodjele 54. Plave vrpce Vjesnika

ti za radijsku emisiju Pomorska večer, slušali su svi kod kuće“, zaključio je Valdi.

Anu i Karlu je dojmio svaki nominirani poduhvat

Djevojčice iz Splita Ana i Karla Petrović došle su na dodjelu Plave vrpce Vjesnika u pratnji mame Jasne, kako bi primile priznanje za nominaciju umjesto tate Damira, koji negdje na dalekim morima zapovijeda tankerom.

„Moje kćeri jako su dojmili svi poduhvati spašavanja, a ja nisam ni slutila da je dodjela ovog priznanja tako svečan i emotivan čin te da se svima nominiranima poklanja velika pažnja. Kad je krenula sama dodjela priznanja, Arsenal se ispunio nekom do-

datnom pozitivnom energijom,“ mišljenja je gospođa Petrović.

Kap.Ratković: Ponosan sam što se moje ime spomenulo u društvu junaka

Opatijski kapetan Feđa Ratković javio se s dalekog mora mailom, u kojem navodi kako je iznimno ponosan na to da se njegovo ime spomenulo u društvu neustrašivih ljudi, nominiranih za Plavu vrpce Vjesnika.

„Moja obitelj, supruga Andreja i kćer Magda, cijelog će života pamtili svečanost u Arsenalu, gdje su umjesto mene primile plaketu Plave vrpce Vjesnika, koju su u našem domu već postavile na počasno mjesto, kako bi nas podsjećala koliko je važno poštovati more. Obje su bile preplavljene emocijama i odu-

ševljene ozračjem tijekom pomenute svečanosti, a posebno ih je dojmila skromnost ljudi koji su spašavali živote i spriječili ekološke katastrofe, pritom se svjesno izlažući opasnosti,“ napisao je Ratković te na kraju zahvalio na nominaciji u ime posade danskog tankera Torm Resilience.

Djelatnicima MRCC Rijeka Borisu Maduni i Radovanu Liniću svidio se način na koji je u Arsenalu predstavljeno svih 7 poduhvata.

Člana posade brodice Nehaj, Lučke kapetanije iz Senja, pomorskog inspektora Nevena Tomljanovića, najviše je dojmilo s koliko ponosa i poštovanja su plakete primile supruge i djeca pomoraca koji su u tim trenucima bili negdje daleko na moru.



Umjesto kapetana Feđe Ratkovića, priznanje su primile supruga Andreja i kćer Magda

je zapovjednik vatrogasne zajednice Dubrovačko-neretvanske županije Stjepan Simović, koji je s još 8 hrabrih kolega došao u Zadar primiti srebrnu plaketu i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika.

Jedan od trojice ozlijeđenih prilikom gašenja požara na jahti Kanga, Anton Kraljević, je rekao da je tek po ulasku u Arsenal bio svjestan podviga koji su počinili prilikom gašenja buktinje zvane Kanga, a sve na osnovu iskazanog im poštovanja od svih uzvanika na svečanosti.

„Dodjela Plave vrpce u meni uvijek budi osjećaj poštovanja i poniznosti pred ljudskom hra-

brošću, pred onima koji bez ustezanja naprave pravu stvar i ne razmišljajući koliko je njihov čin u suštini junačko djelo, istaknuo je glavni tajnik Sindikata pomorca Hrvatske, i prisutne podsjetio na događaje koji su pomorcima obilježili ovu godinu – piratstvo i kriminalizaciju pomoraca.“

Odbor za dodjelu prestižnog priznanja za spašavanje ljudi i imovine na moru ove je godine pobjednike birao između sedam nominiranih, a svi oni dobili su plakete u spomen na nominaciju, koje im je uručio zadarski župan Božidar Longin. Svečana dodjela održana je pod voditeljском palicom Dorine Tikvicki,

dok je za glazbeni ugođaj bila zadužena klapa Sveti Juraj Hrvatske ratne mornarice, a nastupio je i poseban prijatelj Plave vrpce Vjesnika, Đani Maršan. Među brojnim uzvanicima na svečanosti dodjele bili su i izaslanik predsjednice Kolinde Grabar-Kitarović, novinar Hrvatskoga Radija i urednik Pomorske večeri Vladimir Šetka, izaslanik premijera Andreja Plenkovića, zadarski župan Božidar Longin, pomoćnik ministra Siniša Orlić, zadarski gradonačelnik Branko Dukić te načelnik Stožera – zamjenik zapovjednika HRM kapetan bojnog broda Damir Dojkić.

Raste minimalna plaća pomoraca



U Ženevi se 19. i 20. studenoga održao Odbor za odlučivanje o minimalnoj plaći pomoraca (Joint Maritime Commission - Subcommittee on Wages of Seafarers) te je usvojena Rezolucija u svezi ILO minimalne osnovne plaće za stručno osposobljenog pomorca (AB/ able seaman). Nakon mukotrpnog pregovaranja predstavnika brodara i predstavnika pomoraca strane su se usuglasile oko teksta rezolucije, a rezultat je da je osnovna plaća AB, koja sada iznosi 614 US dolara povećana na iznos:

- 618 USD
s primjenom
od 01/07/2019
- 625 USD
s primjenom
od 01/01/2020 i
- 641 USD
s primjenom
od 01/01/2021.

Postupak pregovora brodara i pomoraca (ILO JMC) je utvrđen konvencijom o radu pomoraca iz 2006 konkretno smjernicom B 2.2.4.

Postignuta rezolucija ide na sjednicu ILO upravnog vijeća koja je zakazana za ožujak 2019. kada će biti i formalno potvrđena.

Strane u pregovorima su uspjele sačuvati postignuće koje datira od 1920. godine kada je održana prva sjednica ILO JMC (Međunarodna organizacija rada - Zajednička pomorska komisija). Također je ispoštovano da Pododbor koristi prethodno utvrđenu formulu i što je najvažnije podiže minimalnu plaću kojom se kompenzira kretanje potrošačkih cijena, kretanje tečaja USD i kupovne moći u relevantnim zemljama koje na svjetskom pomorskom tržištu sudjeluju s više od 10. 000 pomoraca te zemlje koje sudjeluju s najmanje 2 mil GT brodovlja.

Iako su brodari pokušali osporiti promjene u industriji i potrebe za povećanjem minimalne plaće, nisu uspjeli, te je postignut dogovor o povećanju plaća, rekao je Vladimir Svalina koji je u ime Sindikata pomoraca Hrvatske sudjelovao u pregovorima.

Nakon odluke Upravnog vijeća ILO će zemlje članice obavijestiti o dogovorenim izmjenama

Blagdan Svetog Nikole, zaštitnika pomoraca obilježen diljem obale

PIŠE

MARIJANA SMOKVINA

Blagdan Svetog Nikole zaštitnika pomoraca, Sindikat pomoraca Hrvatske obilježio je polaganjem vijenaca i paljenjem svijeća u Rijeci, Šibeniku, Zadru, Splitu i Dubrovniku. Bila je to prilika za prisjetiti se svih pomoraca koji nisu više s nama. U Rijeci su u ime Sindikata pomoraca Hrvatske, Dragomir Mucić, Marijana Baćac i Veljko Reljac zapalili svijeću u holu Jadrolinije, predsjednik Uprave Jadrolinije David Sopta položio je vijenac, dok je misu održao don Luka. Počast pomorcima nestalim i stradalim u Domovinskom ratu iskazalo je pedesetak radnika. Sindikat pomoraca Hrvatske organizirao je obilježavanje blagdana Svetog Nikole u Šibeniku. Brodovi Lučke kapetanije i šibenske pomorske policije isplivali su prema Krapnju, gdje su predstavnici Sindikata i pomorske policije u more položili vijence prisjetivši se svojih poginulih i nestalih kolega i nedavno preminulog Gordana Barake, predsjednika Udruge pomorskih kapetana i časnika Šibenik. Vijenac je blagoslovio župnik katedrale sv. Jakova, don Krešimir Mateša, koji je predvodio molitvu za sve pomorce i ljude od mora. U obilježavanju blagdana zaštitnika pomoraca sudjelovali su, uz predstavnike Šibensko-kninske županije, predstavnici Policije, Lučke uprave, Lučke uprave Šibensko-kninske županije, Hrvatske gospodarske komore Županijske komore Šibenik i predstavnici Udruge pomorskih kapetana i časnika Šibenik. Vijence su u zadarskom kanalu položili državna tajnica za more, Maja Markovčić Kostelac, župan Zadarske županije Božidar Longin i lučki kapetan Alen Rukavina. Polaganju su prisustvovali i predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske. Također, nakon službenog obilježavanja sv. Nikole, članovi i predstavnici SPH položili su vijenac na spomenik pomorcu u Zadru. Predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske i Grada Splita tradicionalno su na Katalinića brigu, povodom blagdana Svetog Nikole, položili vijence u čast i sjećanje svim poginulim i nestalim pomorcima.

Blagdan Sv. Nikole zaštitnika pomoraca tradicionalno je obilježen i u Pločama. Na more se otisnula povorka brodova, u kojoj su sudjelovali Plovput, Brodospas, Pomorski servis, Pomorska policija i Lučka Kapetanija te civilni brod.

Nakon održane propovijedi i molitve lokalnog svećenika u akvatoriju luke Ploče predstavnici grada i SPH položili su vijence u sjećanje na poginule i nestale pomorce širom svijeta.

SJEĆANJE NA POMORCE I SVE LJUDE OD MORA



Rijeka



Zadar



Šibenik



Split



Dubrovnik

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

Održani Skupovi radnika Jadrolinije

SVI SU JEDNAKI, ALI NI JEDNAKIJI OD DRUGIH

Skupštine radnika Jadrolinije podsjećaju na poznatu Orwellovu

Nakon ne održavanja skupa u Zadru i održanog skupa u Splitu na kojem nisu bili dobrodošli predstavnici Sindikat pomoraca Hrvatske, jučer je održan skup u Rijeci.

Nakon početnog pokušaja tjeranja predstavnice SPH, riječima da je to skup radnika, a ne sindikata, da se ne smije fotografirati skup, niti uzimati bilješke, skup radnika je ipak održan u nazočnosti predstavnika SPH.

Na direktno pitanje zaposlenice Jadrolinije smiju li predstavnici sindikata nazočiti skupu, voditelj skupa, Nediljko Bulić odgovara „Zašto me sad to pitate. Zar me nemate što pametnije za pitati“, dok predsjednica Radničkog vijeća odgovara da predstavnici sindikata smiju nazočiti skupu.

Iako je to bio skup radnika, na jučerašnjem skupu najmanje se moglo čuti radnike. Bio je to skup Bulića koji je svojim monologom i upadanjem u riječ ometao gotovo svako postavljeno pitanje. Valjda u nadi da će zaposlenici odustati od pitanja. Pompozan govor i mahanje Zakonom o radu kao da je Biblija, suvišno je komentirati. Čini se da su skupovi radnika u Jadroliniji mjesto za hvalespjeve Uprave i njihovih postignuća.

Glas radnika bio je tih, ali se ipak čuo. „Kako će Uprava čiji su članovi posvađani upravljati nama? Zaposlenici se nemaju kome obratiti sa svojim problemima. Zašto smo ovdje i tako samo oni govore....“

Predstavnici SPH inzistirali su na očitovanju Uprave o Nacionalnom kolektivnom ugovoru, a Uprava je istaknula da je potrebno čim prije sklopiti novi NKU i da su podbacili u tom dijelu.

Na skupu je bio i zapovjednik broda iz Zadra, koji nije dopustio da zaštitari dođu na brod te se skup radnika u Zadru nije održao, a koji je zbog svog čina izvanredno iskrcan s broda. Pitao je za svoju sudbinu, odnosno kad će dobiti odgovor na mail koji je uputio nadležnima, a odgovor nadređenih je glasio da će dobiti odgovor.

Zaposlenice robnog knjigovodstva iznijele su svoj problem mobinga koji traje od 2016. godine, a nadređeni su komentirali da prvi put čuju za taj problem (iako su zaposlenice i pisanim putem zatražile zaštitu), osim



člana Uprave Govorčina koji je rekao da je upoznat s problemom, ali ga neće komentirati iz objektivnih razloga. Ipak, kadrovski direktor Dalibor Čandrlić, je naglasio da će ispitati problem i učiniti što je moguće kako se takve stvari ne bi ponavljale. Spomenuti su i koeficijenti, pa je Bulić rekao da samostalni referenti imaju koeficijent 5, 4 dok su zaposlenici i gospodin Čandrlić rekli da to ne postoji. Ipak, gospodin Bulić je rekao da zna o čemu govori i predložio okladu.

Zanimljivo je da je skup počeo Bulićevim komentiranjem teksta koji je objavljen na stranicama SPH o skupu u Splitu gdje piše da su predstavnici SPH protjerani sa skupa, što Bulić demantira. No, kako nazvati kad vam voditelj skupa, pozivajući se na svoju Bibliju (Zakon o radu) kaže da vam tu nije mjesto.

Napomena: ovo nije zapisnik, već zapažanja osoba koje su nazočile skupu.

EKI SU — G. O.

knjigu



Smijenjeni članovi Uprave Jadrolinije - Predrag Govorčin i Ante Vranješ

Nadzorni odbor Jadrolinije opozvao je članove uprave Jadrolinije Antu Vranješa i Predraga Govorčina, a razlog je nefunkcioniranje uprave, izvijestila je Jadrolinija.

“Na današnjoj sjednici Nadzornog odbora Jadrolinije, a radi nefunkcioniranja Uprave, donesena je odluka o opozivu članova Uprave Ante Vranješa i Predraga Govorčina. Novi članovi Uprave bit će imenovani u najkraćem roku, i to do provedbe javnog natječaja, a najdulje na vrijeme od šest mjeseci”, piše u Jadrolinijinu priopćenju.

Jadrolinijina uprava ima tri člana, te je nakon smjene Vranješa i Govorčina u njoj ostao samo predsjednik, David Sopta.

Održana Skupština SPH podružnice Jadrolinija

U JADROLINIJI RADNICI S NAJVIŠE STAŽA NA ZADNJEM MJESTU

Godišnja skupština SPH podružnice Jadrolinija održana je 11. prosinca 2018. u prostorijama Jadrolinije u Rijeci. Predstavnik SPH za Jadroliniju, kapetan Dragomir Mucić upoznao je prisutne s radom Sindikata pomoraca Hrvatske, razgovarao je s radnicima i poslušao njihove probleme. Okupljeni radnici osvrnuli su se na ponašanje Uprave Društva prema njima – potpisuju se novi ugovori o radu gdje su nam prava sve manja i manja, radnici s najviše staža su na zadnjem mjestu, ako i pokušamo nešto reći završimo na „pranju“ kod, sada smijenjenog, člana Uprave. Kada uperimo prstom u nepravdu odgovorni se prave da nitko ništa ne zna.

Želimo NKU koji će zaštititi nas i naša radnička prava i da se stane na kraj ovoj nepravdi. Zapošljavaju

se novi ljudi kojima se u vrlo kratkim razdobljima povećavaju koeficijenti, a posao ne znaju. Kada treba nešto odraditi zove se nas koji smo ovdje trideset godina i znamo posao, ali kada je riječ o radničkim pravima nas se ušutkava. O povećanju dana godišnjeg odmora i regresu možemo samo sanjati.

I članovi Uprave i pojedini šefovi ponašaju se jednako, ne odgovaraju na dopise ili dobijemo po prstima. Na skupu radnika Jadrolinije drže se monolozi i ne možemo doći do riječi. Ne znamo za koga je ova predstava u Jadroliniji, ali nama je dosta, komentirale su radnice i naglasile kako u NKU posebno treba naglasiti da se odnosi na pomorce i radnike na kopnu.

Jedna od tema bio je i povratak dužobalne linije Rijeka - Dubrovnik, te sindikalno druženje radnika. Na Skupštinu je bila pozvana i Uprava Jadrolinije, u nadi da će se konstruktivnim dijalogom pokušati riješiti neki od problema, ali se nitko nije odazvao.

PROMICANJE MIRA

SPH dobitnik medijacijske nagrade za sindikat 2018.

Sindikat pomoraca Hrvatske dobitnik je medijacijske nagrade za sindikat 2018. godine. Hrvatska udruga za mirenje je tijekom 6. Tjedna mirenja tradicionalno 18. listopada 2018. obilježila Svjetski dan rješavanja konflikata ili sukoba – „World Conflict Resolution Day“ u hotelu Panorama Zagreb.

HUM je ove godine po drugi put je dodijelio posebne nagrade fizičkim i pravnim osobama zaslužnima za primjenu, edukaciju, unapređenje, razvoj i promicanje mirenja i kulture mira u Republici Hrvatskoj. U ime SPH nagradu je primio voditelj ureda Zadar, Luka Mišić. Cilj je ovim priznanjima ukazati na istaknute pojedince i organizacije koje ustraju u nastojanjima da mirenje postane općeprihvaćeni način rješavanja sukoba, poručili su iz HUM-a.



Luka Mišić primio je nagradu u ime SPH

Potpisan novi NKU za pomorce u međunarodnoj plovidbi



Glavni tajnik SPH Neven Melvan i predsjednik Skupštine "Mare Nostrum" David Sopta

Predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske i Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum potpisali su 10. prosinca 2018. novi Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce koji plove u međunarodnoj plovidbi. Ugovor su potpisali glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan i predsjednik Skupštine Mare Nostrum David Sopta.

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi odnosi se isključivo na pomorce koji plove kod hrvatskih brodara članova Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum.

Ugovor je potpisan nakon dugotrajnih pregovora. Stari ugovor je istekao 31. lipnja 2017. te je zbog nemogućnosti dogovora potpisan sporazum o produženju valjanosti, da bi se jučer napokon potpisao novi ugovor koji stupa na snagu 1. siječnja 2019. godine i vrijedit će do konca 2020. godine.

SPH traži omogućavanje elektronskog glasovanja za pomorce

Na sjednici Izvršnog odbora Sindikata pomoraca Hrvatske u Splitu dogovoreno je da će sindikat tražiti omogućavanje elektronskog i dopisnog glasovanja za pomorce. Time bi se ispravila nepravda prema pomorcima koji zbog prirode svoga posla nisu u mogućnosti izaći na izbore. Vrijeme je da ispravimo ovu nepravdu i da se glas pomoraca čuje, poručuju iz Sindikata pomoraca Hrvatske.



Pomorci oteti u Nigeriji, vratili su se kući. Podsjetimo, nigerijski pirati otili su 12 članova posade sa švicarskog teretnog broda.

Sedam otetih članova posade bilo je s Filipina, a među otećima su bili i Hrvat, državljanin BiH, Slovenac, Ukrajinac i Rumunj.

Brod je prevozio pšenicu iz Lagosa u Port Harcourt u Nigeriji, a napadnut je u subotu 22. rujna 2018.

Piratska banda na brod Glarus ukrcala se pomoću dugih ljestvi te su izrezali žicu na palubi.

Napadači su napad izveli 45 nautičkih milja od Bonny Islanda u Delti Nigera, a zarobili su 12 od 19 članova posade.

Sindikat pomoraca Hrvatske je u stalnom kontaktu s obitelji te sukladno zajedničkom dogovoru neće zasad objavljivati informacije o ovom slučaju. Medije molimo da poštuju privatnost hrvatskog pomorca.

Oslobođeni pomorci oteti u Nigeriji



Nakon 16 mjeseci u zatvoru
napokon pušteni na slobodu

Nikola Tolja - samo sam razmišljao kako ću ići kući

Sama činjenica da sam u zatvoru bila je užasna. Samo sam razmišljao kako ću ići doma. Teško je dočarati kako je u zatvoru i nemoguće je to ukratko ispričati. Presuda je donesena, iako nismo krivi, osuđeni smo, ali neću odustati. Borit ću se do kraja da dokažem svoju nevinost, zbog sebe i zbog svoje djece. Idući korak je žalba na presudu. Sad mi je na prvom mjestu biti s djecom. Polako dolazim k sebi“, rekao je Nikola Tolja na konferenciji za novinare u uredu Sindikata pomoraca Hrvatske Dubrovniku.

Prvi časnik palube Nikola Tolja i kormilar Ernest Pekar vratili su se kući nakon 16 mjeseci provedenih u zatvoru u Španjolskoj. Pomorci su vrijeme u zatvoru proveli čekajući suđenje koje je napokon održano 22. i 23. listopada ove godine. Na suđenju je kao svjedok obrane svjedočio i ITF koordinator i voditelj ureda Sindikata pomoraca Hrvatske u Dubrovniku Romano Perić. Iako na suđenju nije iznesena niti jedna činjenica koja bi išla u korist tužitelja, sud je pomorce osudio na dvije godine zatvora.

„Ovo je tipičan primjer kriminalizacije pomoraca što u Sindikatu pomoraca Hrvatske ističemo od samog početka. Vjerovali smo da će presuda biti oslobođajuća jer nije bilo ni pravnih ni zdravorazumskih razloga da se posada remorkera zadrži u pritvoru, ali na žalost nije nas iznenadio ovakav razvoj situacije. Mogli bismo reći da je ovo uobičajena praksa kako bi se država zaštitila od mogućih zahtjeva za nadoknadu štete za vrijeme provedeno u zatvoru“, komentirao je glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan.

„Samo u Hrvatskoj imali smo tri slučaja kriminalizacije pomoraca u zadnje tri godine, a sjećamo se i slučaja sada pokojnog kapetana Laptala. Neosnovano zatvaranje pomoraca bez ikakvih dokaza nepravедno je i nehumano te pogubno djeluje na pomorce i njihove obitelji. Ne možemo ni zamisliti što to znači kad nevini provedete u zatvoru



Romano Perić, Nikola Tolja i Ana Bradaš

godinu i pol dana, istaknuo je Romano Perić, voditelj ureda SPH u Dubrovniku i ITF koordinator za Hrvatsku.

Sindikat pomoraca Hrvatske aktivno je sudjelovao u obrani pomoraca te je omogućio obitelji da posjeti pomorce u zatvoru. Po saznanju o uhićenju SPH je obavijestio nadležne institucije u Hrvatskoj (MMPI, MVP, Stožer), pravni odjel ITF-a i kolegu ITF inspektora u Cadizu o samom događaju te smo se borili da slučaj ne padne u zaborav.

„Još dolazim k sebi, još mi treba vremena da posložim sve kockice. Morali smo biti osuđeni, da bi španjolska država zaštitila sebe. Nisu imali nikakvih dokaza protiv nas, nisu ih mogli niti imati jer smo nevini, a osudili su nas. Sve skupa je bilo neopisivo grozno. Dvadeset mjeseci nisam vidio djecu. Nije mi bilo ni na kraj pameti da bi sve moglo ovoliko trajati. Hoću li ponovo na brod? Trenutno mislim da neću, ali tko zna što život nosi“, kaže Ernest Pekar, još uvijek pod dojmom svega što je proživio zadnjih šesnaest mjeseci.

Podsjetimo, posada tegljača MV Eisvogel (tri Talijana, dva Hrvata i jedan Rumun) je u srpnju 2017. uhićena pod optužbom krijumčarenja cigareta u vrijednosti 12 milijuna eura u međunarodnim vodama nedaleko od granice sa španjolskom. Tegljač MV „Eisvogel“ na kojemu su bili zaposleni naši državljani preuzeo je u tegalj brod MV „Falkvaag“ koji je bio bez posade, ali nakrcan sa 6 kontejnera krijumčarenih cigareta, s krajnjom destinacijom tegljenja u Huelva/Španjolska. Iako je jasno da su brod MV „Falkvaag“ s cigaretama preuzeli od drugog tegljača MV „Sea Patron“ i da s teretom na MV „Falkvaag“ nemaju nikakve veze, posada tegljača MV „Eisvogel“ je uhićena i godinu i pol je u zatvoru čekala suđenje. Vlasnik tegljača MV „Eisvogel“ je talijanska tvrtka Lucatelly Towing and Salvage iz Trsta.

U organizaciji Europskog sindikalnog instituta (ETUI)

PIŠE
VANA
BOSTO

Europski trening za mlade sindikalne lidere

U Madridu se, od 22. do 26. listopada 2018., u sindikalnoj školi „Escuela Julián Besteiro“, održao prvi u nizu od tri treninga za mlade sindikalne lidere. U treningu je sudjelovalo ukupno 25 mladih sindikalista iz različitih sindikata europskih zemalja, uključujući Sindikat pomoraca Hrvatske.

Po uspješnom završetku treninga, sudionici stječu službeno priznatu kvalifikaciju, akreditiranu od strane UK NOCN u suradnji s britanskim TUC-em i Edinburg College.

Podsjetimo, Europski sindikalni institut je nezavisni centar za znanstvena istraživanja i obuku Europske sindikalne konfederacije- organizacije koja objedinjuje europske sindikate u zajedničku grupu.

ETUI pored ostalog, provodi studije o društveno-ekonomskom i industrijskim odnosima i prati europske razvojne strategije i europsku politiku koja je od strateškog značaja za svijet rada.

Stoga je jedan od glavnih ciljeva rada ETUI-a upravo povezivanja sindikata i sindikalnih pokreta s znanstvenim aspektom i studijima koja se bave istraživanjem na području tema koje su od značaja za pitanja položaja radnika.

ETUI posebnu pažnju posvećuje edukaciji mladih sindikalnih stručnjaka koji rade za sindikate tj. središnjice udružene u ETUC, čime izravno utječe na jačanje europskog sindikalnog identiteta i integracije europskih sindikata.

Ciljevi ovogodišnjeg treninga „Europski trening za mlade sindikalne lidere“ prvenstveno leži u educiranju mladih sindi-



kalnih profesionalaca po pitanju različitih sindikalnih tema, posebice utjecaja europske i nacionalne politike i pozicioniranja sindikata u suočavanju s izazovima koje prijetu tržištu rada i poziciji radnika u današnjem svijetu. Time se izravno izgrađuje kapacitet za integriranje nacionalne i europske dimenzije u sindikalni rad.

Upravo suradnja na europskoj razini u multikulturalnom okruženju, kao i analiziranje različitih aspekata sindikalnog rada unutar Europske unije, doprinosi jačanju sindikalnih strategija i akcijskih planova na nacionalnoj razini i pomaže u izgradnji i formiranju budućih sindikalnih lidera.

Na prvom treningu sudionici su imali priliku analizirati europsko političko naslijeđe i promjene koje su utjecale na političku sliku u europskim državama danas te upoznati se s razvitkom sindikalnih pokreta u

pojednim zemljama Europske unije.

Posebno zanimljivo bila je čuti iskustva predstavnika španjolskih sindikata UGT-a i CCOO-a, i sindikalnih veterana koji su pričali iskustva u kojima su kao začetnici sindikalnog pokreta često riskirali vlastite živote u nekadašnjim režimima kako bi se izborili da sindikalna borba za unapređenje socijalnog i društvenog položaj bude legitimna, te da sindikati budu prepoznati kao relevantni socijalni partneri i sudjeluju u socijalnom dijalogu.

U okviru samog treninga poseban naglasak stavljen je i na probleme nezaposlenosti mladih, zatim izazova koji dolaze s automatizacijom i digitalizacijom, točnije nova ekonomija za Europu- gubitak starih i formiranje novih radnih mjesta, kao i pitanja klimatskih promjena i utjecaja na zapošljavanje.



PIŠE
LUKA
MIŠIĆ

8. KONGRES SAVEZA SAMOSTALNIH SINDIKATA HRVATSKE — RAD PO MJERI ČOVJEKA

Na 8. kongresu SSSH održanom u Opatiji 22. i 23. studenoga 2018. prisustvovali su i predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske. Na kongresu je iskazano novo povjerenje dosadašnjem predsjedniku Mladenu Novoselu za obavljanje te funkcije u sljedećem mandatom razdoblju.

SPH-a je udružen u SSSH-a te aktivno sudjeluje već cijeli niz godina u radu i aktivnostima Saveza. Predstavnici SPH-a djeluju u radu svih tijela Saveza, te je naš član Ivan Juričević i predsjednik Sekcije mladih Saveza.

Ključni ciljevi Saveza u narednom razdoblju postavljeni su Programom "Rad po mjeri čovjeka", u kojem će izravno participirati i SPH. Rad po mjeri čovjeka odgovor je Saveza na ubrzani pad kvalitete radnih mjesta u Hrvatskoj, degradaciju radničkih prava i demografsku krizu. Borba za Rad po mjeri čovjeka vodi se na svim razinama sindikalnog organiziranja i djelovanja. Ona je također neraskidivo povezana sa sindikal-

nim organiziranjem, uporištem naše snage i svih naših akcija. Sindikalno organiziranje ostaje prioritet o kojem će ovisiti uspjeh borbe za Rad po mjeri čovjeka.

Rad po mjeri čovjeka cjeloviti je koncept, odnosno uključena definicija različitih dimenzija koje čine kvalitetno radno mjesto. Te je doprinos zahtjevu za vođenjem integriranih javnih politika. Naime, prepuštanje pojedinih područja samo jednom ministarstvu, bez cjelovitog sagledavanja širih društvenih posljedica pojedine politike, ključna je slabost izvršne vlasti u Hrvatskoj, zbog čega su njezini rezultati ograničeni.

Rad po mjeri čovjeka sastoji se od šest dimenzija koje utječu na kvalitetu radnog mjesta. Rad po mjeri čovjeka je rad koji je **dobro plaćen**, ne ugrožava **fizičko i psihičko zdravlje**, omogućuje **učenje i napredovanje** na radnom mjestu, pruža **sigurnost** putem ugovora o radu na neodređeno vrijeme i pokrivenost sustavom socijalne sigurnosti, radnicima omogućuje **glas na radnom mjestu**, uključujući slobodu sindikalnog organiziranja i djelovanja, te se odvija u **radno vrijeme** koje svojom količinom i načinom organizacije ostavlja dovoljno prostora za privatni život i njegovo planiranje. Radno mjesto može se smatrati kvalitetnim samo ako ispunjava sve navedene uvjete.

Rad po mjeri čovjeka u svim dimenzijama kvalitete radnog mjesta vodi računa o dobrobiti radnika, te demokratskoj organizaciji svijeta rada i radne okoline.

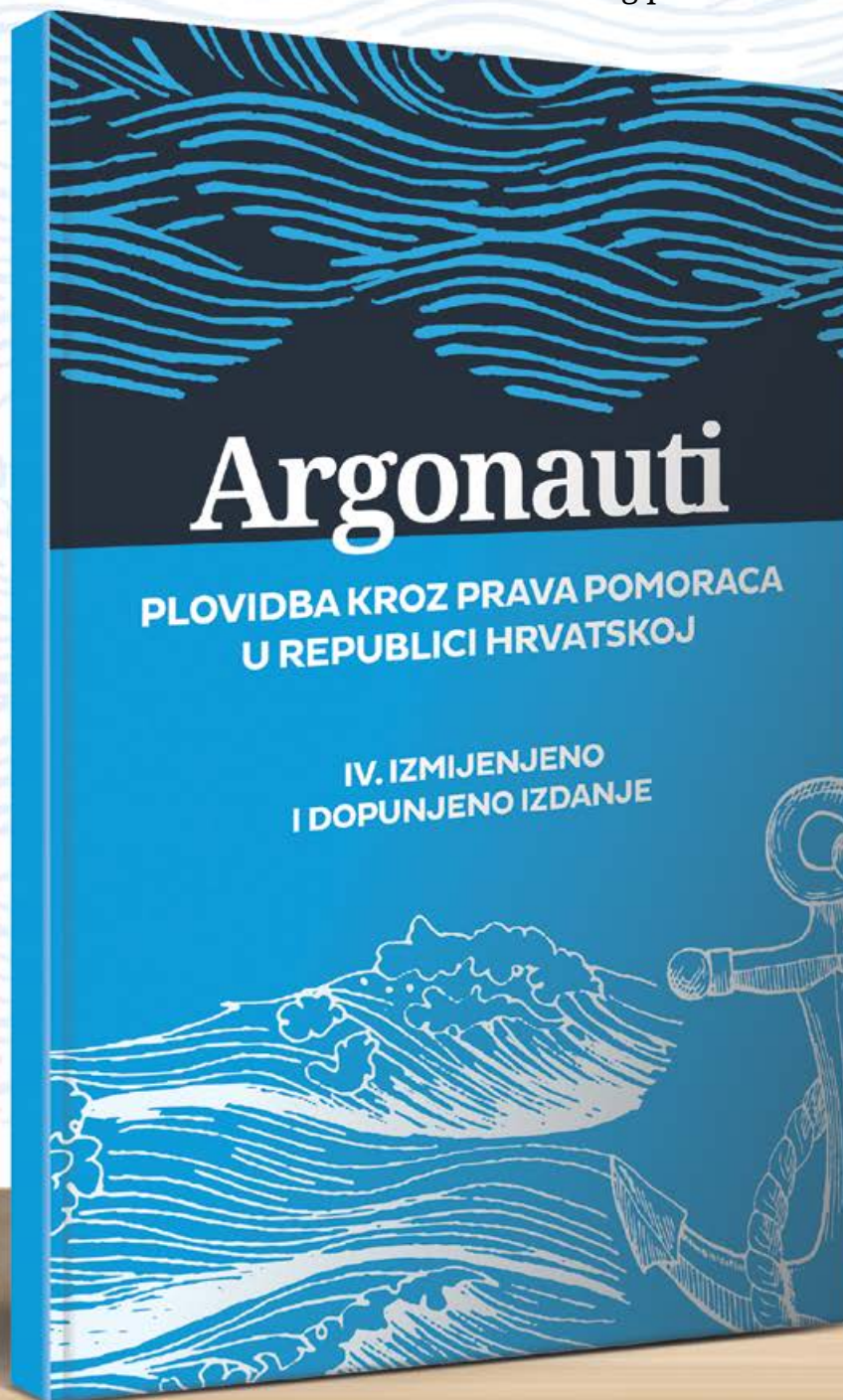
Rad po mjeri čovjeka u Hrvatskoj neće se ostvariti sam od sebe. Do njega možemo doći samo ako znamo što ga čini i ako imamo jasnu strategiju kako ga ostvariti. Za Rad po mjeri čovjeka moramo se izboriti, zajedno.

NOVO IZDANJE

Nakladnik:
Sindikat pomoraca Hrvatske
Autor:
Luka Mišić, dipl. iur.

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

“Sindikat pomoraca Hrvatske je i ove godine 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.”



PIŠE

LUKA
MIŠIĆ

NOVA INICIJATIVA SINDIKATA POMORACA HRVATSKE - PRIZNAVANJE PLOVIDBENE SLUŽBE NA JAHTAMA

P

otaknuti slučajem člana Sindikata pomoraca Hrvatske, kojem kao članu posade jahte O. V. nije priznata plovidbena služba za daljnje obrazovanje i stjecanje viših zvanja, pokrenuli smo inicijativu za priznavanje plovidbene službe na jahtama te zatražili od Ministarstva mora, prometa i infrastrukture izmjene propisa.

Naime, jahta O. V., dužine 140 m jest jedna od deset najvećih jahti na svijetu, a na istoj su 4 hrvatska časnika, među kojima je i naš član N.N. 2. časnik palube.

Nažalost, iz apsurdnih razloga propuštamo priznati plovidbeni staž hrvatskih časnika palube na jahtama koje su registrirane u osobne svrhe bez obzira na karakteristike istih, što smatramo pogubnim za položaj hrvatskih pomoraca u sve značajnijem jahtaškom sektoru. Posebno to naglašavamo iz razloga što su se i posljednje izmjene i dopune Pomorskog zakonika u velikom dijelu odnosile upravo na reguliranje sektora jahti, a sve kako bi

se isti učinio konkurentnijim i atraktivnijim, no očigledno se propušta poboljšati položaj hrvatskih pomoraca na jahtama.

U tom smislu mogući su pomaci na bolje, budući da i postoje pravni osnovi za priznavanje plovidbene službe na jahtama registriranim u osobne svrhe, no potrebno je da se hrvatska administracija odluči želi li hrvatske pomorce na najvećim jahtama svijeta kao najtraženije pomorce ili iz nekih nedokučivih razloga ipak ne.

Spomenuti pravni osnov za priznavanje plovidbene službe na jahtama registriranim za osobne svrhe nalazi se u IMO Circular letter No. 3171 iz 04. 03. 2011., iz istoga je razvidno da je moguće za jahte registrirane za osobne svrhe priznavanje ekvivalenta s putničkim brodovima te nije relevantno je li jahta registrirana za gospodarske ili osobne svrhe.

Nastavno, u STCW konvenciji u članku 3. navedeno je da se ista ne primjenjuje na "pleasure yachts", kakva je registracija O. V., ali člankom 9. iste konvencije predviđena je mogućnost ekvivalenata kojima se ipak omogućava priznavanje plovidbene službe.

Za tu potrebu Vam priložili smo Ministarstvu i isprave o registraciji predmetne jahte, koja je istovrsna onoj putničkog broda. Naime, jahta koja prevozi više od 12 putnika na internacionalnom putovanju bila ona

registrirana u komercijalne ili privatne svrhe smatra se putničkim brodom pod SOLAS regulacijama što bi značilo da je jahta putnički brod.

Također, skrenuli smo Ministarstvu pozornost i na predmet iz kojeg je razvidno da je moguća i dobra praksa kojom se ide u korist pomoraca, kao u slučaju iz 28. 11. 2011. godine u kojem Ministarstvo izriče mišljenje da se za stjecanje dolje navedenih svjedodžbi o osposobljenosti može plovidbena služba na brodu izjednačiti s plovidbenom službom ostvarenom na jahti s krajnjim ciljem stjecanja sljedećih svjedodžbi:

- Svjedodžba o osposobljenosti za prvog časnika na brodu do 3000 BT (STCW II/2)
- Svjedodžba o osposobljenosti za zapovjednika broda do 3000 BT (STCW II/2)
- Svjedodžba o osposobljenosti za prvog časnika palube na brodu od 3000 BT ili većem (STCW II/2)
- Svjedodžba o osposobljenosti za zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg (STCW II/2)

Stoga, iz svega navedenog smatramo da ne postoji zapreka da Ministarstvo konačno promijeni propise za priznavanje plovidbene službe za pomorce na jahtama koje imaju karakteristike putničkog broda te tako bude u službi pomoraca, a ne njihova noćna mora.

R

iječanin Damir Herceg 28 godina je bio novinar Vjesnika u Rijeci, prateći uglavnom pomorstvo, brodogradnju, ribarstvo i turizam, sve do likvidacije tog političkog dnevnika 2012. godine. Kaže kako je teško prihvatiti spoznaju da su sve republike i pokrajine bivše nam države do danas sačuvali svoje vodeće nacionalne listove, osim Hrvatske,....On danas uređuje jedan stručni časopis te i dalje rado piše o pomorstvu, nautičkom turizmu i jedrenju.

Vi ste tajnik odbora za dodjelu Plave vrpce Vjesnika. Koliko dugo obnašate tu funkciju i što ona zapravo znači?

Tajnik Odbora Plave vrpce Vjesnika postao sam 1996., što mi je tada bio veliki profesionalni izazov, a na toj funkciji sam ostao i nakon što je 2012. dodjelu tog na svijetu jedinstvenog priznanja preuzeo Sindikat pomoraca Hrvatske. Zadaća tajnika je da prikuplja podatke u vezi svake nominacije, od razne dokumentacije i snimanja video materijala kao dokaza o događaju do pisanja tekstova o svakom slučaju, kontakata s članovima Odbora,....

Kako je nastala Plava vrpca Vjesnika?

Plavu vrpcu Vjesnika je utemeljio 1966. vrsni novinar, pjesnik i boksač, te još bolji čovjek, Dubrovčanin Ratko Zvrko, u to vrijeme urednik pomorstva u Vjesniku. Želio je dati priznanje kvaliteti čovjeka, požrtvornosti i hrabrosti naših pomoraca. Ina-

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

SVAKA DODJELA PLAVE VRPCE VJESNIKA UĐE U LEGENDU

Na prijedlog članova Odbora Plave vrpce Vjesnika, koji je prihvatio i SPH, na svečanosti u Zadru uručena mi je plaketa za dosadašnji rad na Plavoj vrpici Vjesnika. Ugodno me iznenadilo to priznanje, jer dobar je osjećaj kad vidiš da netko vrednuje ono što radiš.

če, u svijetu je bila znana Plava vrpca, Blue ribbon, koja se dodjeljivala kvaliteti broda, odnosno za najbrži prelazak Atlantika. Inače, Atlantik je najbrže preplovio američki brod United States 1952. , za 3 dana, 10 sati i 40 minuta, uz prosječnu brzinu veću od 35 čvorova.

Plava vrpca Vjesnika je priznanje za iskazanu hrabrost prilikom spašavanja ljudi i imovine na moru. Kakav je postupak nominacije?

Pojedince i posade mogu nominirati ne samo pomoračke tvrtke, institucije i agencije već i obični građani. Primjerice, dobitnika Plave vrpce Vjesnika 2016. Luku Peroša nominirala je sadašnja njegova supruga Nina, a da on to u prvo vrijeme nije ni znao. Kao tajnik razmijenio sam s Ninom veći broj mailova o poduhvatu koji je Luka počinio, a onda zatražio da se u pripremu nominacije ipak uključi i on, jer bi sve drugo bilo neozbiljno.

Dodjelu Plave vrpce Vjesnika organizira Sindikat pomoraca Hrvatske, ali o tome tko će dobiti priznanja odlučuje neovisno tijelo, tj. Odbor za dodjelu priznanja. Tko čini taj Odbor?

DH: Odbor ima 11 članova, uglavnom ljudi iz pomorstva: predsjednik Odbora je kap. Edo Šarunić, ravnatelj Nacionalne središnje za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, a tu su još kap. Gordan Papeš, ravnatelj Pomorske škole Bakar; 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; kap. Mario Zorović, predsjednik Hrvatskog udruženja posrednika u zapošljavanju pomoraca (CROSMA); Marijan Brubnjak, direktor u Croatia osiguranju; Branka Malnar, novinarka Radio Rijeke; Kristijan Pavić, direktor ACI-ja i ja, kao tajnik. Svi oni iznimno su počašćeni članstvom u Odboru te si daju puno truda prilikom



rasprava o nominiranima kako bi doista odabrali najhrabrije među hrabrima.

Sama dodjela Priznanja se održava u prosincu, ali pripreme traju tijekom cijele godine. Kako to izgleda?

Evo, samo dan po okončanju ovogodišnje dodjele priznanja u Zadru, već smo dobili prvog kandidata za Plavu vrpce Vjesnika 2019. Riječ je o dramatičnom spašavanju koje je sretno okončano, ali još treba provjeriti dosta detalja u vezi tog slučaja. U Sindikatu pomoraca Hrvatske narednih dana učinit će se analiza svih detalja vezanih za ovogodišnju dodjelu Vrpce te odmah krenuti s radom na njenom jubilarom 55. izdanju.

Nedavno je održano 54. Izdanje Plave vrpce Vjesnika, a mnogi kažu da ste upravo vi zaslužni za opstanak ovog prestižnog priznanja. Koliko je teško bilo održati Plavu vrpce Vjesnika na životu?

Likvidacijom Vjesnika mnogi su Plavu vrpce Vjesnika doživjeli kao politički plijen, a to se odnosi na nekoliko medijskih kuća te institucija; na sreću, iza dodjele tog priznanja je stao SPH, koji je godinu ranije financijski pomogao Vjesniku da održi dodjelu tog priznanja. Kao tajnik PVV uvijek sam smatrao da dodjela Vrpce mora biti u znaku

onih koji su počinili poduhvate, a ne da im politika ukrade svečanost. Moram reći, posljednjih godina visoki uzvanici su vrlo obazrivi po tom pitanju te imaju kratke i dosta zanimljive govore.

Možete li možda izdvojiti neku nominaciju, odnosno akciju spašavanja, koja vas je posebno dojmila?

Svaka dodjela Plave vrpce Vjesnika uđe u legendu, pa imam bezbroj slučajeva koji su mi se zauvijek urezali u pamćenje. Dojmljiv mi je tako bio nastup oca Maria Ćurkova, dobitnika ovog priznanja 2015., koji je primajući priznanje umjesto sina, cijeli život sažeo u pet riječi: „Reka' sam sinu, budi čovik“! Zatim, pogledajte dramu koju je imao član Odbora PVV kap. Željko Vuković, koji je 2014. kod libijske obale kao zapovjednik američkog broda morao u trenutku odlučiti koga od migranata u moru će njegova posada spasiti, jer je bilo jasno da ne mogu pomoći svima iz prevrnutе brodice. Pa ove godine, ono što su učinili vatrogasci s dubrovačkog područja prilikom gašenja požara na jahti Kanga je pravo herojstvo.

Je li bilo smiješnih ili neobičnih situacija?

Zanimljiv je bio slučaj dubrovačkog kape-tana Jurice Brajčića, koji je dobio Plavu vrp-

cu Vjesnika jer je s kruzerom uspio umaknuti piratima, koji su iz strojica pucali po brodu. Kako bi kasnije pomogao u istrazi oko napada na kruzer, Brajčić je preko brodskog razglasa pozvao sve one goste koji imaju bilo kakav snimak napada da ga donesu na recepciju broda, a da će u zamjenu dobiti bocu pjenušca. Na kraju je Brajčić bio na čudo, svi putnici su snimali napad, pa je ponestalo pjenušca.

Plava vrpca Vjesnika opstaje sve ove godine, sigurno ste ponosni na to?

U ove 23 godine imao sam privilegiju i čast upoznati puno predivnih hrabrih i časnih ljudi, čuti njihove drame o spašavanju uglavnom im nepoznatih ljudi, a da su se pritom svoj život svjesno izložili opasnosti. Jednostavno rečeno, Plava vrpca Vjesnika je Oskar za hrabrost pomoraca, kojima je priskočiti u pomoć nevoljnicima na moru prije svega pitanje pomoračke časti, a tek onda zakonska obveza.

DRUGI DIO (NASTAVAK IZ BROJA 91)

PIŠE

BORIS
ABRAMOVUDRUGA POMORSKIH
STROJARA SPLITUKUPNI STUPANJ DJELOVANJA BRODSKOG POGONA
PRI UPORABI UKAPLJENOG PRIRODNOG PLINA (LNG)
KAO GORIVA6. UKUPNI STUPANJ DJELOVANJA DFDE (DUAL FUEL DIESEL ENGINES)
POGONA S LNG KAO GORIVOM

Promatra se dizel-električni pogon s dvostrukim gorivom (MDO i LNG) s četvorokretnim Wärtsilä dizelskim agregatima (ukupno 3 stroja 12V50DF i 1 stroj 6L50DF koji pogone generatore). Totalna snaga tih strojeva iznosi 4200 kW. Električnom energijom koju proizvode preko pretvornika napajaju se dva glavna propulzijska elektromotora. Preko reduktora ta se snaga prenosi na osovinu broorskog vijka, kako je prikazano na slikama 5 i 6.

Trial Condition : QG-DYN-001 Gas ONLY mode Adria	
Key Values	
Shaft power	22871 kW
SFR (corrected)	321.3 g/kWh
Fuel oil consumption	93 kg/hr
Gas consumption	6544 kg/hr
Eq. Fuel oil consumption	7570 kg/hr
T.G. output	1977 kW
Distillate production #1	0.000 m ³ /hr
Distillate production #2	2.000 m ³ /hr
Legend	
Steam line	
Condensate and feed lines	
Pressures (p) in Bar abs	
Temperatures (t) in °C	
Enthalpies (h) in kJ/kg	
Flows (Q) in kg/hr	

Ukupni stupanj djelovanja računa se po formuli:

$$\eta = \frac{\text{Ukupna dobivena snaga}}{\text{Ukupna uložena energija goriva}}$$

$$\eta = \frac{(P_{na\ osovini\ propelera} + P_{svih\ generatora})}{\text{umnožak\ mase\ i\ ogrijevne\ vrijednosti\ goriva}}$$

Za promatrani paro-turbinski pogon

$$\eta = \frac{22871 \left(\frac{kW}{h} \right) + 1977 \left(\frac{kW}{h} \right)}{7570 \left(\frac{kg}{h} \right) \times 42560 \left(\frac{kJ}{kg} \right)}$$

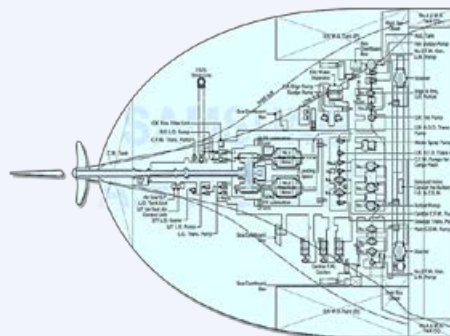
Uz uvrštavanje podataka iz Kyma raporta:

$$\eta = \frac{24868 \left(\frac{kJ}{s} \right)}{2,102 \left(\frac{kg}{s} \right) \times 42560 \left(\frac{kJ}{kg} \right)}$$

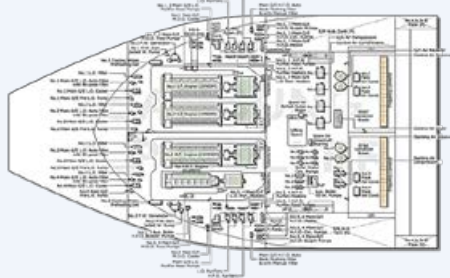
Važno je primijetiti da je potrošnja LNG-a od 6.544 kg/h izražena kao 7.570 kg/h teškog goriva („Fuel Oil Equivalent – FOE“) i podijeljena s 3.600 da se svede na kg/sec i tako dobije ukupni stupanj paro-turbinskog pogona u eksploataciji pri nominalnom opterećenju kotlova i glavne turbine od oko 85%.

Ukupni stvarni stupanj djelovanja paro-turbinskog pogona

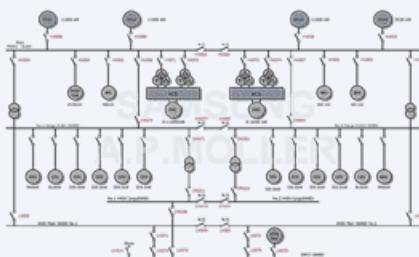
$$\eta = 0,28 \rightarrow 28 \%$$



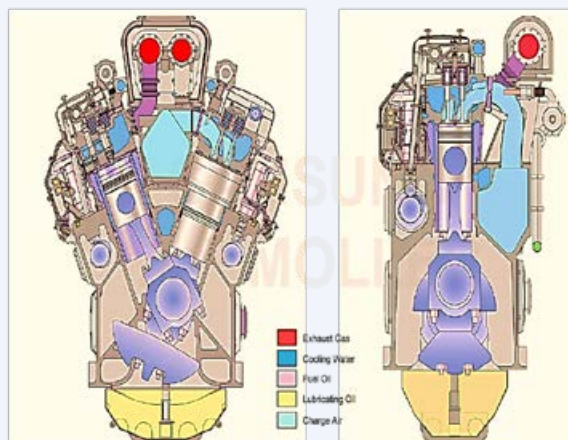
Slika 5: Dizel-električni pogon – propulzijski motori
Picture credits: DSME – Machinery Manual



Slika 6: Dizel-električni pogon – DF agregati
Picture credits: DSME – Machinery Manual



Slika 7: DFDE dizel-električni pogon – distribucija električne energije
Picture credits: Wärtsilä Dual Fuel Engine Manual



Slika 8: Wartsilä četvorokretni motori na dvostruko gorivo (DF)

Picture credits: Hudong Machinery Manual



Kyma Ship Performance : Trial Report

Vessel : ARWA SPIRIT (SHI H-1625) Voyage : Point Fortin-Incheon

Report period : 05.Mar.2018 08:30:01 to 05.Mar.2018 11:30:01

Sea state : 5

Notes : Trial report 06/02/2018

Trial Period	180.0 min
Wind True Speed	13.7 knot
Wind Relative Direction	31 deg
Ship Mean Draft	11.4 m
Ship Trim	-1.5 m
Ship Course (from GPS)	280 deg
G/E	
MDO Cons	18 kg/hr
Gas Cons.	4587 kg/hr
Total Eq. MDO Mass	5387 kg/hr

MDO Gravity at 15.6°C	0.8600
MDO Lower Heating Value	42710 kJ/kg
Gas Higher Heating Value	50000 kJ/kg

MDO Temp (manual input)

35 °C

G/E Total El. Output	26622 kW
El. Motor Total Power	24673 kW
El. Machinery Mech. Eff.	94.1 %

Shaft Power	23223 kW
Shaft Speed	80.9 rpm
Shaft Torque	2743 kNm
Shaft Thrust	2344 kN

Ship Speed by Log	18.0 knot
Ship Speed by GPS	18.1 knot
Slip	7 %

Ship performance data

Reference MDO LHV for corrected data	42697 kJ/kg
Ship overall efficiency	298.5 kg/rm
Specific fuel rate , Actual	202.4 g/kWh
Specific fuel rate , Corrected	202.4 g/kWh
Propulsion efficiency	1.44 m/kWh

Change of actual fuel consumption relative to reference condition.

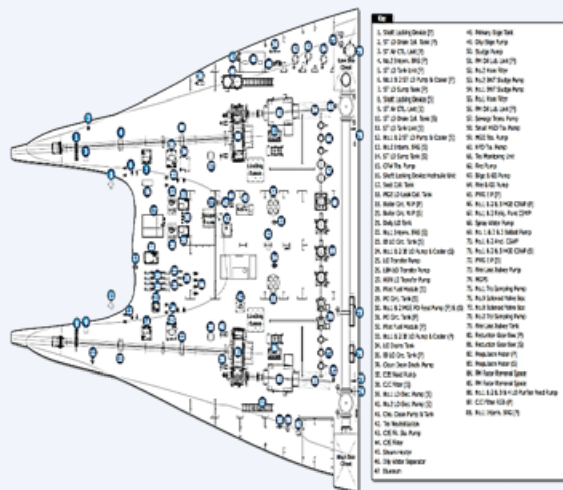
Change in overall efficiency	0.00 ton/day
- Change in specific fuel rate	15.52 ton/day
- Change in propulsion efficiency	34.34 ton/day
- Other factors (wind, sea, trim etc.)	-49.86 ton/day

7. UKUPNI STUPANJ DJELOVANJA TFDE (TRIPLE FUEL DIESEL ELECTRIC) POGONA S LNG KAO GORIVOM.

Promatra se dizel-električni pogon s trostrukim gorivom (MDO, HFO i LNG) s četvorokretnim MAN agregatima. Ukupno je instalirano 4 agregata – 2 x 12V51/60DF i 2 x 8L51/60DF ukupne snage 40.000 kW, koji proizvode električnu energiju kojom se preko frekvencijskih pretvornika napajaju dva glavna propulzijska elektromotora. Ti elektromotori preko svojih reduktora prenose snagu svaki na svoju osovinu brodskog vijka. Brod je izgrađen 2017. s posebnom klasom RP – redundantna propulzija.

5.5 Engine Room Arrangement

Illustration 5.5a Engine Room Arrangement - Port



Slika 9. Shema TFDE pogona s redundantnom propulzijom (Dva propulzijska elektromotora – svaki pogoni svoju osovinu propelera)

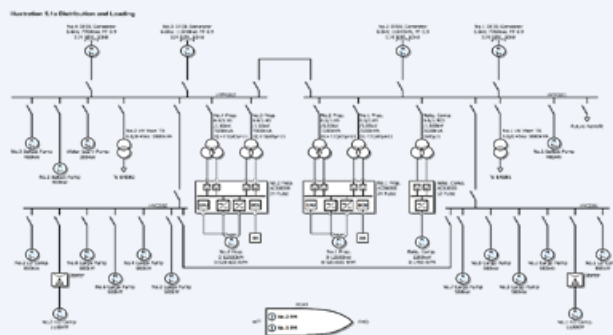
Picture credits: Hudong Machinery Manual

Illustration 5.5a Engine Room Arrangement - Starboard



Slika 10: Raspored dizelskih agregata DFDE pogona

Picture Credits: Hudong Machinery Manual



Slika 11: Električna distribucija DFDE pogona

Picture Credits: Hudong Machinery Manual

Ukupni stupanj djelovanja DF dizel-električnog pogona – izračun:

$$\eta = \frac{\text{Ukupna snaga elektromotora}}{\text{Umnožak mase i ogrijeve vrijednosti goriva}}$$

Nakon uvrštavanja podataka iz Kyma izvještaja:

$$\eta = \frac{24673 \left(\frac{\text{kJ}}{\text{s}} \right)}{1,496 \left(\frac{\text{kg}}{\text{s}} \right) \times 42697 \left(\frac{\text{kJ}}{\text{kg}} \right)}$$

Ukupni stvarni stupanj djelovanja DFDE pogona:

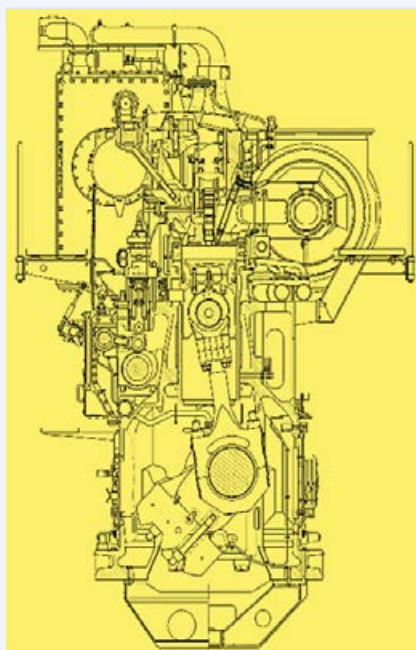
$$\eta = 0,3862 \rightarrow 38,62 \%$$



Slika 12: MAN L51/60DF - Diesel-Electric Propulsion
Picture Credits: marinemandieselturbo.com



Slika 13: Pogled na MAN 8L51/60DF
Picture Credits: marine.mandieselturbo.com



Slika 14: Presjek kroz TFDE dizelski stroj MAN 8L51/60DF
Picture credits: MAN Dual Fuel Engine Manual

Glavne odlike ovog stroja su: visoka izlazna snaga, najniža potrošnja goriva preko čitavog raspona opterećenja stroja, odličan prihvat opterećenja, potpuna fleksibilnost glede primjene raznih goriva, visoka pouzdanost i dugo vrijeme između dvaju remonta.

Test učinkovitosti mjeren 09/03/2018. uz slijedeće vrijednosti:

Report period 09-Mar-2018 10:46:32 to 09-Mar-2018 11:46:32	
Sea state :	calm
Notes :	Endurance test MPP SYMMETRIC
Trial Period	59.8 min
Wind True Speed	8.5 knot
Wind Relative Direction	355 deg
Mean Draft	11.0 m
Trim (-Fwd, + Aft)	-1.2 m
List (- Port / + Stbd.)	0.3 m
Course Over Ground	59.0 deg
Significant Wave Height	0.0 m
Shaft Power Meter Stbd	
Shaft Speed	65.7 rpm
Shaft Torque	1314 kNm
Propeller Thrust	884 kN
Shaft Power (as measured)	9038 kW
Shaft Power Meter Port	
Shaft Speed	65.3 rpm
Shaft Torque	1314 kNm
Propeller Thrust	806 kN
Shaft Power (as measured)	8886 kW
Total Shaft Power (as measured)	18025 kW
Power Corr. due to Wind	0 kW
Power Corr. due to Waves	0 kW
Corrected Shaft Power	0 kW
HFO Density at 15°C	0.9893
HFO LHV	40520 kJ/kg
HFO Sulphur Content	1.986 %
MGO Density at 15°C	0.8302
MGO LHV	42970 kJ/kg
MGO Sulphur Content	0.015 %
Gas LHV	44000 kJ/kg
G/E #1 HFO Consumption	0 kg/hr
G/E #2 HFO Consumption	0 kg/hr
G/E #3 HFO Consumption	0 kg/hr
G/E #4 HFO Consumption	0 kg/hr
G/Es Total HFO Consumption	0 kg/hr
G/E #1 MGO Consumption	14 kg/hr
G/E #2 MGO Consumption	24 kg/hr
G/E #3 MGO Consumption	24 kg/hr
G/E #4 MGO Consumption	0 kg/hr
G/Es Total MGO Consumption	61 kg/hr
G/E #1 Gas Consumption	961 kg/hr
G/E #2 Gas Consumption	1457 kg/hr
G/E #3 Gas Consumption	1458 kg/hr
G/E #4 Gas Consumption	0 kg/hr
G/Es Total Gas Consumption	3877 kg/hr
G/Es Total Pilot Fuel Cons.	61.4 kg/hr
G/Es Total HFO Clean Leakage	0 kg/hr

G/Es Total MGO Clean Leakage	0 kg/hr
G/E #1 ISO Eq. MDO Consumption	1005 kg/hr
G/E #2 ISO Eq. MDO Consumption	1525 kg/hr
G/E #3 ISO Eq. MDO Consumption	1526 kg/hr
G/E #4 ISO Eq. MDO Consumption	0 kg/hr
G/Es Total ISO Eq. MDO Consumption	4056 kg/hr
G/E #1 SFR (ISO Corrected)	167.9 g/kWh
G/E #2 SFR (ISO Corrected)	169.9 g/kWh
G/E #3 SFR (ISO Corrected)	170.0 g/kWh
G/E #4 SFR (ISO Corrected)	0.0 g/kWh
Blr #1 Fuel Consumption	0 kg/hr
Blr #2 Fuel Consumption	0 kg/hr
Aux Boilers HFO Consumption	0 kg/hr
Aux Boilers MGO Consumption	0 kg/hr
GCU Gas Consumption	Off-Line 0 kg/hr
Reliq Return Gas Mass	Off-Line 0 kg/hr
Forced Vaporizer Gas Mass	Off-Line 0 kg/hr
G/E #1 Electrical Output	5868 kW
G/E #2 Electrical Output	8789 kW
G/E #3 Electrical Output	8794 kW
G/E #4 Electrical Output	0 kW
Transformer Group #1 Power	9468 kW
Transformer Group #2 Power	9391 kW
PM No. 1. Power	9141 kW
PM No. 2 Power	9067 kW
Converter Efficiency (Stbd #1)	96.5 %
Converter Efficiency (Port #2)	96.6 %
EPS Efficiency (Stbd #1)	95.5 %
EPS Efficiency (Port #2)	95.7 %
Ship Speed by Log	19.8 knot
Ship Speed by GPS	18.3 knot
Propeller Slip (Stbd.)	-10.6 %
Propeller Slip (Port)	-11.3 %
Emissions CO2	10.9 ton/hr
Emissions SO2	0.0 kg/hr
Emissions NOx	195.7 kg/hr
PERFORMANCE SUMMARY	
Ship Overall Efficiency (ISO-MDO)	205.3 kg/nm
Propulsion Efficiency	2.0 m/kWh

Izračun ukupnog stupnja iskoristivosti dizel-električnog pogona (četvorokretnim TFD MAN motorima) pri uporabi prirodnog ukapljenog plina kao goriva:

Nakon uvrštavanja podataka iz Kyma izvještaja:

$$\eta = \frac{23451 \left(\frac{kJ}{s} \right) \times 0,92}{1,14 \left(\frac{kg}{s} \right) \times 42970 \left(\frac{kJ}{kg} \right)}$$

Ukupni stvarni stupanj djelovanja TFDE pogona:

$$\eta = 0,441 = 44,1 \%$$

Dobiveni izračuni radi preglednosti prikazani su u tablici 1.

Lako je primijetiti da je paro-turbinski pogon po stupnju djelovanja i potrošku goriva puno lošiji od DFDE i TFDE pogona.

Razlika između stupnja djelovanja DFDE i TFDE pogona u ovom je razmatranju 5,48 % što je više od očekivanog.

Razlog tome je stanje pogona, odnosno, razlike radnih sati motora između DFDE i TFDE agregata, te zbog razlike u sastavu LNG korištenog kao gorivo, zatim opterećenosti agregata, kao i veličini broda.

	PARNO -TURBINSKI POGON	DFDE WARTSILA	TFDE MAN
SPECIFIČNI POTROŠAK GORIVA (g/kWh)	321,3	218,4	190,53
UČINKOVITOST PROPULZIJE BRODA (m/kWh)	1,55	1,44	2,0
UČINKOVITOST POGONA (%)	28,0	38,62	44,1
UKUPNA UČINKOVITOST BRODA (Nm/T ili kg/Nm)	2,65 Nm/T	298 kg/Nm	205 kg/Nm
EMISIJA CO ₂	16,0 T/hr	14,7 T/hr	10,9 T/hr

Potvrdu točnosti rezultata izračuna možemo napraviti ukoliko ih usporedimo sa informacijama proizvođača brodskih motora Wärtsilä u donjoj tablici.

8. ZAKLJUČAK

Učinkovitost brodskog pogona kod korištenja LNG kao goriva ovisi o mnogim faktorima i to vrlo često o onim na koje se ne može utjecati kao što su: područje plovidbe - MARPOL regulativa, predostrožnosti vezane uz ISPS („International Ship and Port Security“), vremenski uvjeti na moru, plan putovanja - zahtijevana brzina, stanje i sastav LNG, zahtjevi charter-a, upute brodarica i sl. Zbog nabro-janih uvjeta nije uvijek moguće održavati pogon u optimalnom opterećenju kojim bi ukupni stupanj djelovanja i potrošak goriva bio najpovoljniji.

S druge strane, u smislu dijagnostike stanja pogona, iz-

račun odnosno analiza testova učin-kovitosti vrlo je važna, jer nam daje jasan uvid u izvedbu pojedinog stroja i ukazuje na eventualne probleme/nedostatke.

Isto tako, praćenje stanja brodskog trupa/propelera može bitno utjecati na ukupnu učinkovitost propulzije i samog broda. Uz ovo, važno je pronalaženje optimalnog trima pri određenom opterećenju brodskog pogona odnosno brzini s određenim gazom broda.

Uspoređujući ove izračune dobivaju se pravovremene informacije o kojima ovisi suvremeni pristup **DI-NAMIČKOM ODRŽAVANJU**, čija je svrha osiguravanje pouzdanosti/spremnosti brodskog pogona. Dinamičko održavanje se upravo i zasniva na konstantnom praćenju parametara na osnovu kojih se vrše popravci i remont, nekad prije preporučenog isteka radnih sati, a nekad i kasnije.

9. PRAVCI RAZVOJA BRODSKIH POGONA

- Povećanje broja brodova koji koriste dvostruko odnosno trostruko gorivo, a prvenstveno LNG – plinski motori (dvokretni i četvorokretni) zbog zaštite okoliša i uštede, tj. smanjenja potrošnje,
- Daljnji razvoj metoda ukrcaja LNG kao goriva (bunker),
- S povećanjem automatiziranosti dolazi i povećanje redundantnosti (redundancija znači preobilje, višak) odnosno dvostrukost svih sustava u strojarici i naravno propulzije koji eliminiraju mogućnost da brod ostane bez pogona ili napajanja („blackout“) i da dođe do havarije.
- satno praćenje parametara pogona i na brodu i sa kopna od strane brodarica i/ili servisera, a u svrhu optimizacije i uspostavljanja dinamičkog održavanja.
- Smanjenje brodske posade i u isto vrijeme zahtjevi za što obrazovanijom/kompetentnijom posadom (integriranje struka: brodstrojarstva – elektrotehnike/elektronike s navigacijom).

OP. UR.:

U ovim razmatranjima i testovima nije obuhvaćena i izvedba posebnog paro-turbinskog pogona nazvana „**Ultra Steam Plant – UST**“ koju je razvila tvrtka „**Mitsubishi Heavy Industries – MHI**“

Ovu posebnu paro-turbinsku inačicu posebno je opisao naš kolega Neven Radovniković u ovom časopisu **USV br. 49/50** str. 44 do 53.

Mnogi brodari iz raznih se razloga odlučuju na ugradnju UST postrojenja. Neki od važnijih razloga su slijedeći:

U usporedbi s klasičnim paro-turbinskim pogonom

- Potrošnja goriva je smanjena za oko 15%,
- Ista visoka pouzdanost i sigurnost pogona,
- Jednako niski troškovi održavanja,

Osim toga:

- Postrojenje je naklonjeno okolišu, za oko 15% su smanjene emisije (NO_x, CO_x, CO₂),
- Postrojenje je fleksibilno u odabiru goriva i sagorijeva bilo koju kombinaciju goriva, uključujući dvojna goriva,
- Ekstremno dug životni vijek postrojenja – preko 40 godina,
- S obzirom da se uglavnom zapošljavaju strojari s klasičnog paro-pogona nije potrebna neka veća prethodna izobrazba osoblja za UST pogon.

mhi.co.jp/technology/review/pdf

Uredio: B. A.



Pozdrav, zanima me način računanja dana navigacije (kadeture) koji su potrebni za polaganje poručničkog ispita. Neki navode da moramo imati 365 dana, a drugi spominju samo 12 mjeseci. Koliko dana navigacije moram imati da bi mogao polagati poručnički ispit? Hvala.



Poštovani, uvjet za polaganje tzv. poručničkog ispita propisani su Pravilnikom o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca. Navedeni Pravilnik propisuje da je za pristup ispitu za stjecanje Svjedodžbe o osposobljenosti za časnika plovidbene straže na brodovima od 500 BT ili većima (STCW II/1) potrebno najmanje 12 mjeseci plovidbene službe kao vježbenik palube, od čega najmanje 6 mjeseci plovidbene službe mora biti ostvareno na brodovima od 500 BT ili većima u međunarodnoj plovidbi. Nadalje, mjesec dana je definirano kao vremensko razdoblje od 30 dana. Dakle, za pristup "poručničkom ispitu" potrebno je 360 dana navigacije.



Zaposlen sam trenutno na stranoj kompaniji kao zapovjednik. Možete li mi reći koja su moja prava dok sam na bolovanju nakon povratka s broda?



Poštovani, nastavno na Vaš upit, bolovanje radi liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku s broda otvara se kod liječnika primarne medicine (Vašeg doktora) s danom iskrcaja s broda. To bolovanje onda prijavljujete nadležnoj lučkoj kapetaniji i kao takvo Vam ulazi u tzv. 183 dana. Po ozdravljenju, bolovanje zatvarate kod Vašeg doktora i o tome opet obavještavate nadležnu lučku kapetaniju. U odnosu na Vaša prava prema kompaniji (poslodavcu), sva prava i obveze koje imate propisani su Vašim ugovorom o radu i kolektivnim ugovorom koji se primjenjuje u svakom pojedinom slučaju.



Poštovani, umirovljen sam pomorac, od 2017.g. u starosnoj mirovini. Sada mi se pružila prilika da odradim jedan ugovor od dva mjeseca u međunarodnoj plovidbi. Moje pitanje je trebam li „zamrznuti“ mirovinu dok sam na brodu ta dva mjeseca? I da li sam dužan ispuniti poreznu prijavu za plaću koju ostvarim za dva mjeseca navigacije?

Pitanja i odgovori



Poštovani, isplata mirovine se obustavlja korisniku mirovine koji se zaposli ili počne obavljati djelatnost na temelju koje postoji obveza na osiguranje.

Drugim riječima, po prijavi Vašeg ukrcaja nadležnoj lučkoj kapetaniji, ista će dostaviti podatke o ukrcaju Hrvatskom zavodu za mirovinsko osiguranje, te će HZMO automatski obustaviti isplatu Vaše mirovine za razdoblje dok ste u radnom odnosu.

Kako bi nakon iskrcaja, dakle nakon prestanka Vašeg ugovora o radu, ponovno aktivirali mirovinu, potrebno je uputiti pisani zahtjev nadležnoj ispostavi HZMO-a s potvrdom iskrcaja odnosno prestanka radnog odnosa, kako bi Vam se mirovina ponovno aktivirala.

Osim toga, kao pomorac u međunarodnoj plovidbi, u navedenom periodu navigacije dužni ste platiti i doprinose za obvezna osiguranja.

Isto tako, dužni ste podnijeti godišnju poreznu prijavu temeljem potvrde o broju dana plovidbe koju ćete dobiti od nadležne Lučke kapetanije.



Poštovani,
U starosnoj mirovini sam od travnja 2015 godine. Od tada pa do danas sam u nekoliko navrata zamrzavao mirovinu jer sam odradio nekoliko ugovora kao upravitelj stroja za stranu kompaniju. Budući da sam za navedeni period dok sam bio na brodu morao uplaćivati i doprinose za mirovinsko osiguranje, zanima me

da li mi se iznos mirovine uvećao, budući da sam naknadno uplaćivao doprinose za mirovinsko osiguranje, i na koji način će mi se izvršiti reobračun mirovine?



Poštovani, potrebno je da navršite minimalno jednu godinu radnoga staža osiguranja nakon stjecanja prava na starosnu mirovinu, kako biste kao korisnik starosne mirovine koji je prekinuo mirovinu radi zaposlenja mogli zatražiti određivanje nove mirovinu.

Nova mirovina odredit će se prema ukupno ostvarenom mirovinskom stažu i ostvarenim vrijednosnim bodovima prije i poslije ostvarivanja prava na starosnu mirovinu.

Svakako se obratite nadležnom područnoj službi Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje da provjerite detalje Vašeg statusa staža osiguranja.



Poštovani, odradio sam 8 mjeseci na brodu preko 500BT u međunarodnoj plovidbi kao vježbenik palube. Ovo ljeto sam odradio 4 mjeseca na jugu Francuske jahti koja je bila u charteru, pa me zanima hoće li mi se taj preostali period uračunat u plovidbeni staž koji mi je potreban za polaganje poručničkog ispita?



Poštovani, sukladno važećem Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, kako bi se pristupilo ispitu za stjecanje svjedodžbe o osposobljenosti za časnika plovidbene straže na brodovima od 500 BT ili većima, potrebno je, pored ostalih uvjeta navedenih u samom Pravilniku, odraditi najmanje 6 mjeseci plovidbene službe u svojstvu vježbenika palube na brodovima od 500 BT ili većima u međunarodnoj plovidbi i odraditi najmanje 6 mjeseci plovidbene službe u svojstvu vježbenika palube na jahti upisanoj za gospodarske svrhe.

Dakle, u Vašem slučaju period od 4 mjeseca odradenog na jahti upisanoj u gospodarske svrhe bi se priznavao u Vaš plovidbeni staž potreban za pristupanje poručničkom ispitu.



Poštovani, trebao bi predati zahtjev za priznanje i obračun prethodno ostvarenog staža osiguranja u međunarodnoj plovidbi na stranim kompanijama. Naime od 1992. do 2004. sam plovio na nizozemskoj, talijanskoj i norveškoj zastavi te za taj period navigacija mi je upisana u našu hrvatsku

matrikulu. Od 2006. do 2008. sam plovio pod bahamskom zastavom uglavnom, i ta mi je navigacija upisana u našu i panamsku pomorsku knjižicu. Htio bih upisati taj staž, ali ne znam koliko se to plaća pa vas molim da mi javite. Unaprijed hvala.



Poštovani, vezano za vaš upit, za sav prethodno ostvareni plovidbeni staž za koji imate valjane isprave, a koji vam nije evidentiran pri HZMO-u možete, kako ste i naveli, podnijeti zahtjev za retroaktivnim priznanjem.

HZMO će postupati po vašem zahtjevu na način da će za ostvareni plovidbeni staž koji nije evidentiran - obračunati glavnicu duga prema osnovici koja je bila važeća u predmetnoj godini za koju se vrši retroaktivni obračun, i tako za svaku godinu posebno u kojoj je bio ostvaren plovidbeni staž. Također će na tako obračunati dug (po glavnici) pripisati i kamatu od predmetne godine do momenta podnošenja zahtjeva.

Te će konačni obračun odnosno vaše dugovanje činiti zbroj pojedinih glavnica i pripadajućih im kamata od dana ostvarene plovidbe do momenta podnošenja zahtjeva za retroaktivnim priznanjem. Potrebno je naglasiti da od tako podnesenog zahtjeva nije moguće naknadno odustati, već kada se jednom utvrdi dug po proteku roka dospelosti za plaćanje počeo će teći "nove" kamate na isti. Savjetujemo vam da bez podnošenja zahtjeva i formaliziranja istoga, zatražite pri HZMO-u informativni (neformalni) izračun duga koji će vam transparentnije prikazati približni iznos dugovanja.



Poštovani, imam upit vezano za pomorca koji ima 61 godinu života, te s 13 godina plovidbe i 2 godine beneficije ne može ostvariti pravo na starosnu mirovinu, dakle ukupno 15 godina staža s beneficijama?! Hvala unaprijed

Pozdrav



Poštovana, vezano za vaš upit, za ostvarivanje prava na pomoračku mirovinu potrebno je da pomorac ispunjava uvjete sukladno članku 129.a st. 2. Pomorskog zakonika.

Za ostvarivanje pomoračke mirovine potrebno je kumulativno ispunjavati oba navedena uvjeta, dakle da je pomorac navršio 60 godina života i ostvario najmanje 15 godina na ukrcaju, dakle 15 godina efektivne plovidbe.



NA ČETIRI BRODA U STUDENOME NAPLAĆENO 70 TISUĆA DOLARA NEISPLAĆENIH PLAĆA

PIŠE

MILKO KRONJA

ITF inspektor

Otkada je prije pet godina stupila na snagu Konvencija o radu pomoraca brodovlasnici su postali pažljiviji što se tiče redovitosti isplate primanja pomoraca. To znači da se samo u ekstremnim slučajevima, kao što je napuštanje broda od strane kompanije, može dogoditi da na nekom brodu plaće kasne nekoliko mjeseci. Čak i u tom slučaju, dopune MLC 2006 iz prošle godine obvezuju osiguravatelja broda na repatrijaciju te isplatu do maksimalno četiri plaće ako ih pomorci nisu dobili. Dakle, stanje je općenito povoljnije, a kašnjenja u isplati plaća, ako ih se utvrdi pri inspekciji brodova, su uglavnom minimalna. Međutim, i u ovakvim okolnostima je prilično neobično da inspektor u samo jednom mjesecu, u studenome ove godine utvrdi da na čak četiri od ukupno trinaest pregledanih brodova nema potvrde o isplati plaća za rujna, što je po Konvenciji trebalo napraviti do konca



listopada. Zanimljivo je i to da je zajednički nazivnik svim tim slučajevima Turska, naime svi su ti brodovi u vlasništvu ili managementu tamošnjih kompanija.

Brod Blues plovi pod zastavom Kukovog Otočja, a na njemu je ukrucano 8 pomoraca iz Turske, Gruzije i Azerbajdžana. Njime upravlja tvrtka MCE Kargo Mahmut Can Egerci iz Istanbula. Pregledan je u šibenskoj luci u kojoj je boravio na iskrcanju tereta aluminijskih ingota. Za šestoricu pomoraca iz Turske i Azerbajdžana je naplaćeno 20 924,16 turskih lira te 13 959 US\$, što ukupno iznosi 17 934,59 US\$. Jedan kormilar iz Azerbajdžana je dao pismenu izjavu da ne želi isplatu u Šibeniku, već na isteku ugovora koncem ove kalendarske godine.

Turski brod Meryem Nejle Ana je pregledan u luci Ploče, na njemu je ukrucano 12 pomoraca i svi su turski državljani. Nakon utvrđenih nedostataka, stigla je potvrda o uplati jedne mjesečne plaće za sviju u iznosu od 74 989,08 TL (14 247,93 US\$) od brodarka, Piri Reis Denizcilik Ticaret Ltd. iz crnomorske luke Trabzon.

Negdje u isto vrijeme dok se obavljao pregled Meryem Nejle Ane iz Šibenika je stigao poziv za asistenciju na brodu Kazim Genc, koji isto tako plovi pod turskom zastavom, a na njemu je ukrucano 14 turskih pomoraca. Brod je bio pri kraju ukrcaja tereta umjetnog gnjiva za tursku luku Aliaga. Vlasnik i manager je tvrtka Genc Kaptan Shipping iz Istanbula. Ono što je zanimljivo, pomoć ITF inspektora je tražio zapovjednik koji je rekao da neće tolerirati nikakva kašnjenja isplate plaća, a pri tome je zasigurno imao na umu da mu se nije pametno buniti kada brod dođe u Tursku, jer se u tamošnjim lukama često dogodi scenarij da ih tamo umjesto plaća dočeka policija koju je angažirao vlasnik te ih iskrca s broda bez ikakve isplate. Kompanija je sutradan pristala uplatiti traženi



iznos, zapovjednik je zaprijetio i ostankom broda u luci, ali to više nije bilo potrebno, jer je putem mobilne aplikacije vidio da mu je plaća sjela na račun. Kako do slanja ovog teksta u tisak, u inspektorovu elektroničku poštu nisu stigli svi swiftovi za posadu, nije se mogao upisati konačni iznos. Nakon što ih se prikupi i slučaj Kazim Genc će se moći zaključiti.

Najviše manjkavosti je bilo na brodu Hunkar, koji plovi pod zastavom Komorskog otočja. Njime upravlja kompanija Sinop Shipping Corporation iz Istanbula (registrirani vlasnik Milsar Shipping Corporation, Maršalski Otoci). Tu je utvrđeno

da nema platnih lista ni potvrda o uplati plaća za rujan, za dva od osam članova posade (iz Turske i Indije), nije se pronašlo valjane ugovore o radu, a dopune MLC 2006 su nađene, ali im je rok važenja istekao. Brod je pregledan na vezu tvornice cementa Sveti Juraj u Splitu gdje je iskrcavao teret ugljena iz Bara, a imao je učiniti još jedno do dva putovanja na istoj relaciji. To je olakšalo rješavanje problema, pošto se radi o malom brodu i kratkom boravku u luci. Ugovori o radu pomoraca su ispravljani, MLC dopune su stigle na brod, a plaće za

rujan pomorcima na brodu i još četvorici koja su prethodno iskrcana su isplaćene u iznosu od 28 185 TL te 14 110 US\$, što ukupno čini svotu od 19 465,15 US\$.

Tako je samo za ova tri broda naplaćeno ukupno 51 647,67 US\$ backpaya, te dokumentacija koja se tiče pomoraca dovedena u red. Kada se pribroji i četvrti brod, bit će to cca 70 000 američkih dolara samo u jednom kalendarskom mjesecu te još jedna potvrda da naš inspektorat treba dobro kontrolirati turske brodove kada prispiju u hrvatske luke.



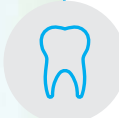
RIVIERADENT

rivieradent.com

-15%

NA SVE NAŠE USLUGE
ZA ČLANOVE SINDIKATA
POMORACA HRVATSKE





Iskustvo

Naš tim posjeduje više od 25 godina iskustva u dentalnoj medicini



Garancija

Dajemo garanciju na sve dentalne tretmane uz uvjet redovnih kontrola



Kvaliteta

Koristimo isključivo najkvalitetnije materijale

SMILE YOUR LIFE!



Hosti 103/1, 51000 Rijeka, HR | Tel: +385 51 260 026 | E-mail: info@rivieradent.com


www.rivieradent.hr



PIŠE

**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

Priča o cijepljenju II

U prošlom broju pisali smo o cijepljenju i naglom padu procijepljenosti u našoj zemlji. Mislili smo da je tema zanimljiva za pomorce jer ste vi svakako

najprocijepljenija populacija u Hrvatskoj danas, a dilema treba li cijepljenje biti obvezno ili je stvar izbora, za vas ustvari i nije važna. Cijepe se svi koji moraju. Opisali smo i socijalnu klimu s kojom se i vi morate suočavati i strahovima od cijepljenja koje takva klima izaziva, ali o samim cjepivima nismo mnogo pisali. Pa što su ustvari ta zloglasna cjepiva na koje vas vaše kompanije prisiljavaju.

Najjednostavnije rečeno, cjepiva su imunološki lijekovi čijim unošenjem u organizam potičemo tvorbu protutijela i stvaranje zaštite od bolesti. To je postupak unošenja živih modificiranih ili umjetno dobivenih virusnih ili bakterijskih uzročnika u organizam s ciljem oponašanja prirodne infekcije i namjernog izazivanja imunološke reakcije stvaranjem protutijela. Takva protutijela u trenutku kad se susretnu s uzročnikom (bakterijom, virusom) štite organizam i sprečavaju oboljenje od teških bolesti. Cijepljenje se primjenjuje tako da se unosi kao otopina u usta ili injekcijom u mišić. Dakle, unijeli smo vam u tijelo djelić jednog virusa, vaš imuni sustav se pripremio i u susretu s pravim virusom spreman je, savlada ga i zaštiti vas od bolesti. Baš kao i sama bolest nakon što ste je preboljeli (ako je prebolite) u ponovnom susretu s istim virusom stvorena imunost vas zaštiti. Problem je samo u tome što vam neke bolesti ne daju mnogo šanse ili vam ostave ozbiljne posljedice.

Jedna od najpopularnijih teorija zavjere je ona o zavjeri farmaceutske industrije

koja zarađuje ogromne novce na lijekovima pa joj je onda, kako teorija kaže, u interesu da ima što više bolesti. Dodajmo tome i činjenicu da se radi o privatnim kompanijama i sve postaje prilično uzbudljivo. Ova teza naravno drži vodu, ali stvarnost je takva da su nam najveće opasnosti za globalnu epidemiju prijete od ulaska nekog novog virusa u populaciju (primjerice kao "ptičja gripa" koja je ušla iz ptičjeg rezervoara, a koju smo nekako brzo zaboravili). Mala je vjerojatnost da bi netko mogao u kratko vrijeme razviti cjepivo i tako zaraditi veliki novac. Činjenica je da je proizvodnja cjepiva vrlo kompleksan i dugotrajan proces koji se razlikuje od razvoja konvencionalnih lijekova i itekako se pažljivo nadzire. Razlog jasan: cjepiva su namijenjena za upotrebu kod zdravih osoba kao preventivna mjera, dok su uobičajeni lijekovi usmjereni na liječenje bolesnih stanja pa ih se testira na bolesnima. Svakako je manja dilema isprobati neki lijek na bolesnome, iako su i tu pravila iznimno stroga, nego isprobati ga na zdravom. Kod cjepiva je drugačije jer su klinička ispitivanja cjepiva usmjerena na dokazivanje učinkovitosti prevencije bolesti, što znači da je potreban veći broj (zdravih) ispitanika nego za tradicionalna ispitivanja lijekova. U prosjeku, cjepivo se razvija 12 do 15 godina. Dakle, netko bi trebao dizajnirati dovoljno opasan virus, što je s današnjim dosezima

genetike moguće, pustiti ga u populaciju da bi izazvao epidemiju, a prije toga razviti cjepivo koje će štititi od te bolesti i u vrhuncu epidemije prodati ga na globalnom tržištu. Ali kako će ga testirati, provjeriti, dokazati da je efikasno. Kako će proći kroz protokole WHO (SZO) koji su iznimno rigidni do razine da ponekad u potpunosti blokiraju brzu akciju. Poprilično sam surađivao s njima i uvijek su me izluđivali odbijanjem da objave ili podrže bilo što sto nije prošlo kroz njihove protokole. Čak i kada je bilo medicinski ispravno ako nije prošlo sve procedure potvrde, najviše što bismo dobili bilo je „Mi to ne možemo podržati, ali nećemo biti protiv toga“. A i kako to sve skupa prikriti. Teško da baš ništa ne bi iscurilo u današnjem svijetu historične medijske otvorenosti. Uostalom, medicinska zajednica je skup prilično taštih ljudi od kojih su mnogi u potrazi za slavom i sasvim je sigurno da bi prva sumnja odmah bila objavljena u nekom znanstvenom časopisu, a njen autor stekao stručnu slavu, da ne govorimo o riziku za one koji bi pokušali nešto tako smrt stotine tisuća ljudi teško da bi prošla nekažnjeno, o financijskoj katastrofi da ne govorimo. Prije stavljanja u promet, cjepiva prolaze strogi regulatorni postupak tijekom kojeg se ocjenjuje kakvoća, djelotvornost i sigurnost, a prije dostupnosti pacijentima, svaka serija prolazi i proces u kojem se provjerava

udovoljavanje zahtjevima kakvoće. Sigurnost cjepiva kontinuirano se evaluira praćenjem nuspojava tijekom kliničkog ispitivanja, a posebice nakon početka primjene. Da, nuspojave se prijavljuju i da li stvarno netko misli da ne postoji dovoljno tašti neurolog koji ne želi steći svjetsku slavu objavljivanjem dokaza u nekom znanstvenom časopisu da neko cjepivo izaziva neku opasnu posljedicu? Ako mislite da ne postoji onda ne poznate doktore.

Učinci su cijepjenja i dobrobiti od njega neusporedivi u odnosu na potencijalne nuspojave samog postupka cijepjenja. Svaki medicinski postupak, nosi neke potencijalne nuspojave možemo vam probiti bubnjić kod ispiranja uha, možemo vam probiti venu kod vađenja krvi, crijevo kod kolonoskopije, ali cijepjenje je kao postupak i kao medicinska intervencija danas na takvoj razini da je gotovo potpuno sigurno. Naravno, u medicini ne postoji apsolutno sigurno, a "Vrag" se naravno krije u detaljima ono "gotovo" znači da su i ozbiljne posljedice moguće. Primjerice, dječja paraliza događa se jedan na 300.000 cijepjenih, ali se događa i to je stvarnost medicine, kao i anafilaktički šok i smrt na neki antibiotik. No interesantno je da ćete ipak bez razmišljanja uzeti Aspirin za glavobolju iako vam u "Uputama o lijeku" piše da od njega možete i iskrvariti ili zbog anafilaksi je na salicilate umrijeti. Nuspojave cijepjenja non-stop se nadziru, prate i registriraju još od 1978. godine i ti podaci dostupni su baš svakome koga interesira. Svako cjepivo i medicinski postupak ima svoje rizike. Ti su rizici daleko manji od rizika zaraze i obolijevanja ako se ne cijepimo. Pogotovo za vas na brodovima koji jednostavno nemate gdje pobjeći. Ako uzmete ono što pretrpi čovjek prilikom cijepjenja, čak i uz nuspojave, s jedne i bolesti s druge strane, to je neusporedivo. Činjenica je da je cijepjenje danas doseglo izuzetno visoki stupanj i sigurnosti i učinkovitosti.

Ali reći ćete, postoje oni koji javno govore protiv cjepiva, a neki su i specijalisti baš u tom području. Da postoje, ali nitko od

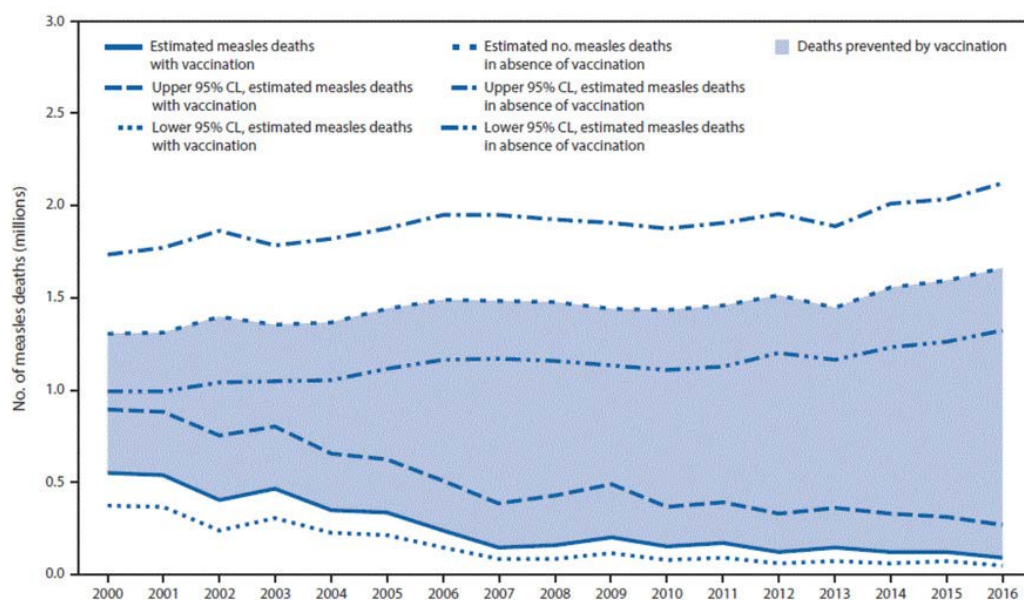
njih nije o tome objavio članak u ozbiljnom znanstvenom časopisu i izložio se protuargumentima svojih kolega. Nisu to učinili ni na kongresu o cjepivima pred punom dvoranom. Zašto? Jedna stvar je pričati po portalima ili čak pred kolegama kojima to nije uža specijalnost, a druga recimo prijaviti rad na European Congress on Vaccines and Vaccination koji se održao u našem susjedstvu, u Budimpešti 26. 27. 10. 2018. Čudno, ali baš nitko od njih nije bio tamo, a imaju tako „jasne“ stavove i argumente (poput kolege kojega smo dolje citirali). Njihova publika ste vi koji se ne možete braniti. Uglajte njihova imena, neki su čak i citirani znanstvenici, ali takav rad jednostavno nisu objavili i izložili ga kritici kolega pa mi nije jasno zašto to ne učine ako misle da su pravu, kad ih establišment progoni, i kako se usuđuju vas koji ne znate što je „statistička značajnost“ uvjeravati u svoja vjerovanja. Dužnost onih koji u medicini misle drukčije jest da taj stav provjere na odgovarajući način prije nego njime utječu na javnost. Jer i to je medicinski postupak javno zdravstveni postupak. Sve drugo je neprihvatljivo.

Svjetska zdravstvena organizacija (SZO) procjenjuje da cijepjenje svake godine sprječava 2 do 3 milijuna smrti, a zahvaljujući cjepivima svjetska populacija se povećala za 5 puta! Međutim, kada bi se poboljšao cijepni obuhvat moglo bi se izbjeći do-

datnih 1,5 milijuna smrtnih slučajeva godišnje. Jednostavno ne mogu odoljeti, a ne primijetiti, čudna mi je ta „teorija zavjere“ truju nas cjepivima da bi smanjili broj stanovnika, a broj stanovnika raste? Nešto se tu ne uklapa. Cjepiva su uvelike iskorijenila ili barem značajno smanjila učestalost niza bolesti i danas su jedan od nosivih stupova globalnog zdravlja. Zapitajte se da li ste čuli da je netko kod nas u zadnjih 20 godina obolio od dječje paralize. Nije, zadnji slučaj u hrvatskoj je bio 1989 godine. A u Indiji? Pa bili ste tamo i vidjeli ste. Pa kako to? Zato što su nas naši roditelji cijepili protiv te bolesti. No danas se kod nas stvara dojam kako takvih bolesti više nema i ljudi se pitaju zašto ću se cijepiti, a zaboravljaju da ih nema samo zato što se cijepimo. Vi ćete pomorci biti onaj manji dio hrvatske populacije koji vidi svijeta, pa pričajte ljudima kako izgledaju zemlje bez cijepjenja. Budući da su cjepiva u masovnoj uporabi od 1960-ih godina 20. stoljeća, mnogi su zaboravili i zašto se cijepimo i kako je svijet izgledao prije cjepiva, no zbog toga ne smijemo upasti u zamku dovođenja u pitanje potrebe cijepjenja i djelotvornosti cjepiva. U povijesti je na svakih 10 registriranih smrti, njih barem osam bilo izazvano zaraznim bolestima protiv kojih se danas cijepimo. Sadašnju razinu zdravlja i duljinu ljudskog vijeka ne bi smjeli podrazumijevati jer bi svijet bez cjepiva, unatoč visokoj razini zdravstvene skrbi, zasigurno vrlo brzo izgledao puno drugačije.

Pa evo pogledajte kako bi to izgledalo i usporedite krivulje na ovoj tablici koju je objavio CDC (Center for Diseases Control) iz Atlante.

A kakva je situacija kod nas danas. Sustavno i planski u Hrvatskoj se masovno cijepi više od 50 godina. Izvještaj HZZJZ-a o zaraznim bolestima pokazuje da su danas u Hrvatskoj među najučestalijim bolestima vodene



kozice i gripa. Provedbom Programa obveznog cijepljenja postignuta je eliminacija difterije (posljednji oboljeli 1971. i poliomijelitisa (posljednji oboljeli 1989.). Od početka kontinuiranog cijepljenja do danas smanjio se broj oboljelih od tuberkuloze za 94%, tetanusa za 98%, ospica i rubeole za >99%, a zaušnjaka i hripavca za 99%. Iako je procijepljenost visoka, nije potpuna pa tako u Hrvatskoj svake godine od tuberkuloze oboli oko 450 osoba. Naime, neke smo bolesti cijepljenjem iskorištili, ali nisu sve protiv kojih se cijepimo nestale, samo ih zahvaljujući cijepljenju držimo pod kontrolom. Cijepni obuhvat Iznad 90% osnovni je preduvjet za kontrolu svih navedenih bolesti. Plan SZO bio je iskorijeniti ospice, ali kao što znate zbog naše silne pameti, to nije uspjelo.

Prema Trogodišnjem programu obveznog cijepljenja u Hrvatskoj u 2016., 2017. i 2018. godini, obavezno je cijepljenje protiv 10 bolesti: difterije, tetanusa, hripavca, dječje paralize, ospica, zaušnjaka, rubeole, tuberkuloze, hepatitisa B i bolesti izazvanih s *Haemophilus inf.* tip B.

Svi vi prošli ste ova cjepiva dok ste išli u školu, a i kada ste počeli ploviti od vas se tražilo da se cijepite i cjepivima protiv bolesti koja bisu bila obvezna poput Žute groznice, Trbušnog tifusa, Kolere ili Hepatitisa pa čak i Bjesnoće. Izbor cjepiva ovisio je naravno o destinaciji u koju ste putovali i o procjeni rizika.

Par riječi i o bolestima protiv kojih se cijepimo:

DIFTERIJA

Teška upala grla uzrokovana bakterijom. Do 1950. godine u Hrvatskoj se bilježilo i do 1000 novooboljelih. Uvođenjem cjepiva taj broj je znatno pao, a 1973. godine je zadnji put dijagnosticirana bolest kod nas. No ne zavaravajte se da vam je to cjepivo nepotrebno bolest je još uvelike raširena po zemljama bivšeg SSSR-a. Ovdje i nagradno pitanje da li su možda prestali cijepiti?

TETANUS

Bolest nastaje nakon ubodne rane, infekcija se brzo širi kroz ozljedu i dovodi do grča mišića te može zahvatiti respiratornu muskulaturu. Do 1960. godine bilo je oko 200 zabilježenih slučajeva godišnje. Nakon uvođenja cijepljenja taj broj znatno pao, a 2000 godine je zabilježeno svega 8 oboljelih.

DJEČJA PARALIZA

Bolest uzrokovana virusom poliomijelitisa. Izaziva kljenut mišića, meningitis, smetnje gutanja. 1960. godine oboljele su 563 osobe. Nakon masovnog cijepljenja 196. godine su 34 osobe oboljele dakle broj oboljenja je značajno pao. Zadnji zabilježen slučaj u Hrvatskoj je bio 1989. godine.

OSPICE (MORBILI)

Virusna bolest praćena visokom temperaturom uz komplikaciju upalom pluća kod djece. Do 1968. godine obolijevalo je do 20 000 ljudi. Uvođenjem cjepiva taj broj znatno pao, ali i dalje se bilježe epidemije.

ZAUŠNJACI (PAROTITIS)

Virusna upala zaušne žlijezde kontinuirano cijepljenje se provodi zbog mogućih komplikacija kod muške djece (neplodnost dječaka koji prebole zaušnjake u pubertetu)

CRLJENKA (RUBEOLA)

Virusna bolest praćena osipom i visokom temperaturom. Najteža komplikacija je oštećenje embrija ukoliko se trudnica zarazi rubeolom tijekom trudnoće.

ŽUTA GROZNICA

Žuta groznica je teška akutna virusna hemoragijska bolest koju prenose komarci, a koja prijeti širenjem na Europu. WHO donosi listu zemlja za koje se morate cijepiti. Uslijed oštećenja malih krvnih žila te poremećaja u zgrušavanju krvi ona dovodi do krvarenja u mnogim organima, a "žutom" se naziva jer u određenog broja pacijenata dovodi do pojave žutice. **Godišnje se zabilježi otprilike 200 tisuća slučajeva žute groznice, a 90% od te brojke javlja se u Africi (napose zbog velike gustoće komaraca u blizini uglavnom necijepljenog stanovništva).** Za pomorce je obvezna, ali kako se pokazalo cjepivo daje doživotnu otpornost pa se više ne morate docjepljivati svakih 10 godina.

TRBUŠNI TIFUS (TYPHOID)

Potencijalno fatalna bolest koju izaziva bakterija *Salmonella* tifi. Dobije se konzumiranjem hrane ili vode u predjelima s lošim sanitetskim uvjetima. Indijski potkontinent ima najveću rasprostranjenost Trbušnog tifusa. Simptomi uključuju iznenadnu groznicu, jaku glavobolju, mučninu, bol u trbuhu, gubitak apetita, ružičasti osip, zatvor ili dijareju.

KOLERA

Kolera je zarazna bolest tanakog crijeva koju uzrokuje bakterija *Vibrio cholerae*. Bakterije kolere proizvode toksin koji uzrokuje da tanko crijevo luči ogromne količine tekućine bogate solima i mineralima. Kolera se širi pijenjem zagađene vode, konzumiranjem morskih rakova, školjki i riba te druge hrane zagađene izlučevinama zaraženih ljudi. Kolera se pojavljuje u dijelovima Azije, Srednjeg Istoka, Afrike i Latinske Amerike. Bolest obično počinje naglim, bolnim, vodenastim proljevom i povraćanjem. U teškim slučajevima proljev uzrokuje gubitak više od 1 litre tekućine na sat. Ako se zarazu ne liječi, posljedica teška neravnoteža između volumena krvi i povećane koncentracije soli može dovesti do zatajenja bubrega, šoka i kome.

ZARAZA HPVOM

Ugroženi su i muškarci. Dobiva se spolnim putem. To je opasan virus, koji može uzrokovati rak vrata maternice ili usne šupljine. Od bolesti uzrokovanih HPV-om obolijevaju i muškarci i žene, jednako kao što ih oboje i prenose, pa treba cijepiti oba spola. Veliki broj država je već posegnuo za cijepljenjem oba spola. A kod nas – kod nas neki zastupaju i ovo:

Pitam se, da li će neki od cijepljenih dječaka potom (nakon cijepljenja HPV cijepivom) htjeti postati svećenik ili redovnik?

Da li će se nekoja od vakciniranih djevojčica nakon toga odlučiti postati redovnicom?

Da li će oni, vakcinirani, ako se ožene, reći svome supružniku da su se prije braka vakcinirali jer su se opredijelili za predbračne heteroseksualne ili homoseksualne odnose?

Tako, sada ste čuli i jedne i druge argumente pa izaberite. Ovo zadnje nije obvezno cjepivo, ali neka jesu. Cijepljenje je zakonska obveza u Republici Hrvatskoj ne samo zbog individualne zaštite već i kao zaštita čitave populacije. No tu dolazimo do ozbiljnih etičkih dilema. Da li treba biti obvezno ili treba biti pravo izbora, i da li primjerice imate pravo cijepljenje uskratiti djeci. Kod

nas se to kažnjava s 2000 HRK. To je vruća tema svugdje u svijetu i nedavno je u Italiji zabilježen slučaj koji je završio na Ustavnom sudu koji je morao intervenirati uvođenjem obveze. Naime, zbog pada cijepljenja, pojavila se epidemija ospica (**čitaj Dubrovnik**). Tisuće djece samo u proteklih godinu dana zaraženo je tom bolešću u Europi. U Njemačkoj, Portugalu i Italiji bilo je smrtnih slučajeva, a ponajviše u Rumunjskoj njih 31. U svim tim zemljama pao je broj cijepljene djece. U Hrvatskoj je taj broj na sreću još uvijek iznad 90 posto.

Pravila igre su takva da se provođenje cijepljenja u nekoj zemlji odvija prema preporukama Svjetske zdravstvene organizacije i autonomnoj legislativi svake te pojedine države. U jednom stručnom medicinskom radu (Politike cijepljenja u svijetu, Majer M, Jureša V i Musil V) analizom podataka utvrđeno je da od 28 zemalja Europske unije, uz Island i Norvešku, 15 ima obvezno bar jedno cijepljenje, poglavito zemlje centralne i istočne Europe, a 15 zemalja izdaje samo preporuke. Sankcije za odbijanje cijepljenja bez medicinski opravdanog razloga razlikuju se među zemljama i kreću se od kaznenih prijava i novčanih kazni, do nemogućnosti upisa u predškolske ustanove i škole. Ovo se sada pojavljuje i kod nas i ako ne cijepite dijete velika je vjerojatnost da će vam vrtić odbiti primiti dijete. U zemljama koje provode obvezno cijepljenje cjepni obuhvati su preko 90% za sva predviđena cjepiva, s iznimkom Rumunjske koja bilježi obuhvat za cjepivo protiv morbila od 80%. U zemljama gdje cijepljenje nije obveza obuhvati su također iznad 90%, s iznimkom Italije i Austrije koje od 2012. do 2015. bilježe obuhvat od 80% za cjepivo protiv morbila, te Francuske s obuhvatom od 80% za cjepivo protiv hepatitisa B. U Sjedinjenim američkim državama cijepljenje nije zakonski obvezno, već njihov Savjetodavni odbor za provođenje imunizacije izdaje preporuke za cijepljenje koje je uvjet za upis u javne i privatne predškolske ustanove i škole, a izuzeće od obveze cijepljenja razlikuje se među državama. Medicinske i religiozne razloge uvažava 48 država, a filozofske razloge njih 19. Samo

dvije države ne uvažavaju druge razloge osim medicinskih. Cjepni obuhvati za preporučena cjepiva u SAD iznad su 90%. U Kanadi, Nacionalni savjetodavni odbor za imunizaciju donosi preporuke za cijepljenje, a provincije i teritoriji kreiraju vlastite kalendare cijepljenja bazirane na lokalnim potrebama. U 11 od 13 provincija cijepljenje nije obvezno, a u dvije provincije uvjet je za upis u školu, pri čemu i one uvažavaju i religijske i filozofske razloge za odbijanje cijepljenja. Cjepni obuhvati kreću se preko 90%, osim za hepatitis B za koji iznosi oko 60%. U zemljama Južne Amerike cijepljenje je uglavnom obvezno. Argentina provodi zakonski obvezno cijepljenje, prema kalendaru koji sadrži 16 cjepiva čime se prema Pan American Health Organization svrstava u zemlje s najopsežnijim programom cijepljenja na kontinentu. Slično Hrvatskoj, Argentina bilježi i odluku Višeg suda iz 2012. godine u slučaju roditelja koji su odbili cijepiti dijete, da se obvezno cijepljenje mora provesti i „silom“, radi „više“ dobrobiti djeteta i javnog zdravstva. Cjepni obuhvat u Argentini za obvezna cjepiva iznosi preko 90%. U Izraelu cijepljenje nije zakonska obveza, ali je dio košarice usluga zdravstvenog osiguranja. Rutinska imunizacija se provodi u klinikama za dojenčad i školama te se vodi i registar cijepljenja. Cjepni obuhvati u Izraelu kreću se od 90 do 100% za preporučena cjepiva. U Australiji cijepljenje je na razini preporuke Nacionalnog odbora za imunizaciju i provodi se prema Nacionalnom planu imunizacije koji predviđa novčane poticaje za roditelje i zdravstvene djelatnike koji provode cijepljenje te zakonsku obvezu adekvatnog cijepnog statusa prilikom upisa u školu. Od 2016. godine uveli su financijske sankcije za roditelje čija djeca nisu procijepljena prema kalendaru cijepljenja (ukidanje dječjeg doplatka i poreznih i drugih olakšica). Cjepni obuhvat u Australiji prelazi 90% za djecu do šeste godine, dok za adolescente, iznosi oko 70% (podatci samo za cjepivo protiv HPV-a). Autori ovog članka dali su i zaključak kako zemlje koje nemaju zakonsku obvezu adekvatne obuhvate postižu dobrom promocijom i prosvjećivanjem populacije ili mjerama poput obveze procijepljenosti prije ulaska u predškolski i školski edukacijski sustav. E sad ovdje nećemo ništa komentirati nego zaključke donesite sami.

jepljenosti prije ulaska u predškolski i školski edukacijski sustav. E sad ovdje nećemo ništa komentirati nego zaključke donesite sami.

Razina kolektivnog imuniteta u Hrvatskoj ozbiljno je ugrožena zbog kontinuiranog pada cjepnih obuhvata, prvenstveno kod djece predškolske dobi. Ne zaustavi li se u skoro vrijeme trend pada, u bliskoj budućnosti možemo očekivati epidemije ospica, rubeole, hripavca i ospica, te ostalih bolesti koje smo već desetljećima uspješno držali pod kontrolom zahvaljujući visokoj procijepljenosti stanovništva.

Pa eto da i vi pomorci imate neku privilegiju ako postoji ikakva privilegija u pomorstvu, onda je to vaša procijepljenost i zaštita od bolesti koju ste time stekli.

I za kraj, članak iz "Novog Lista" Autor: Ingrid Šestan Kučić Objavljeno: 12. rujan 2018. u 22:15 2018-09-12T22:15:00+02:00 2018-09-12T22:15:00+02:00

NOVI ISKORAK Riječki znanstvenici testirali će cjepivo za jedan od najagresivnijih tumora

RIJEKA Europsko istraživačko vijeće prihvatilo je financiranje još jednog projekta prof. dr. Stipana Jonjića s Medicinskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, a kako pojašnjava riječki znanstvenik, riječ je o projektu PoC (Proof of Concept) pod skraćenim nazivom GLIOVACC.

– U osnovi taj je projekt logičan nastavak mog velikog istraživačkog projekta koji je nedavno završio, a bio je također financiran od strane Europskog istraživačkog vijeća. U sklopu tih istraživanja razvili smo prototip cjepiva, odnosno vektorskog cjepiva baziranog na genetički izmijenjenom citomegalovirusu, koji pripada obitelji herpesvirusa. Koristeći mišji model u prethodnim godinama pokazali smo da cijepljenjem miševa ovim vakcinskim vektorom, odnosno njegovim inačicama, možemo zaštititi životinje od različitih patogena, odnosno bakterija i virusa, ali i tumora. Europsko istraživačko vijeće prepoznalo je potencijal našeg cjepnog vektora te će kroz ovaj projekt (PoC) financirati istraživanja kojima je cilj prenijeti ovo znanje s mišjeg modela u kliniku pojašnjava prof. dr. Jonjić

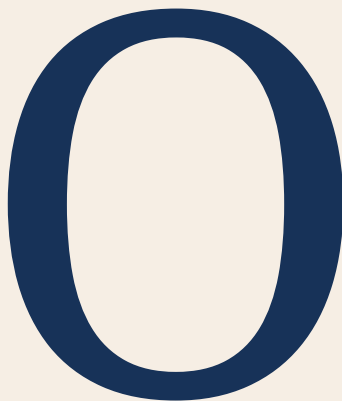
Projekt GLIOVACC financirat će ERC u sklopu svog programa PoC, s ciljem približavanja tržištu rezultata istraživanja razvoja cjepiva za najzloćudniji oblik tumora na mozgu

Cjepivo je jako oružje protiv bolesti i znatan napor i sredstva danas se ulažu u istraživanje i razvoj cjepiva za teško liječive i neizlječive bolesti. Nekako me interesira da li će antivakcinalne kampanje biti tako uspješne kod cjepiva protiv karcinoma ili HIVa i da li će i onda naši antivakcinalci javno istupati.

A vi pomorci vi razmislite da li biste radije primili cjepivo protiv HIVa ili Malarije (oba su u izradi) ili slušali teorije zavjere i savjete s portala.

— Odvjetničko društvo Vukić i partneri —

Ovrha na brodu radi naplate novčanih potraživanja pomoraca



PIŠE

LINA
LONČAR

mag.iur.

Ovrha je zakonom uređen postupak prisilnog ispunjenja obveza u slučajevima kada ih dužnik nije dobrovoljno ispunio nakon njihova dospijeca. Dospijeće je datum nakon kojeg je vjerovnik ovlašten zahtijevati ispunjenje obveze, a ako je obveza novčana, datum nakon kojeg je ovlašten zahtijevati njezinu isplatu.

Pomorac se u ovršnom postupku susreće s nemalim brojem različitih problema. Nedvojbeno je kako pokretanjem ovršnog postupka pomorac u svojstvu ovrhovoditelja ulazi u iscrpljujući, financijski otegotan, dugotrajan sudski postupak koji povrh svega otežavaju i nedostatno određene odredbe Pomorskog zakonika (u daljnjem tekstu: PZ). Postupak ovrhe na brodu uređen je odredbama glave IX. Pomorskog zakonika. Na pitanja koja nisu regulirana odredbama PZ-a, primijenit će se odredbe Ovršnog zakona kao općeg propisa kojim je u Republici Hrvatskoj uređen postupak ovrhe. Odredbe PZ-a uređuju ovrhu i osiguranje na brodovima koji se nalaze u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske ili su upisani u hrvatski upisnik brodova. Ako se brod ne nalazi u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Republike Hrvatske niti je upisan u hrvatski upisnik brodova odredbe PZ-a primijenit će se u iznimnim, točno navedenim slučajevima. Ovrha se može odrediti na stranom brodu, ali će se provesti nakon što se brod zatekne u Republici Hrvatskoj (ukoliko se brod nikada ne bi zatekao u Republici Hrvatskoj, pomorac nažalost neće moći putem hrvatskih sudova provesti ovrhu već će morati primjenom posebnih propisa ishodeno rješenje o ovrsi podnijeti na provedbu sudu na čijem području se brod nalazi).

Postupak ovrhe omogućuje pomorcu da prisilnim putem, putem suda, naplati svoju tražbinu iz prodajne cijene broda ostvarene njegovom prodajom u ovršnom postupku. Pojam "brod" u glavi IX. PZ-a o ovrsi na brodu odnosi se i na ostale pomorske objekte, što znači da se radi naplate potraživanja pomoraca ovrha može provesti ne samo na brodu, nego i na drugim plovim objektima (osim brodica), plutajućim objektima te nepomičnim odobalnim objektima u vlasništvu dužnika. Ovrha se može provesti i na udjelu broda koji je u suvlasništvu te na teretu na brodu. Istovremeno odredbama PZ-a uređeno je koji brodovi ne mogu biti predmet ovrhe.

Postupak ovrhe pokreće se podnošenjem prijedloga za ovrhu sudu koji potom donosi rješenje o ovrsi. Članci 854. i 855. PZ-a detaljno uređuju sadržaj prijedloga za ovrhu i isprave

koje je uz njega potrebno priložiti. Za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu i donošenje rješenja o ovrsi na brodu upisanom u hrvatski upisnik mjesno je nadležan sud na čijem se području vodi upisnik u koji je brod upisan, a ukoliko brod nije upisan u hrvatski upisnik, sud na čijem se području nalazi brod u vrijeme podnošenja prijedloga za ovrhu. Na temelju donesenog rješenja o ovrsi ovrhu provodi sud na čijem se području zatekne brod u vrijeme kada ovrhu treba provesti. Kako brod karakterizira upravo izrazita mobilnost i kako se u pravilu vrlo kratko zadržava u pojedinoj luci, pomorac čak i ako je ishodio rješenje o ovrsi, da bi proveo ovrhu i naplatio potraživanje prvo mora saznati lokaciju broda i koji je sud nadležan za provedbu ovrhe da bi mogao dalje pravno postupati. Na sreću, u današnje vrijeme postoji sustav satelitskog praćenja kretanja i lokacije broda pa će pomorac moći putem određenih internetskih stranica, unošenjem odgovarajućih podataka o brodu i vlasniku/brodaru doznati lokaciju broda.

Pomorskim zakonikom točno je propisan sustav ovršnih radnji kojima se tražbina nakon donošenja rješenja o ovrsi prisilno ostvaruje, a propisan je i redoslijed kojim se one provode:

1. Ovrha će se zabilježiti u upisniku brodova ili brodova u gradnji, a ako se rješenje o ovrsi odnosi na brod koji nije upisan u upisnik brodova, umjesto zabilježbe ovrhe u upisniku, obaviti će se pljenidbeni popis broda.

■ Nakon zabilježbe rješenja o ovrsi ili sastavljanja pljenidbenog popisa, drugi ovrhovoditelji u čiju korist je, u tijeku ovršnog postupka, doneseno rješenje o ovrsi na istom brodu, pristupaju pokrenutom postupku. Nadalje, učinak zabilježbe ovrhe, odnosno pljenidbenog popisa sastoji se i u tome što se prodaja radi namirenja tražbine ovrhovoditelja može provesti protiv svake osobe koja kasnije stekne pravo vlasništva nad brodom koji je predmet prodaje (ovrhovoditelj stječe pravo na namirenje). Nadalje, ovrhovoditelj u čiju je korist ta zabilježba, odnosno popis učinjen ima prvenstvo u pogledu namirenja svoje ovršne tražbine i sporednih tražbina (npr. kamata) prema svakoj drugoj osobi koja kasnije stekne kakvu hipoteku na brodu ili slično pravo na brodu ili koja kasnije ostvari pravo na namirenje. U slučaju kada postoji više ovrhovoditelja koji podnose prijedloge za ovrhu radi namirenja iz prodajne cijene istog broda, za prvenstveni red prava na namirenje koje pripada ovrhovoditelju, odlučujuće je kad je tijelu koje vodi upisnik brodova podnesen zaključak suda kojim se nalaže zabilježba rješenja o ovrsi. Ukoliko brod nije upisan u upisnik brodova, red prvenstva namirenja članka odredit će se prema trenutku kad je zamolnica za provođenje pljenidbenog popisa bila upućena sudu.

■ Nadalje, nakon donošenja rješenja o ovrsi sud bez odgođe određuje zaustavljanje broda i u tu svrhu poziva teritorijalno nadležnu lučku kapetaniju neka brodu oduzme upisni list, odnosno brodsku svjedodžbu, popis posade i isprave o sposobnosti broda za plovidbu, a stranom brodu – isprave koje odgovaraju navedenim hrvatskim ispravama. Prema potrebi sud će odrediti i čuvanje broda, obaviti popis broda i njegovih pripadaka te sastaviti popis posade i putnika koji ostaju na brodu i popis vrste i količine tereta koji se nalaze na brodu. Zabrana brodu odlaska iz luke brodaru nanosi veliku



štetu stoga što brod dok je zaustavljen u luci ne donosi nikakvu dobit, već za brodara nastaju samo troškovi. Stoga zaustavljanje broda nerijetko dovodi do pregovora između strana ili potakne dužnika na dobrovoljno ispunjenje potraživanja kako bi se što prije postupak ovrhe obustavio, odnosno kako bi se što prije ukinula zabrana odlaska iz luke. Zbog navedenog, u praksi je češće da pomorci, prije pokretanja ovršnog postupka, pokreću postupak određivanja privremene mjere zaustavljanja broda te nakon zaustavljanja brodova ulaze u pregovore s brodarom koji se nerijetko okončavaju izvansudskim nagodbama.

2. Sud će zakazati ročište na kojem će **utvrditi vrijednost broda**, način i uvjete prodaje te vrijeme i mjesto prodaje.

■ Vrijednost broda utvrđuje se u visini njegove tržišne cijene na dan procjene i to po slobodnoj ocjeni suda utemeljenoj na nalazu i mišljenju vještaka te ostalim podacima iznesenim tijekom postupka.

3. **Brod ili brod u gradnji prodat će se** na usmenoj javnoj dražbi ili neposrednom pogodbom na ročištu za prodaju.

- Sud će na ročištu za prodaju donijeti rješenje o dosudi broda koji je predmet ovrhe najboljem ponuditelju. To će rješenje sud objaviti na ročištu, zatim u roku od osam dana na oglasnoj ploči suda, a zabilježiti će se i u upisniku brodova. Posljedica te zabilježbe jest da kasniji upisi u upisniku brodova stvaraju prava protiv dosadašnjeg vlasnika broda samo ako rješenje o dosudi bude ukinuto.

■ Na prvom ročištu za prodaju (na prvoj dražbi) brod se ne može prodati ispod jedne polovice utvrđene vrijednosti. Ukoliko se ne proda na prvom ročištu, sud će odrediti drugo ročište na kojemu se brod može prodati i ispod polovice utvrđene vrijednosti, ali ne ispod jedne trećine te vrijednosti. Od prvog do drugog ročišta za dražbu mora proteći najmanje petnaest dana.

■ Nakon što kupac položi kupovninu i rješenje o dosudi postane pravomoćno, sud će zaključkom odrediti da se brod preda kupcu i da se u upisniku brodova upiše u njegovu korist pravo vlasništva. Tim zaključkom sud će odrediti i brisanje onih prava za koja je rješenjem o dosudi određeno da će se brisati iz upisnika brodova.

4. **Ovrhovoditelj će se namiriti** iz iznosa dobivenog prodajom broda.

■ Sud će odrediti ročište za raspravu o diobi kupovnine na kojem će se raspravljati o tražbinama koje bi u razdobi kupovnine trebalo uvažiti te o redu njihova namirenja. Nakon rasprave sud će donijeti rješenje o namirenju. Sud će osobu koja je osporila tražbinu uputiti neka u određenom roku pokrene parnicu ako odluka zavisi od spornih činjenica, osim ako svoje osporavanje ne dokazuje pravomoćnom presudom, javnom ili privatnom ispravom koja ima značenje javne isprave (u kojem slučaju će o osporenoj tražbini odlučiti u ovršnom postupku). Kada rješenje o namirenju postane pravomoćno, sud će predati pojedinim vjerovnicima novčane iznose koje im se imaju isplatiti u gotovom novcu.

■ Nakon prodaje broda iz diobne mase vjerovnici se namiruju prema redu prvenstva utvrđenom u čl. 912. PZ-a. Prvo se namiruju tražbine Republike Hrvatske, nakon njih vjerovnici čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem, zatim brodograditelji i brodograditelji koji drže brod u gradnji ili na popravku u brodogradilišnoj luci koji imaju pravo zadržati brod dok im ne budu isplaćene tražbine u skladu s ugovorom o gradnji ili popravku broda (imaju pravo zadržaja), nakon njih vjerovnici čije su tražbine osigurane hipotekom na brodu, a potom svi ostali vjerovnici. Troškovi nastali u tijeku postupka prodaje broda namiruju se prije diobe kupovnine, pa i prije bilo koje tražbine vjerovnika, a višak sredstava koji ostane nakon što se namire sve tražbine sud dodjeljuje ovršeniku.

■ U postupku ovrhe na brodu namiruju se i založni vjerovnici koji nisu predložili ovrhu, a njihove tražbine namiruju se iz diobne mase i kada oni nisu prijavili svoje tražbine. Vjerovnici čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem, primjerice tražbine članova posade za plaće i druge iznose u svezi njihovog zaposlenja na brodu, uključujući troškove povratnog putovanja i doprinose za socijalno osiguranje, kao i tražbine za smrt i tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili moru u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda, također se namiruju iz kupovnine, ali ako su ti vjerovnici prijavili svoje tražbine sudu. Međutim, privilegirani vjerovnici se namiruju prije svih ostalih vjerovnika koji se imaju namiriti iz iznosa dobivenog prodajom broda, neovisno o tome tko je pokrenuo ovršni postupak.

U tekstu je pojednostavljeno prikazan tijek ovršnog postupka od podnošenja prijedloga za ovrhu do namirenja vjerovnika. Međutim, ovršni postupak najčešće, a osobito za pomorca, nije jednostavan. Već prilikom podnošenja ovršnog prijedloga pomorac se može susresti s poteškoćama prilikom određivanja nadležnog suda, pribave isprava koje je potrebno priložiti, a što za njega može predstavljati nepremostive prepreke u ostvarivanju novčanog potraživanja i zaštiti prava. Primjerice, uz prijedlog za ovrhu potrebno je priložiti podatke o poznatim privilegijima, no u trenutku podnošenja prijedloga za ovrhu pomorac ne mora znati (nerijetko i ne može) opterećuju li brod koji je predmet ovrhe pomorski privilegiji i u kojem broju budući da o njima nema podataka u upisniku brodova.

Za pomorce je dodatno otegotna okolnost što su, kao ovrhovoditelji, sukladno čl. 865. dužni prethodno snositi troškove provedbe ovrhe, čuvanja i održavanja broda. Ukoliko se ovrha uspješno provede, taj iznos bit će im nadoknađen, no do trenutka namirenja iz prodajne cijene broda pomorac će biti dužan snositi nemale troškove postupka. Štoviše, sud može odrediti da ovrhovoditelj predujmi potrebnu svotu za namirenje troškova provedbe ovrhe u određenom roku pod prijetnjom obustave ovrhe, što će u pravilu učiniti, osobito prilikom određivanja vještačenja radi utvrđivanja vrijednosti broda.

Pomorac koji nije pokrenuo ovrhu, ali ima na istom brodu pomorski privilegij, zbog načina oglašavanja prodaje broda kako je utvrđen člancima 879. - 898. PZ-a može doći u opasnost da ne uspije namiriti svoju tražbinu jer sud ne mora imati saznanja o svim privilegijima koji terete određeni brod, niti privilegirani vjerovnik mora znati da se na brodu opterećenom njegovim privilegijem provodi ovrha. Pri tome valja napomenuti kako prodajom broda u ovršnom postupku prestaju privilegiji koji ga terete.

Ovršni postupak nije parnični postupak gdje se tek utvrđuje obveza pojedine stranke, već je to postupak u kojem je jasno određena obveza dužnika, a ovrhovoditelj očekuje pravnu zaštitu od suda u brzom i efikasnom naplati tražbine koju mu ovršenik nije mogao ili nije htio namiriti. Iako je cilj ovršnog postupka da omogući pomorcima putem suda prisili svojeg dužnika (brodara) da mu ispuni novčano potraživanje, prisilnom prodajom broda, složenost ovršnog postupka pred njega stavlja čitav niz prepreka. Praznine u Pomorskom zakoniku i nedorečenost pojedinih odredbi opterećuju ovršni postupak prodaje broda u mnogim segmentima te otežavaju položaj svih sudionika postupka. Prilikom donošenja sljedećih izmjena ili dopuna Pomorskog zakonika zakonodavac bi trebao nastojati otkloniti postojeću problematiku te prije svega pokušati ubrzati provedbu ovrhe kako bi se spriječilo nepotrebno gomilanje troškova i u što većoj mjeri popravio položaj svih sudionika ovršnog postupka i zainteresiranih strana.



Sindikat pomoraca Hrvatske



univerzalni kod za download

Besplatna SPH aplikacija za sve hrvatske pomorce!



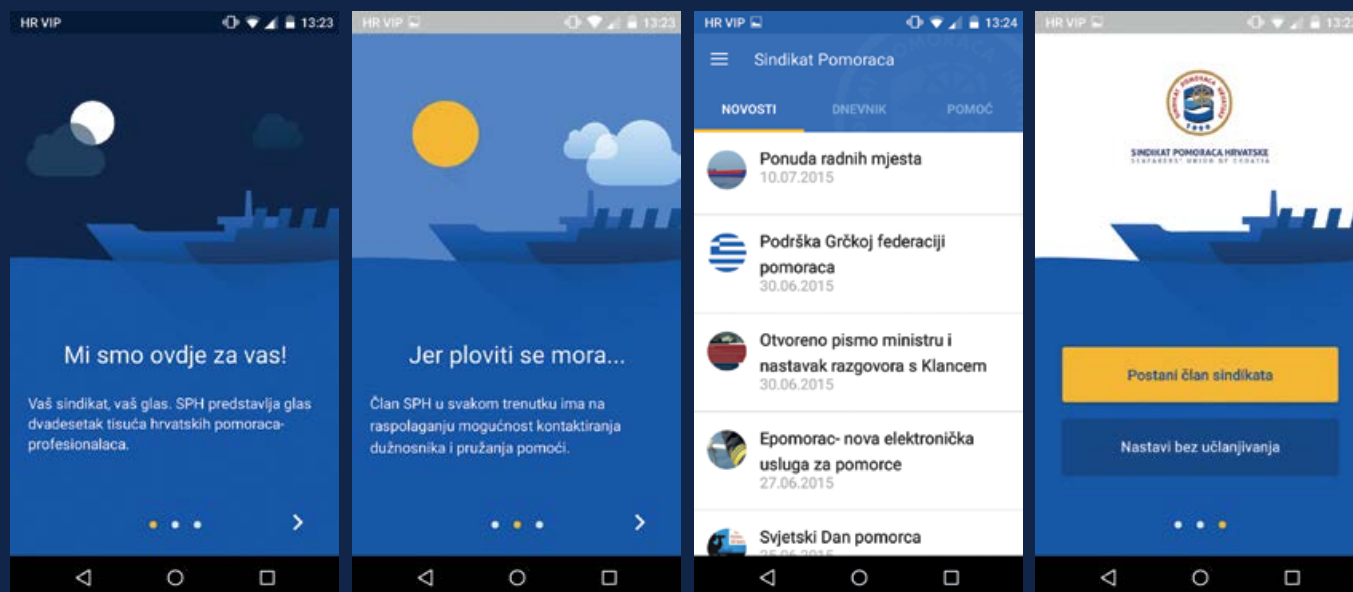
www.sph.hr

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 dnevnik 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.





Božićni dar

D

PIŠE
JERE
BILAN

ugo sam ga izbjegavao, nisam htio da mi se mota po džepu. Onda sam ga, na ljutu silu, uzeo jer je moj nadređeni na poslu izričito tražio da budem dostupan. Mogao sam birati, a ja sam odabrao što jednostavnijeg, onog s tipkama. Čak mi se i moj trogodišnji sin smijao kad je vidio što sam donio kući. Njemu to nije bilo pravo jer nije mogao igrati igrice. Nakon nekog vremena moji su me prijatelji počeli nagovarati da kupim bolji model jer oni koriste aplikacije pomoću kojih možeš besplatno slati fotografije i razgovarati. Isprva sam odbijao takav prijedlog, ali moji prijatelji, sve odreda ribolovci, slali su jedan drugom fotografije ulova škrpina, gofova, zubataca i liganja. I ja sam se poželio pohvaliti lijepim ulovom, ali to nije bio razlog da ga kupim. Počeo sam ga koristiti tek kada su mi ga kupili kao dar za rođendan. Onaj s tipkama sam darovao stricu u Banju, mjestu na otoku Pašmanu, odakle su moji porijeklom. Postavio sam mu brzo biranje, tako da samo jednim pritiskom na tipku može dobiti svoju najbližu rodbinu, a i mene, jer sam zajedno s njim održavao jedan lijepi vinograd i maslinik. Novi nije imao tipke, već ekran osjetljiv na dodir. Uskoro sam se priključio i na aplikaciju koja mi je omogućavala slanje fotografija mojih ulova prijateljima. Obuzimao me neki gušt kad bi im se pohvalio.

PONUĐA

Počeo sam pretraživati stranice koristeći poznatu tražilicu Tootle. Bližio se Božić. Želio sam sina iznenaditi jednim lijepim darom. Muška djeca vole prijevozna sredstva, pa sam mu odlučio kupiti kamion. Veliki plavi, toliko velik da moj sin može sjesti u kiper kamiona i nogama se odgurivati od pločica u hodniku stana. Jednom sam utipkao pojam „plavi kamion igračka“ i dobio sam čitav niz raznih modela svim veličina i oblika. Pretraživanje nije dugo trajalo. Sutradan sam opet pokrenuo Tootle jer sam htio poslušati glazbu na Toobu. Sam mi je ponudio pjesme koje se tiču kamiona i šlepera. Onda sam odlučio pročitati novine, ali na njegovom ekranu. Dolje lijevo i na sredini ekrana pojavile su se reklame za trgovine igračkama koje u svom asortimanu imaju kamione. To mi se pojavljivalo i kad sam čitao i neke druge novine. Budući da sam vjeran tradiciji, otišao sam u veliki trgovački centar Supershop kako bih u živo vidio

razne modele. Kad sam se vratio kući, primio sam poruku da u tom trgovačkom centru ima novi dućan Toyoteka s igračkama za djecu. Eto, ja ga nisam obišao jer i nisam znao za njega. Onda mi je Tootle ponudio mogućnost pregleda lokacija koje sam obišao. Na ekranu mi se pojavio plan Supershopa s točkama crne boje gdje god sam se zadržao duže od minute. Točka je bila i u McDonaldu gdje sam nešto i pojeo. Toyoteka je bila označena crvenom točkom. Tootle mi je poslao i bon s popustom od 20% na artikle koje kupim u Toyoteci. Svidjelo mi se kako se mogu podsjetiti gdje sam bio toga dana.

PROMJENA

U mojoj je ulici pukla kanalizacijska cijev, pa je rano ujutro došao bager kako bi iskopao jamu u zemlji gdje je položena. Prošao sam automobilom pored njih, a moj sin je od mene tražio da stanem kako bi pažljivo pogledao bager kroz prozor automobila. Učinilo mi se da bi bilo bolje kad bi mu kupio bager. Nakon posla, pročitao sam pristigle poruke i odložio ga na stol. Ženi sam kazao da sam ipak odustao od kupovine kamiona, već da ću malo me kupiti bager. Poslije ručka išao sam malo prileći. Kad sam se probudio, počeo sam čitati novine preko ekrana. Dolje lijevo i na sredini ekrana pojavile su se reklame za bagere. Ja nisam na Tootlu utipkavao riječ „bager“. Postalo mi je sumnjivo kako Tootle zna što ja želim kupiti. To sam navečer, pred spavanje, rekao svojoj ženi. Ona mi je kroz smijeh odgovorila da pričam gluposti i da to nije istina. Ujutro sam se ustao i, za inat Tootlu, kupio plastični traktor na pedale, u Toyoteci. Kad sam došao kući, na ekranu sam dobio poruku zahvale od Toyoteke i popust od 25% na sljedeći artikl koji tamo kupim. Tootle mi je poslao usporedne cijene svih tih traktora u raznim trgovinama. Mogao sam proći i jeftinije. Za večerom sam ispričao ženi da bi sinu kupio i kopačke. Ujutro su na ekranu osvanule reklame za razne modele kopački. Pokazao sam ženi. Za doručkom nismo progovorili ni riječ. Na ekran smo gledali sa strahom. Pokušao sam mu isključiti mikrofona. Nisam uspio pronaći tu opciju, a isključim li ga, neću moći razgovarati s onim tko me nazove. Bateriju mu nisam mogao izvaditi. Bila je sastavni dio njega.

BOŽIĆ

Božić je bio blizu. Otišao sam do knjižare i kupio ono starinsko naliv pero s crnim tušem i paket čestitki. Odlučio sam mojim dragim prijateljima i rođacima poslati lijepe papirnate Božićne čestitke sa zimskim motivima. Darovi za sina skriveni su u ormaru. Moj mobitel se nalazi u drugom dijelu ormara, daleko od naših očiju. Za njega sam odvojio pola sata dnevno i to samo kako bih odgovorio na pozive i poruke. O tome sam obavijestio sve moje prijatelje. Odlučili smo Božić provesti bez njega, u obiteljskom okruženju. Planiram sina gurati u plastičnom traktoru po stričevoj livadi u Banju. Žena je posudila jedan roman iz knjižnice i počela ga je čitati. A ja sam počeo pisati knjigu o lovu kanjaca iz broda. Pronašao sam „Čovječe ne ljuti se“ pa ćemo cijelo popodne provesti igrajući se. Uzeo sam i karte za briškulu pa ću sina učiti što je duja špadi, kralj kupa i fanat dinari. Navečer ćemo ići zahvaliti Gospodinu za ovaj dan, za milost koju nam pruža i pomoliti se za zdravlje nas i naših najbližih.

Drago mi je da ovo čitate u papirnatom obliku, a ne preko ekrana. Što bi otpjevala klapa Šibenik: „Držimo se, još nas uvijek ima“! Svima Vama želim blagoslovljen Božić!

Iz dubrovačke pogibelji dvaput u novi život

PIŠE
**MILKO
KRONJA**

O

vo je priča o dva američka broda – jedan tipa Liberty a drugi Victory koji su u vrlo kratkom razdoblju iza II Svjetskog rata u dubrovačkim vodama naletjeli na plutajuće magnetne mine i bili na rubu potonuća da bi na koncu ipak bili spašeni, štoviše i nastavili ploviti svaki po idućih respektabilnih četvrt stoljeća. Zanimljiva je i činjenica da su nakon havarija u Jadranu u njemu i ostali, naime novi vlasnici su bile brodarske kompanije sa zapadne odnosno istočne obale Jadrana.

Prva havarija dogodila se 10. studenoga 1945. godine. Abbot L. Mills, parni teretnjak tipa Liberty bio je na samom kraju svoje plovidbe iz američkog Galvestona u Dubrovnik s teretom od 8 063 tone žita. Brod je iz teksaške luke isplovio još 16. listopada, pratilo ga je dosta loše vrijeme i posada je bila nestrpljiva da se konačno priveže u sigurnu luku. Liberty je bio star točno dvije godine – iz brodogradilišta u Portlandu, Oregon isporučen je Vladi SAD 29. rujna 1945. godine a ime je dobio po zapovjedniku američkih klipera iz 19. stoljeća a kasnije poznatom bankaru. Nakon ratnih zadaća, Abbot L Mills uključen je u program pomoći UNRRA-e te je prevozio teret u europske luke. Međutim, te plovidbe su trajale kratko, glavni razlog je taj što brod u vodama ispred Dubrovnika nije dočekao pilot, pa se on uputio sa-

mostalno u luku. Zapovjednik, kapetan David Bowman smanjio je brzinu na 5,5 čvorova i približavao se luci kada su s kopna primijetili svjetlosne signale. Kako su oni predstavljali hrvatske riječi, posada ih nije razumjela, pa su na most pozvali vježbenika stroja, porijeklom iz naših krajeva da bi on pokušao prevesti što im se poručuje, a to je bilo: Idete ravno u minsko polje ! Nažalost, pokušaj prijevoda je došao kasno, odmah potom, oko 9.45 ujutro začula se snažna eksplozija u području skladišta 1. s desne strane. Brod je udario u magnetsku minu, oglasio se opći alarm, a zapovjednik je prvo izdao zapovijed da stroj stane da bi nakon toga naredio da se spuste čamci za spašavanje. Na brodu je bilo 37 članova posade, od toga 8 časnika te 3 naoružana čuvara. Oni su započeli s napuštanjem broda da bi, kada su skoro svi čamci spušteni u more dobili zapovijed da se vrate natrag. Naime, zapovjednik je htio svakako pokušati spasiti brod i vrijedni teret pa je poslao upravitelja stroja da sondira tankove, u prvom je bilo 18 stopa (oko 5,5 metara) vode, dok u drugom nije utvrđen prodor mora. U 13 sati su svi bili nazad na brodu, stroj je pokrenut i Abbot L Mills je uspio stići u luku te započeti s iskrcajem tereta. Nakon pregleda inspektora proglašen konstruktivnim općim gubitkom i prodan

u Italiju, tvrtki Salvataggi Venturi koja ga je trebala popraviti. To je potrajalo i nakon što je brod bio opet spreman za plovidbu, prodan je kompaniji Navigazione Libera Triestina SpA iz Trsta te dobio ime Corallo. Godine 1951. mu je rekonstruirano nadgrađe te ugrađen novi pogonski stroj.

Iduća promjena dolazi 1964. godine kada ga kupuje tvrtka Reefer Navigation Co SA iz Paname za koju će ploviti idućih godinu dana kao Marinucci. Nakon toga slijedi još jedna smjena vlasnika, to je Grimaldi Compagnia di Navigazione iz Palerma a novo ime broda je Aquila. Već vremesni Liberty je izdržao u plovidbi do konca 1970. godine kada je raspoređen u luci La Spezia. U tamošnje rezalište je prispjeo tek godinu dana kasnije – rezačima tvrtke Terrestre Maritima je predan tek u prosincu 1971., pune 24 godine nakon što je skoro potonuo te bio otpisan od strane prvog vlasnika.

Drugi, našoj pomorskoj javnosti puno poznatiji pomorski udes se zblio 24. ožujka 1947. kada je američki teretni brod St. Lawrence Victory na oko 6 milja od Dubrovnika, skoro na istoj poziciji kao Abbot L. Mills naletio na magnetnu minu koja se otkočila s nekog od mnogobrojnih minskih polja u Jadranu pod naletima iznimno snažnog vjetrova. Inače, brodovi tipa Liberty



Corallo snimljen u srpnju 1954. u Vancouveru BC u zakupu tvrtke Sidarma iz Venezije



Uplovljavanje u New York

su bili namijenjeni da u ratno doba prevezu što više tereta za potrebe saveznika i nisu bili predviđeni za dugi rok trajanja. Zastarjeli parni stroj od 2 500 BHP im je omogućavao brzinu od desetak čvorova. Za razliku od njih, tip Victory je bio dizajniran da potraje, bio je duži, širi, viši, trup je bio čvršći, s povišenim pramčanim kaštelom a brzina je bila i do 18 čvorova zahvaljujući pogonskom stroju od 6 000 BHP (neki brodovi, uključujući i ovaj iz priče, imali su stroj od čak 8 500 BHP). Ustvari, oni su građeni planski sa zadaćom da odmijene baš Libertyje u službi u američkoj vojsci za njene mirnodopske potrebe. Unatoč zahtjevnijoj gradnji, isporučivani su isto tako brzo kao i prethodnici. Za brod St. Lawrence Victory kobilica je položena 25. siječnja 1945. u brodogradilištu Permanente u Richmondu, California porinut je 7. ožujka a predan američkoj Vladi 31. ožujka iste godine. Do završetka II Svjetskog rata plovio je na liniji za pacifičke otoke, posebno zanimljivo je bilo prvo putovanje za Saipan s teretom od 10 000 tona bombi. Da bi uspješno stigao na odredište, morao je cijelo vrijeme ploviti u cikcak, bez radio veze i ugašenih svjetala. U srpnju je u Seattleu uvršten u flotilu koja je plovila za Guam, a kuriozitet je da je upisan kao jedan od samo dva civilna broda (drugi je bio Winthrop Victory) koja su se zatekla u tokijskom zaljevu na dan 2. rujna 1945. kada je Japan konačno potpisao kapitulaciju. Potom je i on bio uključen u prijevoz robe u Europu u sklopu Marshallova plana. U vrijeme havarije prevezio je 7 000 tona sjemenskog krumpira za Bosnu. Oštećenja nakon udara u minu su bila velika - osim oplate u području skladišta 2, 3 i 4, more je prodrlo u strojarnicu i time onesposobilo brod za daljnju navigaciju. On je nekoliko sati nasumce plovio prvo u pravcu

otočica Sveti Andrija pa onda između Mljeta i Jakljana. U pomoć je prvo stigao brod Lapad riječka Jadrolinije koji je preuzeo dio posade s američkog broda, a zatim ratni brod Pionir te još jedan iz flote Jadrolinije – Šumadija. Iza pola noći, 25. ožujka stigao je pomoćni ratni brod Spasilac te ga je uz pomoć ostalih brodova proveo kroz Korčulanski kanal i nasukao ispred Vignja na Pelješcu. Nažalost, u strojarnici je smrtno stradao jedan američki pomorac.

Da bi se brod odsukao i oteglio na popravak, trebalo je iskrcati teret. Tu stupaju na scenu veći teretni brodovi Neretva i Šibenik te motorni jedrenjaci Barba Tome, Rudnik, Sveta Trojica i Zora. Iz splitske luke je upućeno 60 lučkih radnika koji su pomagali da se brodska skladišta isprazne. Također su se za pomoć ponudili i mještani Vignja, Račišća, Korčule, Žrnova i Lumbarde i Kučišta, gdje se čak organizirala i zabavna večer za umorne radnike. Za to vrijeme posada američkog broda je bila smještena u Korčuli i povremeno je dolazila nadgledati situaciju. Nakon što je krumpir iskracan, St. Lawrence Victory je po Brodospasu otegljen u Split i tu je trebao biti popravljen. To je učinjeno i kako su troškovi spašavanja bili pozamašni, vlasnik je odlučio da ga se priveže za opremnu obalu brodogradilišta i potraži kupca za još novi brod. Smisao za biznis spasioci su pokazali i na splitskom pazaru gdje se uz dobar diskont mogao kupiti sjemenski krumpir s havariranog broda, reklamiran i u štampi kao „samo malo namočen“. Zanimljivo je i da je brodska oplata, originalno spajana postupkom zavarivanja, pri zamjeni postavljena zakivanjem, jer u brodogradilištu još nisu bili usvojili moderniju tehnologiju.

Nakon dužeg čekanja na vezu bivši St. Lawrence Victory je prodan riječkoj

Jugoliniji, za koju je trebao ploviti pod imenom Zagreb, no isto je vrlo skoro promijenjeno u Hrvatska, jer je određeno da ime Zagreb dobije prva riječka novogradnja iz lipnja 1949. Hrvatska je započela sa svojim plovidbama na novouvedenoj liniji Jadran – Mediteran - Sjeverna Amerika 22. rujna 1949. i dugo vremena je ostala na njoj, uglavnom bez problema osim sudara s tankerom Fina Italia, 14. listopada 1961. godine oko 200 NM istočno od New Yorka na putu iz te luke u Casablancu. Vratio se u brodogradilište Todd u New Yorku na popravak koji je potrajao tri tjedna, jer je tom prilikom trebao biti zamijenjen veliki dio oštećenog pramca.

Brod je ostao i dalje na ovoj liniji, osim u razdoblju od prosinca 1964. do lipnja 1966. kada je plovio za luke Dalekog Istoka. Nakon toga je učinio još jedno, zadnje putovanje za New York, te je potom u kolovozu 1966. u Rijeci prodan tvrtki Adab S.A. iz Burundija (Božo Dabinović), ime je ostalo isto a luka upisa Bujumbura.

Nedugo zatim, kao vlasnik se upisuje Compania Naviera Adriatica Ltd. Godine 1968. Hrvatska se preimenuje u Armelle (Societe d'Avances Commerciales SA), matična luka postaje San Jose (Costa Rica), da bi 1969. bio prebačen u somalijski registar brodova s lukom upisa Mogadishu. Zadnja promjena je bila 1971. kada je mijenjan samo vlasnik, to je tada tvrtka Societe De Gerance Et De Transportes Maritimes SA. Brod je konačno predan rezačima Hierros Ardes SA u Bilbao 3. rujna 1972., punih četvrt stoljeća nakon što je skoro potonuo kod Dubrovnika.

Tako su dva američka broda stara samo po dvije godine u trenutku havarije blizu dubrovačkih obala u vremenu neposredno po završetku ratnih operacija, ne samo spašena nego i odradila skupa još skoro pola stoljeća u navigaciji pretežno za jadranske brodarske kompanije.



Hrvatska pod oznakama Dabinovića u Vancouveru BC, ožujak 1967.



Hrvatska u Lisabonu

**POSEBNA PONUDE
ZA SVE POMORCE:
15 dana *gratis*
ON LINE PRETPLATE**

Pošaljite svoje podatke
(ime, prezime i e-mail adresu)
na info.pretplata@novolist.hr
i iskoristite promotivnu akciju! **!!**

Saznajte šta je novo u vašem kraju!

Uz online pretplatu dnevno izdanje Novog lista
dostupno je uvijek i svugdje.

PREDNOSTI PRETPLATE NA INTERNET IZDANJE:

- pristup dnevnom sadržaju od ranih jutarnjih svuda u svijetu
- mogućnost korištenja preko pametnih telefona
- niža cijena izdanja
- pretplata uključuje pretraživanje i pristup arhivi

Više informacija na: <http://novine.novolist.hr/>



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 predocjenje članske iskaznice SPH
ostvarite 20% popusta u svih 30 poslovnica Bontecha!

Uz Bontech, zaštitite svoj sluh!

BONTECH



“O

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

će duša vanka tila, raširila bila krila” tako pjesma kaže, a i ja također. Lijepo je jedrima otploviti i istočnu obalu Amerike, ali je još ljepše doma doći, pa makar i na kratko. A kako to u mom slučaju zvuči otploviti? Nekome bi možda bilo itekako interesantno, meni osobno dosadno. Da, dosadno. Jer sam tzv. passage na ovom predivnom schooner brodu na moj karakter nikako ne paše. Bogu hvala pa ne patim od morske bolesti, a osim problema s gravitacijom nikakvih drugih nema. I ne može ih biti kad

u tom passage-u osobno ne radim ništa dok more malo ne kala. Jer ništa se ne može ni raditi. Niti mogu normalno spavati i odmara- ti, niti mogu odraditi svoje dnevne obaveze, niti se uopće mogu normalno unutar i van- ka kretati. Meni osobno gubljenje vremena, a opet istovremeno iskazivanje poštovanja prema snazi i sili mora. Hm, neki će sada upi- tati pa što onda uopće radim? E, pa padam na stražnjicu i to doslovno, prebrojim sve zvizde na nebu vidljive i nevidljive, nabijem trtičnu kost toliko da ni dan danas ne mogu normalno sjediti, strepim za svaki onaj sku- pocjeni dio interijera hoće li se štogod ošte- titi, polomiti itd. Naime, odradila sam prvu dulju navigaciju na ovom ukrcaju od 4 dana. Cijelo vrijeme se jedrilo jer nam je vjetar bio itekako povoljan svo vrijeme navigacije. Tu i tamo bi opalo more, čisto da se dva do tri sata može štogod posla obaviti da ga se ne nago- mila previše. Moji kolege za kormilom pojma nemaju što se u međuvremenu događa u sa- moj utrobi broda, koliko nas valja, u koji stu- panj ugla nas baca, što se sve otvara i lomi, dok oni na kuverti uživaju u izivljavanju zva-

nom “puna idra vitra”.

Kako su puna idra vitra tako sam i ja puna mo- drica. Na moj komentar da malo molaju, oni od- govaraju da su jedrenjaci napravljeni za jedrenje i vjetar. Slažem se ja s nji- ma, ali ovo nije sail yacht za utrku i nije interijer prazan da se nema što polomiti unutra. I dok oni guštaju ja patim, ne spavam, strepim, ali i dalje dobro jedem jer sam rođeni gurman po naravi. Kad je spi- za u pitanju tu mi ni more 5 ne odmaže, niti nagib od 35 stupnjeva, niti cca 40-60 čvorova vjetra. U biti u situaciji kad smo u “high sail” jedino što radim jest da jedem i jedrim. Od- lično zvuči. Meni ipak ne. Jer nakon 4 dana jedrenja po otvorenome (cca i do 40 n/m) i stalnog jedenja uz nemogućnost kretanja, ki- logrami se gomilaju. A time se još više gomila i moja želja za dalmatinskom spizom i dugim šetnjama po meni najljepšoj rivi na svijetu, onoj mojoj šibenskoj. Stoga kad i ja zapjevam “oće duša vanka tila” itekako postoji razlog zašto je tomu tako. Neka mi ne zamjere ljudi od mora, soli i vjetra, ali jedriti za vlastiti gušt i raditi na luksuznom jedrenjaku zasigurno nije isto. Bilo kako ima biti očekuje me mor- ska avantura života, a to je početkom godine isploviti iz južne Caroline kroz Panamski ka- nal do Galapagosa pa dalje do Francuske po- linezije na Fiji pa do Novog Zelanda. Dakle, cijeli južnopacifički ocean. Dio Pacifika sam već upoznala i njime plovila, ali ovo će sigurno biti zanimljivo ako preživim dosadu od “high sail-a” u komadu od tri tjedna koliko je predviđeno da bi nam najdulja morska ruta mogla potrajati. Živi bili pa vidili, uz najljepše pozdrave iz Charlestona!



Zdravi i aktivan odmor povoljniji uz



LIFECCLASS
TERME SVETI MARTIN

PONUDA ZA SVE ČLANOVE SINDIKATA POMORACA HRVATSKE

SAMO 1,5 sat vožnje od Zagreba!

Djeca do 7 godina u sobi s roditeljima GRATIS!

Kasna odjava * do 14h GRATIS!

10% popusta na Wellness & Beauty

* 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)

275 kn
polupansion po osobi i noćenju

Cijena vrijedi za minimalno 2 osobe i za 2 ili 3 noćenja.

CIJENA ZA JEDNO NOĆENJE UVEĆAVA SE ZA 10%.

255 kn
polupansion po osobi i noćenju

Cijena vrijedi za minimalno 2 osobe i za minimalno 4 noćenja.

FAMILY APARTMANI (2 spavaće sobe + pomoćni ležaj)

245 kn
polupansion po osobi i noćenju

Cijena vrijedi za minimalno 4 osobe i za 2 ili 3 noćenja.

CIJENA ZA JEDNO NOĆENJE UVEĆAVA SE ZA 10%.

225 kn
polupansion po osobi i noćenju

Cijena vrijedi za minimalno 4 osobe i za minimalno 4 noćenja.



**PONUDA
VRIJEDI DO
21.12.2018.**

HOTEL SPA GOLFER 4*

UKLJUČENO U CIJENU

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

HOTEL SPA GOLFER 4*

375 kn
polupansion po osobi i noćenju

Cijena vrijedi za minimalno 2 osobe i za 2 ili 3 noćenja.

CIJENA ZA JEDNO NOĆENJE UVEĆAVA SE ZA 10%.

350 kn
polupansion po osobi i noćenju

Cijena vrijedi za minimalno 2 osobe i za minimalno 4 noćenja.

DOPLATE

boravišna pristojba 8,00 kn / 1,07 € kn po osobi i danu; djeca 12 - 18 godina 4,00 kn / 0,55 € • executive soba 50,00 kn / 7 € po osobi i danu • suite 200,00 kn / 27 € po osobi i danu • single use 150,00 kn / 20 € po danu • dječji krevetić 80,00 kn / 11 € po danu • kućni ljubimac 110,00 kn / 15 € po danu (na upit, do 10 kg težine) • garaža 70,00 kn / 10 € po danu

More kao izazov, a brod kao putujuća kuća koja prkosi svim čarima i nećakama svjetskih mora i oceana. More, ne samo naše plavo lijepo Jadransko, opjevano je i ispjevano u tisuću stihova i donijelo nam je na tisuću sjajnih priča. Dakako, najviše o ljubavi, ali i o ženi koja čeka brod, o olujnom moru, morskoj vili ili sa snažnom porukom „pomorac sam majko na stranome brodu“. Povezujući svoj novinarski staž i 35 godina uređivanja Pomorske večeri Hrvatskog radija i dvije godine navigacije na brodovima Jadroplova („Luka Botić“ i „Split“), a slušajući ponajviše žalopojke i ljutnju hrvatskih pomoraca-pomalo sam i razočaran s onim što se događa našim pomorcima. A, vjerujte još uvijek i ne znamo koliko Hrvatska ustvari ima pomoraca 20 ili 30 tisuća?! Ali zato ih nezasluzeno i nepošteno prati fama kako su to ljudi koji dobro zarađuju, ali se istodobno nitko ne pita kamo plove, gdje putuju, kako spavaju, kako se hrane, tko ih pere i pegla. Bez obzira na fakultetske diplome stalno ih se upućuje na doškolovanje, nove tečajeve, ispite i plaćanje skupih breveta. Današnji je pomorac slobodan strijelac čiji su kuferi i avionske karte uvijek spremni. Ne bira se ni praznik ili blagdan, nedjelja je radni dan, prekovremenih sati nema i nikad se ne zna hoće li biti doma za Božić ili Novu godinu, za rođendan svog djeteta, godišnjicu braka...Zato se mogu složiti s Brunom Bajić i njenim MODRIM KAVEZOM, filmom koji kazuje puno toga, jer kada taj kavez uđe pod kožu i postane moć navike, nije ga se lako riješiti.

Kao radijskom novinaru sada friško u mirovini) puno mi bi bilo lakše i jednostavnije sve ovo ispričati u eteru, ali vjerujem da će se ovo pročitati na nekom od brodova, nakon ručka ili večere na onom neuništivom brodsom „šufadinu“. Sjećam se svoje kadeture tamo početkom sedamdesetih godina prošlog stoljeća i 40 članova posade, prvog i drugog kuhara i malog od kužine, prvog i drugog konobara i malog od kamare, mehaničara, struje, meštra, radiotelegrafiste i njegovih



PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

POMORSKA VEČER

brzovanja i rezultata nogometnih utakmica. Nezaboravne su bile one partije briškule i trešete nakon večere, nogometne utakmice palube i makinje u brodskoj štivi ili onih kostiju od juhe za marendu i friškog kruha oko 10 sati. Danas je to sasvim druga priča gdje se sve mjeri u brzini i štednji i gdje brodovlasnik ne mari za zdravlje i slobodno vrijeme svog pomorca. Posade su i ispod 20 pomoraca i sve se mjeri u profitu „gazde“, ali i dalje taj kolektiv zvan BROD funkcionira po principu SVI ZA JEDNOGA-JEDAN ZA SVE!

Sve ovo ne zanima mnogo naše saborske zastupnike. Jer na prvom čitanju o prijedlogu izmjena Pomorskog zakonika, koji bi konačno mogao ukinuti mnoge sulude birokratske barijere, u sabornici je bilo tek desetak tzv. narodnih zastupnika. A rasprave gotovo i nije bilo, jer to kod hrvatskih građana-birača ne donosi nikakve bodove, odnosno glasove na izborima. Novi zakon posve sigurno biti će izglasan, jer vladajuća koalicija ima dovoljan broj ruku, ali ovo je bilo prigoda da se u hrvatskom saboru otvoreno i javno progovori o svim problemima koji godinama prate hrvatske pomorce. Šteta što u Saboru sjedi vrlo malo ljudi s mora koji osjećaju more i život na moru. Hvalit će se oni s našim pomorcima kao jedan od najboljih „hrvatskih izvoznih proizvoda“. Da, ali oni se vraćaju doma, ovdje plaćaju porez, ovdje troše svoj novac, a ne u Irskoj ili Nje-

mačkoj. Rasprava o moru, pomorstvu i pomorcima zaslužuje širu društvenu raspravu jer gospodo, koji radite i sjedite u Zagrebu, ako niste znali u Hrvatskoj imamo više pomorskih učilišta nego brodara, a uskoro možda i više od trgovačkih brodova koji viju hrvatsku zastavu.

Pričama o moru i brodovima nema kraja i nije mi namjera izmišljati „toplu vodu“, ali godinu dana kadeture i dva vijada kao treći palube ostaju mi kao zalog i temelj svega što sam postigao u životu. Naprosto sam naučio što je red i rad i shvatio da su mi te dvije godine navigacije najbolja životna škola. I uspio sam zahvaljujući moru, brodu i navigaciji u novinarskom poslu, ponajviše u Pomorskoj večeri koja evo već uspješno plovi 66 godina. I ne mijenja kurs i uvijek je na strani pomoraca. Vjerujem da je emisija, pa tako i ja, Sindikatu pomoraca itekako pomogla da se pomorcima vrati beneficirani staž, kao i ove izmjene Pomorskog zakonika koje će konačno pomorcima omogućiti socijalni status i porezna davanja kao ljudima na kopnu.

Pomorac uvijek ostaje pomorac, isto vrijedi i za novinara. Sada kada sam upravo napunio 65 godina i upisao se u umirovljenike mogu slobodno kazati HVALA TI MORE, ali hvala i kulturnoj POMORSKOJ VEČERI.

Pomorcima želim dobro i pitomo more, i naravno pozdrav posadi broda!

					U SMJERU STRELICE: KNJIŽEVNI PRVIJENAC AUTORICE NA SLICI, ZBIRKA KRATKIH PRIČA	AUSTRIJA	NEGACIJA	BRITANSKI GLUMAC, ERIC (ČLAN "MONTY PYTHONA")	AMERIČKA AVIONSKA KOMPANIJA	AMERIČKI GLUMAC, WARREN ("DIVLJA HORDA")	DNEVNIČKI ZAPISI AUTORICE IZ KRIZAJE (1. I 2. DIO)	VRSTA RIJEČI, PRILOG (GRAM.)
					KANADSKA POKRAJINA (GLAVNI GRAD WINNIPEG)							
					"OPLOŠJE"		GLUMAC NORTON AUTO-MOTO TRKALIŠTE U PORTUGALU					
					JAMES ENSOR		CARINIK (MAB.) MONGOLSKI VLADARSKI NASLOV					
					NADIMAK BOKSAČA ASMIRA VOJNOVIČA				DVIJE ZBIRKE NORDIJSKIH MITOVA MLJEČNI PROIZVOD			
					SLOVO GLAGOLJICE			BIVŠA VELESILA ZBIRKA PRIČA AUTORICE NA SLICI				
AUTORICA NA SLICI KOJA JE PROVELA 33 GODINE NA BRODOVIMA, PRATEČI SUPUGA JAKOVA, UPRAVITELJA STROJA	NORVEŠKA	HODATI, KRETATI SE	BENIGNI TUMOR MIŠIČNIH TKIVA (MED.)	ADEM ČEJVAN	ZAVRŠECI ŽENSKI KOSTIM BEZ GRUDNJAKA (ENGL.)					KARLO BULIĆ NAČIN PISANJA ILI IZRAŽAVANJA		
POTICATELJ KAKVE ZABAVNE ILI KULTURNE AKTIVNOSTI							TALIJANSKI SLIKAR, LELIO TALIJANSKI POLITIČAR, NERIO					INTENZIVAN DOJAM KOJI OSTAVLJA NEKA POJAVA ILI OSOBA
DUŠIK		KNJIGA PRIČA AUTORICE U IZREZU NJEMAČKI GRAM. ČLAN							"TOUR DE FRANCE" KRACI NAZIV ZA TIOL- ALKOHOL			
POZDRAV NA ODLASKU (TAL.)				OBLAST NA BLISKOM ISTOKU GLUMICA MIHALIĆ								
GORAN IVANIŠEVIĆ		FILM GUSA VAN SANTA UZGAJIVAČ AKVARIJSKIH RIBICA					AMERIČKA GLUMICA, JULIA DOMAĆI MODNI BREND					
MAJKA ROMULA I REMA			VRTOGLA- VICA (LAT.) PROŠLE GODINE							VINKO COCE ENZIM KOJI RAZGRAĐUJE ŠKROB		
"AMPER"		FASCIKL S PREGRADAMA JEDAN OD DUMASOVIH MUŠKETIRA					KONJANCI NAORUŽANI KOPLJEM MANJRT, RTIĆ					
LAGANI POVJETARAC NA MORU (REG.)				ŠPANJOLSKI REDATELJ, CARLOS PIGMENT ZA PISAČE					"MINUTA" AMERIČKI SLIKAR, RICHARD			
LJUDSKI LIK S RUKAMA UZDIGNUTIM NA MOLITVU					SITAN ŽENSKI NAKIT KOJI TREPERI "CORRECTED"							
METALSKI RADNICI, ZAVARIVAČI						DIGITALNA INT. LINJA NJEMAČKA MARKA BIJE- LE TEHNIKE					RIMSKI: 100 MJESTO NEDALEKO BENKOVCA	
STARIJI TIP "CITROE- NOVOG" AUTOMOBILA			SREDSTVO PLAĆANJA TANTAL				FRANCUSKI GLUMAC I REDATELJ, JACQUES CHRIS ISAAK					
TANKOVI, SPREMNICI						KEMIJSKI ELEMENT (ZNAK Cs) PORTUGAL						
AUTOR: VALTER	FILMSKA ZVJEZDA				PRODUŽI DALJE!	0						



Popunjiva SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

Datum primitka

Broj iskaznice

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u
zaposlenju

Kompanija
zaposlenja

Svojstvo

Kategorija članstva

Pokriveni
kolektivnim
ugovorom

Vrsta
kolektivnog
ugovora

Broj, IMO Broj

Zanimanje

Stručna sprema

Napomene

Kao član SPH želim se pretplatiti na časopis Pomorski vjesnik:

Tiskano
izdanje

e-izdanje

Adresa za dostavu
časopisa

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

Datum

Mjesto

Vlastoručni
potpis



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA



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

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

MUSTO



BY APPOINTMENT TO
HER MAJESTY THE QUEEN
MANUFACTURER OF OUTERWEAR CLOTHING
MADE IN ENGLAND



BY APPOINTMENT TO
HIS MAJESTY KING CHARLES III
MANUFACTURER OF OUTERWEAR CLOTHING
MADE IN ENGLAND



Rijeka Ciottina 18 • **Ičići** Acı marina Opatija • **Umag** Acı marina Umag • **Pula** marina Veruda • **Cres** Acı marina • **Zagreb** Petrinjska 59 •

Zadar trg tri Bunara 3 • **Biograd n/m** marina Kornati • **Murter** Hrvatskih Vladara 18 • **Šibenik** marina Mandalina

Rogoznica marina Frapa • **Trogir** Kralja Zvonimira 20 • **Kaštel Gomilica** marina Kaštela • **Split** Hrvojeva 3 • **Split** Acı marina

Veleprodaja: Kastav, Spinčići 158C, info@musto.hr

www.musto.hr

