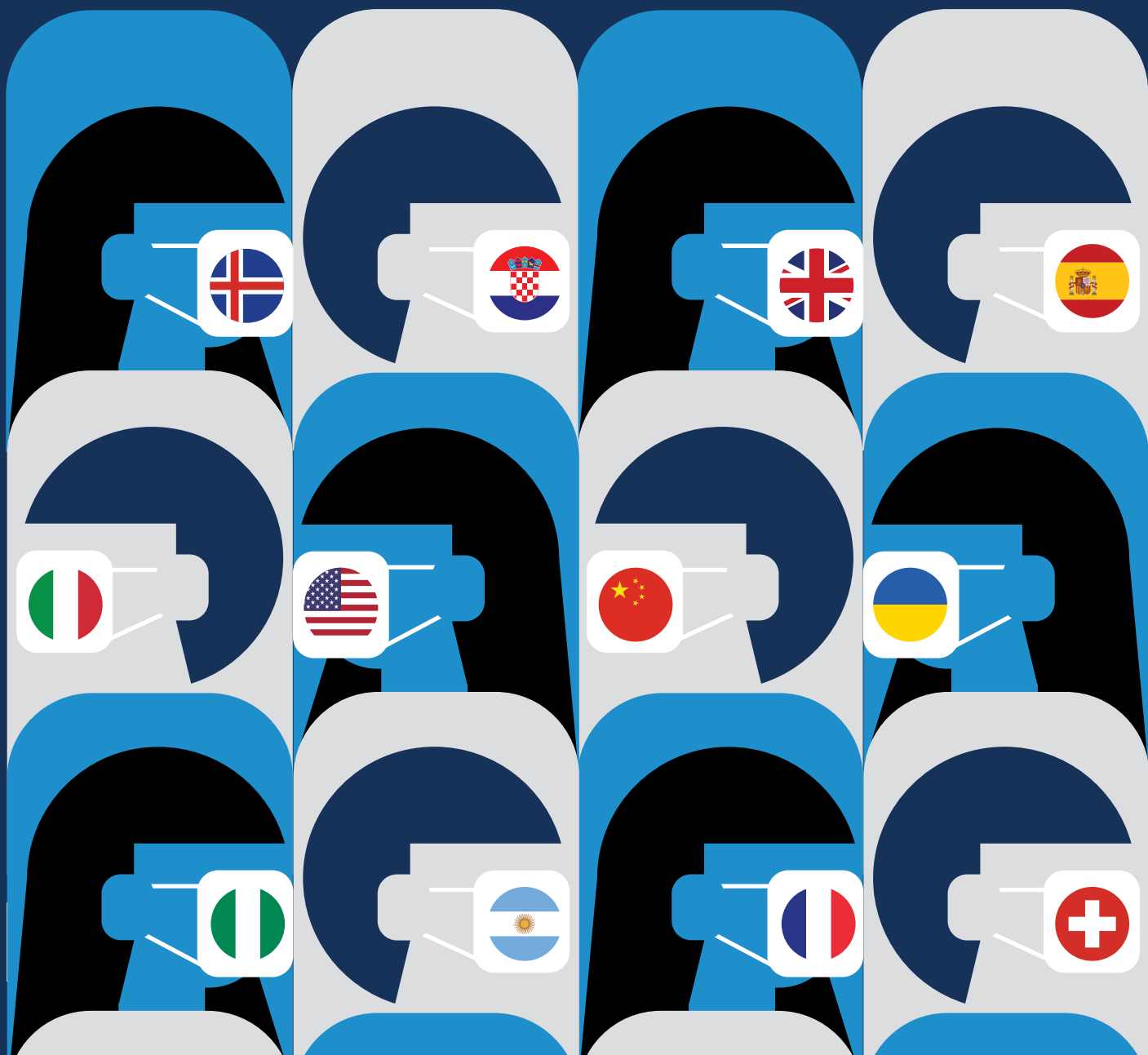




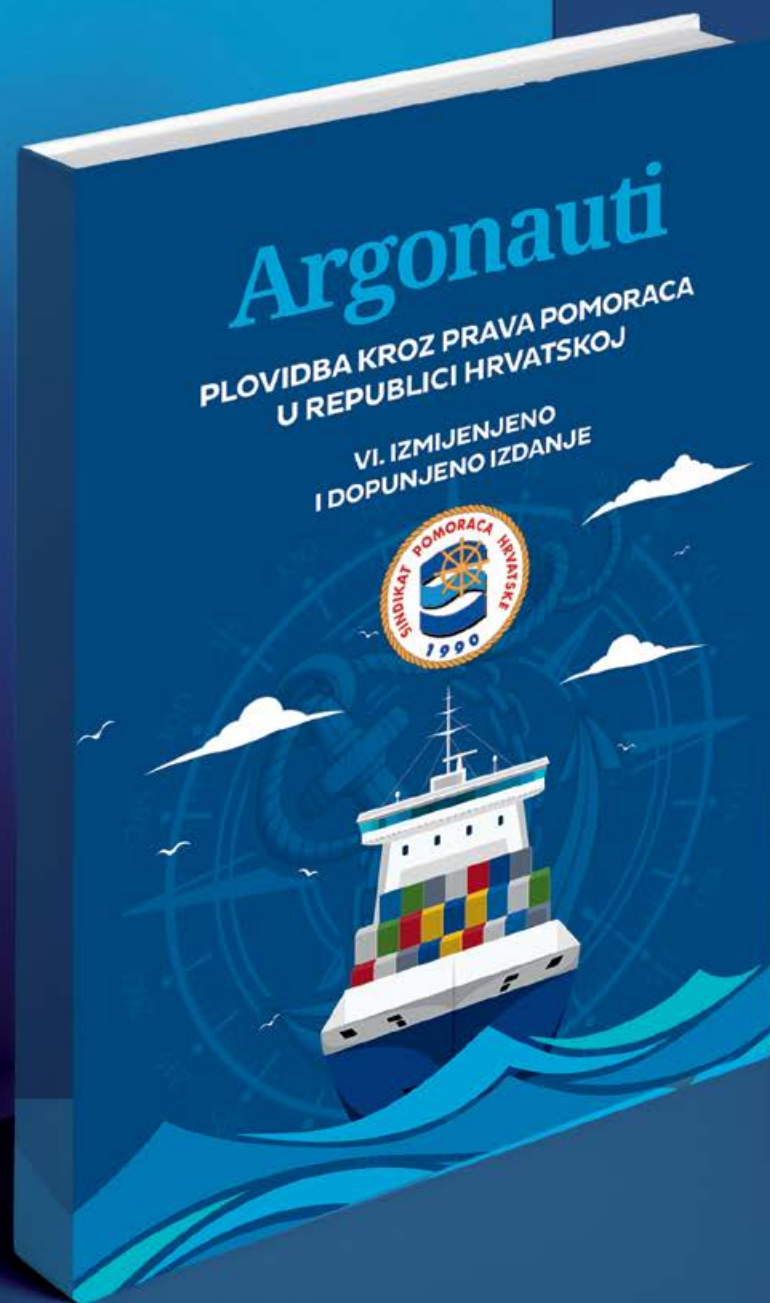
POMORSKI VJESNIK



“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.”

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
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: info@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Serdar

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Marinko Škibola

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.

05

TRAŽI SE HITNO OMOGUĆAVANJE SMJENA POSADE!

Pandemija COVID -19 zadržala je mnoge pomorce na brodu dugo nakon isteka ugovora. Iako su pomorci pokazali veliko razumijevanje za novonastalu situaciju...



18

LUKA SIMIĆ: ČEKAO SAM TRENUTAK DA SPASILAČKU BRODICU SPUSTIM U DOL VALA!

Simić je preuzeo odgovornost dizanja i spuštanja spasilačke brodice, koje zna krenuti po zlu...

40

POMORSKE NESREĆE – NEPOZNATO O POZNATOM



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



43

ISPOD PALUBE



STIPENDIJE SPH

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

Dodjeljuju se dvije stipendije u iznosu od 1.000 kuna mjesečno, odnosno deset tisuća kuna godišnje.



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PIŠE
DOROTEA
ZEC

Traži se hitno omogućavanje smjena posade!

Pandemija COVID -19 zadržala je mnoge pomorce na brodu dugo nakon isteka ugovora. Iako su pomorci pokazali veliko razumijevanje za novonastalu situaciju, krajnje je vrijeme da se i njima omogući povratak kući.



S

indikat pomoraca Hrvatske ulaže velike napore kako bi se velikom dijelu naših pomorcima omogućio povratak kućama te, s druge strane, kako bi se pomorcima koji su već dugo vremena kod kuće, omogućilo njihovo temeljno pravo na rad. Ističemo da je dugotrajan boravak na brodu, koji ponekad i višestruko

nađmašuje trajanje ugovora o radu, apsolutno neprihvatljiv te protivan temeljnim pravima pomoraca. Isto tako, dugotrajan boravak na brodu može imati posljedice i na sigurnost broda i okoliša.

Puno je slučajeva s kojima niti ne izlazimo u javnost i čija je realizacija iziskivala velike napore. Ono što možemo reći jest da smo sudjelovali u organizaciji repatrijacija nekoliko tisuća pomoraca s kruzera kompanije „Carnival“ u Dubrovniku. – Na svjetsku politiku možemo utjecati jedino preko naših krovnih organizacija, Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) i Nautilus federacije. Zajedno s kolegama iz cijelog svijeta pokušavamo izvršiti pritisak na Vlade kako bi omogućile pojedine koridore koji bi omogućavali jednostavnije i učestale smjene

posada. Problem s kojim se nerijetko srećemo su i česte izmjene pravila i mjera koje države propisuju kada su u pitanju smjene posada. Upravo zbog toga, teško je predvidjeti i unaprijed planirati gdje bi se pomorci mogli iskrcati i ukrati na brod, jer pojedine zemlje «preko noći» uvode nova pravila i na taj način značajno onemogućavaju smjene posada. Osim na Vlade, kroz krovne međunarodne organizacije radimo i pritisak na kompanije kako bi svi zajedno omogućili da pomorci, koji su već više mjeseci na brodu, sretno stignu svojim kućama, a oni koji čekaju posao da odu na brod. Iznimno je važno da se vrši pritisak na pojedine kompanije da ne koriste pandemiju COVID-19 kao izgovor da se smjene ne mogu izvršiti kako bi na taj način smanjili troškove svog poslovanja.

Nismo zadovoljni brzinom kojom države otvaraju svoje granice za omogućavanje repatrijacija te se borimo kako bismo to promijenili. Tražimo da se pomorci izuzmu iz pojedinih obvezujućih mjera kao primjerice dugotrajnih samoizolacija kako bi se omogućile smjene, rekao je glavni tajnik SPH Neven Melvan, i dodao da je ITF uputio apel vladajućima na svjetskoj razini da ubrzaju cijeli proces.

Zbog nerazumijevanja vlada pojedinih država i kompanija prema pomorcima, Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) objavila je letak koji upućuje pomorce u njihova prava vezano za repatrijaciju.

SMJERNICE O VAŠIM PRAVIMA KOD SMJENA POSADE

Posljednja tri mjeseca, ITF i sindikati udruženi u ITF radili su neumorno na pronalasku načina za pomoć pomorcima kako bi ili došli kući nakon prestanka njihovog ugovora o radu ili kako bi se ukrcali na brod i počeli raditi. Nažalost, zbog pandemije COVID 19, to nije bilo lako jer su mnoge države zatvorile svoje granice, a međunarodnih letova gotovo nije ni bilo.

Na početku pandemije, države zastave broda zatražile su od pomoraca da produlje trajanje svojih ugovora o radu kao i svjedodžbi o osposobljenosti kako bi se svjetska trgovina morem mogla nastaviti neometano odvijati – zbog nave-

denog smo i zahvalni i ponosni kako su pomorci prihvatili ovaj izazov i nastavili izvršavati svoje radne obveze. ITF nije dovodio u pitanje takve zahtjeve za produljenjem ugovora o radu i svjedodžbi, dok je istovremeno radio na pronalasku rješenja zajedno s ostatkom pomorske industrije.

Od utorka, 16. lipnja 2020. godine, ITF smatra da produljenje ugovora o radu više nije prihvatljiva opcija jer mnogi od Vas pomoraca, u ovom trenutku, radite puno duže od onoga što je bilo predviđeno ugovorima i želite ići kući.

UGOVOR O RADU POMORACA



Maksimalno vrijeme trajanja Vašeg ugovora o radu na brodu je 12 mjeseci. Nakon toga imate pravo na repatrijaciju na trošak brodarka.

Ako Vaš ugovor istekne i prije isteka 12 mjeseci, imate pravo tražiti repatrijaciju

Ako je država zastave broda pristala na produljenja dokumenata na Vašem brodu, kompanija Vam MORA dati novi ugovor o radu, koji će biti valjan samo ako se i kompanija I VI SLOŽITE s tim. IMA-TE PRAVO ODBITI PRODULJENJE VAŠEG UGOVORA O RADU.

Ako ne želite potpisati novi ugovor, imate pravo na to i kompanije Vas NE MOŽE prisiliti na to. Ako Vam je ugovor nametnut, MORATE to odmah prijaviti.

REPATRIJACIJA



Imate pravo biti besplatno repatrirani pod sljedećim uvjetima:

- Vaš ugovor ističe dok ste na brodu
- Ako je Vaš ugovor o radu prestao voljom brodarka
- Ako je Vaš ugovor o radu prestao voljom pomorca iz opravdanih razloga, npr. ISCRPLJENOST, UMOR
- Ako niste u mogućnosti dalje obavljati svoje dužnosti prema ugovoru o radu zbog razloga kao što su bolest, ozljeda, brodolom, putovanje kroz ratnu zonu ako brodar ne ispuni svoje pravne obveze prema Vama
- Ako Vas je brodar napustio

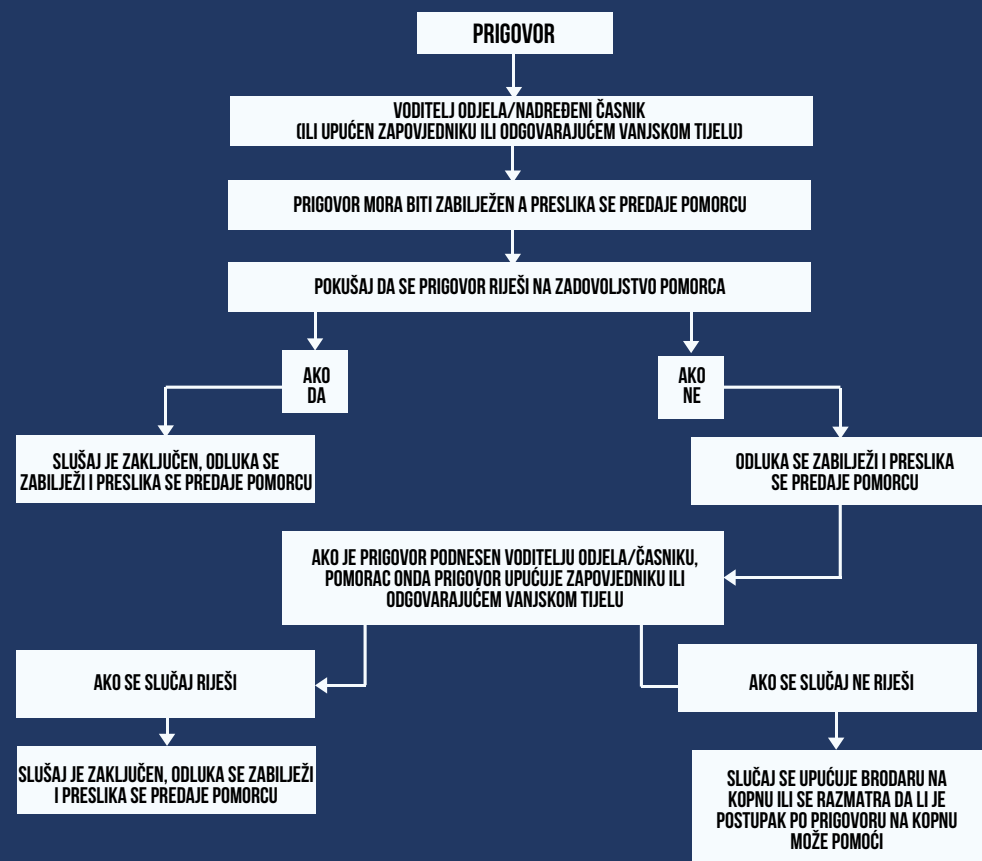
POSTUPAK PO PRIGOVORU NA BRODU



Mora postojati postupak po prigovoru na Vašem brodu koji Vam omogućuje da podnesete prigovor radi povrede odredaba MLC Konvencije i Vaših prava, uključujući i pravo na dostojne uvjete života i rada. Takav postupak mora se provoditi pošteno, učinkovito i u što je moguće kraćem roku. Obratite pažnju na upute o vremenskim ograničenjima u kojima se mora postupiti po Vašem prigovoru, pogotovo kada se radi o teškim povredama prava.

Ako ste bili prisiljeni potpisati ugovor protivno Vašoj volji, trebali biste pokrenuti postupak po prigovoru na brodu. Imate pravo na pravnju ili predstavnika u postupku ili da budete upućeni da se obratite ITF-u da Vas zastupa, kako bi se spriječilo Vaše šikaniranje.

Vaš prigovor mora rješavati država zastave broda i oni ne mogu to ignorirati. Odgovor na Vaš prigovor trebali biste dobiti u pisanom obliku, kako biste imali pisani dokaz da je Vaš slučaj raspravljen i proveden sukladno propisima.



NAJMANJI BROJ ČLANOVA POSADE (MANNING LEVELS)



Imate pravo ne raditi ako Vam je trajanje ugovora o radu isteklo, uz iznimku rada neophodnog za održavanje sigurnosti broda i u hitnim situacijama, te NE ODBIJAJTE raditi dok brod plovi. Pričekajte dok se brod ne usidri ili ne veže u luci.

Ako ste odlučili da više nećete raditi na brodu, to bi moglo utjecati na postojanje najmanjeg broja članova posade koji je propisan od strane države zastave broda. U tom slučaju, brod NE BI SMIO dobiti dozvolu za isplavljenje, te bi se to trebalo prijaviti Port State Control-u (ovlaštenom službeniku u luci u koju je pomorac stigao) i državi zastave broda.

KRATKOTRAJNI BORAVAK NA KOPNU (SHORE LEAVE)



Imate pravo na kratkotrajni boravak na kopnu radi zaštite svojeg zdravlja i dobrobiti koje je u skladu s radnim zahtjevima Vaše pozicije.

ZDRAVLJE & SIGURNOST



Imate pravo živjeti i raditi u sigurnoj i higijenski odgovarajućoj okolini gdje se politika sigurnosti i zdravlja aktivno promovira. Sigurnost i zdravlje na brodu mora biti regulirano zakonima države zastave broda, uzimajući u obzir međunarodne standarde. Za brodove koji imaju više od 5 članova posade, mora postojati posebni odbor za sigurnost ili predstavnik koji je dužan prijaviti kompaniji bilo koju opasnost po zdravlje ili povredu sigurnosti, a ovo uključuje i situacije kada su pomorci premoreni, ako nema dovoljno članova posade... Kompanija mora postupati sukladno navedenim prijavama.

ZAŠTITA ZDRAVLJA



Za svo vrijeme dok ste na brodu, imati pravo na ZAŠTITU svog zdravlja i dostupnost dostupnost zdravstvene skrbi, što uključuje i zubara, ako Vam je potrebno. Država zastave broda dužna je propisati mjere za zaštitu zdravlja na brodu kao i organizaciju programa sigurnosti na radu i zaštite na brodu.

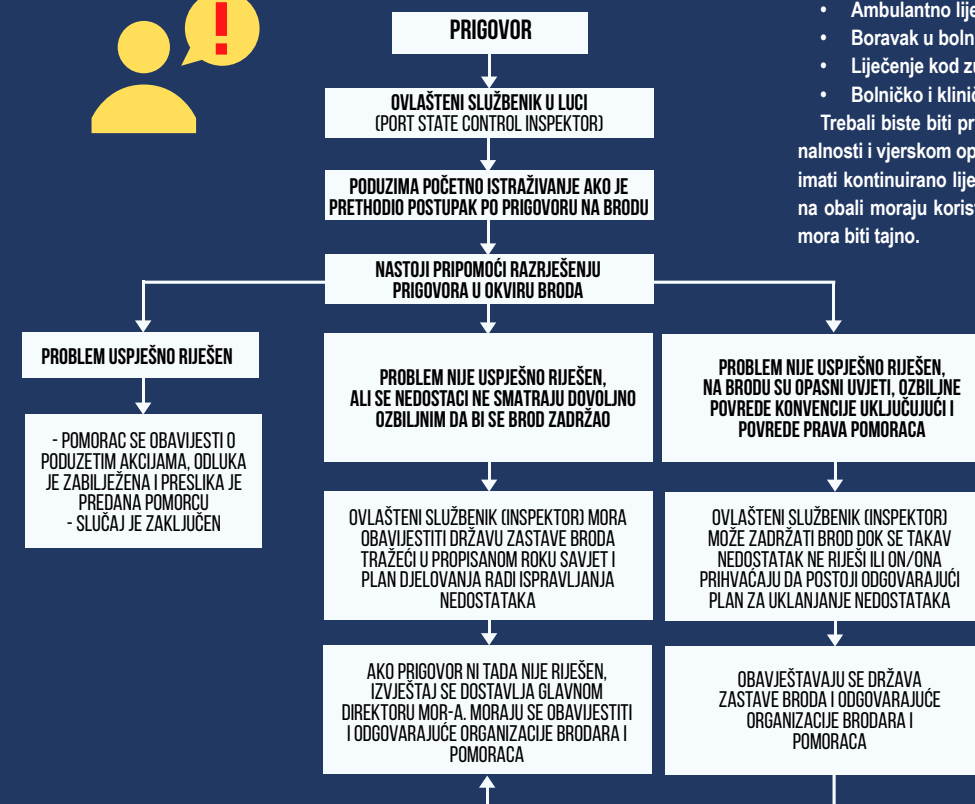
Vama dostupne mjere za zaštitu zdravlja i zdravstvenu skrb morale bi, koliko je to moguće, odgovarati onim mjerama koje su dostupne radnicima na kopnu. To znači da biste trebali imati BRZI PRISTUP potrebnim lijekovima, medicinskoj opremi i sredstvima za dijagnozu i liječenje, te obavijestima i liječničkim nalazima.

Trebali biste imati pravo na:

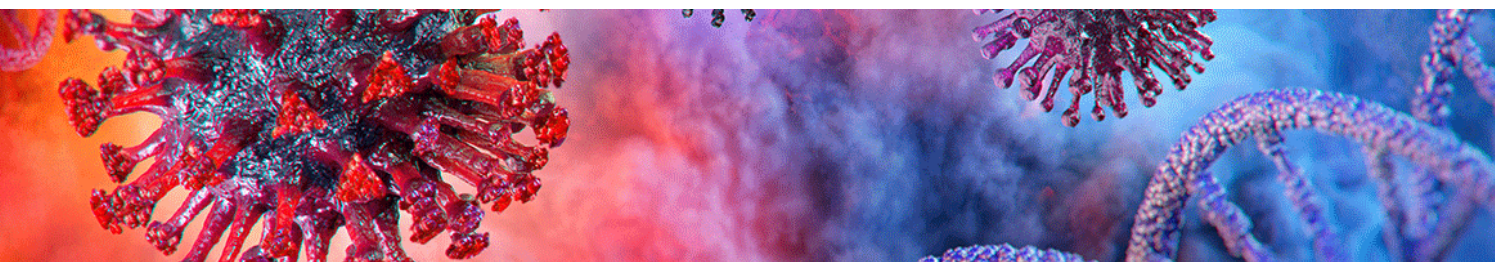
- Ambulantno liječenje bolesti i ozljede
- Boravak u bolnici kada je neophodno
- Liječenje kod zubara, pogotovo kada se radi o hitnoći
- Bolničko i kliničko liječenje bolesti

Trebali biste biti primljeni na liječenje odmah, neovisno o Vašoj nacionalnosti i vjerskom opredjeljenju i, kada je to moguće i nužno, trebali biste imati kontinuirano liječenje. Zapovjednik i medicinsko osoblje na brodu i na obali moraju koristiti standardni oblik medicinskog izvješćivanja koje mora biti tajno.

POSTUPCI PO PRIGOVORU NA KOPNU



Pomorci u fokusu Covid- 19



Pandemija uzrokovana Korona virusom COVID 19 promijenila je funkcioniranje cijelog svijeta. Globalna ekonomija ulazi u recesiju čiji razmjeri su nepredvidivi. Nesigurnost i zebnja ulazi u sve pore naših društvenih zajednica. Govoriti u pozitivnom i optimističkom duhu sada izgleda čudno. Međutim upravo sada treba biti hrabar, odlučan i širiti optimizam što je sada najjače oružje za opstanak.

Brodarska industrija osigurava 90 % svjetske robne razmjene. Bez brodarstva svjetska ekonomija i nacionalna gospodarstva su mrtva. Nema prijevoza hrane, goriva, lijekova, robe široke potrošnje. Zbog COVID 19 broderska industrija trpi velike gubitke. Mnoge uvažene svjetske i državne glave zaboravljaju da svjetski logistički lanac opskrbe održavaju pomorci koji su najvrjedniji dio broderske industrije. Oni trpe ovu krizu na način da ne mogu do svojih obitelji, do svojih domova, da ne mogu na kratko izaći na kraj u lukama gdje se zateknu. Ponegdje su nedobrodošli u pojedinim lukama, primorskim i otočnim zajednicama da oni ne bi raširili ovu pošast od COVID 19. S tim je teško živjeti.

Ipak pomorci su malo drugačija sorta radnika. Njima je normalno živjeti u skučenom prostoru, njima je normalno biti mjesecima u izolaciji od vanjskog svijeta, njima je normalno živjeti s minimalnom socijalnom komunikacijom. Oni su tu da osiguraju nesmetani prijevoz svih roba i putnika pa i u ovim teškim vremenima. Isto kako su to radili u svim kriznim vremenima kroz noviju i davnu povijest čovječanstva.

Danas je u svijetu zaposleno 1,6 milijuna pomoraca od čega je 22.000 hrvatskih pomoraca. Hrvatski pomorac osigurava život sebi i članovima svoje obitelji. Danas možemo govoriti o brojcima od 150.000 hrvatskih ljudi koji žive od plaća pomoraca.

Ova kriza će proći, ali pomorci će i dalje ploviti jer „ploviti se mora“.

Svjetska i hrvatska ekonomija će se ponovno pokrenuti. Pomorci će biti u prvim redovima prevozeći od kontinenta do kontinenta, od luke do luke diljem svijeta i našeg Jadrana

hranu, naftu, plin, lijekove, putnike i sve što ljudima treba.

Ne umanjujući hrabrost i požrtvornost hrvatskih zdravstvenih radnika, policajaca, vatrogasaca i ostalih koji su na prvoj crti borbe s COVID -19, ne smijemo zaboraviti i na pomorce i njihovu ulogu.

Slijedom svega navedenog Sindikat pomoraca Hrvatske i Hrvatska udruga brodara Mare Nostrum od nadležnih su tražili da se osigura sljedeće:

1. Mogućnost sigurnih i nesmetanih prava i transporta za smjene pomoraca iz luka iskrcaja do Republike Hrvatske, odnosno do luke ukrcaja, slično kako se omogućava i za zračne i kopnene transportne djelatnike, kako je i navedeno u relevantnoj Komunikaciji Europske Komisije, preporuci IMO-a na ovu temu i drugo;

2. Mogućnost i dostupnost, odnosno kreiranje procedura za testiranje na Covid-19 za sve pomorce, osobito kod odlaska na ukrcaj, obzirom da testiranje na nekoj komercijalnoj osnovi nije moguće ni u Republici Hrvatskoj niti drugim zemljama, a sustav karantene pomorca prije ukrcaja u praksi i realno teško ostvariv.

3. Potreban broj zaštitne opreme za pomorce za potrebe putovanja, bez obzira da li se radi o odlasku na ukrcaj ili repatrijaciju; Poslodavci naime imaju poteškoća kod nabave zaštitne opreme maski, rukavica i dr. važnih za sigurnije putovanje pomorca.

Na neke od ovih mjera Vlada RH može djelovati samostalno, a neke u okviru EU i drugih tijela. Ovo je nužno kako bi se ostvarili uvjeti za smjene pomoraca koje su sada gotovo ili u potpunosti nemoguće zbog ograničenja postavljenih u lancu koji počinje od lučkih vlasti i terminala, preko niza zabrana kretanja putnika do kontrole na ulasku u mjesto boravišta, te da bi na tom putu smanjili vjerojatnost zaraze, osobito kod dolaska na brodu. Brod, u kojem posada dijeli ograničen prostor ne pruža mogućnosti društvenog distanciranja i drugih epidemioloških mjera sprječavanja širenja bolesti uzrokovane virusom Covid-19, a širenje te bolesti ima nesagledive posljedice i na sigurnost plovidbe i operacije teretom, ima

i teške komercijalne posljedice, ali najvažnije ima osobito teške posljedice na zdravlje ljudi u uvjetima ograničene medicinske skrbi i po moru ali na žalost i u mnogim lukama. Dramatični su izvještaji o ponašanju lučkih i drugih administracija u slučajevima zaraze na brodovima, jednako su dramatični i izvještaji o smrtnim slučajevima na brodovima različitih namjena pa i na trgovačkim.

4. Sredstva za financijsku potporu pomoraca koji su privremeno onemogućeni u ukrcaju na brod zbog utjecaja pandemije budući da se radi o pomorcima koji su najviše ugroženi i bez prihoda a zbog specifičnog vida zapošljavanja pomoraca u međunarodnoj plovidbi. Pomorci koji se nalaze na listi čekanja brodara kod kuće dulje od perioda definiranih trajanjem ugovora prema Nacionalnom kolektivnom Ugovoru za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi i njegovim dodacima trebali bi se kvalificirati za mjere potpore Vlade Republike Hrvatske u neto iznosu jednakom kao zaposlenici onih poslodavaca koji se mogu kvalificirati za mjere koje sada provodi Hrvatski zavod za zapošljavanje kao provedbeno tijelo programa Vlade u saniranju posljedica pandemije.

5. Reguliranje poreznog statusa pomoraca u međunarodnoj plovidbi uslijed nemogućnosti da zbog utjecaja pandemije, udovolje zahtjevu da više od 183 dana godišnje provedu na brodu;

Uzimajući u obzir specifičan status i model zapošljavanja hrvatskih pomoraca a uvažavajući činjenicu da su svi oni evidentirani u sustavu mirovinskog i zdravstvenog osiguranja Republike Hrvatske (MRMS), sustavu CIMIS (MMPI) i evidencijama brodara o pomorcima koji čekaju ukrcaj na brod, moguće je jednostavnim mehanizmima osigurati pomoć i potporu pomorcima na jednak način kao što je Vlada pruža zaposlenicima ostalih industrija u Republici Hrvatskoj, a na koju danas zbog svog specifičnog radno pravnog statusa nemaju. Ti pomorci su ostali bez mogućnosti ostvarenja primanja kao posljedica pandemije, što je posebno teško kada znamo da je mnogima, zbog specifičnosti posla, to i jedini prihod u obitelji.

UPOZORENJE POMORCIMA JADROPLOVA – POTPISANI UGOVORI NE VRIJEDE!



Domaća kompanija u većinskom vlasništvu države pronašla je način kako prevariti pomorce.

Jadroplov, čija se flota sastoji od M.B. „SOLIN“, M.B. „SVETI DUJAM“, M.B. „PERISTIL“, M.B. „TROGIR“, M.B. „SPLIT“, i M.B. „BENE“, je osnovao šest offshore kompanija na koje je prepisao vlasništvo brodova te pritom tumaći da sam Jadroplov d.d. nema nikakve obveze prema pomorcima zato što Jadroplov d.d. kod potpisivanja ugovora o radu s pomorcima figurira samo kao agent brodovlasnika (iako i dalje u potpunosti kontrolira flotu).

Slijedom toga, Jadroplov d.d. individualne ugovore o radu pomoraca potpisuje i sklapa s pomorcima „samo kao agent“ u ime i za račun upisanih vlasnika kao nalogodavatelja te, nastavno na to, tumaći da nije i ne može biti odgovoran za obveze svojeg nalogodavatelja iz pojedinačnih Ugovora o zaposlenju, već da su to isključivo offshore tvrtke, nominalni vlasnici brodova u čije ime i za čiji račun je Jadroplov d.d. sklapao pojedinačne ugovore o radu pomoraca.

Da ne bi bilo zabune, u ugovorima zaključenim između registriranih vlasnika gore navedenih brodova i Jadroplov d.d. kao agenta, izričito je ugovoreno da Jadroplov d.d. neće biti odgovoran za posljedice bilo kojih odluka ili postupaka koji proizlaze iz izvršavanja ovlaštenja koja su mu dana predmetnim ugovorima.

Svojim postupcima Jadroplov je prekršio odredbe međunarodne Konvencije o radu pomoraca (MLC 2006. zajedno s pripadajućim izmjenama i dopunama).

Nakon višekratnih oglašivanja na zahtjeve pomoraca i Sindikata pomoraca Hrvatske da isplati ugovorene bonuse po individualnim ugovorima o radu, SPH je bio primoran pokrenuti sudske postupke za naplatu istih, a prema nadležnom ministarstvu SPH je podnio prijavu zbog nepoštivanja odredbi međunarodne Konvencije o radu pomoraca na brodovima koji plove pod hrvatskom zastavom te zatražio žurnu inspekciju spomenutog brodara kako bismo zaštitili interese pomoraca, ali i korektnu provedbu Konvencije o radu pomoraca kao jednog od temeljnih standarda pomorske industrije.

LNG AL THAKHIRA - SMJENA POSADE NA SIDRIŠTU KRAJ ŠOLTE

Uspješno je odrađena još jedna smjena pomoraca 15. svibnja na sidrištu kraj Šolte.



REPATRIJACIJE

Carnival Magic i Carnival Breeze u Dubrovniku

Jedna od najvećih kompanije za kružna putovanja pripremila je veliki plan repatrijacije tisuća pomoraca, a među određenim lukama za repatrijaciju našao se i Dubrovnik.

Tako je 20. svibnja u Dubrovnik uplovio kruzer "Carnival Magic" te je 756 pomoraca napokon krenulo svojim kućama. Kruzer Carnival Breeze uplovio je 26. svibnja u dubrovačku luku Gruž. Prema dogovoru za članove posade organiziran je prijevoz autobusima i charter letovima. Tako su do svojih domova 93 Hrvata, 215 Srba, 108 Bosanaca, 5 Slovenaca, 1 Makedonac, 56 Albanaca, i 48 Crnogoraca bilo prevezeno autobusima, dok su za 236 Bjelorusa, 74 Bugara i 180 Talijana organizirani letovi za Minsk, Sofiju, Catanyu i Rim. Članove posade dočekao je koordinator ITF-a za Hrvatsku i voditelj ureda Sindikata pomoraca Hrvatske Romano Perić te drugi predstavnici SPH.



Pomorci napokon otišli kućama



M/T LUSAIL- smjena posade na sidrištu kraj Šolte

Smjena šestorice hrvatskih članova posade na M/T Lusail na sidrištu zapadno od Šolte obavljena je 3. svibnja 2020. U uvjetima pandemije bilo je komplicirano posložiti sve potrebno kako bi se ova operacija uspješno odradila.

Stoga želimo zahvaliti svim sudionicima: Lučkoj Kapetaniji u Splitu, Agenciji Bantić Maritime, Stožeru CZ, Plovputu d.o.o., Pograničnoj policiji i Carini te svima koji su operativno odradili prekrcaj pomoraca.

Nadamo se da je ovim otvoren put za daljnje smjene, barem za one hrvatske pomorce koji imaju priliku smjenu obaviti kada brod

plovi hrvatskim vodama.

Podsjetimo, Sindikat pomoraca Hrvatske je urgirao kod nadležnih da se brodu LNG „Lusail“ dopusti da prema planu putovanja obave opskrbu hranom i da se obavi smjena hrvatskih pomoraca u šoltanskom akvatoriju. Zapovjedništvo broda kontaktiralo je SPH kako bi zbog novonastale situacije COVID – 19 na vrijeme osigurali da će im biti omogućeno obaviti smjenu i nabaviti prijeko potrebne namirnice. Riječ je o brodu koji trenutno plovi iz Qatara (napustili luku 17. ožujka) prema Adriatic LNG terminalu Porto Levante u blizini Chioggie u Italiji. Prema planu putovanja „Lusail“ bi tre-

bao obaviti opskrbu hranom i higijenskim potrepštinama 29. ožujka jugozapadno od otoka Šolte. To je ujedno i posljednja mogućnost da se smjena hrvatskih pomoraca obavi na siguran način, inače bi morali nastaviti put prema Italiji čime bi se izložili većoj opasnosti zaraze korona virusom.

„Dolazimo iz još uvijek nisko rizičnih zemalja, svi smo na brodu dobrog zdravstvenog stanja, bez simptoma gripe, prehlade ili bilo koje druge bolesti. Po iskrcanju smo spremni na samoizolaciju ili karantenu te provedbu svih mjera koje vlast Republike Hrvatske bude tražila od nas vezano za Corona virus epidemiju. Naša za-

htjev je da se, poštujući sve mjere donesene od Glavnog stožera CZ u RH, omogući plutanje broda u šoltanskom akvatoriju (2-3 sata), dok se obavi smjena časnika i opskrba dostavnim plovilom, stoji u mailu upućenom SPH.

„Obzirom da je riječ o povratku hrvatskih državljana vjerujemo da ne postoje prepreke da se smjena obavi na spomenutoj poziciji u interesu pomoraca i njihovih obitelji“, navedeno je u pismu upućenom nadležnima od strane SPH. Prema postojećim informacijama čini se da su svi suglasni da se posadi mora omogućiti nabava hrane, ali i smjena naših pomoraca.

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



Smjene i repatrijacije pomoraca najveći izazov pandemije Covid - 19

**Kap.
SINIŠA
ORLIĆ**
POMOĆNIK
MINISTRA
MORA

Pandemija COVID -19 promijenila je način funkcioniranja svijeta pa se tako odrazilo i na pomorsku industriju. Kako je po Vašem mišljenju pomorska industrija reagirala na COVID -19?

COVID-19 pandemija imala je i još uvijek ima veliki utjecaj na sve sektore svjetskog brodarstva. Uzimajući u obzir činjenicu kako se pomorskim prometom odvija gotovo 90% ukupnog svjetskog prometa roba, trebalo je osigurati da se protok roba i dalje nastavi nesmetano odvijati. U tome se uspjelo i mislim da moramo biti zadovoljni reakcijom pomorske industrije. Pomorski promet se nastavio odvijati, trgovina i dalje teče. Znajući važnost nesmetanog odvijanja prometa općenito, od početka izbijanja pandemije, Međunarodna pomorska organizacija, kao i Europska komisija davale su preporuke i upute za usvajanje nužnih smjernica kojima bi se olakšao nastavak poslovanja ove vrlo važne grane svjetskog gospodarstva.

Pandemija je zaustavila svijet, ali morški promet se i dalje nastavio odvijati. Pomorci su podnijeli veliku žrtvu i pokazali

strpljivost, ali nema naznaka da će se ubrzo smjene. Što se može učiniti?

Istina je da je od početka pandemije najveći problem u pomorstvu smjena posada i repatrijacija pomoraca. To je globalan problem koji zahtjeva globalno rješenje i ne može se riješiti pojedinačnim pristupom pojedine zemlje.

Pojavom pandemije došlo je do zatvaranja granica zemalja tzv. lockouta, gdje se svaka pojedina zemlja brinula samo o zdravlju svojih građana, zatvarane su luke, aerodromi, uveden je ponovo vizni sustav... Sve je to izravno utjecalo na nastavak redovitih smjena pomoraca i njihovu repatrijaciju. Na žalost, moramo konstatirati da je većina svjetskih država postupala suprotno preporukama IMO- a i EK, o otvaranju koridora za transport i transportne radnike.

U prvih šest mjeseci ove godine, Hrvatska je u ulozi predsjedatelja vijeća EU na svim sastancima i konferencijama koje smo imali proteklih mjeseci, isticala problem repatrijacije pomoraca kao naš, ali i kao europski i globalni problem, te se nadamo da smo našim nastojanjima predstavljanja ovog problema na razinama europskih mi-



nistara prometa pomogli u njegovu razumijevanju.

S popuštanjem pandemije u pojedinim dijelovima svijeta, kako se pojedine države otvaraju te se tako se i povećava mogućnost smjene posade. Čitav taj proces otvaranja ide prilično sporo tako da i u ovom trenutku imamo zemlje u kojima nije moguće obaviti smjenu uz ispunjavanje određenih uvjeta, zemlje gdje se pitanja smjene rješavaju od slučaja do slučaja i zemlje otvorene za smjene.

Situacija vezano za mogućnost iskrcaja se mijenja iz dana u dan, ovisno o širenju ili jenjavanju pandemije i jako je teško predvidjeti što će biti sutra.

Mišljenja smo stoga da će se postupnim otvaranjem granica i povećavanjem broja komercijalnih letova normalizirati situacija sa smjenama pomoraca.

MMPI je vrlo aktivno sudjelovalo u rješavanju nastalih problema vezanih uz COVID - 19. Možete li reći što ste sve učinili?

S obzirom na neočekivanu globalnu situaciju i na prirodu obavljanja pomorskog posla, bilo je nužno poduzeti žurne mjere kojima

bismo olakšali položaj u obavljanju posla na zahtjevnom svjetskom tržištu rada.

Naime, od gotovo 16.000 pomoraca koji su zaposleni na brodovima u međunarodnoj plovidbi, u trenutku izbijanja ove globalne krize, gotovo 7.000 pomoraca nalazilo se na brodovima diljem svijeta i bili su direktno pogođeni ovog krizom.

Na samom početku, a uslijed nemogućnosti organiziranja redovitih smjena pomoraca radi primjene mjera u borbi protiv pandemije, veći broj pomoraca je došlo u situaciju da su pred istekom svjedodžbi i ostalih dokumenata, a da neće biti u mogućnosti iste obnoviti na redovan način. U tom smislu, a uvažavajući stav Međunarodne pomorske organizacije o primjeni pragmatičnih rješenja koja ne ugrožavaju sigurnost plovidbe, Ministarstvo mora,

prometa i infrastrukture je usvojilo Smjernice o izvanrednom produljenju svih svjedodžbi i ostalih dokumenata pomoraca koji istječu do 18. rujna 2020. godina na dodatna tri mjeseca računajući od datuma isteka odnosno svjedodžbe odnosno dokumenta. Slične mjere donijele su i druge države potpisnice STCW Konvencije, kako bi u ova nepredvidiva vremena premostili problematiku s kojom se pomorci mogu suočiti i kako bi mogli nastaviti zakonito obavljati svoju plovdbenu službu.

Dane i preporuke pomorcima i ostalim gospodarskim subjektima o načinima provedbe prijave ukrcaja i iskrcaja pomoraca u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi, te o provedbi ispita za stjecanje i obnovu svjedodžbi o osposobljenosti.

Uzimajući u obzir odluku Stožera civilne zaštite Republike Hrvatske oko potrebe za ishodenjem e-Propusnica za svako kretanje van mjesta prebivališta, bilo je nužno također omogućiti određene iznimke za pomorce glede izdavanja propusnica, kako bi isti mogli doći u svoje mjesto prebivališta pri iskrcaju s broda i obratno.

Na tragu mnogobrojnih upita pomoraca u međunarodnoj plovidbi oko ostvarivanja 183 dana u ovoj kalendarskog godini, u skladu sa zakonskim okvirom dana je i uputa glede prava na ostvarivanje potrebnih dana u svrhu oslobađanja plaćanja poreza na dohodak.

Radi sve većeg broja upita glede mogućnosti za testiranje pomoraca u međunarodnoj plovidbi, te važećih zahtjeva mnogih brodara da pomorci prije ukrcaja imaju negativan test na COVID-19 izrađen PCR metodom, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je uputilo inicijativu Stožeru civilne zaštite RH kojim smo zatražili da se razmotri i eventualno odobri mogućnost testiranja pomoraca prije odlaska na brod, kako bismo izbjegli daljnje nemogućnosti ukrcaja hrvatskih pomoraca na brodove u međunarodnoj plovidbi, a posljedično i njihov gubitak posla. Hrvatski zavod za javno zdravstvo odobrio je mogućnost za obavljanje takvog testiranja pomoraca prije odlaska na brod.

Prema upitima pomoraca ono što ih najviše muči, uz problem repatrijacija, su 183 dana. Na koji način ste to riješili?

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u travnju 2020. godine je donijelo uputu u odnosu na provedbu odredbi Pomorskog zakonika u svrhu utvrđivanja „183 dana“ radi oslobađanje od plaćanja poreza na dohodak pomoraca za 2020. godinu uzimajući u obzir posljedice COVID-19 pandemije uzrokovane koronavirusom SARS-CoV-2 na svjetskoj razini i njenog utjecaja na globalno pomorsko gospodarstvo.

Navedenom uputom omogućeno je da, primjenjujući zakonski okvir, članovi po-

sade broda u međunarodnoj plovidbi ne budu dodatno onemogućeni u ostvarivanju obveze računanja 183 dana, kao obveznici poreza na dohodak od nesamostalnog rada, pri čemu su u obzir uzete sve okolnosti koje mogu utjecati na postupak ispunjavanja tih uvjeta prilagođavajući ih aktualnoj problematici uzrokovanoj pandemijom koronavirusa.

Kako se COVID -19 odrazio na hrvatske pomorce?

Teško i neizvjesno. Vjerujem da početkom godine nitko nije mogao niti približno predvidjeti razmjere ove pandemije, koja se ubrzo proširila na cijeli svijet i paralizirala svjetsko gospodarstvo i ne nazire joj se kraj.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je od samog početka pandemije, razmatralo, izrađivalo i usvajalo niz odluka za koje vjerujemo da su doprinijele poboljšanju statusa hrvatskih pomoraca u ova teška i izazovna vremena.

U tom postupku, veliku smo podršku imali i u socijalnim partnerima, i to u prvom redu Sindikatu pomoraca Hrvatske, kojima se i ovim putem želim zahvaliti na svoj pomoći i savjetima u radu.

Kako je COVID -19 utjecao na brodove koji plove pod hrvatskom zastavom?

Zbog nemogućnosti putovanja inspektora priznatih organizacija rad i situacije s COVID-19 pandemijom, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je, sukladno preporukama Međunarodne pomorske organizacije i Europske Komisije, objavilo okružnicu kojom se produljuje valjanost svjedodžbi na rok od 3 mjeseca, te ovisno o situaciji i na dulji period uz dozvoljavanje mogućnosti pregleda od strane drugih priznatih organizacija koje imaju područne urede na mjestima gdje je potrebno obaviti pregled.

Koji su Vam bili najveći izazovi tijekom pandemije?

Svakako bih rekao smjene i repatrijacija pomoraca. Na početku izbijanja pandemije u ožujku, od uobičajenih mjesečnih 900 tinjak smjena pomoraca došli smo na dvjesto dvadeset i takav trend se nastavio do svibnja. Kako je vrijeme odmicalo javljalo se sve veće nezadovoljstvo posade na brodovima zbog nemogućnosti repatrijacije. U isto vrijeme, javlja se nezadovoljstvo kod pomoraca koji su kod kuće i koji polako ostaju bez izvora prihoda. Na brodovima se kod posade počinju javljati psihički problemi, bolesti, napetosti među

posadom U jednom trenutku, dnevno smo primali desetke mailova i telefonskih poziva članova posade, njihovih obitelji, supruga, očeva, majki... Jako je teško kada znate da negdje postoji realan problem, a vaše mogućnosti rješavanja su ograničene ili nikakve.

Danas je situacija nešto povoljnija u odnosu na sami početak pandemije, ali i dalje je otežan postupak smjena i repatrijacija pomoraca. I pomorci i brodari se suočavaju s nizom popratnih poteškoća, ovisno o mjerama zaštite koje se primjenjuju u državi u kojoj je planirana smjena pomoraca.

Troškovi samih smjena su trostruko veći od vremena prije pandemije, s obzirom na mjere i ograničenja kretanja koje se primjenjuju u državama gdje bi se smjena pomoraca eventualno mogla obaviti. Covid testovi, samoizolacija u trajanju od 14 dana u hotelu prije samog ukrcaja pomoraca na brod, nakon iskrcaja, cijene avionskih karata

To su danas nažalost standardi, koje nismo mogli niti zamisliti prije samo koji mjesec.

Činimo sve da bi se omogućile smjene pomoraca i njihova redovna repatrijacija. Međutim, ponekad su mjere zaštite koje su na snazi u državama gdje je planirana smjena pomoraca zaista otežane, a što svakako utječe i na objektivne mogućnosti organizacije putovanja za Hrvatsku.

Svjesni smo velikih problema oko hrvatske kompanije Jadroplov čija je posljedica bila i lošije rangiranje hrvatske zastave. Planirate li poduzeti kakve akcije kako bi se hrvatska zastava vratila na bijelu listu?

Republika Hrvatska se nalazi na Bijeloj listi Pariškog Memoranduma, te je u posljednje dvije godine primila priznanje od Obalne straže Sjedinjenih američkih država u smislu zadovoljavanja svih zahtjeva za brodove sukladno međunarodnim konvencijama.

Točno je da je Republika Hrvatska na Sivoj listi Tokyo Memoranduma, a vezano uz broj zaustavljanja brodova na području Tokyo Memoranduma posljednjih godina uz naznaku kako se ne radi samo o zaustavljanju brodova Jadroplova već i drugih kompanija.

Vezano uz kompaniju Jadroplov, Ministarstvo sudjeluje u prosudbama sustava upravljanja sigurnošću kompanije u suradnji s Hrvatskim registrom brodova, te planira, kada će to prilike vezane uz mogućnost putovanja dopustiti, obaviti dodatne inspekcijske preglede brodova Jadroplova u cilju utvrđivanja stvarnog stanja te poduzimanja eventualnih dodatnih mjera.

PIŠE

VANA
BOSTO

mag.iur.

— Odvjetničko društvo Vukić i partneri —

Prava roditelja djece s težim smetnjama u razvoju

Problemi s kojima se susreću roditelji djece s težim smetnjama u razvoju, čiji je jedan od roditelja pomorac ukazuju na izravnu diskriminaciju i stavljanje u nepovoljniju poziciju u odnosu na status onih roditelja djece s težim smetnjama u razvoju čiji roditelji rade na kopnu.

Ova delikatna tema, za koju bi svima u cilju trebalo biti olakšavanje roditeljima djece s posebnim potrebama, već godinama je zanemarena od strane postojećeg hrvatskog zakonodavstva, koje unatoč brojnim prijedlozima, i dalje ne uzima u obzir specifičnost pomoračkog zanimanja i dinamiku ugovora o radu pomoraca.

Naime, da bi roditelji djece s težim smetnjama u razvoju mogli ostvariti neka prava (dopust za njegu djeteta do navršene 8. godine djetetova života, rad s polovicom radnog vremena i nakon navršene 8. godine djetetova života sve dok ta potreba traje), oba roditelja moraju biti zaposlena.

Dan kada se pomorac iskrca s broda smatra se danom prestanka njegovog radnog odnosa, te on postaje nezaposlena osoba (čak i u slučaju da ima ugovor na neodređeno vrijeme). Samim time, s danom iskrcaja pomorca s broda prestaje i pravo supruge (ili supruga) pomorca na rad u pola radnog vremena zbog potrebe djece s težim smetnjama u razvoju za period kada je pomorac kod kuće.

S obzirom na dinamiku posla pomoraca, nije moguće utvrditi periode kada će pomorac biti kod kuće a kada na brodu, te kada je na brodu- koliko dugo će ostati (s obzirom da se prilikom utvrđivanja vremena koje će pomorac raditi uvijek se ostavlja vremenski period +/- 1 mjesec, što ovisi o kompaniji koja u bilo kojem trenutku takav ugovor može skratiti ili produžiti).

Također, pomorac vrlo često niti ne zna kada će početi raditi te ga se nerijetko obavijesti o tome par dana prije samog odlaska na brod.

Zbog navedenih razloga, supruga pomorca nije u mogućnosti svakih mjesec ili dva mjeseca mijenjati svoj status na radnom mjestu, te joj postaje nemoguće zadržati zaposlenje, što dodatno otežava ionako teške životne uvjete. Valja posebno uzeti u obzir i posebnu brigu koju zahtjeva dijete s težim oštećenjima zdravlja, što se dovodi u pitanje i čini nemogućim s ovakvim propisima.

Dakle, dok je pomorac na brodu, njegova supruga ostvaruje ova prava. Međutim, kada je pomorac kod kuće, vodi se kao nezaposlena osoba i majci se sva prava ukidaju.



Već dugi niz godina Sindikat pomoraca Hrvatske upozorava na ovaj oblik diskriminacije roditelja od kojih je jedan pomorac i njihove djece s težim smetnjama u razvoju koji ne mogu ostvariti ista prava kao i roditelji zaposleni na kopnu, te smo više navrata intervenirali pred nadležnim institucijama odgovornih ministarstava i ureda pučkog pravobranitelja, ali do sada nismo naišli na razumijevanje za ovu vrstu problematike.

U više navrata predlagali smo izmjene zakonskih propisa koje ovo pitanje reguliraju.

I ove godine predviđene su izmjene Zakona o rodiljnim i roditeljskim potporama (NN 152/14) i Pravilnik o uvjetima i postupku za stjecanje prava zaposlenog roditelja ili samozaposlenog roditelja djeteta s težim smetnjama u razvoju na dopust ili na rad u skraćenom radnom vremenu radi njege djeteta (NN 25/09), gdje je Sindikat pomoraca Hrvatske predložio izmjene na način da se propiše dodatna iznimka kada zaposleni ili samozaposleni roditelj ima pravo na dopust za njegu djeteta do navršene 8. godine djetetova života te rad s polovicom radnog vremena i nakon navršene 8. godine djetetova života sve dok ta potreba traje ako je drugi roditelj pomorac u međunarodnoj plovidbi.

Nadamo se i apeliramo na nadležne da ovoga puta ne ostanu indiferentni prema ovom izuzetno osjetljivom problemu, i da konačno imaju sluha te pronađu model kako bi ovako teške životne situacije olakšali i na taj način pružili zaštitu onima kojima je ona najpotrebnija.

— Odvjetničko društvo Vukić i partneri —

Sredstva osobne zaštite na radu

PIŠE

LINA
SERDARodvjetnica u
Odvjetničkom
društvu Vukić i
partneri d.o.o.

Ujeku pandemije bolesti COVID 19 (virus SARS-CoV-2), koja je već sada prouzročila nemjerljive ekonomske i zdravstvene posljedice na globalnoj razini, aktualizira se pitanje zaštite zdravlja i sigurnosti na radu. Pomorci, kojima je narav posla vezana uz putovanja i u nemogućnosti su neprekidnog održavanja društvenog razmaka posebno su izloženi opasnosti od zaraze. Stoga je potrebno poznavati procedure, istaknuti pravila o zaštiti zdravlja i sigurnosti na radu, a napose o nužnosti dostupnosti i korištenja sredstava osobne zaštite na radu. Novonastale okolnosti nalažu kao jednu od najvažnijih dužnosti država preispitivanje postojećih odredbi o sigurnosti na radu te ako je to potrebno, poduzimanje mjera za njihovo unaprjeđenje. Cilj je omogućiti pomorcima siguran ukrcaj na brod, osigurati povoljne sigurnosne uvjete rada te povratak obiteljima na najbezopasniji način.

Radna okolina pomoraca na brodovima je specifična, ali uvijek mora osiguravati radnu sigurnost i zdravlje svih zaposlenika (i ostalih koji dolaze s njima u doticaj), a moguće higijenske i zaštitne mjere moraju se neprestano unaprjeđivati. U tu svrhu su doneseni zakoni i drugi propisi, usklađeni s međunarodnim obvezama, koji jasno definiraju obveze države, brodarka i pomoraca u očuvanju i unaprjeđivanju sigurnosti i zaštite tijekom rada na brodu. Uostalom, ta je obveza izričito propisana u pravilu 4.3 – Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprječavanja nezgoda MLC-a (Maritime Labour Convention). Doneseni zakoni i propisi moraju se dopunjavati i mijenjati u skladu s okolnostima i procijenjenim rizicima.

Prava i obveze radnika i poslodavca u svezi sredstava osobne zaštite na radu u Republici Hrvatskoj uređuju ponajprije Zakon o zaštiti na radu, Pravilnik o uporabi osobnih zaštitnih sredstava koji implementira EU direktivu 89/656 o minimalnim zahtjevima koje mora ispunjavati osobno zaštitno sredstvo da bi ostvarilo svoju svrhu te Uredba (EU) 2016/425 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o osobnoj zaštitnoj opremi i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 89/686/EEZ.

Člankom 7. st. 3. Zakona o radu (Narodne novine broj 93/14, 127/17, 98/19) poslodavcima u Republici Hrvatskoj je propisana kao jedna od temeljnih obveza osigurati uvjete za rad na siguran način i na način koji ne ugrožava zdravlje radnika. Odredbama Zakona o zaštiti na radu (Narodne novine 71/14, 118/14, 154/14, 94/18, 96/18) propisano je da je poslodavac odgovoran za organiziranje i provođenje zaštite na radu radnika u svim dijelovima

organizacije rada i u svim radnim postupcima, a troškovi provođenja zaštite na radu nikada ne smiju teretiti radnika.

Zakon o zaštiti na radu propisuje što učiniti u slučajevima kada pravilima zaštite, sredstvima rada ili organizacijskim mjerama nije moguće otkloniti ili u dovoljnoj mjeri ograničiti opasnosti po sigurnost i zdravlje radnika. Poslodavac tada mora osigurati odgovarajuću osobnu zaštitnu opremu i skrbiti da ju radnici koriste pri radu, a također je dužan osigurati da ona u svakom trenutku bude u ispravnom stanju. Osim toga, poslodavac je dužan izraditi i procjenu rizika, a pri tome je nužno sudjelovanje radnika. Mogući propusti učinjeni u procjeni rizika ne isključuju odgovornost poslodavca.

Odabir osobne zaštitne opreme obavlja se na osnovu rizika utvrđenih procjenom rizika za određeno radno mjesto, a izabrana osobna zaštitna oprema mora osigurati najveću moguću razinu zaštite radnika uz uvjet da omogućava normalno odvijanje radnih aktivnosti te da je udobna radniku.

Imajući u vidu specifičnosti radnog mjesta na brodu, za pomorce preciznije tu građu uređuje Nacionalni kolektivni ugovor za pomorce u međunarodnoj plovidbi (2019.-2020.), u daljnjem tekstu Kolektivni ugovor. On se primjenjuje na sve hrvatske pomorce ili pomorce državljane Republike Hrvatske koji imaju boravište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj te koji plove na brodovima u međunarodnoj plovidbi upisanim u hrvatski ili neki drugi upisnik brodova. Odredbe Kolektivnog ugovora koje uređuju prava i obveze pomorca i poslodavca predstavljaju sastavni dio ugovora o zaposlenju na brodu u međunarodnoj plovidbi. Štoviše, one prevladavaju odredbe pojedinačnog ugovora o zaposlenju, jer odredbe ugovora o zaposlenju koje su proturječne odredbama Kolektivnog ugovora nisu valjane. Kolektivni ugovor treba biti dostupan pomorcima za sve vrijeme rada na brodu, a pomorci bi iz naprijed iznesenih razloga trebali biti upoznati s njegovim sadržajem.

Sukladno članku 29. Kolektivnog ugovora, poslodavac je obavezan osigurati sredstva osobne zaštite na radu za svakog pomorca za cijelo vrijeme njegova boravka na brodu u skladu s ISM Kodeksom (Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću glede sigurnog rada brodova i sprečavanja zagađivanja), SMS Pravilima i standardima specificiranim u pravilu 4.3 – Zaštita zdravlja i sigurnosti i spriječavanja nezgoda MLC-a.

U današnjim specifičnim okolnostima pandemije valja istaknuti odredbe Kolektivnog ugovora vezane uz zdravstvenu sigurnost pomoraca. Tako se u čl. 29. kolektivnog ugovora navodi da sve osobe uključene u rad i sve druge osobe koje mogu biti ugrožene ozljedom, trovanjem ili bolešću, a koje proizlaze iz rada, moraju kada je to potrebno, imati na raspolaganju i nositi:

- Pogodnu zaštitnu kacigu izrađenu prema prihvatljivim standardima;
- Radnu odjeću;
- Vodootporne i ojačane zaštitne cipele;
- Ovisno o riziku, dovoljno pogodne zaštitne odjeće i zaštitnih sredstava, uključujući, ali ne ograničavajući se samo na:

- zaštitna sredstva za disanje, zaštitu za oči, zaštitu za uši, zaštitne rukavice, sredstva zaštite kod zavarivanja, zaštit-

nu keclju, konopce i dodatke, sredstva za pomoć u plivanju, te

- dovoljan broj pogodne odjeće za rad na otvorenom i koju može upotrebljavati bilo koja osoba koja zbog potrebe nastavka posla mora boraviti na otvorenom u vrijeme hladnoće ili velike topline, kiše, snijega, tuče, proloma oblaka, jakog vjetera ili u uvjetima topline i velike sparine.

Važno je napomenuti kako su poslodavci dužni osigurati dovoljno potrebne zaštitne opreme, zato što se prema odredbama Kolektivnog ugovora ta sredstva mogu koristiti samo na individualnoj razini, a drugoj se osobi mogu dati samo ako su prije toga očišćena, servisirana i održavana. Određena sredstva zaštite su po prirodi takva da se njihova narav protivi višekratnoj uporabi. Nadalje, mjesto predviđeno za držanje sredstava osobne zaštite na radu mora biti tako odabrano da ne onečišćuje prostore za boravak posade ili druga spremišta.

Nedovoljno zaštitne opreme ili nedostatno osigurani higijenski uvjeti na brodu zasigurno bi bili opravdani razlog za podnošenje pisanog prigovora. Pozivom na odredbe članka 133. a Pomorskog zakonika (Narodne novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19) članovi posade broda koji smatraju da su povrijeđena njihova prava vezana za životne i radne uvjete na brodu imaju pravo podnositi usmene i pisane prigovore nadređenom časniku, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, odnosno kompaniji i Ministarstvu.

Imajući u vidu trenutnu situaciju s pandemijom COVID 19, a zbog naglašenog rizika, pomorci će osim uobičajenih sredstava zaštite morati imati uvijek na raspolaganju zaštitne maske, rukavice i dezinfekcijska sredstva. Osim toga, osobitu će pažnju brodari, odnosno poslodavci, trebati posvetiti održavanju prostora broda čistima i redovno dezinficiranim. Važnost korištenja određenih sredstava osobne zaštite, primjerice rukavica i zaštitnih maski naglašena je ne samo za vrijeme boravka pomorca na brodu, nego osobito tijekom putovanja radi ukrcaja ili repatrijacije jer na brodovima nažalost nije moguće provesti socijalno distanciranje ili druge mjere kojima bi se smanjio rizik zaraze. Zbog osobitosti radnog okruženja na brodu opasnost predstavlja ukrcaj samo jednog zaraženog pomorca koji će zatim zaraziti ostatak posade jer je zbog radnih procedura održavanje društvenog razmaka onemogućeno.

Potreba za primjenom dodatnih mjera dezinfekcije na brodovima može se pojaviti u slučaju prijevoza osoba pod sumnjom na razuru ili oboljelih od visokozaraznih bolesti. Mjere provodi prijevoznik, posada, privatno poduzeće prema ugovoru ili nadležno tijelo

ovlašteno za provedbu mjera uz korištenje prikladne opreme za osobnu zaštitu. Mjere provedbe koje se primjenjuju trebale bi uvijek biti u dogovoru s i pod nadzorom nadležnog tijela luke. Kabine i prostori u kojima je boravio pacijent pod sumnjom na infekciju Coronavirusom (COVID-19) čiste se i dezinficiraju u skladu s protokolima za čišćenje i dezinfekciju u slučajevima sumnje na pojavu visokozarazne bolesti. Ostala područja potrebno je čistiti i dezinficirati sukladno uobičajenim protokolima za čišćenje propisanih standardnim protokolom.

Većina površina na brodu može se tretirati otopinom natrijevog hipoklorita. Navedeno sredstvo se, međutim, ne smije primjenjivati na elektroničkoj opremi radi mogućnosti oštećenja korozijom. Europski centar za prevenciju i kontrolu bolesti (ECDC) izdao je preporuke aktivnih tvari za dezinfekciju COVID-19 uz napomenu kako u obzir dolaze i sredstva na bazi drugih aktivnih tvari ukoliko su odobrena od strane proizvođača te propisima EU, odnosno hrvatskim zakonodavstvom. Sva sredstva, kao i metode koje se koriste za dezinfekciju, moraju biti u skladu s internim protokolima brodova.

Potrebno je naglasiti kako na brodu nije moguće provoditi mjere sigurnosti na radu samo od strane poslodavaca, a bez sudjelovanja samih pomoraca. Članovi posade mogu uvelike doprinijeti zaštiti i sigurnosti na radu ili pak prouzročiti opasnosti od ozljede ili oboljenja. Stoga treba istaknuti kako novonastale okolnosti zahtijevaju od svih pojačan oprez. S druge strane, pomorci su zbog kozmopolitske prirode svog zanimanja i ranije bili suočeni s različitim opasnostima koje nisu vezane isključivo uz radne procedure što može olakšati prihvaćanje dodatnih mjera zaštite. Dakle, iako se od brodarka, odnosno poslodavca, očekuje osiguravanje sigurnih uvjeta za rad, nadziranje sigurnosti i obučavanje pomoraca za siguran rad, od pomoraca se također očekuje i traži uporaba profesionalne pažnje i briga vlastitoj sigurnosti i zdravlju, kao i sigurnosti i zaštiti zdravlja ostalih radnika koje mogu ugroziti postupci ili propusti pojedinca. Pomorci su dužni pri radu pravilno upotrebljavati osobnu zaštitnu opremu i nakon njene primjene istu očistiti prema uputama proizvođača te vratiti i skladištiti na prikladnom mjestu. Osim toga, pomorci bi se trebali u radu pridržavati propisanih postupaka i razumno prilaziti radim zadacima, preispitujući postojeće rizike za zdravlje, odnosno prije početka rada pregledati mjesto rada, te o uočenim nedostacima izvijestiti poslodavca ili njegovog ovlaštenika. Na takav način su dužnosti korištenja profesionalne pažnje u osiguravanju sigurnosti na radu i zdravlja ravnomjerno raspoređene, a rizici ozljeda i oboljenja svedeni na najnižu moguću razinu.



Luka Simić: Čekao sam trenutak da spasilačku brodicu spustim u dol vala!

Simić je preuzeo odgovornost dizanja i spuštanja spasilačke brodice, koje zna krenuti po zlu i prilikom rutinskih vježbi posada kad je brod na vezu, a kamoli ne pri spašavanju na olujnom moru

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

D

anski LNG tanker Magellan Spirit, nosivosti 82,00 dwt-a, zaplovio je 25. travnja 2020. iz američkog Sabine Pass LNG terminala prema Rotterdamu. Nakon 4 dana plovidbe zahvatilo ga je nevrijeme, sjeverno od Bermuda, uz vjetar snage 7-8 bofora i valove visine 5 metara. Isto nevrijeme zahvatilo je i englesku 12-metarsku jedrilicu Sundowner Beaulieu na kojoj se nalazio bračni par srednje životne dobi Esta i Mike Cooper.

„Na tankeru smo 30. travnja primili e-mail od RCC Norfolk, SAD, koji su zahtijevali da se uputimo prema dvoje jedriličara u pogibelji. U tom trenutku nalazili smo se na dan plovidbe od zadnje poznate pozicije pomenute jedrilice“, ispričao je II. časnik palube na Magellan Spiritu Luka Simić (27) iz Pule, jedini Hrvat od 28 članova posade.

Prema jedrilici je plovio i brod Ethan Sapphire, s kojeg su stupili u vezu s Cooperovima 1. svibnja 2020. u 4:04 sata, a dva sata kasnije do mjesta te drame doletio je zrakoplov Američke obalne straže Hercules C-130, koji

je preuzeo rukovođenje akcijom spašavanja. Zbog valova Ethan Sapphire nije mogao spustiti čamac za spašavanje, a posebnu spasilačku brodicu nisu ni imali, pa je odlučeno da u akciju krene Magellan Spirit.

„Naš zapovjednik Danac Jens Kristensen je teška srca odlučio da pri spašavanju koristimo spasilačku brodicu, svjestan opasnosti kojoj pritom izlaže članove svoje posade. Nitko nije htio da umjesto dvije osobe na kraju moramo spašavati njih petero,“ dodao je naš sugovornik.

Simić je preuzeo odgovornost dizanja i spuštanja spasilačke brodice, koje zna krenuti po zlu i prilikom rutinskih vježbi posada kad je brod na vezu, a kamoli ne pri spašavanju na olujnom moru. Jednostavno, nekontrolirano se otvori mehanizam za otpuštanje čamca (boat hook) i ljudi stradaju. U spasilačku brodicu ukrcala su se tri člana posade; I. č. p. Indijac Sumit Khurana, I. č. s. Ukrajinac Oleksy Mykhaylutsa i kormilar Filipinac Jerwin

Samson, i spuštanje u „pakao“ valova moglo je početi.

„Držao sam čvrsto s obje ruke joystick za spuštanje brodice, koju smo najprije spustili do nivoa palube, što je 18 metara iznad mora. Još jednom smo sve pomno pregledali, jer tu nema mjesta pogrešci. Spuštanje je išlo polako kako bi se smanjilo opterećenje na elektromotor sohe i kuku. Na tri metra iznad površine mora zaustavio sam spuštanje. „Chief“ Khurana je upalio motor brodice, na jet pogon, te smo čekali povoljan trenutak da ih spustim u dol vala. Kad su dotaknuli more još sam malo otpustio sajlu, a oni su uz uspjeli otpustiti kuku i konope, „paintere“, te krenuti prema jedrilici. Gledali smo kako brodice poskakuju na valovima i nadali se da će sve proći kako treba,“ opisao je početak akcije spašavanja Luka.

Jedrilica je bila teško oštećena, jer su valovi razbili dio oplate na krmi, a uništeno je i kormilo. Svaki novi udar razbješnjelog mora širio je pukotinu na ostatak njenog

trupa te su je Cooperovi odlučili napustiti. Spašavatelji su uspjeli konopom privezati Sundowner Beaulieu i usmjeriti je prema krmi tankera. Prije nego se jedrilica zabila u oplatu broda, uspješno je obavljeno prebacivanje dvoje nautičara na spasilačku brodicu. Potom je uslijedila opasna i složena akcija podizanja brodice na tanker, a pravo umijeće je bilo zakačiti konope i nekoliko kilograma tešku kuku, koja je opasno letjela iznad glava spašavatelja, jer je plovilo neprestano išlo gore-dolje na valovima.

„Kuka bi u jednom trenutku bila previsoko, u drugom prenisko, ali su je ipak uspjeli zakačiti. Kad sam krenuo podizati brodicu, na metar-dva iznad površine mora, na tren se ugasio elektromotor. To je bila dosta opasna situacija, molio sam da s kukom bude sve u redu, jer su ih valovi dizali i spuštali. Srećom, nakon nekoliko sekundi uspio sam ponovno pokrenuti elektromotor te nastaviti s podizanjem brodice. Na kraju, svi su živi i zdravi stupili na palubu tankera,“ zaključio je Simić.

Spuštanje i dizanje spasilačke brodice je vrlo opasna radnja



Jedrilica s koje je spašen britanski bračni par Cooper



II.č.p. Luka Simić



Slijeva na desno: kap. Pavo Butijer, upravitelj stroja Ivica Tomić, I. časnik stroja Dino Žampera i I. časnik palube Ivan Vidović

SPAS U ZADNJI ČAS ZA 34 INDIJSKA RIBARA

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Japanski tanker Towada, brodarka NYK, pod zapovjedništvom Dubrovčanina Pava Butijera (57), plovio je 3. prosinca 2019. Indijskim oceanom iz Singapura za Saudijsku Arabiju. U 17:48 sati zaprimili su poziv s malog indijskog tankera Navdhenu Purna, s kojeg je zatražena pomoć za veći broj indijskih ribarskih brodova udaljenih 230-300 milja od zapadne obale Indije, koje je iznenadila nenajavljena ciklona. Jaka kiša, valovi od 5 metara i vjetar jačine 37 čvorova nisu predstavljali opasnost za tanker dug 333 metra i širok 60 metara, nosivosti 305,000 dwt-a, ali je to bila pogibeljna situacija za indijske drvene ribarice dugačke oko 15 metara.

„Mrak i nevrijeme otežavali su potragu za ribaricama, koje nije bilo moguće vidjeti ni na

Posadi Towade Plava vrpca Vjesnika 2008.

Zanimljivo je podsjetiti da je Plava vrpca Vjesnika 2008. godine pripala posadi tankera Towada pod zapovjedništvom hrvatskog kapetana Mate Beretina iz Radovina kod Zadra. Oni su spasili 26 kineskih pomoraca kod Filipina, kojima je u oluji potonuo brod. Primajući tada u Opatiji plaketu i plamenac Plave vrpce Vjesnika Beretin je o tom spašavanju rekao sljedeće: „To mi nije nalagao samo pomorski kodeks časti, već i moja vlastita savjest, odgoj i korijeni pomorstva u mojoj obitelji“. Ove godine Towade se ponovno našla u konkurenciji za Plavu vrpču Vjesnika, sada pod zapovjedništvom kapetana Pava Butijera.

radaru. Dodatni problem je bila nemogućnost komunikacije, jer nitko od ribara nije znao engleski jezik dovoljno dobro da bi se mogli sporazumjeti, pa je 'razgovor' išao preko zapovjednika Navdhenu Purne, koji je prenosio poruke. Znao sam da moramo brzo djelovati, jer očajni ribari već su javljali da će poskakati u more s već napola potopljenih brodova na kojima nije bilo ni 'life jacketa' ni čamaca za spašavanje“, ispričao je za Pomorski vjesnik Butijer.

Kontaktirali su i Koordinacijski centar za spašavanje u Mumbaiju, koji je dao poziciju ribarica, od kojih je u tim trenucima Towada bila udaljena 12 milja. Nakon sat vremena plovitbe, s japanskog tankera su ugledali svijetla prve od

tri ribarice u pogibelji, kojima su se približili. Nevrijeme je bilo tako jako da se i ogromna Towada valjala i tresla na olujnom moru.

„Naredio sam da tankerom napravimo zavjetrinu ribarskim brodovima u pogibelji. Desni bok broda postavili smo u vjetar, tako da je u zavjetrini ostala lijeva strana na kojoj su bile ribarice, što je smanjilo njihovo valjanje. Po lijevom boku Towade spuštene su metalne ljestve s dodanim pilotskim ljestvama. S obzirom na to da je tanker bio u balastu, nadvođe mu je bilo visoko 21 metar, kao 7-katnica, a posrtao je i valjao se pod snažnim udarima vjetrova i valova. Morali smo vrlo oprezni prilikom provođenja akcije spašavanja, da oplatom tankera ne zdrobimo drvene ribarice kad dođu pod pilotske lje-



Kap. Butijer sa spašenim indijskim ribarima

stve,“ dodao je ovaj iskusni zapovjednik, inače Dubrovčanin sa zagrebačkom adresom. Prvi spašeni ribar stupio je na palubu tankera u 19:18 sati, a zadnji u 23:22 sata. Svi su odmah zbrinuti, dobili su okrepju i suhu odjeću. Svakom od 30 članova posade Towade bez greške je odradio svoju zadaću u ovoj složenoj akciji spašavanja, u kojoj nitko od 34 ribara nije ni

ozlijeđen, a kamoli da je izgubio život. Spašeni Indijci su iskrcani 4. prosinca navečer u luci Mormugao. Uz kapetana Butijera, na Towadi su bila još trojica hrvatskih pomoraca upravitelj stroja Ivica Tomić, I. časnik palube Ivan Vidović, obojica iz Splita, te I. časnik stroja Dino Žampera s Dugog otoka. Ostalih 26 članova posade bili su Filipinci. Obalna straža

Indije i Koordinacijski centar za traganje i spašavanje u Mumbaiju uputili su pisma zahvale kap. Butijeru i posadi Towade za spašavanje 34 njihova ribara. Svi naši pomorci ukrcani su na Towadu posredstvom IVA SHIPPING AGENCY iz Splita.

autoSTANIĆ

Sve što vašem autu treba.



Rabljeni, zamjenski i originalni auto dijelovi

Popust za članove sindikata

Vaš ovlašten zastupnik:

Filip Kaleb

Mob: ++385 (0)95 3910188

E-mail: filip@auto-stanic.hr

Web: www.auto-stanic.hr



UDRUGA POMORSKIH STROJARA SPLIT I POMORSKI FAKULTET U SPLITU

SVE ŠTO TREBA ZNATI O KONTEJNERSKIM BRODOVIMA

Web stranica „Cruisemapper.com“ dono-si iscrpnu listu svih najvećih kontejnerskih brodova u svijetu, poslaganih prema brodovlasnicima ili operatorima. Ovdje ćete naći i nazive najvećih kompanija na svijetu za prijevoz kontejnera. Ovaj pregled uključuje i ‘turistički’ aspekt ovih brodova, jer ako niste znali, neki od kontejneraša zvanih **‘boxship’** nudi tzv. „kargo krstarenje“, pa imaju apartmane za smještaj naj-manje 10 turista kao i njima namijenjene uslužne prostorije (vježbaonica, whirlpool, predvorje i blagovaonica).

U ovom članku imate jedinstvenu priliku upoznati nazive svih najvećih brodova za prijevoz kontejnera na svim glavnim brodskim rutama iz i prema Kini. Ti brodovi pripadaju divovskim flotama raznih ‘Saveza’ („Alliances“) za udruženi prijevoz kontejnera (**G6, CKYHE, 2M, Ocean 3**) i najvećim kompanijama za prijevoz kontejnera, lista kojih uključuje **MAERSK, MSC, CMA-CGM, EVERGREEN, HAPAG-LLOYD** (ujedinjen s UASC), **COSCO, CSCL, HANJIN, MOL, HAMBURG-SUD, OOCL, APL, YANG MING, NYK, K-LINE, HYUNDAI i PIL.**

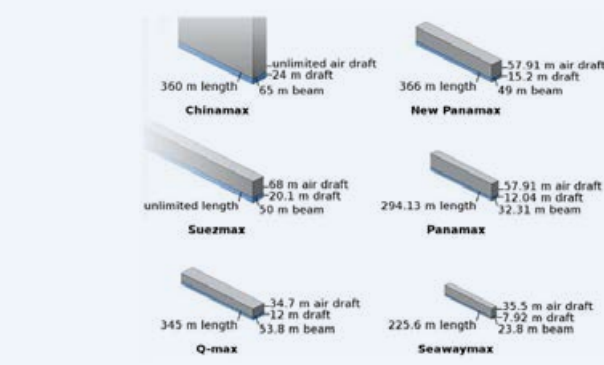
Definicija TEU kapaciteta:

Često korišten izraz **TEU** (skraćeno od „kontejnerska jedinica od dvadeset prostornih stopa“) služi kao mjera za kapacitet kontejnerskog broda i kao mjera za kapacitet kontejnerskog terminala. TEU je dizajniran da ima volu-men za smještaj robe od dvadeset kubnih stopa i dug je 6,1 m. Takva je standardna jedinica ustvari metalna kutija koja se lako prevozi na raznim tipovima brodova, vlakova ili cestovnih vozila namijenjenih za tu svrhu. Visina tih kutija može iznositi od 1,3 do 2,9 m. Većina normalnih kontejnera ima visinu od 2,6 m.



Oznake kontejnerskih brodova u svezi ograničenja izmjera brodova radi prolaska kroz kanale i pristupanje lukama:

„**Panamax**“ je oznaka za ograničene dimenzije broda koji prolazi kroz Panamski kanal i njegove brane („locks“). „Uprava Panamskog kanala - **ACP**“ službeno objavljuje **‘Panamax’**, **‘New Panamax’** i slična ograničenja dimenzija brodova, uz opis sezonskih ograničenja prolaska, brodskih propulzija, komunikacije, dizajna broda i ostalog. Ograničenja duljine i širine broda odnose se na trenutačne dimenzije lokova, a ograničenja gaza se pak odnose na trenutačnu dubinu vode u kanalu, dok je ograničenje visine broda zbog prolaska ispod mosta „Bridge of Americas“. Sva ova ograničenja puno utječu na dizajn teretnih brodova, ali i putničkih brodova i kruzera te vojnih brodova. Postoji i **‘Post-Panamax’** kategorija koja vrijedi za sve veće brodove koji ne spadaju pod prvotna ograničenja iz 1917. godine, među kojima su supertankeri, bojni brodovi, najveći teretni



brodovi i kruzери. Kada je dovršeno proširenje trećeg i najvećeg loka dozvoljen je prolaz kontejnerskim brodovima do 366 m duljine, širine do 49 m, gaza do 15 m, zračne visine do 57,9 m i 12.000 TEU kapaciteta.

Na gornjem prikazu vidimo i ograničenja za druge kanale i luke, poimence:

- „**Chinamax**“ – maksimalne dimenzije potpuno nakrcanog broda kad pristaje u kineskim teretnim lukama i terminalima.
- „**Suezmax**“ – ograničenja egipatskog Sueskog kanala koji spaja Mediteran i Crveno more. Duljina broda nije ograničena jer kanal nema lokove. Ograničen je samo gaz ispod vodne linije i zračna visina broda zbog ‘Al Salam Bridge’ mosta koji premošćuje kanal.
- „**Q-max**“ (Qatar-Max/LNG carriers maksimalne izmjere za pristajanje u Qataru).
- „**Seawaymax**“ (St. Lawrence Seaway koji spaja Atlantik i Velika jezera Sjeverne Amerike. Ograničenja su zbog kanalskih lokova.
- Postoji i „**Post-Malaccamax**“

Najveći kontejnerski brodovi pogonjeni LNG-om:

Prvi kontejnerski brod na svijetu pogonjen LNG-om bio je **‘Isla Bella’** lansirana 16/10/2015. **Isla Bella** i njen brod-blizanac **‘Perla del Caribe’** naručeni su još u prosincu 2012. Do 2020. godine ta dva broda takozvane **‘Marlin’** klase (duljina 233 m, TEU kapacitet 3.100 kontejnera) možda će ostati najveći kontejnerski brodovi pogonjeni na LNG. Oba broda u vlasništvu su američke tvrtke **‘TOTE Maritime’**. Prema dizajnu južnokorejske tvrtke Daewoo DSME građeni su u američkom brodogradilištu **NASSCO** u Norfolku, Virginia. Nova LNG brodska tehnologija rezultira u drastičnom povećanju učinkovitosti goriva. Primjerice, smanjeno zagađenje zraka zelenog broda **Isla Bella** istovjetno je uklanjanju s ceste preko **15.700** klasičnih motornih vozila.

Povijest razvoja kontejnerskih brodova:

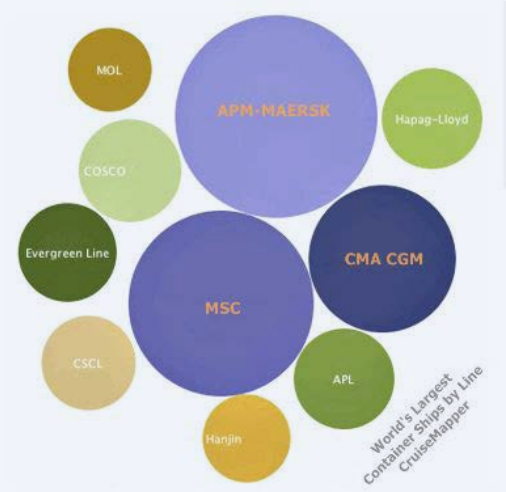
- U razdoblju između 50-tih i 70-tih teretnih brodova i tankeri bili su prepravljani kako bi prevozili kontejnere. Danas se pak kontejnerski brodovi dizajniraju tako da im se što više poveća kapacitet.
- (Od 1956. do 1970.) prepravljani teretni brodovi (L = 135 m; TEU 500)
 - (Od 1956. do 1970.) prepravljani tankeri (L = 200 m; TEU 800)
 - (Od 1970. do 1980.) kontejnerski brodovi (L = 215 m; TEU 1.000 – 2.500)
 - (Od 1980. do 1988.) Panamax kontejnerski brodovi s pramčanim bulbom (L = 290 m; TEU 3.000 – 4.000)

- (Od 1988. do 2000.) Post-Panamax kontejnerski brodovi (L = 305 m; TEU 4.000 – 5.000)
- (Od 2000. do 2005.) Post-Panamax Plus kontejnerski brodovi (L = 335 m; TEU 5.000 – 8.000)
- (Od 2006.) Novi Panamax kontejnerski brodovi (L = 396 m; TEU 11.000 – 15.500)
- (Od 2013.) EEE-klasa kontejnerskih brodova (L = 400 m; TEU 18.000)

Prijevoz tekućeg tereta u kontejneru:

2018., te godine Tvrtka CMA-CGM uvela je **REEFLEX** sustav koji omogućava prijevoz tekućeg tereta u standardnim rashlađenim TEU kontejnerima („reefers“). Tu tehnologiju razvile su njemačka tvrtka **Teconja** i američka tvrtka **Liqua** za prijevoz prehrambenih tekućina, kao što su voćni sokovi, mlijeko, sirupi ili ulja, koje zahtijevaju kontroliranu temperaturu. Kapacitet vreća koje sadrže tekućinu varira od 12 do 24 tisuće litara, a sustav se daje instalirati u samo 3 minute. Reeflex koristi izvanjske pumpe za punjenje ili pražnjenje vreća, što se obavi u trajanju od samo 35 min. Svaka vreća se koristi samo jednom i daje se potpuno reciklirati.

Popis najvećih kontejnerskih kompanija te njihovih najvećih kontejnerskih brodova:



Zbog ograničena prostora koji nam stoji na raspolaganju taj popis tvrtki poredanih po veličini dat ćemo u vrlo skraćenom obliku, kako slijedi:

1. APM MAERSK (ili jednostavno MAERSK) osnovana 1928. najveća je brodar-ska tvrtka na svijetu. **‘Maersk Line’** je posebna tvrtka za kontejnerske brodove, kao podružnica danskog konglomerata **‘AP Moller-Maersk Group’**. Tvrtka ‘Maersk Line’ za kontejnerske brodove **prva** je najveća kontejnerska kompanija na svijetu. Operira širom svijeta putem 374 ureda u 116 zemalja. Tvrtka zapošljava 7.000 pomoraca uz 25.000 osoblja na kopnu. Tvrtka ima trenutačno preko 600 kontejnerskih brodova s ukupnim kapacitetom od 3,8 milijuna TEU. APM-Maersk je 2005. godine kupio tvrtku **‘P&O Nedlloyd’** koja je svojevremeno operirala treću po veličini flotu kontejnerskih brodova u svijetu. Od 2016. APM-Maersk kontrolira oko 20% svih kontejnera prevezenih između Azije i Europe. Nekolicina najvećih kontejnerskih brodova od 20.568 TEU Triple-E klase (**‘Economy - Energy – Environment’**) i svi ostali naprijed spomenuti brodovi nose sufiks ‘Maersk’ i poredani su kako slijedi:

Magleby, McKinney, Moller, Madison, Majestic, Marie i Mary (2013., 18.270 TEU)
Iza toga slijede brodovi Triple-E serije:
Maren, Maribo, Marstal, Matz, Mayview, Merete, Mogens, Morten i Munkebo (2014., 18.270 TEU)
Slijede brodovi od 18.270 TEU svaki, građeni 2015.:
Marchen, Marit, Margrethe, Mathilde i Mette
a zatim slijede:

Murcia, Manila, Mumbai, Manchester, Marseille, Madrid, Munich, Moscow, Milan i Monaco (2017. i 2018. – 20.568 TEU svaki).
Treba još spomenuti da je u južnokorejskom brodogradilištu DSME-u naručeno još 11 brodova od 19.630 TEU (druga generacija Triple-E klase). Toliko o Maersku.

2. MSC broderska linija (kratica za „**Mediterranean Shipping Company SA**“, osnovana 1970. **druga** je najveća broderska kompanija u smislu TEU/ kontejnerskog kapaciteta, a nije prisutna na tržištu dionica, što je neobično za tako ogromnu korporaciju, Krajem 2014. MSC je imala flotu od 471 kontejnerskog broda s TEU kapacitetom od 2,55 milijuna. Navedimo neke od većih brodova:
Clara, Maya, Oliver, Oscar, Sveva i Zoe (2015 – 19.224 TEU)
Diana, Ditte, Eloane, Erica, Ingy, Jade, Mirja, Mirjam i Reef (2016 – 19.224 TEU)
Anna, Viviana (2016 do 2017, - 19.400 TEU)
Leanne, Rifaya, Tina (2017 – 19.224 TEU)

Svaki od MSC brodova od 19.000 TEU dugih 395 m može alternativno ponijeti i 39.000 vozila. To je serija od svih 20 ‘New Panamax’ brodova (**ULC/ultra large**), od kojih je pet njih Daewoo isporučio 2015, a ostatak u 2016. i 2017, Imaju inovativni dizajn stroja (MAN B&W 11S80ME-C od 16 MW) štedljiv na gorivu i sa smanjenim CO2 emisijama od preko 35% po TEU jedinici, usporedivo s klasičnim izvedbama MSC brodova.

U 2019. MSC-u će biti isporučeno 11 brodova kapaciteta 22.000 TEU naručenih 2017. u J. Koreji (u ‘Samsung’-u šest njih, plus drugih pet u ‘Daewoo’-u).

3. CMA – CGM SA je francuska kontejnerska i broderska grupacija koja slovi kao **treća** najveća kontejnerska tvrtka u svijetu. To su dvije sjedinjene broderske linije – **CMA (Compagnie Maritime d’Affretement)** i **CGM (Compagnie Generale Maritime)**. Raspolaže s 445 broda i s ukupnim TEU kapacitetom od 2.208 milijuna. Sjedište joj je u Marseillesu, a u Sjevernoj Americi ima operacijski stožer u Norfolku, Virginia. Ima 20.000 zaposlenika, preko 650 ureda po svijetu, a brodovi pristaju u 420 luka u 160 zemalja. Zanimljivo je da je obitelj Saade jedini vlasnik tvrtke. Gosp. Jacques Saade je osnivač kompanije, glavni izvršni direktor i predsjednik grupacije. Evo nekoliko najvećih CMA-CGM kontejnerskih brodova. Svi nose sufiks **CMA-CGM:**

Jules Verne (2013-16.020 TEU). *Ovaj brod je poseban. U lipnju 2013. krstio ga je francuski predsjednik François Hollande i nosi francusku zastavu. Tada je slovio kao najveći kontejnerski brod na svijetu.*
Alexander von Humboldt, Jules Verne (2013., 16.020 TEU)
Theodore Roosevelt (2015., 14.414 TEU)
Benjamin Franklin, Bougainville, Georg Foster, James Cook, Kerguelen, Vasco da Gama i Zheng He (2015., 17.772 TEU)
Abraham Lincoln, George Washington, i Thomas Jefferson (2017., 14.414 TEU)
James Madison (2018., 14.414 TEU)
Antoine de Saint Exupery i Jean Mermoz (2018., 20.600 TEU)

Tijekom konferencije o promjeni klime u Bonnu (**COP23**) u studenom 2017. ova tvrtka je najavila da će njihovih 9 budućih kontejnerskih brodova od 22.000 TEU, predviđenih za isporuku u kasnoj 2019, ili 1920. godini, biti pogonjeni LNG-om, pa će CMA-CGM biti prva broderska kompanija koja će opremiti kontejnerske brodove velikog kapaciteta sa sporno-hodnim strojevima na dvojno gorivo „**WinGD 12X92-DF**“ s niskim tlakom dotoka plina na motor, prema dizajnu švicarske tvrtke **‘Win-terthur Gas & Diesel Ltd. – WinGD’**.

Brodovi će biti građeni u Kini, pet njih u **Zhonghua Shipbuilding** (u vlasništvu CSSC), a ostalih četiri u Shanghai **Waigaoqiao Shipbuilding**. Kriogene tankove za smještaj LNG-a (2 tanka po brodu ukupnog kapaciteta 18.600 m³) dizajnirala je poznata francuska tvrtka **GTT**, a ti membranski tankovi gradit će kineska tvrtka **Hudong – Zhonghua**.

Od godine 2017. CMA-CGM ima u Kini preko 3.000 zaposlenika u 61-noj agenciji, 119 brodskih linija koje tiču 13 kineskih luka, 5 sedmičnih linija Kina-Francuska i 2 sedmične linije Marseille-Shanghai.

4. EVERGREEN MARINE Corp.

EVERGREEN MARINE CORPORA-TION, ili jednostavno **EVER-GREEN** sa sjedištem u Tajvanu je broderska tvrtka za prijevoz tere-ta. Ovaj korporacijski konglo-merat ima više tvrtki-kćeri (**Uniglory Marine** – Taiwan, **Hatsu Marine** – UK, **Italia Mari-tima** – Italija). Angažirana je i u drugim aktivnostima kao što je konstrukcija bro-dova i kontejnera, upravljanje lukama i brodsko strojarstvo, pa čak i partnerstvo u zračnom transportu (**EVA Airways** Taiwan i **Uni Air** - Kina). EVERGREEN MARINE Corporation je **četvrta** najveća kontej-nerska tvrtka na svijetu s flotom od 150 kontejnerskih brodova koji tiču više od 240 luka u 80 zemalja širom svijeta.



Najzaposlenije rute su Azija-Europa kroz Sueski kanal i Azi-ja-istočna obala SAD-a. Većina Evergeen kontejnera obojeni su ze-leno s crnim pismom, dok su rashlađeni kontejneri obojeni bijelo s zelenim pismom. Osim vlastitih kontejnerskih brodova Ever-green radi i s iznajmljenim kontejnerskim brodovima s TEU kapacite-tima od 8.800 do 13.800. Deset kontejnerskih brodova kapa-citeta 13.800 Evergreen je iznajmio pod 5-godišnjim čarterom od grčkog brodovlas-nika **Enesel** SA. U veljači 2018. Evergreeen Marine pot-pisao je ugovor s južnokorejskim brodogradilištem Samsung Heavy Industries za gradnju 8 kontejnerskih brodova dugih 334 m kapa-citeta. 11.000 TEU i brzine 23 čv. Isporuka tih brodova se očekuje u 2020./2021. godini. Slijedi nekoliko većih kontejnerskih brodova u vlasništvu Ever-greena ili iznajmljenih:

Ever Lambent, **Ever Laden**, **Ever Lasting**, **Ever Leading**, **Ever Laurel**, **Ever Libra**, i **Ever Lawfull** (2012., 8.508 TEU)
Thalassa: –Hellas i **-Patris** (2013., 13.800 TEU – (oba unajmljena od grčkog **Enesel**)
Ever Leader, **Ever Legacy**, **Ever Living**, i **Ever Linking** (2013., 8.508 TEU)
Ever Logic, **Ever Liven**, **Ever Legend**, **Ever Learned** i **Ever Legi-on** (2013., 8.452 TEU)
Ever Lucid, **Ever Lively**, **Ever Lenient**, **Ever Lucent**, **Ever Lisso-me**, **Ever Loading** i **Ever Lunar** (2014., 8.508 TEU)
Thalassa: -Avra, **-Axia**, **-Doxa –Elpida**, **-Maria**, **-Niki**, **-Pistis** i **-Tyhi** (2014., 13.800 TEU – (svi unajmljeni od grčkog **Enesel**)
Ever Loyal, **Ever Liberal** i **Ever Lucky** (2014., 8.452 TEU)
Ever Lyric, **Ever Lovely** i **Ever Lifting** (2015., 8.508 TEU)
Triton, **Titan**, **Talos**, **Taurus** i **Theseus** (2016., 14.424 TEU)
Ever Golden i **Ever Goods** (2018., 20.388 TEU)

U 2018/2019 godinama Evergreen oče-kuje isporuku 11 kontejner-skih brodova kapa-citeta 20.388 TEU, LOA 400 m, 198.000 dwt i brzi-ne 23 čv., koji se grade u Japanu u Imabary Shipbuildingu. Brodovi od 15K TEU isporučeni 2016 koji su građeni u HHI brodogradilištima **Mokpo** i **Sanho** nose i 1.000 rashlađenih kontej-nera (**reefers**).

U 2016. godini EVERGREEN je imao svojih vlastitih 106 kontejner-skih brodova i operirao s je 99 iznajmljenih kontejneraša. U među-vremenu ne posustaje. Ima namjeru unaj-miti još 11 novih 18K TEU kontejnerskih brodova.

5. HAPAG LLOYD

„**HAPAG LLOYD – HL**“ njemačka broderska tvrtka nastala je 1970. spajanjem tvrtke „**Hamburg - Amerikanische – Paketfahrt – Aktien – Gesellschaft**“ i tvrtke „**Norddeu-tscher Lloyd – NDL**“ Ova zajednička tvrtka posjeduje takoder i Hapag-Lloyd kruzersku liniju (sada dio tvrtke **TUI AG**). Činjenica je da su se u ovom slučaju 1970. spojile dvije od najstarijih tvrtki u svijetu za prijevoz tereta morem (Hapag osnovan 1847., a NDL 1856. godine. Hapag Lloyd je nakon spajanja s „**UASC - peta**“ po redu najveća kontejnerska kompanija na svijetu, s flotom od preko 219 kontejnerskih brodova i s ukupnim TEU kapacitetom od 966.437, dakle nešto manje od jedan milijun.

Nakon spajanja s tvrtkom „**United Arab Shipping Company - UASC**“ u 2017. godini **HL** operira sve njihove brodove. Evo liste nekoliko njihovih većih kontejnerskih brodova:

TEU Hamburg Express, **Basle Express**, **New York Express** (2012., 13.169 TEU)
Hong Kong Express, **Shanghai Express**, **Essen Express**, **Antwerpen Express** (2013., 13.169 TEU)
Wide Alpha, **Wide Bravo**, **Wide Charlie** (2014., 14.000 TEU)
Ulsan Express, **Ludwigshafen Express**, **Leverkusen Express** (2014., 13.169 TEU)
Wide India (2015., 14.000 TEU)
Pridošli brodovi **UASC**-a:
Ain Snan, **Al Qibla**, **Al Riffa**, **Alula**, **Jebel Ali**, **Malik Al Ashtar**, **Tayrna**, **Um Salal**, **Unayzah** (13.500 TEU)
Afif, **Al Jmeliyah**, **Al Mashrah**, **Al Dhail**, **Al Jasrah**, **Um Qarn**, **Al Muraba**, **Al Nasriyah**, **Salahuddin**, **Linah**, **Sajir** (15.000 TEU)
Al Dahna, **Tihama**, **Al Muraykh**, **Al Nefud**, **Al Zubara**, **Barzan** (18.800 TEU)

U prosincu 2014. Happag Lloyd se spojio s čileanskom kompanijom „**Compania Sud Americana de Vapores – CSAV**“, Trenutačni glavni dioničari Hapag Lloyd a su: CSAV (31%), Investment Holding iz Hamburga 21%), Klaus Michael Kuehne (20%).

6. COSCO Shiping Company

COSCO Shipping Company (COSCO je kratica imena tvrtke „**China Ocean Shipping Company**“ – osnovane 1961.). To je kontejnerska tvrtka u vlasništvu države sa sjedištem u Bejingu, često zvana „**COSCO Group**“ ili jednostavno „**COSCO China**“. COSCO gru-pa-cija posjeduje 7 društava na burzi dionica i više od 300 filijala u Kini i inozemstvu. Ova tvrtka posluje u transportu tereta, brodo-gradnji i popravcima, rukovanju teretnim terminalima, proizvodnji kontejnera, trgovini, financijama, trgovini nekretninama i informa-cijskoj tehnolo-giji. Tvrtka COSCO je najveća kineska i **šesta** u svijetu kompanija za prijevoz kontejnera. Slijedi nekoliko njihovih većih kontejnerskih brodova:

Glory, **Development**, **Pride**, **Harmony** (2011., 13.114 TEU)
Aries, **Gemini**, **Leo**, **Faith**, **Hope**, **Excellence**, **Fortune** (2012., 13.114 TEU)
France, **Belgium**, **England**, **Netherlands** (2013., 13.386 TEU)
Denmark, **Italy**, **Portugal**, **Spain** (2014., 13.386 TEU)
Taurus, **Virgo**, **Universe**, **Himalayas**, **Kilimanjaro**, **Alps** (2017., 14.568 TEU)
Denali (2018., 20.119 TEU)

U 2018/2019 bit će isporučeno 6 brodova, svaki kapaciteta 21.237 TEU. Prvi brod **Taurus** već je ispučen u siječnju 2018. Grade se u **NACKS**-u (**Nantong COSCO KHI Ship Engi-neering Co. Ltd**). To je japansko-kineska „joint-venture“ tvrtka između „Kawasaki Heavy Indu-stries“ i COSCO-a.

U 2013/2014 godini isporučeno je 8 „neo-overpanamax“ brodova od 13.386 TEU građenih u COSCO Nantong brodogradilištu. Širi su za jedan kontejner i prolaze kroz nove „panamax“ lokove. Sposobni su složiti 20 kontejnerskih re-dova uzduž svih paluba. To su vrlo suvremeni brodovi s glavnim strojem **12RT96-flex** od 72.360 kW i brzinom od 24 čv.

Osam identičnih kontejnerskih brodova od 13.114 TEU koje je naručio **SCL (Seaspan Container Lines)** isporučeni su tijekom 2011/2012. Tim brodovima operira COSCO pod 12-godišnjem tajm-čarterom preko filijale **‘Cosco Container Lines Europe GmbH’**.

2015. COSCO je objavio da su potpisani ugovori za gradnju serije od ukupno 11 kontejnerskih brodova od 19.000 TEU svaki s 4 različita kineska brodogradilišta i to: **NACKS** (Nantong Cosco – 3 broda), **DACKS** (Dalian Cosco – 3 broda), **Waigaoqiao Sipbulding** (3 broda) i **Dalian Shipbuilding** (2 broda).

Od 2016. COSCO Line ima 86 vlastitih kontejnerskih brodova, a drži pod čarterom još njih 78.

7. CSCL

CSCL broderska tvrtka za prijevoz kontejnera (kratica za „**China Shipping Container Lines**“) osnovana je 1997., kao posebno odje-ljenje već ranije spomenutog divovskog korporacijskog konglomera-

ta „China Shipping Group - **CSG**“, čija je djelatnost jako razgranata u pomorskoj i drugoj industriji.

CSCL Line je trenutačno **sedma** po veličini kontejnerska kompani-ja u svijetu s flotom od 150 brodova i ukupnim TEU kapacitetom od 600.000, ili 0,6 milijuna. Evo nekoliko njihovih najvećih brodova: **Star** (2010., 14.074)
Indian Ocean, **Arctic Ocean**, **Atlantic Jupiter**, **Mars**, **Mercury**, **Saturn**, **Venus** (2011., 14.074 TEU)
Neptun, **Uranus** (2012., 14,074 TEU)
Globe, **Pacific Ocean** (2014., 19.000 TEU)
Ocean (2015., 19.000 TEU)

CSCL 14K TEU kontejneraši imaju „**Clean Shipping Index**“ provjeren od **GL**-a. Taj indeks garantira maksimalni učinak glede CO₂ emisija, tj. garantira značajno niže emisije u usporedbi s drugim brodovima istog TEU kapa-citeta. Od 2016. CSCL Linija ima 68 vlastitih kontejnerskih brodova te operira s još 70 iznaj-mljenih.

Osam novih 13.500 TEU kontejnerskih brodova koji su se gradi-li za CSCL u kineskom **Hudong-Zhonghua** brodogradilištu bit će opremljeni s 8x4 „**Wärtsilä Auxpac 32**“ dizel-električna agregata. Narudžba je dogovorena u ožujku 2016. s Wärtsilä „joint-venture“ tvrtkom „**CSSC- Wärtsilä Engine Co.- CWEC**“ Totalna snaga svi tih agregata premašuje 100 MW.

Ranije u listopadu 2015. Wärtsilä i „China State Shipbuilding Cor-poration – **CSSC**“ dogovorili su stratešku kooperaciju s brodo-gradi-lištima Hudong-Zhonghua i Shanghai Waigaoqia (SWS) da razviju dizajne brodova i ostala rješenja. CSSC-Wärtsilä su potpisali pis-mo namjere sa SVS brodogradilištem za isporu-ku već u 2017-toj 12 se-tova „Wärtsilä Auxpac 32“ dizel-električna agregata za 3 nova broda koji su se tada nalazili u gradnji.

8. Hanjin container shipping line



„**HANJIN Shipping Company Ltd.**“ osno-vana 1977.godine juž-nokorejska je najveća tvrtka za prijevoz tereta. HANJIN se također specijalizirala u pomorskoj logistici, u operaci-jama teretnih termi-nala. Ima privezišta u Aziji, Europi i SAD-u odnosno u više od 60 ze-malja. HANJIN Shipping Co. Ltd. dio je **HANJIN grupacije** - holding korporacije koja ujedno posjeduje i **Korean Air Lines – KAL**. HA-NJIN tvrtka je trenutačno po veličini **osma** linija u svijetu za prije-voz kontejnera s totalnim TEU kapacitetom od 633.495 ili blizu 0,64 milijuna. Međutim tvrtka ima još veliku i raznovrsnu flotu teretnih brodova, od bulkera i LNG nosača pa sve do VLCC-a i tankera za naf-tu i kemikalije. Od 2016. Hanjin Line ima 38 vlastitih kontejnerskih brodova i 66 iznajmljenih. Evo nekoliko njih najvećih:

Germany, **Greece**, **Italy** (2011., 10.100 TEU, čarterovani od tvrtke **Danaos Corp.**)
Sooho, **Europe**, **Africa**, **America**, **Asia** (2012., 13.102 TEU)
Blue Ocean, **Harmony**, **Gold**, **Green Earth** (2013., 13.102 TEU)
Naručeno je još 4 nova 9K TEU broda.

9. MOL

Japanska broderska tvrtka **MOL** (kratica za **Mitsui OSK Lines**) osnovana je još 1884., ima sjedište u Tokyiju i dio je poslovnog konglomerata „**Mitsui**“. MOL kompanija je trenutačno **deveta** najveća kontejnerska linija na svijetu. Ukupni kapacitet kontejnerske flote

iznosi 614.000 TEU. Međutim ima i raznoliklu flotu drugih brodova - imaju i bulkere, LNG tankere, ro-ro brodove, trajekte, čak i putnički krstareći brod ***Nippon Maru***.

Do sada najveći kontejnerski brod na svijetu „**MOL Triumph**“ ka-paciteta 20.182 TEU ispučen je u ožujku 2017. To je bio prvi iz seri-je od 6 brodova građenih u **Imabari** i **Marugame** brodogradilištima, od kojih MOL operira s 4 broda, a druga 2 su dugoročno iznajmljena tvrtki **SKK**. Ovi brodovi imaju optimiziran oblik trupa, trup je pre-mazan s bojom niskog trenja, i imaju visokoučinkovit propul-zijski sustav što rezultira s 30% manjom emisijom CO₂ nego MOL-ovi 14K TEU brodovi, koji također imaju visoku operacijsku učin-kovitost. U ožujku 2015. naručeno je još deset 20150 TEU brodova u Samsungu (**SHI**), među-tim utrka za što većim kontejnerskim brodovima se na-stavlja, jer je OOCL u tom istom Samsungu već naručio 6 brodova od **21.100 TEU**.

Od 2016 MOL Line operira s vlastitih 29 kontejnerskih brodova i s iznajmljenih 84. Evo nekoliko najvećih:

Quality (ordered by NOL as **APL Agile**), **Quartz**, **Quest** (2013., 13.900 TEU)
Quasar, **Quintet** (2014., 13.900 TEU)
MOL tbn3, **MOL tbn4** (2019., 20.180 TEU)
Triumph, **Trust**, **Tribute**, **Tradition**, **Truth** (2017., 20.180 TEU)
ONE Stork (2018., 13.900 TEU)
Treasure. **MOL tbn2** (2018., 20.180 TEU)

10. HAMBURG SUD

HAMBURG SUD broderska kompanija osnovana je još 1871. kao „**Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrt Gesel-shaft**“. Danas je to podružnica njemačke „**Oetker Group**“ (Dr. Oetker) poslovnog konglomerata za procesuiranje hrane osnovane 1891.. u privatnom vlasništvu njemačke obitelji. Tvrtka **HAMBURG SUD (HAMBURG SUD Group)** je trenutačno **deseta** najveća broderska kompanija na svijetu s preko 130 raznih brodova, te s ukupnim ka-pacitetom kontejnerskih brodova od 625.000 TEU. Tvrtka ima 5.400 zaposlenika. U vlasništvu ima brodske linije „**Alianca**“ (Bra-zil) i „**Ybarra Sud**“ (Španjolska). U ožujku 2015. Hamburg Sud Group ot-kupila je i čile-ansku brodersku tvrtku „**Compania Chilena de Na-vegacion Interocceanica – CCNI**“.

Od 2016. HAMBURG SUD Line operira s 41 vlastitim kontejner-skim brodom i s 88 iznajmljenih. Evo nekoliko najvećih brodova:

Cap San Augustin, **Cap San Lorenzo**, **Cap San Marco**, **Cap San Nicolas** (2013., 9.814 TEU)
Cap San Antonio, **Cap San Artemissio**, **Cap San Maleas**, **Cap San Rafael** (2014., 9.814 TEU)
Cap San Juan, **Cap San Lazaro**, **Cap San Vincent** (2015., 10.600 TEU)

11. OOCL

OOCL broderska tvrtka (kratica za „**Orient Overseas Container Line**“) iz Hong Konga je podružnica koju posjeduje „**Orient Overse-as Ltd.**, - **OOIL**“ međunarodni investicijski hol-ding. OOCL je trenu-tačno **jedanaesta** po veli-čini kontejnerska linija na svijetu s flotom od preko 270 brodova i ukupnim kapacitetom od preko 553.800 TEU. OOCL brodovi su uprav-ljani preko 280 ureda u 55 zemalja svijeta. Na-ručeno je 8 novih brodova od 18,047 TEU svaki. Evo nekoliko naj-većih:

Bangkok (OOIL charter), **Berlin**, **Brussels**, **Chongqing** (OOIL charter), **Egypt**, **France**, **Poland** (2013., 13.208 TEU)
Korea, **Singapore**, **Malaysia** (2014., 13.208 TEU)
Hong Kong, **Germany**, **Japan**, **United Kingdom**, **Scandinavia** (2017., 21.413 TEU / G class)
Indonesia (2018., 21413 TEU / G class)
Od 13.208 TEU serije **NYK** je iznajmio ove brodove: **Helios**, **Her-cules**, **Hermes** i **Hype-rion**.

12. APL

APL broderska kompanija (kratica za „**American President Li-nes**“) osnovana 1848. i smještena u Singapuru podružnica je „**Neptu-ne Orient Lines – NOL**“, APL Singapore ima svoju vlastitu mrežu ko-pnenih postrojenja u SAD-u i u potpunoj vlasnosti teretne terminale

u Aziji i na zapadnoj obali SAD-a operirane vlastitim personalom. APL je trenutačno **dvanaesta** naj-veća kontejnerska kompanija na svijetu, s flotom od preko 150 brodova, preko 4.300 zaposlenika i s ukupnim kontejnerskim kapacitetom od 600.000 TEU. APL brodovi operiraju na preko 80 linija/ruta sedmično, dotičući luke u preko 95 zemalja svijeta. Ipak, najviše APL operacija od-igrava se u regiji Pa-cifika, u službi između Azije i SAD-a.

Najveći APL kontejnerski brodovi su:

Temasek, Raffles, Vanda (2013., 13.900 TEU)

Merlion, Sentosa (2014., 13.900 TEU)

Od 2016. APL Line ima 50 vlastitih kontejnerskih brodova, a ope- rira i s 40 iznaj-mljenih.

Daljnje nabranjanje detalja pojedinačnih značajnih brodarskih kompanija koje djelo-mično ili u potpunosti sudjeluju u transportu roba kontejnerima odvelo bi nas predaleko. Zato ćemo ih samo na- vesti, a to su:

YANG MING – Keelung, Tajvan

NYK-LINE - Japan – (1968. prvi japanski kontejnerski brod *Hako-ne Maru.*)

K-LINE – Japan

HYNDAI – Južna Koreja

PIL – Singapur

ACL – Napulj, Italija

Svih 6 navedenih tvrtki spadaju među 20 najvećih brodarskih kompanija u svijetu.

Najveća kontejnerska luka na svijetu

Prema statističkim podacima za 2015. kineska luka Shanghai osta- je najveća i najviše zaposlena luka za kontejnerske brodove s im- pre-sivnim brojem od 36,54 milijuna procesuiranih TEU kontejnera.

Alijanse (savezi) kontejnerskog bro-darstva

Ostaje nam još da se malo pozabavimo kontejnerskim alijansa- ma. Kontejnerska brodar-ska industrija danas prevozi preko 95% industrijski proizvedene robe svijeta. Ovaj unosan posao uglavnom kontroliraju 15 europskih i azijskih brodarskih tvrtki. Većina ovih linijskih kompa- nija dodatno ubrzavaju svoje operacije udru-živa- njem u divovske alijanse za prijevoz kon-tejnerskog tereta. Tome je pripomogla i pojava novi kontejnerskih brodova sve većeg kapaci- teta i učinkovitosti.

Dobrobiti koje pruža ovo udruživanje su raznolike. U prvom je redu ušteda na troškovima, a zatim povećana učinkovitost, niže cij- ne doba- ra za potrošače, niže vozarine, i jeftinije servisne usluge za partnere i za povezani biznis. Postoji i pozitivan učinak na teretne luke, Obično, za alijansu se odabiru najveći nosači kontejnera, što za luke predstavlja izazove, ali i priliku za vlastiti rast. Alijansu „P3“ (CMA CGM, Maersk MSC) svojevremeno je predložila CMA CGM ali nije bila uspješna. Navedimo sve alijanse pojedinač-no:

G6 alijansa

Najveća svjetska alijansa formirana 2011.

uključuje brodske linije Hapag-Lloyd, Hyundai, APL, MOL, NYK i OOCL. „**G6 Alliance**“ operira ekskluzivno na ruti Daleki Istok – Eu-ropa.

CKYHE alijansa

„**CKYHE Alliance**“ uključuje brodske linije COSCO, K-Line, Yang-Ming, Hanjin i Evergreen.

2M alijansa

„**2M Alliance**“ formirana je u siječnju 2015. i uključuje brodske linije APM-Maersk i MSC. Kina je službeno odbila pristanak ovu i njoj predloženu alijansu.

OCEAN 3 alijansa

„**OCEAN 3 Alliance**“ formirana je u siječnju 2015. i uključuje brodske linije CMA- CGM, COSCO, OOCL i Evergreen. Brodovi ove alijanse operiraju na raznim rutama na linijama : Transpacific, Azi- ja-Europa i Azija-istočna obala SAD-a via Sueski kanal i Azija-Mek- sički zaljev također via Sueski kanal.

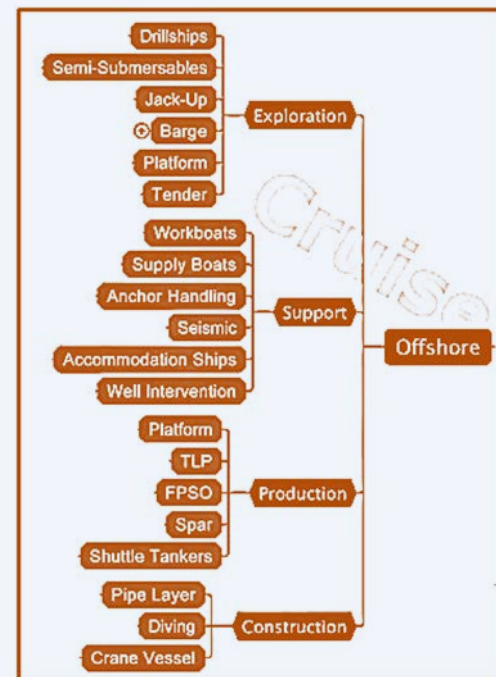
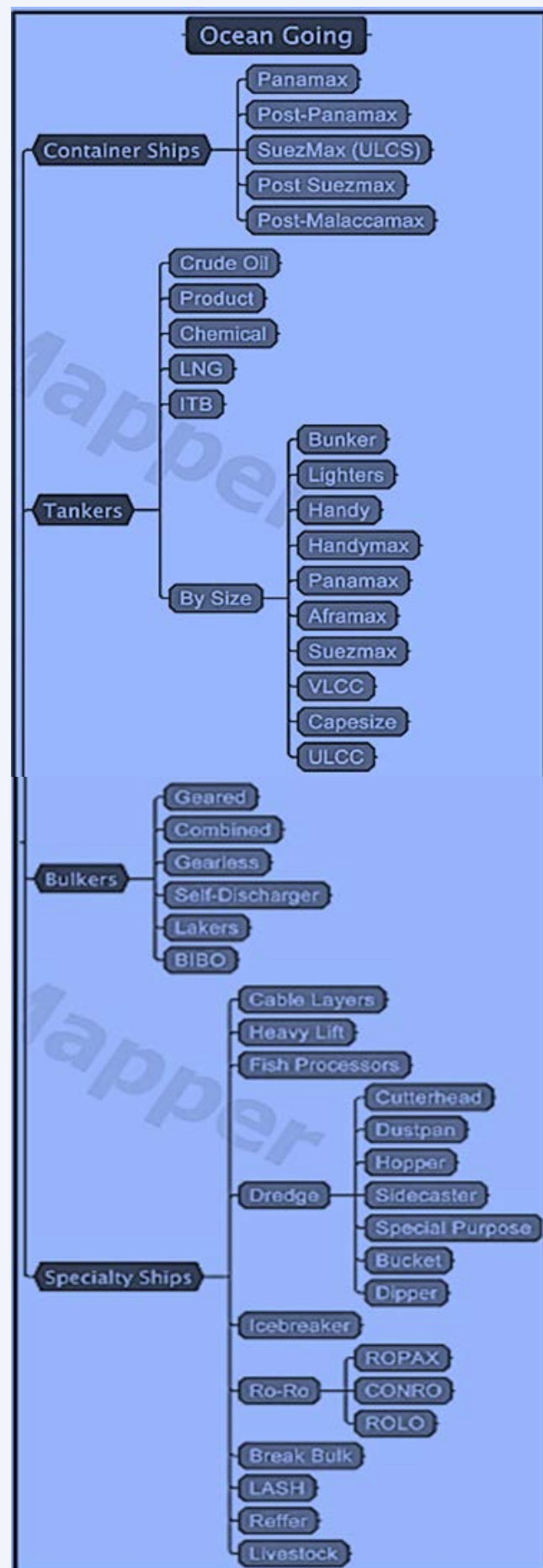
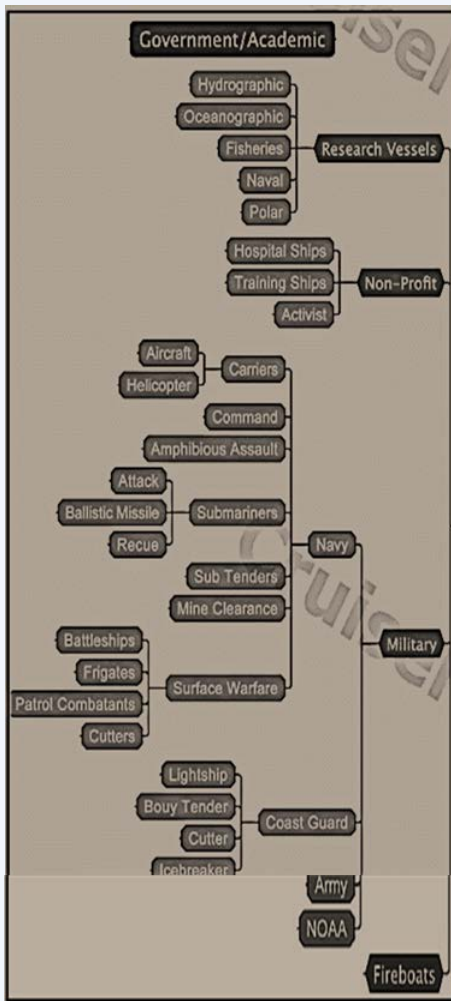
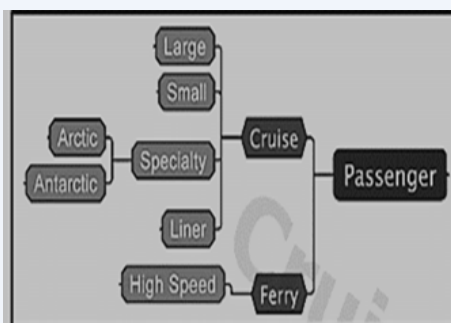
THE alijansa

„**THE Alliance**“ je stvorena u svibnju 2017. Ova alijansa uključuje brodske linije NYK, Hanjin, Hapag-Lloyd, K-Line, Mitsui OSK i Yang Ming. Pokriva sve važnije transportne linije i rute. Ova nova bro- darska alijansa ima

kombinirani kapacitet od oko 3,5 milijuna TEUs što čini 18% glo- balnog kapaciteta kontejnerskih brodova. Flota u ovoj alijansi izno- si preko 620 brodova. U srpnju 2016, alijansi se pridružio i Hyundai Merchant Marine – HMM. Postoji mogućnost da se ovoj alijansi pri- druži i UASC čime bi se ukupni kapacitet alijanse popeo na preko 4 milijuna TEUs. Od 2018. THE Alliance poslužuje 33 transportne linije.

ONE alijansa

„**ONE Alliance**“ uključuje 3 japanske tvrtke (MOL, NYK, K-Line) spojene u „**Ocean Network Express – ONE**“ . Ova alijansa je za- počela svoje operacije u travnju 2018. ONE brodarska alijansa ima kombiniranu flotu kapaciteta 1,44 milijuna TEUs i pruža 85 svjet- skih servisnih prstenova povezujući preko 200 važnijih luka.



CMA CGM i COSCO alijansa (u nastajanju)

Ovo brodarsko udruživanje mega pro-porcija tvrtki CMA CGM i COSCO tek je u nastajanju, jer se u istu nastoje uklopiti Evergreen i OOCL linije. Ukoliko se ovakvo udruženje ostvari, to će radikalno će promijeniti industriju kontejnerskih brodara, ostavivši u nedoumici preostalih osam prijevoznika kon-tejnerskog tereta, članova alijansi G6, CKYHE i Ocean 3.

-----&-----

Vrlo je zanimljiv i usputni prikaz svih mogućih brodova bilo trgo- vačkih bilo vojnih razvrstanih u odvojenim grupama, i to: putnički, vladini/znanstveni, prekooceanski, odobalni, ribarski i priobalni (Pogledati priložene tablice).



cruisemapper.com/wiki/2259-largest-container-ships

All illustrations courtesy: cruisemapper.com

Sažeti prijevod stranice [cruisemapper](https://cruisemapper.com):

Preveo i uredio: **Boris Abramov**

Objavljeno u časopisu Udruge pomorskih strojara Split „Ukorak s vremenom“ br. 58 od 6. prosinca 2018.



PREGLEDI BRODOVA U VRIJEME COVIDA 19

PIŠE

MILKO KRONJA

ITF inspektor

Na samom početku krize s Covid-19 virusom prijavljeni su problemi na brodu „Diamant“ koji plovi pod moldavskom zastavom, a na njemu su ukranci pomorci iz Turske, Azerbajdžana i Gruzije. Tri gruzijska člana posade su tražila repatrijaciju i isplatu plaća koje su im se dugovale, nakon intervencije inspektora oni su otputovali kućama s naplaćenih 19 863,25 US\$ na ime zaostalih plaća. U međuvremenu situacija s virusom je kulminirala i pomorci su se počeli javljati na dnevnoj bazi, sa stranih, ali i s naših brodova, pogotovo onih splitskog Jadroplova. U lukama se pregledavalo malo brodova, a ono što se moglo očekivati je da će se sve više pojavljivati problem repatrijacije posade. Na nivou SPH su rješavani slučajevi hrvatskih pomoraca, a ITF inspektorat je radio na rješavanju problema stranih članova posade brodova koji su dolazili u hrvatske luke. Među prvima su repatrirani Poljaci s bahamskog broda Nordanvik koji su na brodu ustvari bili radi tehničke ispomoći, ali se nakon zatvaranja granica nisu mogli vratiti kući. Slijedili su uglavnom pojedinačni slučajevi iskrcaja pomoraca državljana Europske Unije iz hrvatskih luka, s tim da su ih uglavnom mijenjali Hrvati. Što se tiče drugih nacionalnosti, sada se Turci nesmetano



iskrcavaju odnosno ukrcavaju, ali samo u njihovim lukama, dok na problem nailaze državljani Gruzije i Azerbajdžana koji najčešće čine dobar dio posada brodova koje kontroliraju turske kompanije. Njima, naime, nije još uvijek dozvoljen iskrcaj pa čekaju rasplet situacije. Na brodu Blue H koji plovi pod panamskom zastavom i gdje su članovi posade Turci, Gruzijci i Azerbajdžanci, nije nađen slučaj isteka ugovora o radu, ali su pomorci iskazali zabrinutost hoće li se tijekom idućih mjeseci nakon što im isteknu ugovori moći nesmetano iskrcati. Na dva broda, Nali i White Ivy (oba u turskom vlasništvu, a pod zastavom Paname) zabilježeni su pojedinačni primjeri da je pomorcima istekao ugovor. Kod broda Nali to je bio slučaj s drugim časnikom palube, Mohammedom Sabeerom Rahumom iz Indije, ali on je izjavio da mu nije problem ostati još nekoliko mjeseci (ugovor u trajanju od 6 mjeseci istekao mu je 12. lipnja a brod je pregledan 24. lipnja). U svakom slučaju trebalo je potpisati novi ugovor na što su upozoreni zapovjednik i



U 2019. PREGLEDANO 166 BRODOVA

Tijekom prošle godine koordinator ITF-a za hrvatsku Romano Perić i ITF inspektor Milko Kronja odradili su 166 inspekcija brodova. - Ukupni iznos vraćenih zaostalih plaća iznosi 530,727 USD, i znatno je viši nego za isto razdoblje 2018 godine. Razlozi takvih fluktuacija leže u činjenici pada vozarina kod tržišta rasutih i generalnih tereta, istaknuo je Perić. Prema standardima ITF-a potrebna godišnja kvota po inspektoru je 100 inspekcija, dok je kod koordinatora fleksibilnija situacija s obzirom na široki aspekt poslova koje obavlja. - U svakom slučaju, gornji prikaz premašuje očekivanja ITF za cca. 10%, zaključio je Perić.

vlasnik broda. Kod broda White Ivy situacija je bila malo drukčija. Zapovjednik je, naime, tvrdio da nikome nije istekao ugovor, ali je pregledom dokumentacije (pregled je obavljen 2. srpnja) nađeno da je indijskom mazaču ugovor u trajanju od 9 mjeseci istekao dana 25. lipnja. Naravno, zapovjednik se pokušavao opravdavati da to nije primijetio, ali mu je naloženo da odmah spremi novi ugovor u trajanju od tri mjeseca, što je tražio i sam pomorac. Pregledano je još

nekoliko brodova s turskom ili miješanom posadom i nisu nađeni ovakvi slučajevi, a dobro je da nisu zabilježena kašnjenja plaća pomorcima što je, primjerice, prije bio slučaj baš s brodom White Ivy. U idućem razdoblju će se svakako nastaviti raditi na rješavanju pojedinačnih problema članova posade stranih brodova koji budu dolazili u hrvatske luke i nastojati da svi koji to žele, a ugovor im je istekao nesmetano otiđu svojim kućama..

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

Uz Bontech, zaštitite svoj sluh!

BONTECH



Poštovani,
Nisam mogao dobiti odgovor od Ministarstva pa me zanima ako vi znate hoće li i ove godine Ministarstvo mora subvencionirati kadetima odnosno asistentima na brodu plaćanje doprinosa?

Također me zanima, na koji način se računa doprinos ako u jednoj godini odrađim dio ugovora kao asistent te ostatak ugovora kao ETO.

Hvala unaprijed na pomoći.
Lijep pozdrav.



Poštovani,
Vezano za vaš upit, u predmetnoj 2020. godini sufinancirat će se doprinosi i dio plaće samo onih vježbenika koji su izabrani na natječajnoj listi Ministarstva mora iz studenog 2019. godine i eventualnim drugim natječajima koje Ministarstvo bude objavilo

Dakle u 2020. godini, barem prema pravilima koja su sada važeća, neće biti poziva svim vježbenicima da apliciraju za refundaciju doprinosa.

U odnosu na obvezne doprinose za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, iste plaćate sukladno vašem zvanju odnosno kako ste evidentirani pri Lučkoj kapetaniji. Tako da ćete platiti doprinose prema dvije različite osnovice, posebno za vježbenika i posebno za ETO ako ste tako bili evidentirani na Lučkoj kapetaniji.

S poštovanjem,
SPH.



Poštovani,
Ima li kakva međunarodna odredba ili barem preporuka o ukupno odrađenim satima?

Evo sam na brodu 75 dana po 12 sati svaki dan.

Sati odmora - 12 svaki dan - uredno se potpisuju
Pozdrav



Poštovani,
Nastavno na upit, svakako da postoji odredba kojom se regulira radno vrijeme i odmor.

Konvencija o radu pomoraca, u standardu A 2.3 regulira maksimalno trajanje sati rada i sati odmora, pod točkom 5. kojom je propisan najveći broj sati rada odnosno najmanji broj sati odmora na tjednoj razini - sama država (zastava) odlučuje koje će od dva pravila primjenjivati, primjerice hrvatska zastava je odabrala najmanji broj sati odmora.

Pitanja i odgovori



Poštovani, dobar dan
Zamolio bih informaciju. Pomorac sam na stranoj kompaniji, i iskrcao sam se prije 15-ak dana zbog ozljede leđa, doktor me nakon pregleda poslao kući. Kad sam došao doma odmah sutra dan otišao sam kod svog doktora opće prakse i otvorio bolovanje na taj dan. Međutim sada mi moj doktor kaže da će mi morati zatvoriti bolovanje nakon max 30 dana, jer se vodim kao nezaposlen. Nakon upita u HZZO dobio sam isti odgovor, kažu trebali ste otvoriti bolovanje dok ste bili na brodu. Kao što rekoh radim na strancu i bio sam u Engleskoj i nisam bio u mogućnosti otvoriti bolovanje prije nego dođem doma. Sudeći prema novom zakoniku pomorcu se uračunavaju dani za porez i onda kad bude ozlijeđen doma.

Mene zanima sada, što da napravim, kako da pravdam bolovanje na kapetaniji, jer ako mi doktor zatvori bolovanje ja više nemam doznake da dostavim u kapetaniju?

Bio bih vam jako zahvalan ako me možete informirati što dalje napraviti?

Hvala i LP.



Poštovani,
vezano za vaš upit, s obzirom na vašu zdravstvenu situaciju, liječnik opće prakse vam je dužan izdati potvrdu o privremenoj nesposobnosti za rad i nakon proteka roka 30 dana, budući s predmetnom potvrdom ostvarujete prava vezano za vaš porezni



status, odnosno za evidenciju DPOM pri LK. Naime, navedeni rok od 30 dana se odnosi isključivo na ostvarivanje prava na novčanu naknadu za vrijeme trajanja privremene nesposobnosti za rad po prestanku radnog odnosa (iz Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju), dakle u vašem slučaju predmetna potvrda je potrebna za druge svrhe.

Također, u odnosu na novi Pomorski zakonik, istim je propisana mogućnost da pomorcu ovlaštenu doktor medicine rada, s obzirom na zdravstveno stanje, utvrdi nesposobnost za plovidbu te se takvi dani provedeni na liječenju zbog povrede ili bolesti koja onemogućava ishodenje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za plovidbu uračunava u "183 dana".

S poštovanjem,
SPH



Pozdrav poštovani, nadam se da mi možete odgovoriti na jednu nejasnoću.

Trenutno sam doma, bez dana navigacije u tekućoj godini, imam zdravstvene probleme zbog kojih se nisam trenutno u mogućnosti ukrcati. Zanimam me dali imam pravo sada otvoriti bolovanje kod doktora s obzirom da u ovoj godini prema procjeni neću uspjeti ostvariti 183 dana u međunarodnoj plovidbi jer neću biti zdravstveno spreman za ukrcaj prije polovice srpnja.



S poštovanjem,
Poštovani,
vezano za vaš upit, Pomorskim zakonikom koji je stupio na snagu 28.02.2019. godine propisana je i mogućnost za pomorce u međunarodnoj plovidbi da u slučaju bolesti ili povrede nastale nakon iskrcaja odnosno prije ukrcaja koje bi onemogućile ishodenje zdravstvenog uvjerenja za plovidbu, ostvare dane koji se uračunavaju u potrebnih "183 dana" za oslobođenje od porezne obveze. Navedenu bolest odnosno povredu koja vas onemogućuje pri ishodenju zdravstvenog uvjerenja za plovidbu potrebno je utvrditi od strane ovlaštenog doktora medicine rada te istu evidentirati pri Lučkoj kapetaniji.

S poštovanjem,
SPH



Poštovani ,
na brodu me je uhvatila islijagija tj išijas, doktor je napisao fit for light duty. Danas sam došao kući i posjetio svoju doktoricu koja je napisala bolovanje, za početak mjesec dana. Zanimam me da li imam pravo od kompanije tražiti bolovanje te od države?

Lijepi pozdrav



Poštovani,
vezano za Vaš upit mogu Vam dati samo načelan odgovor, a s obzirom na minimalne informacije kojima raspolazem a tiču se Vašeg ugovoru o radu.

Nije mi poznato da li je upravo Vaše zdravstveno stanje bilo razlog iskrcaja, ili je Vaš ugovor istekao, pa ste iskracani zbog isteka Ugovora?

Ukoliko ste iskracani radi Vašeg zdravstvenog stanja, načelno imate pravo na bolovanje, ali za bilo kakve konkretnije odgovore i tumačenje u smislu prava iz Vašeg radnog odnosa koja Vas pripadaju, svakako mi je potreban Vaš ugovor o radu kao i pripadajući kolektivni ugovor ako ga ima.

U smislu ostvarivanja prava na bolovanje prema HZZO-u, pomorcima u međunarodnoj plovidbi koji imaju ugovor o radu sklopljen na određeno vrijeme, HZZO isplaćuje naknadu plaće do 30 dana po prestanku radnog odnosa/ iskrcaja s broda, i to pod uvjetom da je privremena nesposobnost nastala za trajanja plovidbe, te se se u roku od tri dana od iskrcaja javili svom izabranom doktoru primarne zdravstvene zaštite, te da Vam je izabrani doktor izdao izvješće o privremenoj nesposobnosti za rad s naznakom dana iskrcaja s broda kao početnog dana privremene nesposobnosti za rad.

Dodatno, gore navedeni rokovi i datumi otvaranja bolovanja potrebni su i u pogledu ostvarivanja 183 dana, a kako bi navedeno bolovanje bilo povezano s Vašom navigacijom, i kako bi se dani provedeni na bolovanju ubrojili u 183 dana.

S poštovanjem,
SPH



PIŠE

NEBOJŠA
NIKOLIĆ

MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com

Dok sam još predavao *Brodsku medicinu* studentima na pomorskom fakultetu (koje to naravno apsolutno nije interesiralo jer su oni htjeli ploviti, a ne biti doktori) želeći ih zainteresirati i biti dobar profesor, bavio sam se mišlju da im napravim predavanje o otrovnim morskim životinjama tako što ću montirati isječke filmova o Jamesu Bondu i kasnije od svega sastaviti ispitna pitanja. Primjerice: *koja se otrovna životinja pojavljuje u filmu „Octopussi“*? Odgovor je naravno: *Blue ringn octopuss*, ili *koje je ribe Dr. No držao u svom bazenu*? Ti filmovi su dio mitologije dvadesetog stoljeća i za većinu ljudi prozor u egzotično i „ono najbolje“ kao primjerice, voziti Aston Martin i piti Dom Perignon godište 1967. No za doktore, ti filmovi su bili i prava riznica znanja – uglavnom tropske medicine. Praktično u svakom od tih filmova kao jedna od „zvijezda“ pojavljuje se neka opasna životinja: tarantula, piranha, komodo zmaj, aligator, zmije, barem četiri vrste morskih pasa, itd. Naravno i ljubitelji mačaka su uz pomoć zločinca Dr.Bloefilda došli na svoje, ali to nije tema ovog teksta. Ne zaboravite, to je bilo vrijeme prije interneta i to je za studenta pomorstva bila jedina prilika da vidi kako se ponaša, primjerice zvijezda filma Octopussi; ne Maud Adams (nju je James Bond naravno odveo u krevet o čemu smo znali sve), nego njezina hobotnica - o čemu nismo znali ništa.

A vrijedilo je znati, jer vas koji plovite tropskim morima tamo očekuju i neke od najopasnijih životinja na svijetu. Ustvari, ne neke od najopasnijih – već najopasnije, jer u tropskim morima primjerice *živi najotrovnije živo biće na zemlji, Box jellyfish* i uopće nije teško doći u kontakt s njime. Samo u Filipinima se godišnje registrira oko

stotinjak smrtnih slučajeva, a to je samo vrh ledenog brijega. A i to je samo jedna od životinja koje vas u tropima mogu koštati glave.

Interes za opasne morske životinje i nema tako veliku povijest. Do većeg interesa medicinara i znanstvenika došlo je tek nakon drugog svjetskog rata kada je veći broj mornara i pilota bio prisiljen preživljavati u moru te tako došao u kontakt s opasnim i otrovnim morskim životinjama. Pokazalo se da je problem ekstenzivan i da gotovo svaka veća skupina morskih životinja ima barem jednog opasnog predstavnika. Svjetska eksplozija turizma i brodarstva dovela je do toga da je i u našem najboljem interesu upoznati ta opasna bića jer nonšalantno ući pod more ponekad je jednako noćnoj šetnji, u odijelu s aktovkom, kroz opasni dio grada. Koliko god ga voljeli, more je čovjeku neprijateljski element i u njemu je gotovo sve protiv nas. Nisu opasni samo organizmi koji nas veličinom nadmašuju i dvadesetak puta; opasni su i organizmi koje ni ne vidimo. I jedne i druge valja poznavati!

MALI ALI NEUGODNI

Jednostanični organizmi iz mora, od kojih su mnogi toksični, predstavljaju problem onda kada se nalaze u moru u velikim količinama. Taj fenomen poznat je kao *cvetanje mora* i kontakt te vode sa kožom može izazvati

crvenilo kože, obično bez bilo kakvih drugih konzekvenci.

Osip plivača je dermatitis koji je čest u Karibima. On se pojavljuje nakon kontakta s oceanskim vodom, obično uključuje pokrivene dijelove tijela, a pretpostavlja se da ga izazivaju larve od žarnjaka. Na koži se razvije crveni osip koji jako svrbi. On može biti u obliku crvenih točkastih otvrdnuća ili mjehurića, a razvije u vremenu od par minuta do 12 sati i može trajati do 12 dana. Mogu se razviti i opći simptomi koji uključuju glavobolje, treskavicu, malaksalost, povraćanje, upalu spojnice oka i upalu uretre.

Dobro tuširanje vodom i sapunom, nakon izlaska iz vode, može ublažiti veći osip. Masti s *kalaminom* ili *mentolom* mogu ublažiti svrbež, a koriste se i kortikosteroidne masti. Ozbiljniji slučajevi zahtijevati će i terapiju antihistaminicima a ponekad i kortikosteroidima.

Morski organizmi koji su opasni za čovjeka, uglavnom se nalaze u toplim morima ali vama pomorcima to je svejedno jer topla mora su jednostavno dio vašeg posla.

Opasnost za čovjeka čine: morske životinje koje ga mogu otrovati, one koje grizu i ubadaju ali bez unošenja otrova, one koje izazivaju alergijsku reakciju i one koje su otrovne ako se pojedu. No, osim ovih glavnih grupa o kojima je već bilo govora u našim tekstovima ima i onih koje rijetko ugroze život

čovjeka ali u posebnim okolnostima, iako rijetko, mogu biti opasne, pa i o njima treba nešto znati.

I TO JE U MORU MOGUĆE

Giant groupper (morski grgeč) je velika tropska riba koja a može narasti i do 3,5 metra. Kao sve velike životinje puno jede a iz tko zna kojih razloga ronionci ih obožavaju zajašiti. Nisu agresivne ribe ali kada brane teritoriju, ugrizom mogu nanijeti velika nagnječenja s oštećenjima mekog tkiva. S ugrizom se postupa kao s ugrizom morskog psa, a ako na brodu imate leđa, upotrijebite ga kako biste smanjili oticanje (svaka dva sata po pet minuta tijekom prvih 48 sati). Prevencija je jednostavna: izbjegavajte ih – naročito se vole skrivati u potonulim olupinama. Ulovljenu ribu nemojte nositi o pojasu.

Sabljarke i *igluni* oboružane su dugačkom sabljom na glavi a mogu narasti i do dva metra. Uzrok smrtonosnih ozljeda koje mogu nanijeti ljudima su posljedica ubodne rane glave, prsa ili abdomena. Ove ribe privlači svijetlost i noću znaju iskočiti iz vode u smjeru svijetla. Sve što im se nađe na tom putu može biti probodeno. Uglavnom nastavaju tropske vode i svi koji noću love uz svijetlo morali bi biti svjesni te opasnosti.

Kitovi ubojice su zahvaljujući istoimenom filmskom hitu došli na loš glas ali dokazi o njihovoj agresivnosti prema čovjeku su dvojbeni. Ti, i do 9 metara veliki divovi oboružani su impresivnim nizom zuba kojima mogu prepoloviti svoj plijen. Dokumentirani su njihovi napadi na manje čamce pa čak i slučajevi kada su prevrnuli ili razbili brodice, ali u tim napadima nisu pokušali napasti ljude u moru. Vjerojatnije je da se radi o nekakvoj zamjeni identiteta, možda pokušaju parenja? Slični slučajevi zabilježeni su i s nekim drugim vrstama kitova.

I *Manta Raže* izgledaju vrlo zlokobno i impresivno zahvaljujući svojoj veličini koja može doseći i do 6 metara raspona u krilima, ali prema čovjeku uopće nisu agresivne. Jedino ponekad imaju običaj iskočiti iz vode i pljesnuti svojom krilima pa mogu biti problem zbog same svoje veličine.

Velika Tridacna školjka nalazi se u tropskim vodama. Priče govore o tome da nesretnom ronioncu noga može zapeti o školjku koja se zatvori i tako zarobivši nogu nesretnika udavi. U stvarnosti, niti jedan od tih slučajeva nije dobro dokumentiran. Stručnjaci smatraju da se te školjke zatvaraju osjetivši i najmanju aktivnost u blizini a zatvaraju se vrlo sporo, pa je malo vjerojatno da ronilac ne bi stigao izvući nogu.

A SAD NEŠTO SASVIM OZBILJNO

Ono o čemu nema nikakve dvojbe jeste da su morski psi smrtonosna opasnost u tropskim morima i ne treba ni nabrajati opasne

vrste. Svi znaju za morskog psa tigra, čekićara a da ne govorimo o velikoj bijeloj psini. Steven Spielberg tu je odradio dobar javno zdravstveni preventivni posao ali nažalost oni vam u moru nisu jedini neprijatelji.

Ima jedna riba koja je opasna kao i morski pas ako ne i opasnija, a zove se *Barakuda*. Žive u tropskim morima a stanovnici Kariba boje ih se više od morskog psa. Ako je morski pas svima znani ubojica, Barakuda je nepredvidljiviji. Rijetko napada plivače ali kada to učini; napada brzo, precizno i nemilosrdno. Usprkos relativno skromne veličine od 120 – 150 cm, iako ima primjeraka dugih i do 3 m, vrlo je opasna. Napada munjevito i sa svoja dva reda oštarih zuba efikasno odsijeca komade mesa. Za razliku od morskog psa, uglavnom napada samo jednom. Većina do sada registriranih napada barakude mogu se tumačiti kao «zamjena identiteta» i dogodili su se ili u mutnoj vodi ili u situaciji kada je barakuda zamijenila čovjeka za svoj uobičajen plijen. . Izgleda da je privlače svijetli reflektirajući objekti i najsigurniji način da je izazovete je brćkanje nogu ili ruku preko ruba broda, pogotovo ako na njima imate i sjajan nakit. Ne zaboravite da se mamci za ribe grablji-vice izrađuju upravo od takvih sjajnih materijala.

Barakuda može biti opasna čak i kada je van vode. Postoje dokumentirani slučajevi kada je uhvaćena Barakuda koja je ležala na dnu čamca neopreznom ribiču nenadano nanijela ozbiljne rane!

Ako ste imali nesreću da vas Barakuda ugrize, rane koje zadobijete imaju iste karakteristika kao i rane od ugriza morskog psa, iako su manje. Imaju oblik slova V, neravnih su rubova, duboke su i jako krvare. Prva pomoć se sastoji u promptnom zaustavljanju krvarenja, što ćete učiniti kompresivnim zavojem, tamponadom rane, hvataljkom za krvne žile, Esmarchovom povskom ili «Tourniket» zavojem. Naravno, trebate se boriti protiv prijetećeg šoka pa ozlijeđenoga pognite s podignutim nogama, ako ste na brodu nazovite službu RA-DIO-MEDICO i najhitnije krenite ka kopnu.

Kao i kod napada morskog psa pomoć može biti neuspješna pa je pametnije poduzeti neke preventivne mjere:

- Ne “hladite” ruke i noge u moru preko ruba plovila kada ste u tropskim morima.
- Ne plivajte i ronite u mutnoj ili uzburkanoj vodi.
- Ne nosite nakit dok plivate
- Ne pljuskajte po površini dok plivate
- Kada lovite podvodnom puškom, ne nosite ulov na pojasu

MORE I KAD JE ČISTO MOŽE BITI OTROVNO

Po opasnosti njihovog otrova ove opasne morske životinje može se podijeliti u tri grupe: one koji izazivaju smrt, one koji iza-

zivaju ozbiljna otrovanja i one koji izazivaju manju ili veću neugodu. Prve dvije grupe nalaze se u tropski morima a treća grupa po cijelom svijetu uključujući i Jadran a o njima smo pisali u prošlom broju. U ovom nastavku Čitati ćete o najotrovnijim živim bićima na zemlji.

Vjerovali ili ne, najotrovnije živo biće na zemlji je već u uvodu spomenuta meduza – *Box jellyfish*. Ta vrsta i njoj slične nalaze se u toplim morima Pacifika a žrtve nisu samo ribari već i turisti u popularnim ljetovalištima poput *Puketa*, vrlo posjećenog turističkog otoka u Tajlandu. Tu dilema nema i radi se o pravom masovnom ubojici. Nazivaju je „Box jellyfish“ jer ima karakterističan kockasti oblik tijela (klobuka) iz čijeg donjeg dijela se pružaju lovke. Ima ih tri vrste od kojih su dvije vrlo opasne. Vrsta *Carybdea* se nalazi po cijelom svijetu ali se ne smatra uzrokom velikih otrovanja. Vrsta *Chiropsalmus quadrigatus* nalazi se oko Filipina i odgovorna je za spomenute smrti. Njoj srodna *Chiropsalmus quadrumanus* se nalazi po cijelom sutropskom Atlantiku i Indo-Pacifiku i nešto je manje toksična ali također opasna.

No, najotrovnijim živim bićem na zemlji smatra se treća vrsta ovih meduza (*Chironex fleckeri*) koja se na sreću može naći samo na sjevernoj obali Australije. Zovu je *“Morska osa” (Sea wasp)* i čovjeka može usmrtiti u desetak minuta. Do kontakta tipično dolazi kada žrtva pliva u plitkoj vodi i žrtva ustvari rijeko i vidi svoga ubojicu. Nakon kontakta meduza brzo napusti nesrećenog ali ostavlja stravičnu «posjetnicu». Na mjestu gdje su njezine lovke dođirnule kožu ostaju ružna crvena nateknuća koja izgledaju poput udarca bićem. Žrtva osjeti strahoviti bol i dok se ne onesvijesti pokušava se dokopati obale.

Pomoć žrtvama se sastoji od postupaka koji se primjenjuju i kod ostalih meduza: uz obaveznu reanimaciju, ukoliko je potrebna, četiri glavne vrste tretmana pokrivaju praktično cijelo područje prve pomoći:

- hladni oblozi, da bi se smirio bol kože kada vas opeče meduza
 - ocat, da bi se spriječilo daljnje pucanje žarnika
 - kompresija, odnosno imobilizacija, da bi se reduciralo širenje otrova od mjesta uboda
 - uranjanje ozlijeđenog djela u toplu vodu da bi se umirio bol kod uboda riba
- Ovdje je potrebno još posebno naglasiti da se zaostale lovke s kože uklanjaju isključiv pincetom ili u rukavicama! Te zaostale lovke na koži podsjećaju na ružičaste ili sivkaste crviće i nemojte ih olako shvatiti je i vi lako možete postati žrtvom.

Za otrovanje koje uzrokuje ova smrtonosna meduza u Australiji postoji odgovarajući protuotrov koji trebate imati na brodu ako plovite Indo-Pacifikom. Proizvodi ga tvrtka CSL, Melbourn Australia. Antivenom treba

ponavljati u intervalima od 2 – 4 sata dok se simptomi ne prestanu razvijati. Ozlijeđene će trebati pažljivo nadzirati još barem 6 – 8 sati. Ako je potrebno pružiti će im se reanimacija a ako bude potrebno primijeniti će se i anti-šok terapija. Naravno, ako ste na brodu čim bude moguće nazvati ćete Radio-medico i odmah krenuti ka kopnu. U uvjetima plovidbe protuotrov treba biti čuvan u frižideru, pazeći da mu temperatura ne poraste preko preporučene temperature skladištenja koja je napisana na pakovanju bočice.

Meduze koje srećemo u Jadranu su neugodna, ponekad vrlo bolna napast ali desi se da i kod nas iz tropskih mora zaluta neka od tih tihih nemani pa tako iz Sredozemnog mora u Jadran ponekad zaluta tzv. *Portugalska galija* ili *Morska kobra* (*Physalia physalis*) čiji otrov može izazvati i smrt. Na sreću, to je vrsta meduze koja se kod nas susreće vrlo rijetko.

Ustvari, iako tako izgleda, to nije prava meduza već se radi o koloniji različitih životinja od kojih jedna stvara plavi (poneka crveni ili zeleni) klobuk koji pluta na vodi i izgledom podsjeća na galiju, po čemu je i dobila ime, dok drugi članovi kolonije pružaju dugačke lovke sa žarnicima. Ove lovke ponekad dosegnu dužinu od 30 metara, pa neoprezni plivač može na njih naletjeti a da i ne primijeti sam klobuk.

Portugalska galija ne upravlja svojom sudbinom i pluta morem gdje valovi i vjetar odnesu. Postoje dvije vrste: Atlantska koja je veća a ima je i u Mediteranu, te manja Indo-Pacifička, koja se nalazi kod Hawaja, Japana i diljem Indo-Pacifika. Kako nema mnogo dokumentiranih slučajeva izgleda da nezasluženo ima tako lošu reputaciju. U svakom slučaju znatno je opasnija od meduza s kojima se susrećemo u Jadranu a može biti i smrtonosna. Dodir njenih lovki proizvodi bol i oštećenja kože slična onima koje izaziva dodir naših meduza i vlasulja, te povremeno opće simptome poput grčeva u mišićima i stezanja u grudima. Pogibaju uglavnom djeca i stariji ako dođe do masivnog kontakta.

Pomoć je ista kao kod ozljeda nanesenih od naše vlasulje. Ponekad ih more masovno nanese na obalu i tu valja dobro zapamtiti da su opasne i kada su na kopnu. Zato, ma koliko zanimljivo izgledale – ne dirajte ih!

ČUVAJ GREBEN DA NE BUDEŠ ...

Koraljni grebeni su svakako najzanimljiviji dijelovi morskog okružja i dio naše kolektivne svijesti koja u njima projicira sliku raja. Nema susjeda koji vam neće biti zavidan ako mu kažete da ste plovili na Tahiti ali im ipak nemojte kvariti ljubomoru nastavkom ovog teksta. Grebeni se nalaze u pojasu između 30° sjeverne i 30° južne dužine i može ih se usporediti sa džunglom. Ali baš kao u džungli, i u njima ima opasnih životinja.

Usprkos neospornoj ljepoti koraljni grebeni mogu biti opasna mjesta. Prije svega, površina im je opasno oštra i ako niste toga svjesni, na vašoj, ionako od vode omekšanoj koži, ostati će neizgodne ozljede. Te rane nisu iste kao one na kopnu, teško zarastaju, a infekcija im je otporna na antibiotike. Tome je više razloga, a jedan su svakako mikroskopski debris i komadići koralja koji ostaju u rani. Kao drugo, sam polip koji čini živi dio koralja, svojim otrovom izazove upalu, a kao treće, u vlažnom i vrućem okolišu bakterije se lako razmnože. Dr.Bev Holt iz Royal Geographic Society radi na hipotezi po kojoj je uzrok takvoj otpornosti bakterija, prirodni antibiotik koji luče neki od polipa na koraljnom grebenu a zbog čega te bakterije postanu otporne na antibiotike. Takvim ranama ponekad trebaju mjeseci da zarastu. Rani koju ste zaradili na koraljnom grebenu trebate pristupiti vrlo oprezno a preporuča se sljedeći postupak: rane treba isprati sa sapunom i vodom te izbrisati grubljom gazom ili ručnikom. Hidrogenom je treba dobro isprati i pustiti hidrogen da «kuha» par minuta. Nakon toga okolina se čisti alkoholom a rana šprica antibiotskim praškom. Rana se sterilno previje i svaka tri dana redovno previja. Znakovi da se rana ipak upalila jesu crvenilo, otok, smrad, bol, gnoj i otečeni limfni čvorovi. Takvu ranu treba redovno previjati parafinskom gazom, dati antibiotik ili ga promijeniti ako ste ga već dali.

Na koraljnom grebenu živi i opasna životinja koja iako slič koralju, a tako se i zove – *Fire coral*, a ustvari nije pravi koralj. Najopasniji je *Millepora alcicornis* i stvarno prekrasno izgleda. Može se razgranati i narasti i do 2 metra visine. Mnogi koji su posegnuli odlomiti jedan njegov komadić od njegovih žarnika zaradili su snažan bol na opečenom djelu ruke.

I *morski ježevi* koje je vidio svatko od nas mogu biti opasni. Postoji mnogo vrsta morskih ježeva i većina ih nije otrovna ali na koraljnim grebenima postoje i oni otrovni. Njihove oštre igle lako probijaju i laganu obuću, a kod otrovnih vrsta, s ubodom u tijelo žrtve ulazi i otrov. Bol je intenzivan i karaktera pečenja. Ako su ubodi mnogostruki, može doći do utrnutosti, slabosti, bola u trbuhu, paralize, teškoća s disanjem, nesvjestice, bolova u mišićima i zglobovima, šoka i smrti. Ubodeni dio tijela treba uroniti u vruću vodu dok ne popusti bol. Ubodeno područje treba očistiti nekim dezinfekcijskim sredstvom, sterilnom iglom odstraniti bodlje, a ozlijeđenu kožu premazati nekom antibiotskom masti. Ako bodlje ne možete odstraniti iglom, što je najbolje rješenje, možete pokušati sa «crnom mašću» ili octenim oblozima (4x dnevno) koji bi trebali igle rastopiti. Čak i neotrovne bodlje ježinaca, kao i nekih riba ili ubodi rakovice, opasni su zbog pojave sekundarne infekcije i mogu uzrokovati alergijski i/ili iritantni dermatitis.

Morski crvi također mogu izazvati neugod-

ne ozljede sa svojim otrovnim bodljama. Takvi morski crvi (*Bristleworms* ili *Crv-pas*) polako se kreću po koraljnom grebenu i kada ih se podraži, iz svojih postraničnih izraslina u kojima su skrivene, izbace i naježe te svoje bodlje, koje se onda lako zabiju u kožu slučajnog plivača. Izazivaju burnu urtikariju koju slijedi otok i formiranje papula. Bol traje par sati ali urtikarija i do par dana. Bodlje treba ukloniti pincetom ili ljepljivom trakom a onda ubodeno područje isprati s razrijeđenim octom. Ako se koža jako upali treba je namazati s kortizonskom mašću.

Morske zvijezde u Jadranu su dekorativne i turisti ih rado nose kući ali u Indo Pacifičkoj regiji, Crvenom moru, Kalifornijskom zaljevu i Velikom grebenu u Australiji, živi i zvijezda koju zovu «*Trnova kruna*» i koja ima velike oštre šiljke, koji su uz to još i otrovni. Te od 4 do 6 cm velike šiljke oblaže otrovna sluz. Šiljci su dovoljno jaki da probiju i ru-kavicu. Otrovnost može izazvati bolne jako krvareće rane koje oteknu. Bol je srednje jak i traje dva do tri sata. Višestruki ubodi mogu izazvati mučninu, povraćanje, otečene limfne čvorove, prolazne utrnutosti ili čak paralizirati ekstremiteta. Pomoć se pruža čišćenjem rane i uranjanjem u vruću vodu (vruću koliko se može izdržati) dok bol ne popusti.

Spužve u Jadranskom moru nisu otrovne, ali mogu nadražiti kožu zbog zabijanja njihovih silicijskih iglica. No, tropska mora i u ovoj vrsti imaju otrovne predstavnike koji vam mogu izazvati i nešto ozbiljnije probleme jer na njima žive lijepa ali opasna bića. Takva je primjerice *Fire-sponge* koja se može naći na Havajskim ili Karibskim grebenima i izazva nešto što se zove «Sponge diver's disease». Sličnu reakciju izazva i *Red moss sponge* koja živi u sjeveroistočnim vodama obala Amerike. Dodir sa takvim spužvama izazvati će vam osip sličan onom kojeg dobijete od koprive. Mogu se pojaviti mjehuri i otoci. I zglobovi u opečenom djelu tijela mogu oteknuti a mogu se javiti i opći simptomi poput slabine, mučnine, temperature, groznice, grčeva mišića i omamljenosti. Ozlijeđenu zonu treba isprati s vodom i sapunom, a iglice ukloniti s ljepljivom trakom ili sredstvom za *peeling* kože koju vaše (eventualne) suputnice vjerojatno imaju sa



sobom. Ako nema može i krema za brijanje pomješana s pijeskom. Na ranu treba nanijeti ocat ili alkohol (4 x 10-30minuta dnevno). Ozlijeđeno mjesto treba namazati nekom kortizonskom mašću a treba popiti i neki antihistaminik. Ako se razvije ozbiljniji osip i mjehuri, trebati će pozvati Radio-medico i od njih primiti savjet o daljnjem postupku, jer će biti potrebno i oralno uzimati kortikosteroide. Iz spužvi je izoliran i uzročnik tetanusa pa svi koji se upuštaju u plovību moraju biti cijepljeni protiv tetanusa (osim Pernara i njegove ekipe koja ionako ne plovi).

Ni školjke u tropima nisu bezazlene. Konusna školjka (*Cone shell*), inače visoko cijenjena kod kolekcionara vrlo je opasno stvorenje i nemali broj ljudi umro je od njenog otrova. Ima vrlo elegantan sustav za ubrizgavanje otrova koji se sastoji od otrovnog šupljeg zuba, ticala i vrećice sa otrovom. Prvi osjećaj nakon uboda je snažan bol i utrućenje ubodenog dijela tijela, koji se onda širi na cijelo tijelo. Nakon toga se mogu pojaviti poteškoće sa disanjem, gutanjem i govorom a na kraju paraliza disanja i zastoj srca. Ako već želite okušati sreću sakupljanjem školjki, nosite rukavice, uhvatite ih za širi kraj, mada je otrovni zub ove školjke tako mobilan da se može saviti unazad i ubosti vas. I zaboga, ni-pošto ih ne stavljajte u džepove kupućih gaćica. Ubodeni dio odmah uronite u vruću vodu dok ne umine bol (jel vam sad jasno zašto ih ne stavljati u džepove). Postavite povesku ali pazite da ostavite puls očuvan i imobilizirajte ruku. Odmah krenite doktoru.

Hobotnice u mašti pomoraca oduvijek imaju zloglasnu reputaciju i uvijek su izazivale respekt. Mitski *Kraken* je naravno bio gigantska hobotnica. Iako mogu narasti vrlo velike, ustvari su miroljubive životinje. No koraljni greben krije i jednu malenu koja je ubojita a zovu je *Blue-ringed octopus* (je, to je ona ista iz uvoda ovog teksta). Ovu čudesnu životinju prepoznati će ljubitelji filmova o Jamesu Bondu. U filmu «Octopussy» glavna je junakinja čuva u akvariju kao ljubimca. Poput svih hobotnica i ova ima usta u obliku papagajskog kljuna ali su na njega povezane i otrovne žlijezde. Ime je dobila po svojstvu što joj prstenovi kojima je prošarana poplave kada je ljuta. U većini slučajeva ugriz nije



fatalan već se osjeti srednje jaki bol i pečenje. Ponekad su tako male (ne veće od dječje šake) da se ni ubod ne vidi. No otrov je tako jak da poslije dva sata može uslijediti smrt od paralize disanja. Najveći broj smrti dešava se u Australiji i to u pravilu kod neopreznih plivača koji se pokušaju poigrati s ovom simpatičnom životinjicom.

Morske zmije, su također među opasnim morskim životinjama i njihov otrov također može ubiti. Od kopnenih se razlikuju po repu koji je kod ovih spljošten kako bi mogle plivati, zubi su malo drukčiji ali otrov je skori isti. Australci tvrde za serum protiv ugriza kobre sasvim dobro funkcionira.

Ne koraljni greben stvarno nije šala neki od njegovih stanovnika kao što su *Scorpion fish*, *Lion fish* ili *Stone fish* stvarno mogu uzrokovati i smrt (Nagradno pitanje za ljubitelje Jamesa Bonda – koja od ovih riba se pojavljuje u jednom od njegovih filmova?). To su najopasnije otrovne ribe u moru. Njihove peraje skrivaju 18 otrovnih igli na čijoj bazi se nalaze otrovne žlijezde. Kada nesretni ronilac ili kupać stane na njih ili ih pokuša uhvatiti rukom, te igle probijaju kožu i u tijelo žrtve unose izuzetno jak otrov koji se može usporediti s kobrinim otrovom. Taj otrov paralizira sve mišiće u tijelu uključujući i srčani mišić.

Lion fish ili *Zebra fish* izaziva nešto slabije trovanje od ostalih. Poznavao ci filmova o Jamesu Bondu sigurno su zapamtili ovu raskošno dekorativnu ribu kao ljubimca jednog od Bondovih zločestih protivnika (je, to je odgovor na pitanje od malo prije). Nije baš velika (8 – 25 centimetra) a lijepa je koliko su ove ostale ružne i ima običaj spektakularno raširiti svoje šarene peraje. Naročito strada ju neoprezni kupaći kada je pokušaju uhvatiti dok nepomično lebdi u vodi.

Scorpionfish se uglavnom kreće po dnu plitkih zaljeva i koraljnih grebena a njezin otrov uzrokuje nešto jače trovanje.

Stonefish je među njima najotrovnija a izgleda upravo kao što joj ime kaže – kao kamen i većina otrovanja dogodi se kada se neoprezno nagazi na nju. Njezino drugo ime – *Devil fish* dovoljno govori o njenom karakteru. Izvanredno je kamuflirana i ima običaj nepokretno ležati pod kamenjem, u koralj-



nim procijepima ili ispod pjeska ili blata. Često je potpuno obrasla algama i kamenčićima pa ju je nemoguće uočiti na morskome dnu. Ima ih u Indo-Pacifiku, Australiji, Kini, Indiji, Crvenom moru i Istočno afričkoj obali.

Bol koju izaziva otrov ovih riba je trenutna agonizirajuć, pulsirajuć ili karaktera pečenja. Vrhunac mu je 60 – 90 minuta nakon uboda a tijekom daljnjih 6 – 12 sati se smiruje. Bol može biti tako jak da žrtve padnu u agoniju i delirij ili se od bola onesvijeste. Bolovi mogu trajati i nekoliko dana. Sama rana oteče i poprima plavu boju a okolina joj je crvena. Nakon par dana javljaju se mjehuri a okolina utrne. Limfni čvorovi u blizini rane mogu oteći u roku 15 minuta. Nekroza i raspadanje tkiva je česta posljedica.

Unesrećeni počinje povraćati, mučno mu je, osjeća slabinu i nemir, ulazi u delirij, nedostaje mu zraka, ubrzano diše, javlja se drhtanje, grčevi i paralize. Dolazi do poremećaja u radu srca, fibrilacije i smrti.

Ako unesrećeni preživi rana zarasta tijekom nekoliko mjeseci i ostavi ružan ožiljak.

Tretman se sastoji u podvezivanju ekstremiteta, imobilizaciji i uranjanju ozlijeđenog dijela tijela u vruću vodu kao što to radimo kod uboda našeg pauka a CSL laboratorij iz Melbournea proizvodi i efikasan serum.

Preventivnu je realno gledajući teško izvesti jer se pogotovo *Stonefish* izvrsno kamuflira ali njen izgled treba poznavati i ako je slučajno uhvatite, znajte da joj je otrov potentan još 48 sati nakon što riba ugame.

I za kraj, da se previše ne opustite vi koji plovite u sjevernim morima jedna vijest od prošlog ljeta:

NEMOJTE JE DIRATI!

Jedna od najotrovnijih životinja na svijetu pojavila se u Jadranu

Portugalska ladica

Izvor: Profimedia / Autor: Profimedia

Portugalska galija, odnosno portugalska ladica koja spada u skupinu žarnjaka, ali zapravo nije meduza, jedna je od najotrovnijih životinja na svijetu pojavila se u Jadranu. Živi na površini mora, doseže veličinu od 28 do 30 centimetara, čovjeku može dodirnom nanositi strašnu bol, a može dovesti i do srčanog udara i posljedično smrti

Nedavno je u talijanskim medijima obje-knula vijest da je na obalama regije Puglia, između gradova Pescara i Barija, pronađena portugalska galija.

Kako prenosi Glas Istre pisanje talijanskih medija, opasna portugalska ladica, znanstvenog imena Physalia physalis, je tropska morska vrsta, koja može biti i smrtonosna, zbog čega su stručnjaci odmah upozorili ljude da se udalje čim je vide. Problem je što je izuzetno atraktivna te odmah privlači ljude, pogotovo najmlađe kupaće. Unatrag nekoliko godina u Italiji je zabilježen i smrtni slučaj žene koja je dirala portugalsku galiju.

R

oden sam u tradicionalnoj obitelji na Malom Šubriću, otoku šibenskog arhipelaga. Ime je dobio po plutu koje se koristi pri izradi mreža. Pluto ili šubar služi za postizanje sile uzgona koja mrežu drži u okomitom položaju na dnu mora. Budući da su na mom otoku živjeli vrsni pletači i krpači mreža, otok je dobio ime Šubrić. Na drugom kraju otoka nalazi se mjesto Veli Šubrić. Generacijama su muškarci u mojoj obitelji bili pomorci, pa se od mog rođenja znalo čime ću se baviti u životu. Pomorsku školu završio sam u Zadru, jer je tamo živjela obitelj moga ujaka. Upi-sao sam nakon toga Višu pomorsku u Rijeci. Mi mladi iz Malog i Velog Šubrića družili smo se tijekom ljeta. Održavali bi zajedničke zabave u zadružnom domu izgrađenom nakon Drugog svjetskog rata. Taj dom zvali smo Zadruga. Tamo bi se organizirao ples ili disko, kako smo zvali drmusanje u ritmu glazbe. Vrhunac večeri bila je vremenska prognoza mjesnog meteorologa Ante koji je prognozirao vrijeme za sutrašnji dan. Budući da su u srpnju i kolovozu velike vrućine, Ante bi najavom velike kiše i ne-vere pobrao ovacije nazočnih. Naravno, od te kiše nije bilo ništa, ali smo se ludo bavljali.

ODLUKA

Bilo je ljeto nakon završene prve godine studija. U Zadruzi, i na zajedničkom kupanju u šubričkoj uvali Draževica, upoznao sam djevojku imenom Cvita. Ona je bila iz Velikog Šubrića. Ja nisam imao neka posebna ljubavna iskustva, ali sam osjetio da je to to. Prohodali smo. Isprva stidljivo, a potom i javno, držeći se za ruke šetajući rivom. Smatrao sam

Ehenimus, se sit, adis
dolenis essimilicil int
vollorro cumque rehenis
molupta tusandia
sitation porepe delestius,
quis serro venim
remporeic tem eaqui
dolorae et acepedit,
que consed quibus
molupitius.
Ipsantis dem ipsam
rest, quid ut hic totatet
faccust ectotatio et que
cum earitat escium

Blitva

da je cura iz svog kraja najbolja ili kako kaže poslovica: Blitva je iz svoga vrtla najslađa. Posebno blitva iz susjednog Velog Šubrića.

Potpomognut Cvitinim poticajem, u roku sam diplomirao. Krenuo sam na brod i brzo napredovao. Cvitin otac nam je darovao zemljište za gradnju kuće u Šibeniku, u predjelu Rokića draga, koje je on naslijedio od svoje majke. Polako smo gradili kuću. Izreka koju volim je: Prvo štalica, pa onda kravica. Odnosilo se to na vjenčanje i zasnivanje obitelji. Usprkos protivljenju i mojih i njenih roditelja, odlučili smo obaviti sve što treba tek nakon useljenja u našu kuću. Tako je i bilo. Vjenčali smo se i Cvita je zatrudnila. Imao sam sreću da sam bio kući baš za vrijeme rođenja našeg sina. Otišao sam na brod mjesec dana nakon rođenja.

POVRATAK

Nakon 4 mjeseca plovidbe vratio sam se doma. Veselio sam se povratku kao nikada do tada. Moji su mi kolege pomorci znali pričati da ih njihova djeca nisu prepozna-

vala kad bi se vratili s broda. Doduše, tada su vijadi bili duži, ali mi je isto ta spoznaja izazivala tugu oko srca. Izljubio sam se s Cvitom i našim sinom, nešto smo večerali i otišli na spavanje. Ujutro sam bio umoran jer me mučio jet lag kao posljedica različitih vremenskih zona. Odlučio sam ostati duže u krevetu. Ali, stvari nisu išle onako kako ja ležim u krevetu dok ona presvlači dijete. Meni se od promjene pelena povraćalo, to mi je izazvalo mučninu. More mi škodilo nije, ali puna pelena jest. Cvita je bila neumoljiva. Povratio sam dušu iz sebe. Onda mi je kazala da je mesar vara i da joj prodaje krive pozicije mesa: plecku pod but, junetinu pod teletinu, a piletinu pri kraju isteka roka trajanja. Rekla mi je da izvolim otići do mesnice kupiti meso jer mene mesar previriti neće. Kupio sam teleći fjanak i pri tome uopće nisam primijetio bilo kakvo neobično ponašanje mesara. Kad sam došao kući, Cvita mi je kazala da izvolim oguliti krumpire, posoliti iz skupa s mesom i staviti u špاهر. Nakon ručka i popijene čaše vina, odlučio sam prileći na kauč. Nisam ležao niti pet mi-

nuta. Cvita je počela usisavati stan, došla do kauča i jačim glasom rekla:
- Nećeš ti ležati dok ja usisavam. Izvoli se ustati i preuzeti usisavač.
Nakon što sam usisao stan i pobrisao prašinu, kazao sam joj:
- Evo, sredio sam ti stan.
Ona me je pogledala i rekla:
- Nisi ti meni sredio stan, nego si očistio prostor gdje i ti boraviš.
U narednim danima odmah bi po ustajanju čistio kupaonicu, odlazio po meso, kuhao juhe, gulaše i paštašute. Servirao bih stol, punio perilicu posuda. Rastirao sam robu, koju sam i peglao nakon sušenja. Trajalo je to cijela dva mjeseca mog boravka doma. Imao sam osjećaj da mi se osvećuje zbog toga jer mora brinuti o djetetu i o kući. Kao da mi želi pokazati koliku žrtvu mora podnijeti.

ODLAZAK

Otišao sam na brod. Prevozili smo balvane plemenitog drveta iz Filipina do Montreala. Luka ukrcaja bila je Manila. Odlučio

sam se ošišati u obližnjem frizerskom salonu. Sjeo sam na sjedalicu i frizerka mi je prvo oprala kosu. Onda mi je pola sata masirala vlasište. Potom me je ošišala, pa mi je detaljno oprala uši. Sljedeće što mi je napravila bilo je uređivanje noktiju na rukama, uz masažu dlana. Potom me je zamolila da izujem cipele. Iznenadio sam se, ali sam pristao na to traženje jer mi je to stvaralo osjećaj ugođe. Frizerka je donijela plitku plastičnu posudu u kojoj je bila topla voda i sapunica. Namakao sam stopala dvadesetak minuta u toploj vodi. Onda mi je frizerka položila prvo lijevu, pa onda desnu nogu na ručnik koji je stavila na svoje bedro, te mi uredila nokte na nogama i usput izmasirala tabane. Pričala mi je o točkama koje se nalaze na dlanovima i tabanima, a čija stimulacija može utjecati na razne organe u ljudskom tijelu. Platilo sam joj i ostavio dobru napojnicu. Pozvao je na piće u susjedni lokal. Ona je prihvatila moj poziv. Razgovarali smo o svemu. Svidjelo mi se da netko pokazuje želju da se osjećam dobro. Znao sam da je to njen posao, ali to nije umanjivalo moj osjećaj. Protumačio sam to kao neki znak da ipak negdje postoji neka osoba koja je prijazna prema meni. Otišao sam na brod, a sutradan isplovio put Montreala. Uskoro je uslijedio iskrcaj i povratak kući.

VOŽNJA

Po povratku kući ponovila se ista stvar kao i kod mog prvog povratka nakon rođenja sina. Prvi dan je sve bilo kako treba. S radošću sam se igrao s mojim sinom, a večera koju mi je pripremila Cvita, bila je jako ukusna. Popio sam čašu primoštenskog Babića i otišao u krevet. Ali, već je drugi dan uslijedila dodjela radnih zadataka i kontrola učinjenog od strane Cvite. Nije bila zadovoljna s čistoćom poda koji sam pomeo, niti s rukavima opeglanih košulja. Pregledavala je čistoću fronti na kuhinjskim elementima i tražila da odmaknem sve krevete i kauč kako bih mogao usisati, a potom i oribati podove. I tako od jutra do mraka. Jedno večer sam joj kazao:
- Ja ne želim da se netko tako ponaša prema meni.
Ona je, blago rečeno, izgubila kontrolu nad svojim reakcijama. Nije mogla kontrolirati bijes. Svašta mi je izgovorila bacajući moje stvari po podu. Počeo sam razmišljati što napraviti. Sutradan sam je zamolio da se provoza-

mo automobilom. Naš je sin bio u dječjoj ležaljci na stražnjem sjedištu automobila. Vozli smo se gradom od Njivica do Ražina, pa preko Jadrtočva došli do trajektnog pristaništa u ispred šibenske Drage. Parkirao sam se ispred trajekta za Šubrić. Rekao sam Cviti:
- Cvita, ja nisam zadovoljan našim odnosom. Ja zarađujem moj kruh sa sedam kora ploveći morem. Težak je to posao. Radim sa stranim ljudima, plovim opasnim područjima. Danima me zna valjati tako da jedva noću zaspem. Očekujem da to poštuješ i da poštuješ mene kao čovjeka.
Otvorio sam vrata od automobila i otišao do suvozačevih vrata. Dok sam obilazio oko automobila, kroz glavu su mi je prolazile njene reakcije od prije par dana, moje noćne smjene na mostu, razgovor s Filipinkom, sav moj trud koji sam uložio kroz školovanje kako bih postao ovo što jesam i trud roditelja koji su me financirali, ali i moja budućnost koju više nisam vidio sa Cvitom. Gledao sam i našeg sina kako spava na zadnjem sjedištu automobila. Otvorio sam vrata na njenoj strani i i rekao joj:
- Trajekt je tu, privezan. Kreće za Veli Šubrić za 45 minuta. Vrata su ti otvorena. Ukoliko ne promijeniš svoje ponašanje, možeš se vratiti svojim. Mislim da sam bio jasan.
Držao sam rukom kvaku na vratima i čekao. Ona je gledala u pod i nije ništa kazala. Nakon par minuta, zatvorio sam njena vrata i odvezao nas kući. Cvita te večeri nije kazala ni riječ. Ujutro sam spavao duže. Cvita se ustala ranije i priredila nam doručak. U pekari je kupila vrućih kroasana i skuhalo nam bijelu kavu. Sin je zadovoljno ležao u svom krevetiću. Cvita je skuhalo ručak i poslijepodne smo se zajedno odmarali na kauču. Stvari su se promijenile. Nisam više siguran da je blitva iz svoga vrtla najslađa. Možda i jest, ali je treba pravilno okopavati i čistiti korov.

POSEBNA PONUDA

Zimski odmor po Vašoj mjeri

Ponuda vrijedi od 4.12. do 20.12.2019. - od nedjelje do petka


LIFECCLASS
TERME SVETI MARTIN

www.diners.hr Info telefon 01 4929 555 

HOTEL SPA GOLFER 4* STANDARD SOBA

Noćenje s
doručkom **275 kn**

Polupansion **360 kn**

* cijene su po osobi/noćenju

STANDARD APARTMANI "REGINA" (spavaća soba + pomoćni ležaj)

Noćenje s
doručkom **250 kn**

Polupansion **285 kn**

* cijene su po osobi/noćenju

FAMILY APARTMANI "REGINA" (spavaća soba + pomoćni ležaj)

Noćenje s
doručkom **200 kn**

Polupansion **245 kn**

* cijene su po osobi/noćenju

Cijene vrijede za minimalno dvije osobe i za minimalno 2 noćenja. Cijena za jedno noćenje uvećava se za 10%.

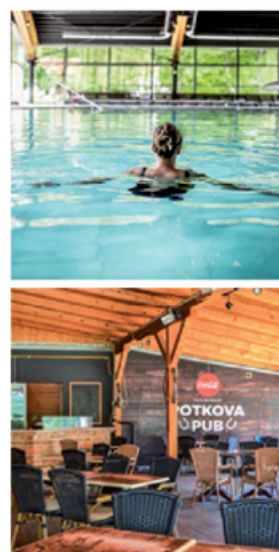


NADOPLATE

- boravišna pristojba 10 kn / 1,35 € po osobi i danu • 5 kn / 0,66 € po danu za djecu od 12 do 18 godina
- executive soba 65 kn / 9 € po osobi i danu
- suite 250 kn / 34 € po osobi i danu
- single use 190 kn / 26 € po danu
- mogućnost doplate za family room
- ručak ili večera 122 kn / 17 € po osobi i obroku (Hotel)
- ručak ili večera 110 kn / 15 € po osobi i obroku (Apartmani)
- **GRATIS** dječji krevetić,
- **GRATIS** kućni ljubimac (na upit, do 10 kg),
- **GRATIS** garaža

PONUĐA UKLJUČUJE

- smještaj u hotelu 4* ili apartmanima
- neograničeno korištenje termomineralnog bazenskog kompleksa The Temple of Life
- noćno kupanje do 23 h petkom i danom uoči blagdana
- neograničeno korištenje fitness centra
- ogrtači i papuče u sobi (za hotelske goste)
- besplatni Wi-Fi i parking
- besplatno cjelodnevno kupanje na dan odjave



**2 djece
do 12 godina
GRATIS ***

* Jedno dijete u krevetu s roditeljima, drugo dijete na pomoćnom ležaju

VIŠE INFORMACIJA:

T: +385 (0)40 371 111 • E: info@termesvetimartin.com • www.termesvetimartin.com
LifeClass Terme Sveti Martin, Izvorska 3, Toplice Sveti Martin, 40313 Sveti Martin na Muri, Hrvatska

Diners Club. Najbolji član svake posade.

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

Bez papira. 100% digitalno.

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

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



ERSTE 

 **Diners Club**
INTERNATIONAL

PIŠE
**MILKO
KRONJA**

Pomorske nesreće su, nažalost, dio svakodnevice i događaju se bez obzira na činjenicu da su današnji propisi oko održavanja brodova vrlo rigorozni, a posade obučene za sve izazove koji se mogu pojaviti na moru. Također su danas praktički svi brodovi osigurani protiv rizika od kojih je, naravno, najozbiljniji brodolom. Događaji poput gubitka kontejnera s palube tijekom oluje, oštećenja tereta kada more prodre u brodska skladišta ili raznih kvarova na brodom pogonu se pojavljuju relativno često, ali se u javnosti o njima malo zna, osim u slučaju da su prilikom havarija osim brodova u opasnosti i ljudski životi. Što se tiče hrvatskih pomoraca, tužne kronike su ipak rijetke, pogotovo kad se usporede s podacima od prije više desetljeća – primjerice godine 1960. je na samo dva broda, Šapcu i Petru Zoraniću smrtno stradalo čak 49 hrvatska pomorca, a razdoblje od prije četrdesetak godina bilo je vjerojatno i najgore u suvremenoj povijesti, počelo je 1978. s udesom broda Makarska u kojem su živote izgubila trojica članova posade, nastavilo se iduće godine tragedijom Kaprija u kojoj je smrt snašla 18 pomoraca da bi kulminacija bila 1980. s pogibijom sva 32 člana posade broda Dunav. Iduće godine je stradao brod Bratstvo i deveterica pomoraca koji su plovili na njemu. Nasreću, taj crni niz je prekinut, ali je malo falilo da se potkraj te, 1981. godine nastavi s još većim brojem žrtava. U događajima koji se opisuju u ovom članku nije sudjelovao neki od naših brodova, ali je zato na brodu Euro Princess svih 26 članova posade bilo iz Hrvatske. Ovaj bulk carrier je



Pomorske nesreće – nepoznato o poznatom

tijekom studenoga 1981. krcao teret u kanadskim lukama Velikih jezera za tadašnji Sovjetski Savez. Tada je bio star 12 godina (građen u nizozemskom brodogradilištu Verolme u Heusdenu, 15 886 BRT / 26 299 DWT, dužine 175,5 metara i širine 22,8 metra). Kao prvi iz serije od dva identična broda za naručitelja, njemačku tvrtku Heinsmith Bulk Shipping (Schmidt & Co. KG) isporučen je 29. svibnja 1972. pod imenom Pegasus. Pod zastavom SR Njemačke i matičnom lukom Flensburg plovio je četiri godine, a tada je prodan kompaniji Princeland Maritime Corporation, zadržavajući ime Euro Princess. Idućih pet godina plovio je bez većih poteškoća do već spomenutog događaja. Pod zapovjedništvom kap. Antona Srdoča isplovio je iz Montreala prema Odessi nakrcan s 24 000 tona kukuruza te vrlo brzo dospio u područje izuzetno snažnog ciklona sa snagom od čak 11 Beauforta. Brzina udara vjetra je bila oko 130 km na sat, a valovi su u tom području narasli na imponantnih 15 metara. Brod je bio prisiljen skrenuti s predviđene rute plovidbe kako ne bi dospjeli u još gore nevrijeme. Međutim, valovi su ga usmjerili ka otoku Sable, Nova Scotia. U normalnim okolnostima ne bi došlo do većih problema, jer je dubina mora bila oko 15 metara, a Euro Princess je pod teretom gazio 12 metara, ali ogromni valovi su učinili da se brod nakon borbe s pobješnjelim morem nasuče na pješčanom sprud, oko 300 nautičkih milja istočno od luke Halifax. Situacija je bila skoro bezizgledna, taj dio obale je poznat kao svojevrsna grobnica brodova (suvremene kronike su tu u 70

godina zabilježile više od 500 nasukanja i pogibiju čak 10 000 pomoraca). Po tome se područje Nove Scotie uspoređivalo sa zloglasnim Cape Hornom. U takvim uvjetima posada Euro Princessa se morala boriti za spas svog broda i vlastitih života u uvjetima kada su valovi oštetili bokove i krmu, a došlo je i do gubitka pogona pošto je strojarnica bila djelomično poplavljen. Nakrcanom brodu je prijetilo da se pod udarima pobješnjelog mora prelomi. Također je na udaru bilo i nadgrađe te su svi čamci i splavi za spašavanje bili razbijeni odnosno otplavljeni. Ispaljane su signalne rakete za pomoć, koja je nasreću ubrzo i stigla preko tegljača za asistenciju naftnim platformama Balder Hudson. Uz njegovu pomoć brod se uspio odsukati, ali je ubrzo došlo do još veće opasnosti. Naime, brod bez pogona je nastavio plutati prema platformi Rowan Juneau, koja je bila u pogonu i crpila plin iz podmorja, a na njoj se u tom trenutku nalazilo oko 120 radnika. S Balder Hudsona su tada ispalili raketu s pričvršćenim konopcem za spašavanje prema Euro Princessu, a naši pomorci su je prihvatili i spremali se preko nje napustiti brod. Međutim, u nevremenu je propeler tegljača zahvatio konopac i presjekao ga. Moralo se pokušati spriječiti katastrofu i udar na platformu priključenu na bušotinu u kojoj je bio plin pod jakim tlakom. U slučaju opasnosti protokolom je predviđeno da se s platforme izazivanjem kontrolirane eksplozije zatvori bušotina, ali takav postupak predstavlja veliki rizik za ljude na njoj. Zapovjednik Srdoč je naredio da se obore sidra i brod se uz groznu buku sidrenih lanaca ipak uspio zaustaviti na manje od

200 metara od platforme. Teglač je više puta pokušao evakuirati posadu Euro Princessa, a od toga se naposljetku odustalo i zatražilo pomoć Obalne straže u Halifaxu. Nakon toga su na scenu stupili helikopteri kanadske vojske i krenuli spašavati posadu broda. Jednog po jednog pomorca su dizali pomoću konopaca, a ta operacija je bila popraćena stalnim za-nošenjem helikoptera uslijed snažnog vjetra i strahom onih koji su visjeli nad zapjenjenim morem (valovi su tada bili veći od osam meta-

ra) dok ih se nije uspjelo dovući u sigurnost. Operacija spašavanja je zbog sigurnosnih razloga prekinuta nakon što je s broda dignuto prvih 13 pomoraca i nastavljena je sutradan kada su u sigurnost povučena preostala tri naestorica. Nakon što su se konačno svi našli u Halifaxu, njihovoj radosti nije bilo kraja, a Kanadani su im pritom iskazali iznimno gostoprimstvo. I sam Euro Princess je na koncu imao sreću, nije potonuo te je, nakon potpisanog ugovora o spašavanju, 28. stude-

noga doteqljen u Halifax gdje su obavljani nužni popravci nakon kojih je brod s cjelokupnim teretom predan vlasniku i mogao je nastaviti s plovidbom. Posada broda je u znak zahvalnosti predala dva zlatna lanca s ugraviranim tekstom „Hvala – Euro Princess, 26. studenoga 1981.“ S druge strane je posada Balder Hudsona, zajedno s glavnim koordinatorom spašavanja pomoraca s broda Euro Princess te samog teretnjaka, kapetanom Alanom Knightom dobila posebno priznanje kanadskog ministra transporta za iskazanu iznimnu hrabrost u spašavanju broda i ljudskih života.

Euro Princess je nakon što je te 1981. promijenio vlasnika (Antilles Transport Company Limited, Liberia) četiri godine kasnije preimenovan u Europegasus (isti vlasnik), a godine 1988. registrirani vlasnik postaje Pearlboat Marine Company Limited s Cipra. Nije se više pojavljivao u crnim kronikama, osim zabilježenog slučaja zaustavljanja od travnja do lipnja 1984. u finskoj luci Kotka zbog neisplaćenih plaća posadi. Bez većih poteškoća brodio je do prodaje u staro željezo, a rezačima u indijskom Alangu predan je 20. prosinca 1997. godine. Zanimljivo je napomenuti da njegov blizanač, isporučen u prosincu 1972. pod imenom Andromeda nije imao tako miran kraj, kao Siaki je 5. listopada 1986. stradao na putovanju Mina Saqr – Shuaiba s teretom cementa od iranskih mina, nasreću bez ljudskih žrtava. Nakon toga je proglašen kompletnim gubitkom, preimenovan u August Star pa August prije no što je naposljetku završio u pakistanskom rezalištu Gadani Beach, 20. svibnja 1987.





Sindikat pomoraca Hrvatske



univerzalni kod za download

Besplatna SPH aplikacija za sve hrvatske pomorce!



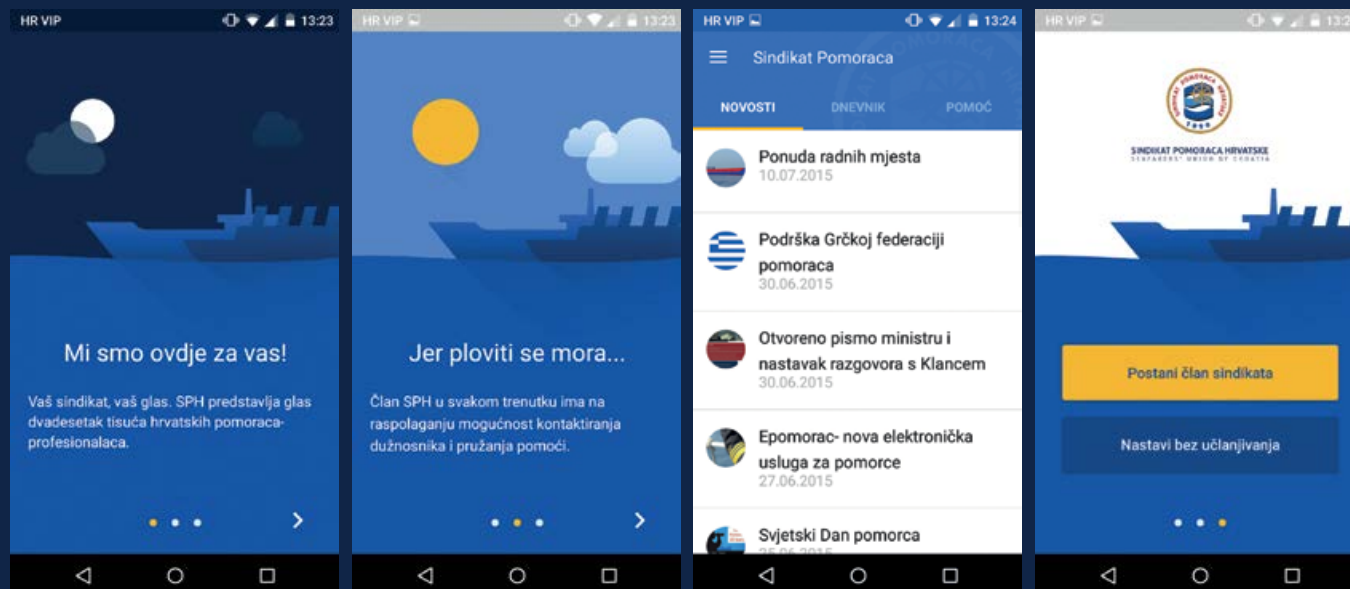
www.sph.hr

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.



ISPOD PALUBE

Pretpostavljam da vas je većina čula za reality show Below Deck koji opisuje život i rad na jahti. Istinit prikaz stvarnih događaja ili ne? Moje mišljenje jest da je taj show prenapuhan u većini situacija samo da bi se mlade i neiskusne ljude primamilo u svijet jahting industrije koji u današnjim vremenima teže ka što boljoj zaradi uz što manje rada, truda i napora. S obzirom na to da iza sebe imam iskustva rada na 15 jahti (u svojim počecima sam sezonu radila isključivo kao freelancer da bih stekla što više iskustva) i tu sezonu sam radila na 5/6 jahti. Vjerujte da vam je dovoljno tjedan dana za shvatiti kako i u koliko mjeri stvari funkcioniraju ili ne funkcioniraju. Svaka jahta je priča za sebe, svaki kapetan je priča za sebe, svaki član posade je priča za sebe, kao i svaki vlasnik, charter gost ili pak management. Ne postoji jednaka jahta kao radno mjesto. Postoje pravila koja vrijede za svaku jahtu odnosno za svakog člana posade, no pitanje je ako se i u kojoj mjeri posada istih pridržava, počevši od samog zapovjednika pa do vlasnika i menadžmenta. Opet se usudim reći da jahting zaista nije za svakoga jednako kao i da je za svakoga. Sve to ovisi ponajprije o mentalnom sklopu pojedinaca kao i o nacionalnosti posade, vlasnika, gostiju, menadžmenta, te samoj konstrukciji jahte. Unutar jahte, bilo to ispod ili iznad palube, najveću ulogu imaju sam zapovjednik i vlasnik koji jednako tako često znaju dolaziti u sukob jer vlasnici i charter gosti često zaboravljaju na najvažnije pravilo SAFETY FIRST. Kapetan, ukoliko ima svoj stav i brine za ljudske životu i ukoliko procjeni da ne želi isploviti, uploviti, sidriti se itd... takav će i pod cijenu otkaza suprotstaviti se vlasniku ili gostu. Dalje imamo posadu koja je na prijašnjoj jahti naučila na rad ili nerad pa kad se ukrca na drugu jahtu krenu „popovanja“ sa svih strana u stilu „mi smo to prije radili onako, na mojoj prošloj jahti kapetan je to htio da bude ovako, gazde su to obično tražili tako“ itd. Uvijek svima u dobroj namjeri savjetujem - kad se mijenja jahta „zaboravi“ što se na prošloj jahti radilo, prilagodi se ovoj sada ukoliko je moguće. Ne zaboravite da pasarela služi za ukrcati se i iskrcati se s broda! Dalje, imamo kapetane kojima je ego veći nego cijeli svijet kao i ostatku posade, vlasnicima, menadžerima. Takve obično nazivamo kompleksašima jer to zaista i jesu. Sama sam protivnik toga da dok nemamo goste na brodu posada koristi zonu za goste. Neki kapetani to odobravaju, većina ne. Ponajprije iz poštivanja prema vlasnicima i ostatku posade koji za njima mora pospremati. Mnogi takvi ne razumiju da to što rade na jahti ne znači da su oni vlasnici istih dok pravi vlasnik ne dođe. Jednako tako jasno postoji granica u odnosima Owner/Crew. Puno posade zaboravlja da vlasnici nisu naši prijatelji niti će to ikada biti. U dobrim odnosima se može biti, ali ne treba to podrazumijevati pod prijateljstvo. Jahting je zaista vrlo složena i posebna grana pomorstva i danas imamo ego jahting i jahting kao zanimanje koje se radi iz strasti i ljubavi prema moru. Jer osoba koja svoje frustracije liječi na drugima ne može podnijeti da je netko drugi u pravu iako i sam/a zna da je ipak u kri-

PIŠE

JULIJANA ALEKSIĆ

Chief stewardess



vu, ali ego to ne dopušta. Ego u ovakvim slučajevima nije ništa drugo nego strah za izgubiti posao pa takvi pristaju na „sve i svašta“ pa i do same ugroze ljudstva samo da bi udovoljili nadređenima (kapetani vlasnicima, posada kapetanima itd.) Posebna vrsta smo upravo mi u interijeru. Domaćice i kuhari ili kako nas se službeno naziva Chief stewardess, 2nd stew, Stewardess, Junior stew, Head chef, Chef, Sous Chef, crew chef. E, tu vam tek počinje onaj pravi show, neusporediv s Below Deck show. Kad imamo goste na brodu mi smo ti koji vučemo cca 70% ukupnog posla. Nije lako kad i ja kao odgovorna u svom odjeljenju moram 3x više raditi jer imam nesposobnu 2nd stew koju ja osobno ne mogu otpustiti jer eto...ona je nekako iznimno draga nekom od posade ili vlasniku unatoč tomu što ne radi svoj posao kako spada. Sjećam se dok sam radila i kao 2nd stew imala sam Chief stew koja je jednako tako bila draga nekomu pa samo mi ostale odrađivale i njezin posao dok je ona isključivo i samo sjedila u uredu na internetu (nije bila purser) dok mi se „čaša nije prelila“ pa sam ju svojim radom i trudom i primjerom poslovanja maknula s te pozicije i ista mi je bila dodijeljena. S Chefovima je ista stvar. Komunikacija između svakog člana posade je bitna, a u interijeru za vrijeme chartera mora podrazumijevati preciznost u komunikaciji. Neću kriti da sam i sama imala nesporazuma s Chefovima jer i među njima ima onih koji smatraju da je jedino i samo bitno ono što oni rade. Jako malo će ih prihvatiti dobronamjernu kritiku, priznati svoju pogrešku i nastaviti dalje bez drame. I dan danas mi je tako, Chef mi je jako dobar prijatelj i jako dobar čovjek, ali kad se ukrcaju gosti „poludi“. Je li to zbog vlastite nesigurnosti, ili mu vlasnici stvaraju pritisak s kojim se ne zna nositi? Sve je moguće. Ali kako za sebe volim reći da me rad na brodu (jahtama) zaista preodgojio tako sam naučila bez drame i svađe držati stvari pod kontrolom na zadovoljstvo svijeta. Uglavnom o tome što se sve dešava na jahtama mogla bih knjigu ili dvije čak napisati. Jer ploviti se mora!



PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

N

POMORSKA VEČER (7.)

eizbjezan korona virus svugdje oko nas. Stariji pomorci sjetit će se one „žute knjižice“ u kojoj su bili podaci o cijepljenju protiv kolere, žute groznice, malarije, tetanusa i bez podataka o urednom cijepljenju nije se moglo ukrcati na brod. Za koronu znamo, nažalost, još uvijek nema efikasnog lijeka, ali ima testiranja i maltretiranja, izolacija, samoizolacija, karantena...Koncem prošlog mjeseca nakon 7-8 mjeseci navigacije, a jedan pomorac je bio i čitavu godinu izvan domovine vratili su se konačno u Split. Ljuti i frustrirani, ali ne na kompaniju već na odnos lučkih vlasti i agenata na Dalekom Istoku. U strahu od korone za njih smo bili jedan putujući otok gubavaca, jer jednom članu posade nisu htjeli pružiti hitnu medicinsku pomoć, a kamoli nam donijeti svježu hranu, piće, cigarete, poštu... Ovo je tek priča nekoliko pomoraca, koji usput budi rečeno po dolasku u Hrvatsku nisu uopće bili testirani. Možda zbog onih 1500 kuna?!

Covid 19 to nam je valjda svima jasno najviše je za sada naštetio kruzerskoj industriji. Na tih stotine plovćih hotela plovi, ili bolje kazati, plovilo je oko 1200 hrvatskih pomoraca. Problem je za njih nikad veći, pogotovo za one koji u matrikuli imaju samo upisan plovidbeni staž na ovim modernim putničkim krstašima. Pitanje je gdje se i kako sada ukrcati, ako nemaju brevete za tankere, LNG, kontejnere? Zapovjednici i prvi časnici silom prilika morat će prihvatiti posao i plaću trećeg ili drugog

časnika. Sjetimo se samo što se prije 10-ak godina dogodilo pomorcima u OFF SHORU kada je na stotine naših pomoraca preko noći ostalo bez posla, ali su morali ispuniti poreznu prijavu. E, sada kada je korona uzela svoje, ostavila na tisuće naših pomoraca bez posla, ministarstvo mora blagonaklono je donijelo rješenje za pomorce vezano za plaćanje poreza i 183 dana. No postavlja se pitanje hoće li u ovoj nikad većoj svjetskoj krizi i pomorci, koji su ostali bez posla, kao vrijedni hrvatski radnici, dobiti mjesečnu novčanu naknadu od 4.000 kuna?! Još jedno pitanje za ministarstvo mora i rada: hoće li pomorci imati pravo na neradni petak i za to primiti kakvu-takvu financijsku naknadu? Neće ići naravno, jer tko će to petkom zaustaviti brodske strojeve. Ove dvije velike sitnice još jednom dokazuju da su hrvatski pomorci ljudi drugog reda i za njih vrijede posebni propisi i zakoni.

Ali i ima i lijepih događanja u Lijepoj našoj. Prošlog mjeseca na splitskom Pomorskom fakultetu dekan je promovirao 231 diplomanta. Najviše je nautičara 85, te strojara 38, a ostali su primili diplome iz pomorsko elektroničke i informatičke tehnologije i pomorskog menadžmenta. U svom pozdravnom govoru dekan Pero Vidan, inače bivši pomorac i kapetan duge plovidbe, ovim mladim ljudima je poručio „da se čuvaju sumnjivih posrednika i sumnjivih ugovora“. Kad birate tvrtku ne gledajte samo visinu plaće, gledajte u postojanost te tvrtke na tržištu, gledajte sigurnost posebno je naglasio dekan-kapetan i uz pozdrav budućim pomorcima i njihovim roditeljima zaključio da su odabrali posao pun odricanja koji nije samo posao već častan poziv. Nažalost mediji, pogotovo televizije, ovo nisu snimili pa tako i zabilježili i emitirali u svojim programima. Što ćemo kada je važnija vijest da se u domovinu vratilo 5 hrvatskih pomoraca pozitivnih na Covid 19!!!

Dragi pomorci ponedjeljkom slušajte Pomorsku večer koja je uvijek na vašoj strani. Želim Vam dobro i pitomo more i naravno pozdrav posadi broda!

SKRIVENI PREDMETI

Svih 35 predmeta prikazanih dolje ukomponirano je u glavnu sliku. Pronađite ih!



							IZRAZ KOJI OZNAČAVA TEŽAK I NEZAHVALAN POMORAČKI ŽIVOT (FIG.)	STANJE ŠIROM OTVORENIH OČIJU U DIVLJENJU, STRAHU I DR.	UKRCAJ	RIBARSKA MREŽA ZA LOV GIRA	GLUMAC PACINO	STANJE NAGLOG STRAHA ILI UZBUĐENJA
AUTOR: VALTER	JEDNOZNA-MENKASTI BROJ	ZATIM, POSLIJE TOGA	AUSTRIJA	GLASATI SE POPUT MAGARCA	I JEDAN I DRUGI	LANTAN	MJESTO NEDALEKO KNINA	PORTUGALSKI DRŽAVNIK, MARIO				
PANDEMJA VIRUSNE ZARAZE IZ 1918. GODINE								UKRAJINSKA METROPOLA				
ERMANN OLM			GLAVARICA SAMOSTANA, OPATICA					ANTIČKO PROROČIŠTE		PJEVAČ STEVENS		
MARVA, BLAGO						PREPIRANJE VELIKO-DOSTOJNIK U SJLITSKOM ISLAMU				ABELOV BRAT		
MOJSIJEVO PETOKNJŽJE					AMEDEOVA IMENJAKINJA MORE Z OD VELIKE BRITANJE					EINO LEINO STANOVNIK RAVNJAKA U SJEVERNOJ ISTRI		
VOĐA HVARSKOG USTANKA OD 1510. DO 1514. GODINE											ITALIJA	
UREĐEN PROSTOR ZA SMJEŠTAJ U PRIRODI MOTORIZIRANIH TURISTA											UDARANJE JEDNO O DRUGO	
"AMPER"		STANOVNIK CRIKVENICE						SLJEDBENIK MONIZMA U FILOZOFJI				
		DONJI UD U ČOVJEKA						IRSKA RADIO-TELEVIZIJA				
PRVI PREMIJER BURME				BIVŠI AM. KOŠARKAŠ, JOHN						HRVATSKI KIPAR, FERDO		
				PLASTIČNA MASA						IZNOŠENO, ISTROŠENO		
TAKO VELIKO						MAĐARSKI PJESNIK, ARPAD					DANSKA	
						STANOVNICI FRIZIJE					KRAČA OBUKA, KURS	
OGULIN			IGRAČ GOLFA							TURSKI POVJESNIČAR, NEVIZADE		
			PREMISE U FILOZOFIJI							"MAKS KADE INSTITUTE"		
ČOVJEK KOJI KALEMI VOČKE								GRAD U BAVARSKOJ				
								NADIMAK JOHNA MCENROEA				
"AKUZATIV"		STARO-ZAVJETNO IME ZA BOGA								MAJSTOR KOJI IZRADUJE KACE		
		OTOKAR LEVAJ								KARLOVAC		
SRPSKI RUKOMETAS ILIĆ						SPAJANJE ZAKOVIĆAMA (MN.)						
						NORVEŠKA						
PECIVO OD PREPLETENA TJESTA										RANA OD TRENJA ILI ZNOJENJA, OJEDINA		

Popunjava SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

M

Ž

Datum primitka

Broj iskaznice

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u zaposlenju

Kompanija zaposlenja

Svojstvo

Kategorija članstva

Pokriveni kolektivnim ugovorom

DA

NE

Neznam

Vrsta kolektivnog ugovora

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



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

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



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA

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** Aci marina Opatija • **Umag** Aci marina Umag • **Pula** marina Veruda • **Cres** Aci 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** Aci marina

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

www.musto.hr

