

POMORSKI VJESNIK

POMORCI I COVID-19 STR. 4

**NOMINACIJA PLAVA
VRPČA VJESNIKA** STR. 8

**POSTUPAK U SLUČAJU
SMRTI NA BRODU** STR. 26

ISSN 13307363



9 771330 736303 >



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.



SPH ADRESAR

SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Fax.: + 385 51 213 673

Email: info@sph.hr

URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,

23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Fax.: + 385 23 254 050

Email: lmsic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Lončar

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Shutterstock.com

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.

06

KOMPANIJE MORAJU
OSLUŠKIVATI „BILO“
POMORACA

11

POSADA SV. JURE
SPASILA
36 MIGRANATA U
EGEJSKOM MORU!
Četvorica policijskih
službenika Postaje
pomorske policije
Dubrovnik spasila su 36
migranata u Egejskom
moru

14

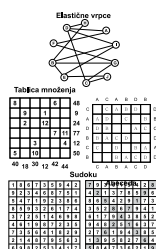
SVIM POMORSKIM
VJEŽBENICIMA
OSIGURATI
BESPLATNO
STAŽIRANJE

Pomorci su već desetljećima vrhunski hrvatski izvozni brend. Koliko naša država ima razumijevanja za probleme tih ljudi ...



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



28

ŠTO ZNAMO
O COVID-19
Nebojša Nikolić
MD, MS, FRPHH

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

POMORCI I COVID-19

Repatrijacija posade i dalje je jedan od gorućih problema uslijed pandemije COVID 19. Sindikat pomoraca Hrvatske i koordinator ITF-a za Hrvatsku Romano Perić gotovo svakodnevno primaju pozive pomoraca koji žele ići svojim kućama.

Još uvijek svjedočimo, ali i radimo na velikom broju grupnih i individualnih repatrijacija pomoraca čija imena ne možemo za sada spomenuti zbog zaštite anonimnosti pomoraca. Uglavnom nam se obraćaju pomorci koji su skupili između 7 i 11 mjeseci navigacije, ali smo imali i izoliranih primjera i preko 1 godine. Dužina samog ugovora koji pomorac potpisuje s poslodavcem ovisi o određenoj grani pomorske industrije. Za primjer, u "offshore" industriji ugovori su kraći i kreću se većinom 2-3 mjeseca, dok su u ostatku industrije uglavnom između 4-6 mjeseci. Razlozi različitosti dužine ugovora leže u karakteristikama plovidbe određene grane i stupnju zahtjevnosti ispunjavanja radnih zadaća. Odgovornost kadra je također ključan faktor. Industrija je prepoznala ove čimbenike za vrijeme normalne plovidbe i uglavnom ih je ispoštovala, međutim nije adekvatno odgovorila na izazove vezane za smjene posada koje je nenadano donijela epidemija pa se to negativno odrazilo na pomorce koji i najvećim dijelom ispaštaju.

Daljnji problem predstavlja i dostupnost komercijalnih letova prema Europi. Događa se da pomorci pretražuju internetske preglednike te nailaze na oprečne informacije. Dostupnost komercijalnog leta i smjene u određenoj državi postoji, ali u realnosti je ista gotovo nemoguća.

- Mogu reći da smo imali veliki broj zaprimljenih slučajeva i intervencija i još uvijek ih zaprimamo na svakodnevnoj razini. Praksa nam je obratiti se poslodavcu i zatražiti sve one mogućnosti u ime pomorca koje su realno na dispoziciji. Sami poziv mene kao predstavnika Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) i Sindikata pomoraca Hrvatske podiže slučaj na veći razinu i implicira uključivanje svih mojih kolega ITF inspektora širom svijeta, a njih je oko 150 u 60-tak zemalja. Nadalje, po potrebi također uključujemo naše resorno ministarstvo

te konzularne predstavnike Hrvatske širom svijeta, a nerijetko se obraćamo predstavnicima inozemnih lučkih vlasti i Registrima zastave broda, rekao je Romano Perić.

Lista procedura za pomorce koji se ukrcajavaju, ali isto tako i one koji se iskrcajavaju je svakim danom sve veća. COVID-19 testovi su obavezni za sve. Uglavnom se koristi metoda PCR zbog pouzdanosti i račun iste mora biti podmiren od strane poslodavca. Sami test i ostali podatci o putovanju moraju biti vidljivi u tzv. "Fit For Travel" certifikatu. Određene države traže i "SHN (Stay Home Notice) odnosno karantenu za pomorce prije samog ukrcaja/iskrcaja koja je u pravilu 14 dana. Neke regulative zahtijevaju sve navedeno pa i karantenu po dolasku na brod. Različiti su zahtjevi država po ovom pitanju, ali se svi svode pod zajednički nazivnik koji se zove "ne ponovilo se".

U nastavku ćemo navesti neke od slučajeva gdje smo pomorcima koji su gotovo godinu dana proveli na moru pomogli da napokon odu svojim obiteljima. Također, imamo i slučajeve koje nećemo navoditi poštujući privatnost pomoraca.

MARELLA DISCOVERY II

- TUI-jev cruiser Marella Discovery je 2. srpnja uplovio u dubrovačku luku Gruž gdje će biti na vezu punih devet mjeseci. Nije se dugo čekalo na pozive posade prema lokalnom ITF koordinatoru za pomoć. Isti su se odnosili na pomoć pri ostvarivanju nesmetanog izlaska posade na teritorij Hrvatske te rješavanje individualnog spora manjeg dijela posade s vlasnikom broda. Slučajevi su uredno privedeni kraju.

Na jednom brodu postojala je višemjesečna kriza zbog izostanka repatrijacije i obećanja kompanije koja nisu ispunjena (detalji poznati u SPH/ITF Cro), a sve je rezultiralo najavom štrajka posade. Brzom reakcijom SPH/ITF, ali i kompanije koja je shvatila ozbiljnost situacije brod je umjesto odlaska na



zapid Afrike upućen prema Reunionu (12 dana o trošku kompanije/chartera približne vrijednosti 300 000 US\$) te je napokon izvršena smjena posade.

MV "ZAGREB"

- Posada MV Zagreb kontaktirala je Međunarodnu federaciju transportnih radnika (ITF) s apelom da im se omogući odlazak kući. I prije njihovog poziva Sindikat pomoraca Hrvatske odnosno koordinator ITF-a za Hrvatsku Romano Perić napravio je gotovo nemoguće, omogućio je „zeleno svjetlo“ za iskrcaj posade u Singapuru o čemu je obavijestio i Atlantsku plovību. Osim toga, u suradnji s drugim ITF inspektorima koji se nalaze na licu mjesta, ponudio je kompaniji nekoliko rješenja kako bi posada što prije mogla otići s broda, a uključujući iskrcaj na Filipinima. Sindikat pomoraca Hrvatske usko surađuje sa svim kompanijama vršeći pritisak kako bi brzo reagirale i napravile ono što je najbolje za naše pomorce. Pomorci su u zaista nezamislivo teškoj situaciji i neophodno je omogućiti im što skoriji povratak kući, a to je i učinjeno.

"SPIRIT OF CHENNAI"

- Posada mješovite nacionalnosti broda se obratila ITF koordinatorskom u Hrvatskoj koji je stupio u hitne pregovore s kompanijom. U suradnji s hrvatskim PSC i kolegama ITF Italije kroz 7 dana od primitka prijave uspješno je okončana i ova kriza posade.

CORAL C

- Doplovio u luku Ploče na ukrcaj tereta starog željeza. Za brod su već otprije dojavljani problemi koji se tiču neisplate plaća odnosno traženja repatrijacije. Zbog toga je bila potrebna inspekcija broda koja je sinkronizirana s onom od strane PSC inspektora. Oni su se bavili tehničkim dijelom posla i tu pronašli dosta nedostataka, a ITF inspekcija je bila posvećena poštivanju MLC 2006. Tu je nađeno čak 8 nedostataka - brod nije pokriven kolektivnim ugovorom, plaće kasne, jedan

član posade - mazač iz Sirije je imao sukob s drugim članovima posade i bila je potrebna žurna repatrijacija istoga. Za dva indijska člana posade ugovori su davno istekli, a oni su na brodu preko 15 mjeseci. Plaće su male (kormilar ima 500 US\$), radni jezik na brodu je engleski, ali niži članovi posade ne samo da ga ne govore već ga i ne razumiju. Na brodu u službi palube stražu drže samo zapovjednik i prvi časnik, ugovori o radu su ovjereni brodskim pečatom umjesto onim registriranog vlasnika. Nakon intervencije inspektora plaće su isplaćene, mazač je iskrcao, za dva Indijca je dogovorena repatrijacija iz Istanbula, a za ostale nedostatke koji se tiču ugovora o radu su naložene ispravke odnosno preinake. Također je riješen dio tehničkih problema na brodu, a za ostatak je određen rok od 14 dana za ispravljanje. Nakon toga je brodu dozvoljeno isplovljavanje za određenu luku Nemrut Bay. Naplaćeno je 28 783 US\$ zaostalih plaća.

Voditelj ureda SPH Zadar i nacionalni inspektor

Kompanije moraju osluš

PIŠE

**MARIJANA
SMOKVINA**


A

ntun Aljinović – Medo je novi voditelj ureda Sindikata pomoraca Hrvatske u Zadru. Nakon 26 godina u Jadroliniji i gotovo 19 godina zapovjedničkog staza more je zamijenio kopnom i sada se bori za prava svojih kolega pomoraca. - Došlo je do nekog zasićenja i počeo sam razmišljati o poslu na kopnu. Nisam se toliko zasitio samog posla, jer uz sve tegobe, lijep je to posao. Nije

problem bio ni u ljudima, moji pomorci će mi najviše nedostajati. Najveći problem bio mi je odnos prema pomorcima. Dok je predsjednik Uprave bio Slavko Lončar, svaki pomorac mu je mogao pokucati na vrata, obratiti mu se sa svojim problemom, moliti za pomoć. On je znao da su pomorci „kičma“ Jadrolinije. Danas, nažalost (dao Bog da se varam) imam dojam da nije tako. Pomorci Jadrolinije, kao da nitko ne „doživljava“. Od putnika do referenata, rukovoditelja, voditelja svi su „nadređeni“ zapovjedniku broda. Svi su kompetentniji odlučiti hoće li brod isploviti u neveru, od onih koji se brodom moraju „probiti“ kroz tu neveru. Nažalost, vidim da nije tako samo u Jadroliniji. I to me pomalo ljuti, komentira Aljinović i poručuje „O.K. gospodo manageri, vodite financije, upravljajte kadrovima, ali pustite pomorce da vode brodove. Oni to znaju, vjerujte mi!“.

Nemam namjeru (niti moć) uplitati se u bilo čiju poslovnu ili kadrovsku politiku, ali mislim da ljudi koji vode pomorske kompanije moraju neprestano oslušivati “bilo” pomoraca. Pomorci su ti koji brinu o brodu, čuvaju ga, čuvajući tako i sebe. Pomorci su ti kojima je dobar dio godine brod kuća, a more okućnica. Svjestan sam da i najuspješnije brodarske kompanije ne mogu opstati bez sposobnog managementa, ali isti ti moraju

Škivati „bilo“ pomoraca



biti svjesni da brod ne može opstati bez pomoraca, ističe Aljinović, i dodaje kako mu je u dosadašnjoj karijeri misao vodilja bila kako brod ne može ploviti bez zapovjednika, ali jednako tako ne može niti bez strojara, časnika, noštrama, kormilara, mornara... Svaki član posade na brodu ima svoje mjesto i jednako je vrijedan.

Aljinović je nekoliko mjeseci zaposlenik SPH te je jedan od sudionika u pregovorima za Nacionalni kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju kabotažu na linijama u javnom prijevozu, kao i pregovorima za novi sustav obračuna plaća pomoraca Jadrolinije. - I jedni i drugi pregovori nažalost traju već (pre)dugo, što zbog pandemije, što iz nekih drugih razloga. Cilj nam je pregovore što prije i što kvalitetnije privesti kraju, naravno na zadovoljstvo i u korist prije svega pomoraca.

Što se tiče samih pregovora za NKU, moramo biti svjesni da on propisuje minimalne standarde, ne štiti samo hrvatske pomorce već i hrvatske brodare.

Sustav obračuna plaća pomoraca Jadro-

linije zastario je i nepošten. Pomorcima su plaće (pre)male. Radnim danima plaćeni su jednako za osmosatno i dvanaestsatno radno vrijeme. Imali smo više prijedloga za novi sustav obračuna, no nismo ih uspjeli usaglasiti s Jadrolinijom. Kao jedan od problema tu vidim i člana pregovaračkog tima drugog sindikata koji je ujedno i predstavnik radnika u N.O. Jadrolinije, te ponekad nastupa kao član pregovaračkog tima, a ponekad kao član N.O. Jadrolinije (što ga dovodi u koliziju sa samim sobom). Suradnja s Upravom Jadrolinije je rekli bi, k'o vrime. Nekad kvalitetna, nekad manje kvalitetna. Kao donedavni pomorac Jadrolinije, navikao sam na to. Drago mi je što sam, kao i kolega Mucić i dalje u kontaktu s brojnim pomorcima iz svih plovnih područja. Na taj način čujemo njihove probleme i informiramo ih o djelovanju SPH, jer Uprava je još u veljači prošle godine Naputkom o objavljivanju na oglasnim pločama onemogućila informiranje članstva i ostalih pomoraca o radu sindikata. To je još jedna stvar koju nastojimo ispraviti. Uvijek sam nastojao zaštititi prava pomoraca, iz-

boriti se za svaki odrađeni sat mornara, kormilara, motoriste. Vjerujem da to iz sadašnje pozicije i uz pomoć kolegica i kolega mogu raditi daleko lakše i mirnije, nego dok sam bio zaposlenik Jadrolinije, rekao je Aljinović.

Uz Jadroliniju, koja je naš najveći brodar u kabotaži, imamo i niz malih brodara, a i Tankerska plovidba se „ubacila“ u kabotažu kupnjom G&V line Iadera. Tu su i Lučke kapetanije u kojim imamo članstvo. Spomenuo bih još i nautički (jahtaški) sektor u kojem ima puno posla po pitanju prava pomoraca, ali vjerujem da se uz pomoć iskusnijih kolega dosta toga može poboljšati.

Sretan što sam postao dio ovog divnog kolektiva, i za kraj, moram se zahvaliti svim kolegicama i kolegama na ukazanom povjerenju i podršci u radu, zaključio je Aljinović.

PIŠE

DAMIR
HERCEG

U području piratskih napada spasili brodolomca!

P

osada broda za prijevoz rasutog tereta Privlake, Tankerske plovidbe iz Zadra, spasila je 21. svibnja ove godine kod Filipina mladog brodolomca, koji je prethodno pet sati, dobar dio noći, proveo u moru.

„Plovili smo iz Vijetnama prema filipinskoj luci General Santos. Oko 6 sati ujutro na 60 milja od filipinskog otočja, dežurni na komandnom mostu - prvi časnik palube Tonči Matulić i kormilar Andrija Šišeta, obojica iz Zadra, pažljivo su motrili pučinu, jer nalazili smo se u području poznatom po napadima pirata. Prije ulaska u te opasne vode, u dogovoru s osobom zaduženim za sigurnost u našoj kompaniji, na ogradu broda postavili smo dva reda žilet žice, kako bi onemogućili pirate da se popnu na palubu. Pretražujući dvogledom pučinu, Šišeta se učinilo da na milju od broda vidi neku pticu kako mlatara krilima po mirnoj površini mora. Ubrzo smo utvrdili da je riječ o čovjeku, koji je očajnički mahao i udarao rukama po vodi kako bi ga primjetili,“ ispričao je zapovjednik Privlake Josip Mustać.

Hrvatski brod zaplovio je prema davljeniku, zapovjednik je o svemu odmah obavijestio i nadležne u Tankerskoj plovidbi, a drugi časnik palube Ivan Škara nastojao je stupiti u kontakt s



Posada Privlake pomaže spašenom Filipincu da se popne na palubu



Spašeni Filipinac

Obalnom stražom Filipina. Zaustaviti brod u području piratskih napada veliki je rizik. Uz to, tih mjeseci cijeli svijet je bio u lockdownu, sve su luke bile zatvorene, što je predstavljalo dodatni rizik za posadu, ako se ustanovi da je spašena osoba zaražena koronavirusom. Kapetan Mustać i njegova posada bili su svjesni rizika, ali generacije hrvatskih pomoraca iznad svega drže do solidarnosti na moru i pomoračke časti, odnosno naši ljudi neće okrenuti glavu od nesretnika koji se bori za život te mirno nastavili plovidbu. Iskusi upravitelj stroja Silbenjanin Dinko Matulina smanjio je brzinu broda s 13 čvorova na manevarsku brzinu, a zaustavili su se doploivši do čovjeka u moru.

„Davljenik je prihvatio kolut za spašavanje vezan konopom bačen s broda, posada ga je privukla do pilotskih ljestvi spuštenih s broda te mu pomogla da se popne na palubu. Prethodno smo na tom mjestu uklonili žilet žicu.

Radilo se o mladom filipinskom ribaru, kojemu je potonuo čamac, a on se usred noći našao u moru, u kojem je proveo pet sati. Da je dočekao izlazak sunca, brzo bi do kraja dehidrirao, jer preko dana u tom području temperatura zraka uveliko prelazi 40° C. Bio je iscrpljen, dali smo mu vode i okrepju te ga smjestili u zasebnu kabinu, predviđenu za takve slučajeve,“ rekao nam je Mustać.

„DOBRI SAMARITANCI“ S BRODA PRIVLAKA

U luci General Santos na brod su došle filipinske vlasti, koje su kasnije kapetanu Mustaću i njegovoj posadi uputile i pismenu zahvalu za iskazanu požrtvovnost i humanost prilikom spašavanja njihovog ribara, nazvavši ih „dobrim Samaritancima.“

„Po spašenog Filipinca su došli roditelji, a posada i ja smo bili naj sretniji što smo dite vratili materi živo i zdravo,“ naglasio je kapetan Privlake.



Spašeni nautičari s posadom Sunde

SPASILI ČETVERO JEDRILIČARA ZA NEVREMENA NA ATLANTIKU

Posada broda Sunda grčkog brodarka Seastar pod zapovjedništvom riječkog kapetana Ivana Veršića (47) spasila je za nevremena na Atlantskom oceanu četvero jedriličara, čija je jedrilica (11,4 m) ostala bez pogona i djelomično bez kormila.

Na Sundi su 9. siječnja 2020. oko 12 sati zaprimili poziv Centra za traganje i spašavanje na Azorima, da se jedna jedrilica nalazi u nevolji. Odmah su promijenili smjer plovidbe i zaputili se prema 66 milja udaljenoj „distress“ poziciji, uzevši pritom u obzir nepovoljne vremenske uvjete na tom dijelu Atlantika, vjetar jačine 6 – 7 bofora i valove od četiri metra.

„Jedrilica se nalazila otprilike na pola puta između Afrike i Južne Amerike, tako da u krugu od 1.000 milja oko tih nautičara nije bilo nikoga osim nas tko bi im mogao pomoći. Putem smo preko VHF radiotelefonske veze stupili u kontakt s posadom jedrilice, koju su činili jedan francuski bračni par sa 16 – godišnjim sinom te skiperica Portugalka. Bili su dobro, ali jako umorni, obzirom da su se već deset dana borili s vjetrom i valovima na plovidbi bez pogona, koje zbog kvara na kormilu nije moglo skretati u desno. Oko 18,30 sati doplovili smo do jedrilice, a zbog dolaska noći i loših vremenskih uvjeta dogovorili smo se da ćemo ujutro krenuti s akcijom spašavanja. Cijelu noć smo ih držali na oku i bili u radio vezi, kako bi mogli

brzo reagirati u slučaju da nautičarima više ne bude moguć ostanak na plovidbi,“ ispričao nam je Veršić. Uz njega, na Sundi su još bila dva hrvatska pomorca - prvi časnik palube Ivan Moro iz Sinja i drugi časnik palube Saša Katavić iz Kaštela, a preostalih 16 članova posade bili su Filipinci.

Drugog dana u 9 sati započela je akcija spašavanja četvero jedriličara te petog „člana“ posade malog psića, francuskog buldoga Pascha. Zbog vjetrova i valova nije bilo nimalo lako brodu dugačkom 195 metara uzeti jedrilicu u zavjetrinu i približiti joj se dovoljno blizu da nautičari mogu prihvatiti užu „ispaljeno“ iz posebne naprave (Line Throwing App). Akcija spašavanja prekidana je u pet navrata, a onda

je kapetan Veršić vještim manevrom uspio prići dovoljno blizu jedrilici da njena posada prihvati „ispaljeni“ konop. U nastojanju da se jedrilicu privuče do broda, radilo se o udaljenosti od oko 150 metara, na njoj su iščupane dvije bitve. Srećom, najstariji član posade uspio je zavezati konop oko jarbola, što se pokazalo spasonosnim. S broda su spuštene pilotske ljestve i mreža, a posebnu opasnost pri evakuaciji nautičara predstavljala su dva jarbola i nosač solarnih panela koji su udarali u oplatu Sunde te su lako mogli ozlijediti ili baciti u more osobu koja se penje na brod. Francuski buldog Pascha podignut je na brod u kanti! Jedrilica je napuštena, a spašeni nautičari iskrcani su u brazilskoj luci Macapa. Kapetan Veršić je naglasio da su ključnu ulogu u ovom spašavanju odigrali upravo naši časnici Moro i Katavić. Sva trojica ukrcana su na Sundu posredstvom splitske agencije Passat, čiji vlasnik Ino Munić nam je rekao da takvi ljudi uveliko doprinose jačanju ugleda hrvatskih pomorskih časnika u svijetu.

Jedrilica uz bok broda Sunda



Brod Sunda tijekom akcije spašavanja



Spašeni francuski buldog Pascha



Zdrav i aktivan odmor povoljniji uz



LIFECCLASS
TERME SVETI MARTIN

PONUĐA ZA SVE ČLANOVE SINDIKATA POMORACA HRVATSKE



**SAMO
1,5 sat
vožnje od
Zagreba!**

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

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

Kasna
odjava *
do 14h
GRATIS!

* prema
raspoloživosti

APARTMANI REGINA

UKLJUČENO U CIJENU

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

STANDARD APARTMANI **327 kn**
(spavaća soba + pomoćni ležaj)



Polupansion (doručak i večera)

FAMILY APARTMANI **265 kn**
(2 spavaće sobe + pomoćni ležaj)



Polupansion (doručak i večera)



HOTEL SPA GOLFER 4*

UKLJUČENO U CIJENU

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

STANDARD SOBA 380 kn

Polupansion (doručak i večera)

NADOPLATE

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

PONUĐA VRIJEDI:

do kraja 2020. godine izuzev blagdana i praznika



Migranti na brodu Sveti Jure



Posada policijskog broda Sveti Jure



Migranti u „gumenjaku“

POSADA SV. JURE SPASILA 36 MIGRANATA U EGEJSKOM MORU!

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Četvorica policijskih službenika Postaje pomorske policije Dubrovnik spasila su 36 migranata u Egejskom moru. Riječ je o posadi policijskog broda Sveti Jure, u sastavu: zapovjednik Vedran Crnić, upravitelj stroja Mate Batinović te mornari Ivan Šutalo i Ivan Delić. Učinili su to 10. veljače ove godine prilikom nadzora morske granice Europske unije s Turskom u sklopu Frontexove misije Posejdon. Dok je Sveti Jure plovio kroz noć od delte rijeke Evros do mjesta Makri, riječ je o udaljenosti od 20 milja, njegova posada uočila je gumenu čamac s kojeg se čulo zapomagiranje. U „gumenjaku“ dugačkom 8 metara, u kojemu su ostali bez goriva za motor, nalazilo se 36 migranata, od kojih petoro djece, 11 žena i 20 muškaraca. Svi su bili pothlađeni i dehidrirani, a neki i bez svijesti. Bilo je vrlo hladno, puhao je vjetar jačine do

10 čvorova, valovi su jačali, a temperatura mora je bila svega 2 °C. Što bi se dogodilo s tim nesretnicima da ih nisu spasili hrvatski policajci, bolje je i ne pomisliti. Svi migranti su prebačeni na 14 metara dugačko plovilo hrvatske policije, gdje su im dali vode i tople napitke te ih utopili termo folijama. Prevezeni su u luku Aleksandropoli u Trakiji gdje su dobili medicinsku pomoć, a pet žena je hospitalizirano zbog lošeg zdravstvenog stanja.

„Prije nego što smo ih pronašli, prema našim saznanjima, migranti su prethodno dva dana hodali po šumama te jedan dan plovili morem, pa ne čudi što su bili u jako lošem zdravstvenom stanju,“ rekao je za Pomorski vjesnik Crnić, koji je do sada sudjelovao u šest misija čuvanja morske granice EU.

Migranti su isplovili iz Turske sa željom da se preko Grčke domognu boljeg života u nekoj od razvijenih zemalja EU.



Sindikat pomoraca Hrvatske



univerzalni kod za download

Besplatna SPH aplikacija za sve hrvatske pomorce!



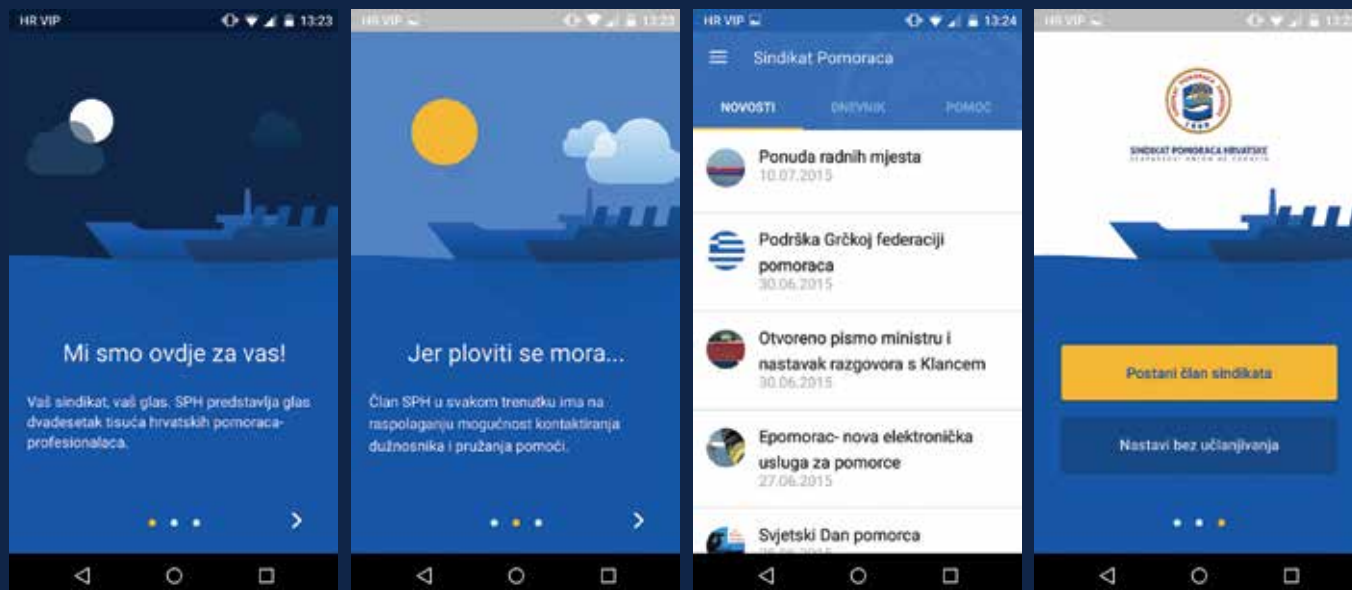
www.sph.hr

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.



Riječki podvodni istraživač Velimir Vrzić (47) od prosinca 2019. do rujna 2020. pronašao je u podmorju Riječkog zaljeva i otoka Paga tri podvodne mine i jednu avionsku bombu. Prvu protubrodsku minu zaostalu iz Drugog svjetskog rata pronašao je zadnjih dana minule godine na riječkoj plaži Sabljicevo, podno Vile Olge, na dubini od 25 metara te 20 metara od obale. Vrzić napominje da prije svakog zaronu prouči povijesnu građu o određenoj lokaciji. Tako je zaključio da bi vrijedilo zaroniti kod Vile Olge u kojoj je za vrijeme Drugog svjetskog rata bila njemačka komanda. Bojeći se napada saveznika, Nijemci su s mora tu vilu štitili sidrenim minama. Vrzićeva pretpostavka „da bi tu moglo nešto biti“ pokazala se točnom, pronašao je minu koja je protekom vremena već djelomično urasla u morsko dno, a sadrži od 100 do 150 kg TNT-a. Zanimljivo je reći da je njemački minopolagač Kiebitz, današnji Galeb, tijekom 1944. u sjevernom Jadranu položio 5.000 protubrodskih mina. Drugu i treću protubrodsku minu Vrzić je pronašao u jednoj uvali na otoku Pagu, na dojavu prijatelja jedriličara Petra Smojvera.

„Te mine bile su na četiri - pet metara dubine, udaljene jedna od druge 500 metara. Pronašao sam ih u jednom zaronu, koristeći pri pregledu terena podvodni skuter,“ rekao nam je ovaj umirovljeni službenik Postaje pomorske policije Rijeka. O pronalasku svake od ovih ubojitih naprava Vrzić je odmah izvijestio nadležnu policijsku upravu te Upravu sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, kako bi poduzeli potrebne radnje za njihovo uklanjanje.

Savezničku avionsku bombu zaostalu iz Drugog svjetskog rata, tešku između 227 i 240 kg, Velimir je pronašao početkom rujna ove godine u moru ispred Rafinerije nafte Rijeka u Urinju, na dubini od 32 metra. Saveznici su od rujna 1943. do travnja 1945. u niz navrata bombardirali Rijeku, razarajući pritom lučka postrojenja i stambene objekte.

Vrzić ima u planu istražiti još nekoliko lokacija u podmorju sjevernog i srednjeg Jadrana, na kojima se prema njegovom uvjerenju nalaze još dvije mine, dva torpeda i jedan saveznički zrakoplov.

SINIŠA ALEKSANDAR STANIĆ

Riječki ronilac pronašao tri podvodne mine i avionsku bombu

**Mina
pronađena
na plaži
Sabljicevo
u Rijeci**



Saveznička avionska bomba pronađena ispred Rafinerije nafte Rijeka u Urinju



PIŠE
DAMIR
HERCEG

Mario Zorović, član Uprave
Zorovic Maritime Services

SVIM POMORSKIM VJEŽBENICIMA OSIGURATI BESPLATNO STAŽIRANJE

U sklopu Zorovic Maritime Services otvoren je centar za obuku pomoraca opremljen najsuvremenijim simulatorima i vrijedan 3 milijuna kuna, a to je bio povod za razgovor s jednim od istaknutijih posrednika za zapošljavanje pomoraca u Hrvatskoj, Marijom Zorovićem.



Pomorci su već desetljećima vrhunski hrvatski izvozni brend. Koliko naša država ima razumijevanja za probleme tih ljudi koji za život zarađuju na nemilosrdnom međunarodnom tržištu pomoračke radne snage, na kojemu

ima samo časnika oko 600.000?

Hrvatsko pomorstvo svelo se na pomorce i nautički turizam. Hrvatska ima 19. 000 pomoraca, od toga 16. 000 u međunarodnoj plovidbi, uglavnom časnika, te 3. 000 u nacionalnoj plovidbi. Oni u domovinu godišnje kroz svoje plaće unesu više od milijardu eura, što najbolje svjedoči o njihovom značaju, jer taj novac u određenoj mjeri potiče naše gospodarstvo. Hrvatska je po pitanju statusa pomoraca puno uređenija nego neke druge zemlje, poput Rumunjske, Bugarske, Poljske ili Ukrajine, koje imaju velik broj pomoraca. Kad je riječ o zapošljavanju, našim ljudima se uglavnom ne isplati ploviti ako nisu časnici, a većina ih ne traži brodove gdje je najveća plaća, već idu kod uglednih brodarka koji imaju kvalitetne brodove, a to podrazumijeva i dobre socijalne uvjete - od dobrih uvjeta života i rada na brodu do kratkih ugovora, redovnih smjena i drugih pogodnosti.

Covid - 19 i dalje stvara velike probleme brodarima prilikom smjena posada. Kako se nosite s tom nevoljom?

Kad danas pomorca šaljemo na brod, to je kao da ga šaljemo na Mjesec. Ne znaš kad će se, kako i odakle moći vratiti u Hrvatsku. Covid - 19 je svima u pomorstvu stvorio puno problema. Međutim, ta pandemija je odigrala pozitivnu ulogu po pitanju zapošljavanja hrvatskih pomoraca na stranim kompanijama. Naime, brodari sada zbog epidemioloških mjera radije zapošljavaju hrvatske pomorce, jer dolaze iz zemlje u kojoj je pandemija pod kontrolom zdravstvenog sustava i nema velikog broja zaraženih, nego primjerice Filipince i Indijce, koji dolaze iz zemalja s velikim brojem zaraženih koronavirusom.

Hrvati vole isticati kako su njihovi pomorci među najboljima na svijetu. Međutim, ima i onih koji upozoravaju, da su neke druge po tom pitanju nama konkurentske nacije, poput Poljaka, Rumunja i Ukrajinaca znatno napredovale kad je riječ o kvaliteti obrazovanja pomorskih časnika. Recimo, jedna od zamjerki je da naši mladi časnici dolaze na brod sa skromnim znanjem engleskog jezika. Koliko je to točno?

Pomorac je proizvod koji prodajemo našim klijentima i mora biti dobar da bi ga netko kupovao. Samo stalnim stjecanjem novih znanja i zadržavanjem visoke razine obrazovanja naši pomorci mogu i dalje računati na to da će zadržati dobro plaćena radna mjesta na stranim kompanijama. Toč-



Vojka i Mario
Zorović



Centar za obuku pomoraca u Zorovic Maritime Services

no je da dobrim dijelom živimo na staroj slavi, odnosno na iskustvu više generacija naših pomoraca koji su relativno brzo nakon Drugog svjetskog rata mogli ploviti na stranim brodovima. To je i danas naša najveća prednost u odnosu na nacije koje su živjele iza željezne zavjese, poput Poljaka, Rumunja, Ukrajinaca... Ali, oni nas stižu, a mi Bogom dani! Naši pomorci su svjesni da svakodnevno moraju biti bolji od drugih ako žele biti dobro plaćeni; jer, brodar mora dobiti neku dodanu vrijednost, a to je kvalitetno odraden posao. Moramo paziti da nam se za deset godina ne dogodi da naše časnike pretekne konkurencija iz pomenutih zemalja, koja sada zaostaje kvalitetom. Iako, točno je da brodari mirnije spavaju kad su Hrvati na brodu, kad čine barem dio posade. U mentalitetu naših pomoraca je lojalnost, oni kao rijetko koja druga nacija savjesno održavaju brod i brinu o njemu, kako bi plovidba bila što sigurnija, a brodar zadovoljan.

Zašto u Hrvatskoj pomorci teško pronalaze posao na kopnu?

Kad bi Hrvatska imala jače gospodarstvo i pomorci bi lakše nalazili posao na kopnu. Ovako, mnogi su prisiljeni ploviti, jer je to jedini

način da osiguraju egzistenciju. Mi smo zemlja turizma i trgovine. Naposljetku, naši najbogatiji ljudi su trgovci. Slijedom toga hrvatska mladost željna uspjeha odlazi u inozemstvo. Da smo recimo uspjeli sačuvati Croatia line i Lošinski plovību, da se uz njih možda pojavio još koji novi brodar, da imamo snažnu pomorsku strukturu koja bi zasigurno privukla banke i ulagače, sve bi to doprinjelo jačanju hrvatskog gospodarstva. Da nam je ekonomija jača bilo bi manje pomoraca, jer bi bilo više posla na kopnu. Kao što je to slučaj primjerice u skandinavskim i nekim drugim razvijenim zemljama, gdje nakon iskustva stečenog u plovidbi mnogi pomorci ostanu raditi u pomorskom gospodarstvu na kopnu. Dio naših zapovjednika, upravitelja i časnika također nastavlja raditi diljem svijeta u uretima kompanija na čijim brodovima su plovili, upravo iz razloga što dobro poznaju način njihovog poslovanja.

Offshore industrija i platforme su u krizi već nekoliko godina i puno naših pomoraca je ostalo bez posla. Ove godine kriza je nastupila i na tržištu brodova za kružna putovanja, što također ostavlja velik broj naših pomoraca na čekanju. Zašto oni teško pronalaze posao na nekim drugim tipovima brodova?

Danas su pomorci specijalizirani za plovidbu na određenim tipovima brodova, pa je vrlo teško prijeći recimo s putničkog broda na LNG tanker ili brod za prijevoz kontejnera. Prilikom prijevoza određene vrste tereta uvjetuje se, prema matrici procjene rizika potencijalne opasnosti na brodu, koliko recimo koji član posade mora imati iskustva u radu na određenom tipu broda. Zato se posade, među ostalim, ne mogu miješati, odnosno ne mogu ih činiti ljudi koji ne zadovoljavaju te kriterije.

Zorovic Maritime Services je jedna od najvećih hrvatskih tvrtki za zapošljavanje i obrazovanje pomoraca te pružanje raznih tehničkih usluga u pomorstvu. U listopadu ove godine otvorili ste i centar za obuku pomoraca. Kada i kako je sve počelo?

Tvrtku sam osnovao sa suprugom Vojkom 2005. godine, a danas zapošljavamo 28 ljudi u uredima na desetom i jedanaestom katu Riječkog nebodera. Posređujemo u

zapošljavanju 1.300 pomoraca, najvećim dijelom časnika, od kojih je u svakom trenutku njih 700 na brodovima. Zapošljavamo i inženjere na gradnji brodova u Kini i Južnoj Koreji. Petnaest godina poslovanja tvrtke obilježili smo otvaranjem centra za obuku pomoraca vrijednog tri milijuna kuna, koji je opremljen i dvama najsuvremenijim simulatorima: Transas Wartsila NTPro 5000, simulatorom komandnog mosta broda, te Kongsberg Liguid Cargo Handling simulatorom koji služi za vježbe ukrcaja i iskrcaja tereta na tankerima. Kroz Centar će godišnje proći više od 300 domaćih i stranih pomoraca, koji će moći pohađati 40 različitih tečajeva za usavršavanje i stjecanje potrebnih svjedodžbi. U Centru će raditi petorica izvrsnih ljudi, od kojih su četvorica vrhunski instruktori, mladi zapovjednici i upravitelji stroja.

Predsjednik ste Hrvatske udruge posrednika u zapošljavanju pomoraca (CRO-SMA), čije članstvo se zalaže za rješavanje pitanja subvencioniranja plaća pomorskih vježbenika. Što predlažete?

Plaće za vježbenike sada se subvencioniraju sredstvima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u jednoj trećini iznosa, što je pohvalno. Međutim, zalažemo se za cjelokupno pokrivanje vježbeničkih plaća, čime bi mlade hrvatske pomorce učinili konkurentnijim u zapošljavanju na početku karijere na međunarodnom pomorskom tržištu. Nakon višegodišnjeg traženja CRO-SMA – e, Ministarstvo mora od 2019. subvencionira rad kadeta i asistenata na brodovima stranih brodara, dok je prethodno subvencioniralo samo one zaposlene kod domaćih brodara. Problem je u tome što su domaći brodari primali daleko više vježbenika od stvarnih potreba njihove flote. Nakon odradenog staža dvije trećine tih mladih časnika moralo je posao potražiti kod posrednika. Članovi CRO-SMA – e zapošljavaju većinu domaćih pomoraca, pa smatramo da bi trebali imati iste uvjete kao i domaći brodari kad je riječ o subvencioniranju vježbenika. Trebalo bi napraviti jedinstven spisak vježbenika, tako da se zna koliko koji brodar i posrednik mogu preuzeti tih mladih ljudi. Uz to, subvenciju treba dati onome tko zapošljava, a ne onome tko traži posao. Svake godine na tržište rada izlazi oko 500 novih vježbenika, a za subvencioniranje njihovih plaća i doprinosa nadležno ministarstvo trebalo bi osigurati 20 milijuna kuna. To je ulaganje u budućnost, od toga bi svi imali koristi. Što se tiče subvencioniranja kadeta i asistenata na stranim brodovima od strane Ministarstva, podsjećam da novac ne ide nama posrednicima, kao što ni mi za njih ne uzimamo od brodarka naknadu. Ti besplatni vježbenici mogu biti privlačni stranom brodaru, a budućim časnicima je to prilika za stalno zaposlenje.



Poštovani,

Imam jedno pitanje i nadam se da mi možete pomoć. Trenutno sam na brodu 3 mjeseca, a kako stvari stoje, bit ću još mjesec i pol. Nedavno smo dobili dopis od firme o uputama za smjenu. Prema tim uputama, pomorac koji se treba ukrcaji mora provesti 14 dana u samoizolaciji u svojoj kući. Nakon toga ide na put te u ukrcajnoj luci provodi još 14 dana u karanteni te mora biti negativan na testu za koronu tri puta (na početku, usred i na kraju karantene). Prema stavu firme, 14 dana kućne izolacije neće biti plaćeno niti od firme, niti od HZZO-a jer nam nisu iz HZJZ odredili samoizolaciju te nam nisu dužni niti platiti taj period. Karantena u ukrcajnoj luci će biti plaćena 50% od osnovne plaće.

Zbog nepredvidljivih okolnosti, postoji mogućnost da ja budem prije ukrcaja u samoizolaciji 20 i više dana kod kuće (zbog npr. odgode ukrcaja) i tek onda idem na brod di opet nikoga neću vidjeti više mjeseci, a to mi ne ulazi u navigaciju. Inače bi trebao biti doma 3 mjeseca i na brodu 3 mjeseca, a ja ću biti 4-5 mjeseci na brodu, 2 mjeseca doma i 1 mjesec sam u izolaciji. Da li se to kosi s nekim pravilima IMO-a ili neke druge konvencije? I kako bi to trebalo biti plaćeno? Hvala.



Poštovani,

za konkretan odgovor u Vašem slučaju svakako je potrebno više podataka: o kojoj se kompaniji radi, što je propisano Vašim ugovorom o radu, kolektivnim ugovorom te koja je politika Vaše kompanije.

Svakako se slažemo s Vama da je pomorcima položaj za vrijeme trajanja ove pandemije značajno otežan. S jedne strane države propisuju svoja pravila, a s druge strane kompanije traže i dodatne mjere radi svoje zaštite.

Iz dosadašnjeg iskustva, kompanije nisu dužne plaćati samoizolaciju dok je pomorac kod kuće. Međutim, samoizolacija izvan mjesta prebivališta (najčešće u državi luke ukrcaja) bi se trebala posebno urediti i biti plaćena, te je potrebno isto detaljnije provjeriti u dokumentima koji uređuju Vaš radni odnos te se razlikuje od kompanije do kompanije.

S poštovanjem, SPH



Poštovani,

Zamolio bih Vas informaciju. Naime iskrcao sam se s broda 29.04.2020. i određena mi je samoizolacija od strane Granične kontrole/policije dolaskom

Pitanja i odgovori



u Zračnu luku Zagreb, na adresi boravka u trajanju od 14 dana. Liječnica opće prakse mi je otvorila bolovanje u istom trajanju po šifri samoizolacija i potvrda je poslana u firmu. Poslodavac inzistira dane bolovanja računati kao dane godišnjeg odmora.

Da li je ova odluka poslodavca protivna članku 13. 5 Nacionalnog kolektivnog ugovora za pomorce u međunarodnoj plovidbi koji kaže da se u dane godišnjeg odmora ne ubrajaju dani bolovanja?



Poštovani,

prije svega napominjemo da se Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi primjenjuje na hrvatske pomorce koji plove na brodovima hrvatskih brodara (članova udruge brodara Mare Nostrum) u međunarodnoj plovidbi. Ukoliko pomorac ne plovi na brodovima hrvatskih kompanija, primjenjuje se drugi propisi (ugovor o radu i neki drugi kolektivni ugovor).

Ukoliko se u Vašem slučaju primjenjuje Nacionalni kolektivni ugovor, članak 13., stavak 5. propisuje da se vrijeme nesposobnosti za rad neće obračunavati kao dio plaćenog godišnjeg odmora. Ukoliko ne plovite na tzv. permanent ugovoru, Vašim iskrcajem s broda postajete nezaposlena osoba sukladno zakonodavstvu Republike Hrvatske, te je potrebno utvrditi na temelju čega je kompanija donijela navedenu odluku. S poštovanjem, SPH



Poštovani,

nakon 9 godina pod belgijskom zastavom ostao sam bez posla i prijavio se na Zavod za zapošljavanje. Pošto sam pribavio sve dokumente kao A1, U1, S1, Zavod mijenja nakon 8 mjeseci javio da imam pravo na naknadu nezaposlenosti. Naveli su da je iznos naknade minimalac jer sam zadnji ugovor bio na brodu samo 2 mjeseca. Iako sam 9 godina proveo na istoj kompaniji i

istom brodu oni tvrde da sam morao biti najmanje 3 mjeseca na brodu zadnji ugovor prije prijave na Zavod te mi ne mogu isplatiti naknadu po tablici. Možete li mi pojasniti gdje je propisano da se u slučaju dva mjeseca provedenih na brodu isplaćuje minimalac? Hvala

Poštovani,

pravo pomoraca u međunarodnoj plovidbi na naknadu za nezaposlenost Hrvatskog zavoda za zapošljavanje propisano je Zakonom o tržištu rada - NN-118/18 - <https://www.zakon.hr/z/1751/Zakon-o-tržištu-rada>.

Navedenim je propisano da član posade broda u međunarodnoj plovidbi može ostvariti naknadu prema odredbama tog Zakona:

ako je poseban doprinos za zapošljavanje plaćao Zavodu za vrijeme od najmanje 9 mjeseci u posljednja 24 mjeseca prije prestanka radnog odnosa, ako mu je radni odnos prestao bez njegove krivnje ili pristanka, i ako uredbama EU ili međunarodnim ugovorima nije drugačije uređeno.

Da bi ostvarili navedeno pravo, pomorci preuzimaju obvezu uplate posebnog doprinosa i sklapaju ugovor sa Zavodom.

U odnosu na visinu novčane naknade za pomorca u međunarodnoj plovidbi, ista je propisana člankom 69., st. 3 i 4 navedenog Zakona i čini prosjek osnovice na koju su obračunati i uplaćeni doprinosi za obvezna osiguranja i to u tromjesečnom razdoblju koje je prethodilo prestanku odnosa. Ako se osnovica ne može utvrditi na taj način, nezaposlenoj osobi utvrđuje se osnovica u visini minimalne plaće.

S poštovanjem, SPH

Poštovani,

Dobro jutro,

Ako mi možete pomoć s jednim problemom.

Ja sam došao s broda 22.9.2019 prošle godine.

Uredno sam se prijavio na kapetaniju u Split te sam se prijavio na biro kako bih dobio naknadu za nezaposlene. Tu moj problem započinje jer nisam išao na HZZO jer sam mislio ako dobi-
vam naknadu za nezaposlene da sam automatski osiguran za zdravstveno preko biroa.

Iskreno rijetko kad i idem u doktora no evo baš kad sam imao neki zdravstveni problem ugodno se iznenadim da nisam osiguran te se još doktorica izderala na mene.

U međuvremenu nisam išao na brod zbog cijele ove situacije s pandemijom.

Ako mi možete pomoć da se osiguram bio bih zahvalan.

Poštovani,

vezano uz Vaš upit, status osiguranika po osnovi nezaposlenosti stječete ukoliko se HZZO-u prijavite u roku od 30 dana od prestanka radnog odnosa, točnije od iskrcaja.

Ukoliko ste navedeni rok propustili, jedina mogućnost koja Vam preostaje jest da ponovno stupite u radni odnos (ne nužno na brodu nego i bilo koji drugi vid radnog odnosa na kopnu), platite pripadajuće doprinose na osnovice predviđene za radni odnos kojeg sklopite, te se nakon prestanka istog prijavite u propisanom 30-dnevnom roku na HZZO i na taj način steknete pravo osiguranika po osnovi nezaposlenosti.

Dodatno, što se tiče naknade s Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, napominjem kako je pravo pomoraca u međunarodnoj plovidbi na naknadu za nezaposlenost Hrvatskog zavoda za zapošljavanje propisano Zakonom o tržištu rada - NN-118/18 - <https://www.zakon.hr/z/1751/Zakon-o-tržištu-rada>.

Navedenim je propisano da član posade broda u međunarodnoj plovidbi može ostvariti naknadu prema odredbama tog Zakona:

ako je poseban doprinos za zapošljavanje plaćao Zavodu za vrijeme od najmanje 9 mjeseci u posljednja 24 mjeseca prije prestanka radnog odnosa, ako mu je radni odnos prestao bez njegove krivnje ili pristanka, i ako uredbama EU ili međunarodnim ugovorima nije drugačije uređeno.

Da bi ostvarili navedeno pravo, pomorci preuzimaju obvezu uplate posebnog doprinosa i sklapaju ugovor sa Zavodom.

U odnosu na visinu novčane naknade za pomorca u međunarodnoj plovidbi, ista je propisana člankom 69., st. 3 i 4 navedenog Zakona i čini prosjek osnovice na koju su obračunati i uplaćeni doprinosi za obvezna osiguranja i to u tromjesečnom razdoblju koje je prethodilo prestanku odnosa. Ako se osnovica ne može utvrditi na taj način, nezaposlenoj osobi utvrđuje se osnovica u visini minimalne plaće.

S poštovanjem, SPH

Poštovani,

Molio bih informaciju vezanu uz plaćanje doprinosa u slučaju permanentnog ugovora. Novozaposleni sam na XY kompaniji bez posrednika u HR, s ugovorom za stalno.

S obzirom da sam naišao na dosta kontradiktornih informacija, molio bih Vašu pomoć. Zanima me na koji način će se meni sada obračunavati mjesečni doprinosi, kada sam plaćen kroz 12 mjeseci u godini?

Moram li plaćati doprinose svaki mjesec neovisno o danima provedenim na brodu? Isto tako, dali moram koga obavijestiti o svom ugovoru (kapetaniju, poreznu upravu) ??

Svaka pomoć je dobrodošla.

Unaprijed zahvalan,

Poštovani,

vezano za Vaš upit o plaćanju doprinosa pomorca u međunarodnoj plovidbi, podsjećam kako je član posade broda u međunarodnoj plovidbi, koji u Republici Hrvatskoj ima prebivalište ili uobičajeno boravište (rezident), bez obzira na državnu pripadnost broda, obvezno osigurana osoba u sustavu zdravstvenog i mirovinskog osiguranja Republike Hrvatske, ako međudržavnim ugovorom o socijalnom osiguranju nije drukčije uređeno.

Razdoblje osiguranja je vrijeme od dana ukrcaja do dana iskrcaja s broda, prema evidenciji iz pomorske knjižice.

Iznimno, pomorac koji lučkoj kapetaniji podnese dokaz da je njegov ugovor o radu sklopljen na razdoblje duže od razdoblja ukrcaja na brodu ("permanent" ugovor) ostaje osiguran do dana prestanka njegovog ugovora o radu.

Dakle, ovom se odredbom omogućuje pomorcima da budu obvezno osigurane osobe kroz razdoblje u kojemu traje "permanentni" ugo-

vor, neovisno o razdoblju plovidbe.

Pomorac koji ima sklopljen ugovor na razdoblje duže od razdoblje ukrcaja na brodu ("permanent" ugovor) , ali o tome ne podnese dokaz lučkoj kapetaniji, bit će osiguran samo za vrijeme ukrcaja.

Pomorac koji se samostalno zapošljava kod stranog poslodavca, kao što je Vaš slučaj, obvezan je sam ili putem osobe koja opunomoći lučkoj kapetaniji podnijeti sve podatke radi prijave na obvezna osiguranja.

Porezna uprava izdati će rješenje o plaćanju obveznih doprinosa tek po proteku poreznog razdoblja (kalendarske godine).

Dodatno ističem kako je bitno obratiti pozornosti na zastavu koju brod vije.

Naime, za pomorca koji je ukrcao na pomorski objekt u međunarodnoj plovidbi koji vije zastavu druge države članice EU ili EGP, osim pomorskog objekta koji vije zastavu Republike Hrvatske, nadležna lučka kapetanija ne podnosi prijave i objave, osim u slučajevima kada je pomorac izuzet iz socijalnog sustava države članice EU ili EGP posjedovanjem obrasca izdanog sukladno propisima o mirovinskom osiguranju (A1 obrazac).

Drugim riječima, ukoliko primjerice plovite na brodu koji vije zastavu Nizozemske, smatra se da ste osigurani u Nizozemskoj, i naša lučka kapetanije neće Vas niti prijaviti na obveza osiguranja u RH.

Ipak, postoji mogućnost odstupanja od ovog pravila, pa se u tom slučaju može podnijeti zahtjev za odstupanje (A1) nadležnoj ustanovi one države članice EU primjenu čijeg zakonodavstva traži (kod nas je to Hrvatski zavod za mirovinsko osiguranje, konkretno Ured za provedbu međunarodnih ugovora o socijalnom osiguranju i propisa EU), a potom će navedena ustanova obavijestiti nadležnu ustanovu druge države članice i tražiti njenu suglasnost da umjesto u toj državi članici čiju zastavu brod vije, budete osigurani u Republici Hrvatskoj.

Također, za pomorca koji je ukrcao na pomorski objekt u međunarodnoj plovidbi koji vije zastavu treće države nadležna lučka kapetanija ne podnosi prijavu i objavu u slučaju kada pomorac dostavi dokaz da je obvezno osiguran kod stranog nositelja socijalnog osiguranja u trećoj državi s kojom Republika Hrvatska ima

sklopljen ugovor o socijalnom osiguranju, osim ako je drugačije utvrđeno ugovorom o socijalnom osiguranju.



P: Dobra večer,

Imam dva pitanja, pa ako može odgovor bio bi jako zahvalan.

Ukrcao sam se na brod početkom svibnja i trebao bio se iskrcati krajem rujna, od prošle godine imam prebačenih 20 dana, pa prema mojoj računici falit će mi 15-20 dana za ispuniti kvotu od 183 dana.

U slučaju da je ne ispunim, kako se točno računa porez koji trebam platiti. Jeli se sračunaju sve plaće koje sam primio, pa neki postotak od toga ili samo dani koji mi fale.

Također, trebao sam se ukrcati početkom travnja, ali zbog covida nisam mogao, i koliko sam shvatio i to mogu koristiti u dane plovidbe (za porez samo naravno), pa me zanima je li meni kompanija treba dati neku potvrdu da se nisam mogao ukrcati početkom travnja radi covida i ja to predam u poreznoj ili na neki drugačiji način to ide.

Izvinjavam se na dugoj poruci i unaprijed zahvaljujem na odgovoru.



Poštovani,

Vezano uz Vaš upit, podsjećam Vas kako član posade broda u međunarodnoj plovidbi koji u Republici Hrvatskoj ima prebivalište, odnosno uobičajeno boravište (rezident), jest obveznik poreza na dohodak od nesamostalnog rada prema primicima ostvarenima po osnovi rada na brodu u međunarodnoj plovidbi ,osim ako je plovio 183 dana ili više dana u godini za koju se utvrđuje obveza poreza na dohodak.

Dakle, sve ono što ste primili na Vaš račun u kalendarskoj godini (dakle od 1.1.2020.-31.12.2020.) s osnova rada na brodu u međunarodnoj plovidbi , uračunava se u Vašu poreznu osnovicu i dužni ste prikazati u Vašoj poreznoj prijavi.

Izračun poreza za svakog pomorca je individualan, okvirno Vam mogu reći kako se ukupan iznos Vaše zarade prilikom izračuna Vaše porezne osnovice i poreza, umanjuje za pomorski dodatak (400,00 kn dnevno za svaki dan "čiste" plovidbe), kao i sve ono što ste platili na ime doprinosa u kalendarskoj godini.

Osim toga, ukupan iznos onoga što ste zaradili, umanjuje se i za osobni odbitak za građanina RH (4.000,00 KUNA x12 mjeseci), a koji se uvećava ukoliko imate uzdržavane članove obitelji. Dakle, sve se to odbija od Vaše ukupne zarade, i na konačni iznos se potom obračunava porez.

Kako biste bili oslobođeni plaćanja poreza, i dalje morate ostvariti 183 dana .

u 183 dana, dakle, uračunavaju se dani plovidbe, dani provedeni na putu od mjesta prebivališta do mjesta ukrcaja na brod, dani potrebni za povratno putovanje, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku ili dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale nakon iskrcaja ili prije ukrcaja koje bi onemogućile ishođenje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za plovidbu i dani provedeni na stručnoj izobrazbi

u inozemstvu ili tuzemstvu kao i dani do isteka ugovora o radu koji su neostvareni zbog napuštanja člana posade od strane broдача ili prestanka ugovora o radu zbog poslovno uvjetovanih razloga. U slučaju otmice i zatočeništva, umirovljenja ili smrti člana posade u poreznoj godini, držat će se da je ostvaren uvjet plovidbe od 183 dana za tu poreznu godinu. U slučaju otmice i zatočeništva, umirovljenja ili smrti člana posade u poreznoj godini, držat će se da je ostvaren uvjet plovidbe od 183 dana za tu poreznu godinu.

Također, prije navedenim danima mogu se pribrojiti dani plovidbe, dani provedeni na putu od mjesta prebivališta do mjesta ukrcaja na brod, dani potrebni za povratno putovanje, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale nakon iskrcaja ili prije ukrcaja koje bi onemogućile ishođenje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za plovidbu, dani provedeni na stručnoj izobrazbi u inozemstvu ili tuzemstvu kao i dani do isteka ugovora o radu koji su neostvareni, zbog napuštanja člana posade od strane broдача ili prestanka ugovora o radu zbog poslovno uvjetovanih razloga, koji u prethodnoj godini nisu uračunani u 183 dana.

Ipak, s obzirom na posljedice pandemije uzrokovane koronavirusom, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture donijelo je Upute za provedbu odredbi Pomorskog zakonika (Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19) u svrhu utvrđivanja „183 dana“ radi oslobođanja od plaćanja poreza na dohodak pomoraca, za vrijeme trajanja pandemije bolesti COVID-19 uzrokovana virusom SARS-CoV-2.

Sukladno navedenoj uputi, članu posade broda u međunarodnoj plovidbi, pored ostalog, u broj potrebnih 183 dana računaju se i:

1. Dani liječenja

Dani provedeni na liječenju od posljedica epidemije COVID-19, izolaciji, samoizolaciji ili karanteni sukladno donesenim epidemiološkim mjerama u Republici Hrvatskoj, odnosno temeljem potvrde poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju

pomoraca ako je liječenje, izolacija, samoizolacija ili karantena obavljena u nekoj drugoj državi.

2. Neostvareni dani plovidbe zbog poslovno uvjetovanih razloga

U dane koji nisu ostvareni zbog poslovno uvjetovanih razloga, kao posljedica utjecaja pandemije na svjetsko pomorsko gospodarstvo, priznat će se dani plovidbe i dani putovanja koje bi pomorac ostvario temeljem uobičajenog godišnjeg rasporeda rada, od trenutka prekida redovnog rada u 2020. godini ili najranije od 1. siječnja 2020. godine do nastavka redovnog načina rada ili najkasnije do 31. prosinca 2020. godine.

U smislu ove upute, a u svrhu ostvarivanja prava na priznavanje neostvarenih dana plovidbe i dana putovanja zbog prestanka ugovora o radu, izjednačeni su ugovor o radu koji je sklopljen na razdoblje duže od razdoblja ukrcaja na brodu (članak 129. stavak 7. Pomorskog zakonika, u daljnjem tekstu: permanent ugovor) i više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme na temelju kojih se zasniva radni odnos na istim poslovima (članak 127. stavak 1. Pomorskog zakonika, u daljnjem tekstu: pojedinačni ugovor).

Neostvarenim danima plovidbe i danima putovanja zbog poslovno uvjetovanih razloga smatraju se:

Dani koje pomorac nije ostvario zbog prestanka ugovora o radu ili ne sklapanja novog pojedinačnog ugovora o radu zbog poslovno uvjetovanih razloga.

Dani koje pomorac nije ostvario zbog odgode ukrcaja ili nemogućnosti organizacije ukrcaja od strane poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju pomoraca uslijed provedbe epidemioloških mjera u Republici Hrvatskoj ili bilo kojoj drugoj državi na putu od mjesta prebivališta do predviđene luke ukrcaja na brod, zbog čega je pomorcu promijenjen uobičajeni godišnji raspored rada.

U svrhu utvrđivanja gore navedenih dana plovidbe i dana putovanja koji nisu ostvareni zbog poslovno uvjetovanih razloga, ovisno je li pomorac s poslodavcem sklopio permanent ugovor ili sklapa više pojedinačnih ugovora, kao i o duljini plovidbene službe pojedinog pomorca, uobičajenim godišnjim rasporedom rada smatrat će se:

- svi dani plovidbe i dani putovanja koji bi se ostvarili temeljem permanent ugovora ili

- prosječna vrijednost ukupnog broja dana plovidbe i dana putovanja ostvarenih temeljem pojedinačnih ugovora o radu tijekom 2018. i 2019. godine, u periodu koji odgovara periodu bez plovidbe u 2020. godini ili

- ukupan broj dana plovidbe i dana putovanja ostvarenih temeljem pojedinačnih ugovora ako se radi o pomorcu koji je tijekom 2018., 2019. i 2020. godine odradio najviše dva pojedinačna ugovora.

Neostvareni dani plovidbe zbog poslovno uvjetovanih razloga priznat će se temeljem potvrde poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju pomoraca na kojoj je naznačen datum prestanka ugovora o radu ili datum prekida uobičajenog godišnjeg rasporeda rada.

3. Dani putovanja

Dani boravka pomoraca na brodu u situacijama kada je nastupio prekid ugovora o radu, a pomorac nije bio u mogućnosti iskrcati se s broda smatrat će se dodatnim danima putovanja nakon iskrcaja s broda.

Dakle, ukoliko je situacija s pandemijom bila razlog odgode ili nemogućnosti Vašeg ukrcaja, trebali biste od poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju pomoraca zatražiti potvrdu kojom isto dokazujete, te je priložiti nadležnoj Lučkoj kapetaniji, kako bi Vam i ti dani bili uračunati u 183 dana.

PIŠE

MILKO
KRONJA

N

a početku krize s Covid-19 virusom fokus je bio na problemima repatrijacije pomoraca. Oni su se vrlo teško mogli iskrcati s brodova i to stanje je potrajalo, u nekim područjima je i danas nemoguća misija iskrcati se s broda, ali sada je situacija u Mediteranu dosta povoljnija. Većina pomoraca koji su državljani zemalja iz ovog područja (Ukrajinci, Turci, Gruzijci, Azerbajdžanci, Egipćani) mogu se nesmetano ukrcati na brod te iskrcati kada im isteknu ugovori, kod Sirijaca je to otežano zbog stanja u njihovoj zemlji, a problemi su ostali s posadama koje dolaze s Dalekog istoka – Indijci, Filipinci, Burmanci i ostali, koji i dalje teško mogu do svojih kuća. Ono što je primijećeno u trećem kvartalu 2020. godine je činjenica da se povećao broj brodova pregledanih u hrvatskim lukama na kojima je zabilježeno kašnjenje plaća posadi. Tako je na brodu Ahmet Can, koji plove pod panamskom zastavom pogodnosti naplaćeno 15 473 US\$ na ime zaostalih plaća, kod broda Dوغانay (zastava Kuvajta) iznos je bio 8 745 US\$ a na ukrajinskom brodu Reni ukupno 23 422 US\$. Također je riješen dug



Pregledi brodova u vrijeme Covida-19

za jednog pomorca na brodu AK Hamza, koji plove pod zastavom Toga – 1 200 US\$. Na brodu Coral C je zahtijevana intervencija hrvatskog inspektorata zbog repatrijacije jednog pomorca i sukoba na brodu – pritom je naplaćeno 28 783 US\$ na ime zaostalih plaća. Također je od strane PSC zatražen dolazak ITF inspektora na talijanski brod Hidalgo jer su dvojica pomoraca iz Myanmara kojima

je istekao ugovor svakako željela iskrcaj a u tim traženjima pridružili su im se i oni s još važećim ugovorom. Kako je iz Yangona stigla poruka o zatvorenim granicama za idućih 15 dana tako je pomorcima objašnjeno da se barem toliko još trebaju strpjeti, ugovori su im produženi, a isplaćena su im i sva primanja dospjela do dana posjete inspektora – ukupno 10 765 US\$.





UDRUGA POMORSKIH STROJARA SPLIT I POMORSKI FAKULTET U SPLITU

POTPUNO ELEKTRIČNI I HIBRIDNI POGONI DOBIVAJU SVE VIŠE NA ZAMAHU



Barža na električni pogon – Image: Torqueedo

Izraziti zahtjevi za električnom mobilnošću za-hvatili su čitav svijet pa posljedično uzrokuju i odgovarajuće poteze u brodskoj industriji.

Revolucija električne mobilnosti dešava se uglavnom u sektoru kopnenog transporta. Industrijske statistike predviđaju da će prodaja električnih vozila unutar slijedećih 20 godina nadmašiti prodaju vozila s motorima na unutarnje izgaranje fosilnih goriva.

Mnoge zemlje i u Europi i u Aziji već su postavile vrlo ambiciozne rokove za postupni prestanak prodaje vozila na unutarnje izgaranje, a neki gradovi kao London planiraju takvim vozilima potpuno zabraniti kretanje ulicama i cestama centra grada.

Jednaki propisi vjerojatno će se protegnuti i na njihove vodne putove.

Neki od svjetski najjačih proizvođača automobila objavili su planove da će unutar nekoliko slijedećih godina njihovu proizvodnju vozila s unutarnjim izgaranjem u potpunosti prebaciti na električna ili hibridna vozila.

Infrastruktura za nadopunja-

nje baterija će se brzo prilagoditi potražnji, na isti način na koji su u ranim danima motornih vozila postaje za nadopunu goriva vrlo brzo postale posvuda prisutne. S druge strane, to će biti manji problem u pomorskoj industriji, jer mnogi ga-tovi i terminali već danas imaju priključke na kopnenu električnu snagu.

Na nedavnoj izložbi „International Workboat Show“ časopis *Marine News* podrobno se upoznao sa radom i ciljevima njemačke kompanije „Torqueedo“, koja već 13 godina stoji na čelu primjene električne i hibridne tehnologije na tržištu lakih vozila za vodne putove i priobalno more.

RANI USVOJITELJI

U početku 'Torqueedo' je proizvodio i prodavao male električne vanbrodske motore za gumenjake, kajake, kanue i pontonske brodice.

Tijekom vremena tvrtka je povećavala domet snage svojih električnih pogona i složenost njihovih integriranih sustava. Sada, oni opremaju velike jahte i komercijalne radne čamce s vanbrodskim električnim motorima. Rade i unutarbrodske sustave s propelerskim osovima ili podtrupnim potisnicima, a rade i sustave u potpuno električnoj konfiguraciji. Tvrtka je izjavila da već više od 70.000 njihovih električnih motora rade u raznim služba-

ma. Raspon snaga tih motora ide od 1 do 80 KS. Prvenstveni ograničavajući faktor, kažu u firmi, nije električni motor nego tehnologija skladištenja energije. Nasreću, baterije postaju svaki dan sve bolje i bolje, što je opet rezultat opsega R&D aktivnosti u automobilske industriji; „Tesla“, Rimac i drugi. Tvrtka predviđa da će se u roku od slijedeće dvije godine gustoća energije u baterijama povećati za 70%, dok će u istom roku cijena po kilovatsatu pasti na polovicu današnje. Vrijedno je zabilježiti da je Torqueedo potpisao sporazum s BMW-om o integriranju mariniziranih automobilske „I3“ litijevih baterija u svoje „Deep Blue“ sustave.

ZA ILI PROTIV ?

Postoji neoboriv razlog koji govori u korist električne propulzije i to za određene tipove čamaca/brodova sa specifičnim režimom uporabe. U Torqueedu dopuštaju da čisto električni sustav propulzije nije trenutačno prikladan za brdove koji kroz dulje vrijeme plove visokom brzinom. Suprotno tome, za sporije brodove s kraćim plovidbama električni pogon pruža jedinstvene prednosti u odnosu na plinske ili dizelske pogone, dok hibridna rješenja, iako skuplja od ostalih, u smislu inicijalnih troškova kapitala, mogu pogoniti veće brodove na duže vrijeme višim brzinama. Nadopunjavanje baterija pre-

ko solarnih panela može značajno produžiti doseg doplova takvih brodova.

Viši CapEX (troškovi kapitala) električnog ili hibridnog pogona nasuprot usporedivog stroja pogonnog fosilnim gorivima nadoknađuje se nižim OpEX-om (operativni troškovi) – u smislu ušteda na gorivu, troškova održavanja te dužeg trajanja rada. Štoviše, cijene elektriciteta su postojanije nego cijene goriva, pa se troškove može lakše predvidjeti. «Torqueedo» je izračunao da ako godišnji troškovi goriva nekog broda premašuju 6.000 US\$, tada će električna propulzija u samo nekoliko godina donijeti povrat uložene investicije. Nakon toga, uštede će se pokazati u čitavoj svojoj značajnosti.

«Torqueedo» pruža i dugotrajnu garanciju za kapacitet baterija, sve do 9 godina nakon preuzimanja, garantirajući da će baterije zadržati najmanje 80% njihova originalnog kapaciteta, ukoliko se koriste svakodnevno. Tu su također nematerijalne pogodnosti, kao što je zdravlje posade i putnika, jer su manje

izloženi buci, ispušnim plinovima, vibracijama i sitnim dimnim česticama.

PRIKLADNA APLIKACIJA

Torqueedo naglašava da veličina i težina broda ne predstavljaju smetnju za električnu propulziju. Naime, u usporedbi s motorima na izgaranje električni motori imaju ekstremno ravnu krivulju zakretnog momenta. Elektromotor visokog zakretnog momenta osigurava snagu koja može pogoniti mnogo veći propeler sposoban za vrlo teška opterećenja.

Za ilustraciju, jedna tvrtka operira barže za jaružanje u nalazištima šljunka, u kopnenoj Njemačkoj. Vlasnici jama šljunka „Kaspar Weiss“ GmbH posebno su zahtijevali da te barže imaju električni sustav bez štetnih emisija i tako osiguraju visoko učinkovito „zeleno“ rješenje, kako bi se u tom području u unutrašnjosti zaštitila okolna voda i održavao čist zrak.

Barže 44 metra duge koje zahvate do 120 MT šljunka pogonjene su s Torqueedo „Deep Blue“ sustavom visoke voltaže. Na-punjena barža se brzinom od 3 čv pomakne 500 do 600 metara, otvori vrata i istovari šljunak. Zatim vozi natrag i ukopča se na kopneni sustav da bi na-

punila baterije. To se ponavlja od jednog do desetak puta dnevno.

Ova tvrtka je također na gura-jućim brodicama instalirala «Torqueedo» vanbrodske električne motore. Te brodice služe za odvoz otpadnog materijala koji se nakupi prilikom jaružanja.

Ovo je slobodan prijevod teksta kako je objavljen u časopisu „Marine News“, izdanje siječanj 2018. na strani 48/49 - Tech file, s naslovom „The Electric Mobility Revolution Arrives on the Waterfront“

Preveo: Boris Abramov

P.S. Vrijedi spomenuti da je tvrtka DEUTZ AG, nezavisni proizvođač visoko kvalitetnih i učinkovitih dizelskih i plinskih motora naklonjenih okolišu, odlučila ući u sektor električne propulzije i e-tehnologije za vancestovnu primjenu. Stoga su 18/10/17 u Kölnu preuzeli tvrtku Torqueedo GmbH. Preuzimanjem ove tvrtke specijalizirane za električnu propulziju DEUTZ je priskrbio posebna znanja i iskustva na poljima električnih motora, baterija, elektronike, snage te integracije sustava. Osim toga dobio je i iskusan tim stručnjaka koji će i dalje nastaviti razvijati već dokazani «Torqueedo» brend.



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

B

izantski car Justinijan, koji je u 6. stoljeću stolovao u Carigradu, izgradio je čitav niz utvrda na našoj, istočnoj obali Jadranskog mora. Bilo ih je preko stotinu. Nazvao je taj lanac Limes maritimus. Bio je to dio velike obalne magistrale koja se protezala od Carigrada, preko Egejskog i Jonskog mora do naših obala, a dalje je vodila do Venecije i Ravene. Tadašnji Justinijanovi neprijatelji bili su Istočni Goti ili Ostrogoti koji su vladali Italijom, a također i Ilirikom, kako su se tada zvali naši krajevi. Bili su česti ratovi između zaraćenih strana, tako da je postojanje Limes maritimus itekako imalo smisla. Justinijan je tijekom svoje vladavine izvojevao pobjedu nad Ostrogotima.

UTVRDA

I na mom se otoku Šubriću nalazila jedna takva utvrda. Točnije, ostatci utvrde. Kroz stoljeća Šubrićani su klesani kamen od kojeg je utvrda bila izgrađena raznosili po otoku i od njega gradili kamene kuće. A velike, kiklopske višeton-ske stijene, nisu mogli prenijeti pa su one ostale u temeljima utvrde. Ljudi su utvrdu od davnina zvali Gusterna. Zašto je nosila takav naziv, ne znam. Ne zna ni moja majka, nije znala ni njena majka, a niti itko od mještana Šubrića. Pored toga, nisu imali odgovor ni na pitanje kako su te ogromne stijene vađene iz zemlje i prenošene do utvrde. Zasiurno je postojala neka tehnologija koja je današnjim ljudima nepoznata. Moja je majka na Gusterni čuvala ovce. Kako je govorila, pasla je ovce. Da bi ovce imale što piti, ljudi su, pomoću bata, lašuna (krampa), poluge, motike i škupa, izdubili jame u živom kamenu vapnencu. Kada bi padale kiše, jame bi se napunile i ovce bi imale što piti. Za ljetnih žega, čobanice su u vučijama, drvenim bačvama eliptičnog poprečnog presjeka, na tovarima,

prenosile vodu iz lokve koja postoji na otoku. Majka mi je znala pričati da su se ona i njene prijateljice čobanice čudile zašto se ta utvrda zove baš onako kako se zove. Bolje bi joj stajalo ime Sušnica.

Moj je otac naslijedio zemlju pored te bizantske utvrde. Svi mi koji imamo zemlje oko Gusterne prezivamo se Šantov. Ukoliko se netko i ne preziva tako, značilo je to da je zemlja naslijeđena po ženskoj lozi. Svakako se otac ili djed žene koja ja naslijedila zemlju oko Gusterne prezivao Šantov. Tako se, po vlasnicima zemlje, može točno zaključiti tko je kome rođak. Nemoguće je imati posjed do posjeda bez krvnog srodstva.

VIJEST

Ja sam, kao i većina muškaraca sa Šubrića, završio prvo srednju, a potom višu Pomorsku školu, te otišao navigirati. Bližila mi se četrdeseta godina života. Bio sam sin jedinac. Roditelji su mi često prigovarali zašto se ne oženim, što čekam, vrijeme mi prolazi i začas će mi proći život. Meni je sve to išlo na živce, smetalo mi je. Puno sam im puta rekao da imam svoju pamet i da mi nitko neće određivati kada ću se oženiti jer sam odrastao i zreo čovjek. To je samo moja odluka koju ću sam donijeti. To mi je toliko smetalo da sam znao nerazgovarati s roditeljima po nekoliko dana.

Za vrijeme jednog vijada, javili su mi da je umro moj otac. Nisam mu mogao doći na ispraćaj jer sam bio nasred Tihog oceana. Čim sam se iskrcao u prvoj luci, krenuo sam avionom kući, put Šubrića. Zatekao sam majku u suzama gdje neutješno sjedi za kuhinjskim stolom i nariče. Naricanje je bio davni običaj šubričkih žena. Kada me je ugledala, bacila mi se u zagrljaj. Bio je to jedan od najtežih događaja u mom životu. Duboko me potresla očeva smrt. Trebalo mi je duže vrijeme da se izvučem iz raspoloženja koje me tada obuzelo. Sutradan smo majka i ja otišli na očev grob. Ona me je na grobu pitala:

- Što čekaš, što se ne ženiš? Otac ti je umro, a nije dočekao unuke.

Osjetio sam snažan osjećaj krivnje. Nakon toga, obuzela me agresija. Neka-ko sam se suzdržao od reakcije jer smo na očevom grobu. Ja sam se okrenuo i sam zaputio kući. Ostavio sam majku neka sama dođe.

MASLINA

Sutradan sam iza kuće pronašao sadnice masline orkule u nekim zadržalim loncima. Moj je otac imao običaj, kad bi išao u polje, sa sobom ponijeti sjekiru i otkinuti mladicu koja raste iz

PIŠE

JERE
BILAN

korijena stare masline. Pri tom odsijecanju, uvijek je nastojao otkinuti što više korijena jer je bio sigurniji da će se mladica primiti. Pronašao bi neki stari lonac ili kantu, u nju stavio tako otkinutu granu i nagnuo zemlju oko nje. Tako je sam proizvodio autohtone sorte sadnice maslina. Odlučio sam, u sjećanje na moga pokojnog oca, zasaditi nekoliko maslina na zemljištu oko utvrde Gusterna. Majci nisam kazao što planiram. Ujutro sam ustao ranom zorom, stavio u karijolu motiku, lašun i tri masline, te se gurajući karijolu ispred sebe, pješke uputio prema Gusterni. Čim sam došao, krenuo sam kopati jamu za prvu maslinu. Brzo je išlo, jer sam birao mjesto za sadnju gdje je bilo više zemlje, a manje kamena. I drugu sam posadio relativno brzo. Ali, kad sam išao kopati treću rupu, stvari se nisu odvijale onako kako sam planirao. Naime, kopajući motikom, naletio sam na kamen koji mi je smetao i koji sam odlučio izvaditi iz zemlje kako bih oslobodio prostor za sadnju. Krenuo sam ga vaditi koristeći špicastu stranu lašuna. Odjednom, osjetio sam kako gubim tlo pod nogama. Propao sam u zemlju.

PROMJENA

Prvo što sam ugledao kada sam izašao na svjetlost dana, bili su mještani Šubrića koji su pljeskali od sreće. Majka je stajala sa strane i poletjela mi u zagrljaj. Grlila me je i kroz suze govorila:

- Sine moj, sine moj.

Od tog događaja sve se promijenilo. Majka je bila sretna što sam živ i više mi nikada nije prigovorila o potrebi traženja ženske osobe s kojom ću zasnovati obitelj. Nije mi željela govoriti ono što mi smeta, a niti sam ja prema njoj pokazivao ljutnju. Nakon mog izlaska iz gusterne, život mi se učinio puno ljepšim i ugodnijim. Uživao sam u svakom danu, u jutarnjoj kavi, u razgovoru s mještanima, u odlasku u polje i na ribe. Ono što mi je ranije bilo teret i obaveza, sada mi je predstavljalo zadovoljstvo. Mjesec dana nakon otkrića gusterne, organizirao sam veliku feštu na koju su bili pozvani svi sudionici moga spašavanja, kao i svi mještani Šubrića. Došla je i speleologinja koja se spustila na dno gusterne i pomogla me spasiti. Te večeri je kliknulo između nas. Opijeni vinom, kupali smo se noću u jednoj šubričkoj uvali pod svjetlošću mjeseca.

Prošle su godine od tog događaja. Kao plod naše ljubavi, rodila nam se kći kojoj smo dali ime Justinijana. Masline orkule koje sam onog dana sadio, došle su na rod i daju vrhunsko maslinovo ulje. Ja sam uredio izdavanje, pa nakon 1500 godina pronađenu gusteru i montirao pumpu tako da mještani sada mogu uzimati vodu za svoje potrebe. Sa svojom obitelji živim u gradu, jer je Justinijana krenula u prvi razred srednje škole. Ja sam postao zapovjednik broda na jednoj norveškoj kompaniji. Moja majka na Šubriću provodi svoje umirovljeničke dane i veseli se pri pomisli da sam živ. Posebno joj je drago što sam pronašao osobu s kojom se slažem, koja me cijeni i poštuje i s kojom sam zasnovao obitelj. Justinijanina slika stoji u kredenci i podsjeća je na to da je život lijep i da su promjene moguće. Ali u njih moramo vjerovati.

Za vrijeme jednog vijada, javili su mi da je umro moj otac. Nisam mu mogao doći na ispraćaj jer sam bio nasred Tihog oceana. Čim sam se iskrcao u prvoj luci, krenuo sam avionom kući, put Šubrića. Zatekao sam majku u suzama gdje neutješno sjedi za kuhinjskim stolom i nariče.

Justinijan

POTRAGA

Ne znam ni sam kako se nisam polomio, ali znam da sam upao u vodu od oko metar dubine. Pogledao sam oko sebe i kroz ono malo svjetlosti što je upadalo kroz rupu iznad moje glave, vidio da se nalazim u nekoj podzemnoj prostoriji veličine 6 x 6 metara. Bila je duboka približno 4 metra. Ubrzo sam shvatio o čemu se radi: otkrio sam tajnu za koju mještani Šubrića stoljećima nisu znali. Pronašao sam gusteru staru 1500 godina. Gusteru iz doba cara Justinijana. Ali, mene je mučilo nešto drugo: Kako izaći iz nje? Stijene su bile glatke i nije postojao način da se popnem uz njih. Razmišljao sam i o majci koja će se zabrinuti gdje sam. Ona me je toga dana čekala s ručkom, ali ja se pojavio nisam. Mislila je da sam nešto ponio sa sobom za pojesti i da ću doći na večeru. Ali, nisam došao ni na večeru. Onda je majka shvatila da nešto nije u redu i obavijestila mještane koji su krenuli u potragu za mnom. Ona bi im odmah kazala kamo sam otišao, ali nije znala. Ja joj nisam rekao ni riječ. Pala je noć. Mještani su ponijeli sa sobom baterijske lampe i počeli pretraživati otok.

Ali, od toga nije bilo nikakve koristi jer je otok zarastao u makiju i borovu šumu što je otežavalo potragu koja je obustavljena nakon što su dva mještanina pala i ozlijedila se na jednom suhozidu koji se srušio pod njihovom težinom. Čekalo se jutro za nastavak akcije. Šubrićanima se u potrazi pridružila i policija. Čitav sutrašnji dan bezuspješno su me tražili. Kao da sam u zemlju propao, ali doslovno. Majka je bila očajna. Mislila je da me više nikada neće vidjeti živog. Drugi dan netko je primijetio karijolu pored zida na utvrđi i to javio spasiteljima. Odmah su sve snage preusmjerene na tu stranu otoka. Kada sam začuo zvukove koji su dopirali s površine zemlje, mojoj sreći nije bilo kraja. Vikao sam iz svega glasa tako da me se čulo nadaleko. Ali, nisu me odmah izvukli vani. Bojali su se staviti škale kroz otvor da se zemlja ne uruši i ne zatrpame. Zato su čekali dolazak speleologa iz grada. U jamu se konopom spustila, na moje iznenađenje, jedna speleologinja. Oko pasa mi je zavezala pojas s konopom i njene su me kolege podigle na površinu.

Postupak u slučaju smrti na brodu



PIŠE

**LINA
SERDAR**

mag.iur.

ivimo u vremenu u kojem smo ponosni na napredak tehnologije i znanosti. Ipak, još uvijek smo ranjivi. Mnoge bolesti nismo uspjeli pobijediti, a svjedoci smo nove pošasti koja je globalno zavladała i otvorila brojna pitanja. Jedan maleni virus SARS – CoV2 pokazao nam je koliko smo krhki. Smrtnost od njega postala je svakodnevica. Uz svu najosobitiju skrb čini se kako u pojedinim slučajevima on pobjeđuje. Uzimajući u obzir brodske specifične okolnosti života te kozmopolitsku narav posla moramo razmišljati o novoj bolesti koja nam prijeti i može imati nepovoljan ishod.

Postupak u slučaju smrti na brodu pravno je uređen dijelom Pomorskim zakonikom (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, u daljnjem tekstu Pomorski zakonik) te detaljnije Pravilnikom o postupku u slučaju rođenja ili smrti, nalaska napuštenog novorođenog djeteta, i postupku s imovinom umrlih osoba na brodu (NN 43/07, u daljnjem tekstu: Pravilnik). Pomorski zakonik primjenjuje se na plovne objekte koji se nalaze ili plove unutarnjim morskim vodama, teritorijalnim morem Republike Hrvatske (osim ako je pojedinim odredbama drukčije propisano), a Pravilnik na smrtnu slučajevu koji se dogode na brodovima hrvatske državne pripadnosti, izuzev ratnih i javnih brodova. U slučaju kada pojedino pitanje nije uređeno Pomorskim zakonikom ili Pravilnikom, sukladno članku 4. Pomorskog zakonika na to će se pitanje primijeniti običaji.

Konvencija o radu pomoraca Međunarodne organizacije rada (ILO) iz 2006. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija) predviđa da svi brodovi moraju imati lijekove, medicinsku opremu i medicinski vodič. Međunarodni medicinski vodič za brodove Svjetske zdravstvene organizacije (u daljnjem tekstu: Medicinski vodič) usklađen je s glavnim načelom Konvencije prema kojem je potrebno osigurati pomorcima pružanje zdravstvene zaštite. Pri tome treba voditi računa neka ona bude što je moguće više usporediva sa zaštitom koja je dostupna radnicima na kopnu. Takva zaštita uključuje brzi pristup potrebnim lijekovima, medicinskoj opremi te ustanovama za dijagnozu i liječenje, kao i medicinske informacije te stručnost.

Sukladno odredbama Konvencije, na brodovima koji prevoze 100 ili više osoba i koji su na međunarodnim putovanjima

ma duljim od tri dana mora biti prisutan kvalificirani liječnik koji je odgovoran za pružanje medicinske skrbi. Na brodovima koji nemaju liječnika, mora biti zaposlen najmanje jedan pomorac koji je odgovoran za medicinsku njegu i davanje lijekova u sklopu svojih redovitih dužnosti ili barem jedan pomorac nadležan za pružanje prve medicinske pomoći. Osobe zadužene za medicinsku njegu na brodu, a koje nisu liječnici, moraju imati završen tečaj iz medicinske njegu koji udovoljava zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW). Medicinski vodič je uobičajena podloga za ove tečajeve i namijenjen je svim članovima posade zaduženim za pružanje medicinske skrbi na brodu. Konvencija također predviđa kako će nadležna tijela osigurati dostupnost medicinskih savjeta putem radijske ili satelitske komunikacije brodovima na moru, i to 24 sata dnevno - za sve slučajeve kada je neophodno tražiti takve savjet (radio – liječnički savjet).

Smrt na brodu dužne su prijaviti osobe koje se nalaze na brodu i to: članovi obitelji umrlog, ako nisu spriječeni prijaviti tu činjenicu, liječnik koji je utvrdio smrt (ili pomorac zadužen za medicinsku njegu na brodu), članovi posade broda i/ili druge osobe na brodu koje saznaju za smrt. Prijava se mora podnijeti zapovjedniku broda, odmah po saznanju za činjenicu smrti. Zapovjednik mora najprije utvrditi činjenicu smrti, pri čemu će se poslužiti smjernicama u Medicinskom vodiču ili će slijediti medicinske savjete dobivene putem radio ili satelitske komunikacije. Nakon toga će kontaktirati kompaniju/brodara, agenta i ostale nadređene osobe. Kod postupanja s tijelom pokojnika treba imati u vidu i voditi računa o poštivanju zakona i propisa države zastave broda, ali i države u čijim vodama brod plovi. Ako se brod nalazi u luci ili na sidrištu, zapovjednik broda/osoba koja ga zamjenjuje savjetovat će se s lokalnim agentom i svojom kompanijom, a zatim putem lokalnog agenta/kompanije obavijestiti zainteresirane strane kao što su liječnik i policija, odnosno sve lokalne vlasti kako to zahtijevaju zakoni određene zemlje, konzulat države zastave broda i preminule osobe te dopisnika P&I kluba.

Medicinski vodič, između ostalog propisuje smjernice o tome što učiniti u slučaju smrti na brodu kako bi se tijelo pokojnika pregledalo na ispravan način, zabilježili i pohranili svi dokazi koji bi mogli upućivati na uzrok i okolnosti smrti te poslužiti za pregled/obdukciju po predaji tijela nadležnim službama na kopnu, a zatim i postupke s tijelom pokojnika koji će omogućiti očuvanje tijela pokojnika do dolaska na kopno. Kad god je to moguće, tijelo pokojnika treba očuvati za pregled i pokop na kopnu. Medicinski vodič predlaže, u cilju očuvanja tijela pokojnika, staviti tijelo u vreću za tijelo i zatim u hladnjak ili hladnjaču, a ako to nije moguće, staviti tijelo u kadu s velikom količinom leda.

Pokop na moru dio je pomorskog običajnog prava, ali danas je on iznimka i taj se način pokopa može primijeniti samo kao posljednje moguće sredstvo, odnosno samo u iznimnim situacijama. Stoga se pokop na moru može primijeniti, primjerice, ako je opasno držati tijelo na bodu ili se ne može zadržati na brodu jer predstavlja rizik od zaraze, zatim ako to obitelj izričito zahtijeva i dr., s time da uvijek moraju biti zadovoljene pretpostavke propisane za takve slučajeve. Primjerice, ako su okolnosti smrti bile neobične, iznenadne ili nepoznate ili ako postoji bilo kakva okolnost koja upućuje na kazneno



djelo, neophodan je post-mortem pregled, te bi se članovi posade broda koji izvrše sahranu na moru mogli izložiti riziku da budu osumnjičeni za prikrivanje kaznenog djela kada je osoba pokopana na moru pod takvim okolnostima.

Kod postupanja s tijelom poželjno je prisustvo barem jednog svjedoka koji će potpisati sve zapise o postupcima i nalazima. Preporuka je, čak i kada okolnosti smrti nisu bile neobične, a osobito ako jesu, fotografirati, ako je moguće s fotografijama koje bilježe vrijeme i datum, tijelo na mjestu gdje je pronađeno te mjesto na kojem je pronađeno iz nekoliko kutova. Ako se tijelo premjesti, fotografirati više slika mjesta događaja kako bi se dokumentirala krv na palubi ili bilo koji drugi dokaz. Uputno je prikupiti ili evidentirati i druge dokaze poput: žica ili nekog drugog alata itd. koji su mogli uzrokovati smrt, eventualni medicinski tretman koji je umrlom pružen prije smrti i od koga, evidenciju radnog vremena pokojnika te znakove opijenosti bilo koje vrste. Detaljne i cjelovite potpise izjave svjedoka, ako ih ima, treba uzeti odmah.

Postupanjem u skladu sa smjernicama Medicinskog vodiča ili smjernicama dobivenim putem radio/satelitske veze te prikupljanjem svih raspoloživih dokaza omogućit će se odgovarajući pregled pokojnika na kopnu s ciljem utvrđivanja uzroka smrti te otklanjanja bilo kakve sumnje na eventualno počinjenje kaznenog djela te će olakšati osobama, koje na to imaju pravo da sudskim i/ili izvanjudskim putem ostvare pravo na obeštećenje, odnosno naknadu štete zbog smrti pomorca.

Zapovjednik broda dužan je o činjenici smrti, ali i o primanju izjave posljednje volje tj. oporuke (sukladno članku 152. pomorskog zakonika) sastaviti zapisnik. Pravilnik uređuje sadržaj zapisnika. Također je propisano sastavljanje zapisnika o popisu imovine umrlih na brodu koji predstavlja prilog zapisnika o smrti osobe na brodu. Ako osoba koja se nalazi na brodu želi predati na čuvanje oporuku, zapovjednik broda dužan je oporuku primiti na čuvanje i o tome izdati potvrdu. Oporuku koja mu je predana na čuvanje, zapovjednik broda stavlja u posebno zapečaćenu omotnicu i čuva do završetka putovanja oporučitelja kada mu vraća oporuku uz potvrdu o vraćanju oporuke. Ako oporučitelj zatraži da mu se prije završetka putovanja vrati oporuka koju je predao na čuvanje, zapovjednik broda vratit će mu oporuku, uz potvrdu o vraćanju oporuke. Ako oporučitelju prilikom iskrcanja na završetku putovanja iz bilo kojeg razloga ne bude vraćena oporuka koju je predao na čuvanje, zapovjednik broda će predati oporuku lučkoj kapetaniji u prvoj domaćoj luci u koju brod uplovi, a u inozemstvu najbližem diplomatskom, odnosno konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske, koji će ju dostaviti oporučitelju ili diplomatsko konzularnom predstavništvu države čiji je oporučitelj državljanin. Ako oporučitelj umre za vrijeme putovanja zapovjednik broda predat će oporuku lučkoj kapetaniji u prvoj domaćoj luci u koju brod uplovi, a u inozemstvu najbližem diplomatskom, odnosno konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske.

Zapisnik o činjenici smrti i/ili primanju izjave posljednje volje treba sadržavati:

- činjenicu smrti i/ili primanja izjave posljednje volje (oporuka),
- vrijeme kada je primio izjavu posljednje volje,
- ime broda, luku upisa broda,
- poziciju broda u vrijeme smrti osobe,
- luku u koju će brod uploviti i
- podatke o osobi koja je podnijela prijavu i o osobama koje su bile nazočne sastavljanju zapisnika (prebivalište, broj

osobne identifikacijske isprave i dr.).

Zapisnik o popisu imovine umrle osobe sadrži:

- ime broda, luku upisa broda, poziciju broda u vrijeme nalaska imovine umrle osobe,
- osobne podatke prijavitelja i osobne podatke osoba koje su bile nazočne sastavljanju zapisnika,
- ime i prezime umrloga, dan, mjesec, godina i sat smrti,
- popis nađenih osobnih stvari i predmeta umrle osobe i
- podatke o osobi koja je preuzela imovinu na čuvanje, odnosno korištenje.

U dodatku zapisnika o smrti unosi se naziv i sjedište pravne osobe, odnosno osobno ime i adresa fizičke osobe kojoj je mrtvo tijelo predano zbog pokopa. Dodatak zapisnika ovjerava zapovjednik broda. Obrasci zapisnika i dodatka zapisnika sastavni su dio Pravilnika. Takav zapisnik sastavlja se u četiri primjerka, a trebali bi ga potpisati zapovjednik broda, odnosno osoba koja ga zamjenjuje, osoba koja je prijavila neku od ovih činjenica te dvije punoljetne osobe kojima je činjenica smrti poznata. Sve primjerke zapisnika zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje dostavlja lučkoj kapetaniji čim uplovi u domaću luku, a ako se brod nalazi u inozemstvu, zapisnike predaje najbližem diplomatskom, odnosno konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske. Ako se na brodu nalaze zakonski nasljednici umrlog, zapovjednik broda im predaje po jedan primjerak zapisnika o smrti i zapisnika o popisu imovine umrlog. U smislu Pravilnika, izraz zakonski nasljednici označava potomke umrlog, njegovu posvojbac i njihove potomke, njegovog bračnog/izvanbračnog druga, njegove roditelje ili posvojitelje, braću i sestre te njihove potomke, djedove i bake te njihove potomke, i njegove ostale pretke. Imovina umrloga ili dio te imovine može se predati na čuvanje i/ili korištenje zakonskim nasljednicima umrloga koji se nalaze na brodu s umrlim, ako je to prije potrebno za njihovo završavanje putovanja. Zapovjednik broda dužan je osigurati imovinu umrloga na brodu i predati je, uz potvrdu, lučkoj kapetaniji u luci pristajanja broda čim uplovi u domaću luku, a ako se brod nalazi u inozemstvu, najbližem diplomatskom, odnosno konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske.

Činjenice utvrđene u zapisniku, zapovjednik broda mora unijeti i u brodski dnevnik, sukladno članku 152. Pomorskog zakonika, a obavezno činjenicu smrti osobe na brodu, naznačujući mjesto ili zemljopisnu poziciju broda kao i primanje ili vraćanje izjave posljednje volje, navodeći vrijeme kada je primio/vratio izjavu posljednje volje. U bilješki se mora navesti način na koji je utvrđen identitet oporučitelja.

U slučaju smrti, spriječenosti ili odsutnosti, zapovjednika broda zamjenjuje, sukladno članku 146. stavku 3. Pomorskog zakonika, sa svim njegovim ovlastima, prvi časnik palube.

Članak 1005. Pomorskog zakonika propisuje prekršajnu odgovornost zapovjednika broda ili osobe koja ga zamjenjuje, ukoliko povrijeđe obvezna pravila postupanja prilikom smrtnih slučajeva na brodu. Ako o činjenici smrti te o primanju izjave posljednje volje zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje ne sastavi zapisnik na propisani način i ne dostavi ga nadležnom tijelu u prvoj domaćoj luci, a u inozemstvu – najbližem diplomatskom, odnosno konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske sukladno članku 152. stavku 5. Pomorskog zakonika, time čini pomorski prekršaj za koji je zapriječena novčana kazna od 1.000,00 do 10.000,00 kuna.

Svakom je pomorcu ova tema bolna te odlazeći na brod ne želi zamišljati ovakve scenarije. Osobito ako se radi o mlađim pomorcima. Nažalost, današnje promijenjene okolnosti naših života, aktualiziraju poznavanje zakonskih procedura u gore navedenim slučajevima. Nadajmo se kako će naše pomorce pratiti mirno more te im naši savjeti neće biti potrebni.



PIŠE
NEBOJŠA
NIKOLIĆ
MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com

Što znamo o COVID-19

D

akle, ovo je tema o kojoj sve znate, svaki dan je čujete na radiju, televiziji a na portalima vam peru mozak s „provjerenim“ i „novim“ informacijama. Svi o tome imaju svoje mišljenje, a epidemiolozi su najednom postali cijenjeni liječnici, prave zvijezde. Ustvari do jučer su me jako nervirali jer su radili u svojim ordinacijama, onako – administrativno, za razliku od „virus huntera“ iz CDC-a ili WHO s kojima sam često surađivao. Neki od njih su bili moji uzori i prave doktorske verzije Jamesa Bonda koji su skakali padobranom u Afrička sela zaražena Ebolom, a tropsku epidemiologiju radili na terenu. Ali evo, došao je čas da se čuju (i vide) i naši. I to s punim pravom: javno zdravstvo smo izmislili mi, jer Andrija Štampar, prvi predsjednik Generalne skupštine WHO čija slika i danas visi među osnivačima WHO-a u Ženevi je naše gore list. Doduše, poznati mason, što se sada baš i ne uklapa u koncept ispravnog hrvatskog građanina,

ali ako ćemo pravo, i naš javno zdravstveni sustav je nasljeđe neželjenog socijalizma i nekog drugog vremena koje je dalo idealan okvir štamparovim idejama pa ispada da su za dobru epidemiološku situaciju u Hrvatskoj zaslužni masoni i socijalizam.

No da se ne igramo „visoke politike“ vratimo se ovoj katastrofi koju je trebalo očekivati i koja je pokazala da baš ništa nismo naučili iz prošlosti. Sjeća li se još itko u pomorstvu kada je prije desetak godina krenuo SARS: Toronto General Hospital je bila zatvorena, doktori su odbili dolaziti na posao, njihov ministar je dao legendarnu izjavu koju ni naši nikad nisu izrekli: „Ostanite doma, uostalom bolnice i nisu za bolesne ljude“. A brodovi – oni jednostavno nisu ulazili u luke na Velikim jezerima. Pomorski promet je jednostavno stao. I ne, to nam nije bilo dosta. Doduše, par godina poslije toga došla je „Ptičja gripa“ i jednog jutra telefon je zazvonio i glas s druge strane je rekao: „Ovdje WHO, možete li nam pomoći da napravimo upute za pomorsku industriju“. Tada sam bio predsjednik International Maritime Health Association i s kolegicom Klarom Schlaich iz Hamburga sastavio sam upute koje i danas „drže vodu“.

I to je to, jedini dokument o prevenciji zaraznih bolesti koji je pomorska industrija imala dok nije došla Korona.

A onda je krenulo i to dramatično. Taman sam se spremao u Kinu na Azijske kvalifikacije za Olimpijske igre u Tokiju kada je stigla vijest o nekoj bolesti koja se u prosincu 2019. pojavila u nekom pet-milijunskom gradu u Kini za kojeg nitko do tada nije čuo. Sve je izgledalo kao priča oko „Ptičje gripe“ onako „očekivano kineski“ kada je najbolji savjet bio „do not kiss the chickens“ ali ovo je bilo ozbiljnije. Virus je bio očito opasniji i za razliku od SARS-a mogli ste biti zarazni i inficirati se od asimptomatskih nositelja virusa koje se nije moglo „pohvatati“. Broje-

vi oboljelih su naglo rasli, a dramatično se povećavala i brojka umrlih. U zdravstvenoj komisiji World Sailing (Svjetske jedriličarske federacije) donijeli smo odluku da se odgađaju kvalifikacije u Shanwei, Guangdong predviđene za ožujak 2020 i premještaju u Genovu. Tada je Italija još izgledala nedirnuta i sigurna. Od prvog trenutka radili smo s kolegama iz WHO-a s njihovom jedinicom za „Velika okupljanja“ koju vodi Dr. Maurizio Brabeschi i moram kazati da mi je, možda zbog njegovog živjahnog, talijanskog pristupa, sve izgledalo nekako ležerno. Oni su odlazili na teren u Kinu, ali su donosili dobre vijesti kako Kinezi stavljaju stvar pod kontrolu. A onda je eksplodiralo u Italiji, Bergamo, i sva ona mjesta koja znamo sa skijanja bila su jednostavno poharana. I još uvijek nje bilo zabrinutosti. Maurizio se šalio kako su Kinezi disciplinirana nacija i slušaju upute, ali je to u Italiji nemoguće jer njima je blokadu probio bračni par od 70 godina koji su iz mjesta koje je bilo u karanteni otišli na skijanje u obližnje skijalište. I mi smo još uvijek mislili da je moguće održati prvenstvo u Genovi i u travnju 2020. i napravili prve upute za minimiziranje rizika no talijanska vlada je jednostavno zabranila regatu i jedriličarski svijet se okrenuo prema Palma de Malorci. Svi su htjeli jedriti i kvalificirati se za Olimpijadu. Tamo je sve još bilo uredu i jedriličari iz cijelog svijeta su počeli pristizati. A onda noćni poziv: *Ovdje Edo Fantela, doktore što da radimo, mi smo na Palmi, ali sutra nam dolazi Marenić s curom koja je Španjolka a u Španiji je izgleda krenulo.*“ Stavili smo ga u drugi hotel, izolirali od ostatka ekipe i čekali razvoj događaja. Tada testiranja još nije ni bilo. No za dan, dva i Španjolci donose odluku da se regata otkaže i nastaje bježanja autocestama Europe. Mi smo tada već uveli 14 dnevnu karantenu za dolaske iz inozemstva i naši olimpijci su sretno stigli kućama, a ja počeo



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

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

pisati upute za HJS i WS. Treba priznati da su svi bili proaktivni i kolege iz Ženeve davali su svaku pomoć i odgovarali na mailove i poslije ponoći. Napravili smo upute za jedriličarska natjecanja koje je kasnije preuzeo Međunarodni olimpijski odbor i druge federacije i svijet sporta se počeo vraćati na terene. Jedrenje je postalo predvodnik i oči sportskog svijeta su bile uprte u nas. Sve je išlo sjajno, pratili smo nova saznanja o virusu a upute smo unapređivali i dopunjavali oko 15 puta. Koga interesira može ih naći na <https://www.sailing.org/medical/index.php>. Zajedno sa stručnjacima iz WHO svi smo zajedno učili i u jednom trenutku je izgledalo da smo uspjeli, ali virus nam je pokazao kako je nepredvidiv. U srijedu 18. lipnja nazvali su me iz WHO i pitali da li bih 22. lipnja govorio na globalnoj konferenciji za medije zajedno s Generalnim sekretarom WHO Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesusom. Zamolili su me da uključim i neku poznatu sportsku zvijezdu. Pozvao sam naravno našu najveću zvijezdu - Olimpijskog pobjednika i svjetskog prvaka Šimu Fantelu. To je trebalo biti hrvatsko slavlje. U petak ujutro s PR službom WHO-a smo dogovarali strukturu konferencije, tko će što kazati, itd, da bi u petak uvečer oko 22,30 stigao mail da su stigli novi podaci, da se epidemija ubrzala, da sve odgađa i da umjesto optimistične, slavljeničke poruke koja pokazuje da je život s virusom moguć, treba poslati sasvim drukčiju poruku javnosti. To bolje od čega pokazuje kako je ova pandemija nepredvidiva i kako ju je teško kontrolirati. Sve što se događalo pokazuje i kako smo vulnerabilni prema „portalskom“ novinarstvu i kako su razne „teorije zavjere“ duboko ušle u način razmišljanja ljudi. Ne razumijevajući kako npr. WHO donosi odluke i priopćenja, novinari su do sada barem desetak puta krivo interpretirali priopćenja, u pravilu navodeći kako je „WHO opet pogriješio“. Ništa oni nisu pogriješili – oni samo navode ono za što imaju jasnu potvrdu, ali nikada u priopćenjima ne špekuliraju. Oni neće kazati da *preboljela bolest ostavlja imunitet* – oni će kazati da *nema dokaza da ostavlja imunitet*. To što će razni vrhunski stručnjaci i kazati „na temelju iskustva sa SARS-om, bolest vjerojatno ostavlja imunitet“, a novinari napisati „bolest ostavlja imunitet“ ne znači da WHO griješi, oni jednostavno nikada ne kažu: vjerojatno“. Kada se kasnije dokaže da

ostavlja imunitet, novinari napišu „WHO je pogriješila kada je rekla da bolest ne ostavlja imunitet“.

E pa da vidim što o bolesti sigurno znamo „iako vaša frizerka vjerojatno o tome ima drugo mišljenje“:

Virus SARS-CoV-2 uzročnik COVID-19 bolesti prenosi se s čovjeka na čovjeka ponajprije putem kapljica i direktnim kontaktom. COVID-19 je respiratorna bolest i raspon težine bolesti može biti od vrlo blage, bez respiratornih simptoma do ozbiljne respiratorne bolesti, sepse, zatajivanja organa i smrti. Neki zaraženi nisu imali nikakvih simptoma.

Simptomi mogu uključivati temperaturu, kašalj, iscrpljenost, gubitak apetita, bol u grlu, nedostatak zraka i teškoće u disanju, gubitak osjeta okusa i mirisa i bol u mišićima. Drugi nespecifični simptomi mogu biti zagušenje nosa, curenje nosa, glavobolja, proljev, mučnina i povraćanje. Ali to vi sve već znate i moj telefon svaki dan zvoni bar pet puta i pacijenti s nekim od tih simptoma pitaju da li imaju COVID-19.

Bolest je prvi put prijavljena u prosincu 2019. godine u Wuhanu u Kini. Virus je sada raširen globalno. Cjepivo trenutno nije dostupno a zdravstvene vlasti širom svijeta angažirane su na suzbijanju pandemije primjenom preventivnih mjera radi ograničavanja i usporavanja širenja prijenosa virusa. 30. siječnja 2020., generalni direktor Svjetske zdravstvene organizacije, nakon savjeta

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

Iako je WHO odmah poslao priopćenje državama za uspostavu javno-zdravstvenih mjera koje su razmjerne javno-zdravstvenoj opasnosti, (čitaj - da ne zatvaraju granice) a što je sukladno Međunarodnim zdravstvenim propisima (*International Health Regulations*, IHR 2005) i drugim međunarodnim smjernicama (*WHO advice for international traffic in relation to the outbreak of the novel coronavirus 2019-nCoV*) dostupna je na: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak/> koje su napisane prvenstveno zbog pomorstva i nesmetanog protoka roba, poput domina koji se ruše, zemlje su počele uvoditi restrikcije kojima je najviše bila pogođena pomorska industrija. Jednostavno se nije moglo putovali i pomorci su ostajali mjesecima zarobljeni na brodovima, dok oni koji su ih trebali zamijeniti nisu mogli otputovati. Uzalud je WHO izdavao upute, malo tko ih se pridržavao. (*Management of ill travellers at Points of Entry – international airports, seaports and ground crossings – in the context of COVID-19 outbreak* is dostupnim na: <https://www.who.int/publications/item/10665-331512>.)

Iako su takve mjere ozbiljno poremetile neometan tijek prometa, činjenica jest da brodari, agentima, špediterima i po-



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 predodženu člansku iskaznicu SPH ostvarite 20% popusta u svih 30 poslovnica Bontecha!

Uz Bontech, zaštitite svoj sluh!

BONTECH

autoSTANIĆ

Sve što vašem autu treba.



**Rabljeni, zamjenski
i originalni auto dijelovi**

Popust za članove sindikata

Vaš ovlašteni zastupnik:

Filip Kaleb

Mob: ++385 (0)95 3910188

E-mail: filip@auto-stanic.hr

Web: www.auto-stanic.hr



morcima nije preostajalo ništa drugo nego se pridržavati ovih međunarodnih, nacionalnih i lokalnih ograničenja prometa. Činjenica je da je pomorstvo tu najmanji problem i značajno je veća vjerojatnost širenja zaraze avionima, ali kako je avionski prijevoz dio pomorskog života sve vam dođe na isto. Vas pomorce smatraju širiteljima bolesti, baš kao nekad kada ste donosili kugu, koleru i čudne tropske bolesti poput „vijetnamske ruže“.

Ovaj veliki javno-zdravstveni izazov zahtijeva usku suradnju međunarodnih agencija, vlada i pomorskih organizacija, kako bi se zaštitilo i zdravlje pomoraca i cijela industrija. Čim su prvi brodovi imali problema s iskrcajem robe i prve smjene posada bile odgođene, svjetska pomorska zajednica promptno je reagirala na ovu pandemiju i WHO je na svojim stranicama objavio uputu o postupanju s COVID-om na brodu. <https://www.who.int/publications/item/operational-considerations-for-managing-covid-19-cases-or-outbreaks-on-board-ships-interim-guidance> Nakon toga u akciju su krenuli i brodari i objavili *Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers* <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/covid19-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers-v3.pdf?sfvrsn=4>. Nisam siguran da je za pomorce baš najbolje rješenje da im pravila igre u pandemiji propisuju brodari ali kako nitko drugi nije poduzeo odgovarajuće korake, pravila po kojim se sada ponašate skrojili su vam oni. To što je na njihovim uputama i znak IMHA-e ne znači ništa jer tek jedna doktorica iz Norveškog pomorskog instituta u Bergenu ICS-u je pružila svoje usluge, a to je nešto sasvim drugo od konsenzusa kojeg kreira neka stručna organizacija. Koncept koji su usvojili išao je prema kreiranju „sigurnog mjehura zdravlja, tj nultog rizika“ i nije korišten koncept minimiziranja rizika koji je primjerice upotrijebljen kod sportskih natjecanja i velikih religijskih okupljanja.

Taj koncept minimiziranja rizika polazi od toga da nije moguće postići nulti rizik ali ga je moguće umanjiti do prihvatljive razine. U tu svrhu osmišljen je svojevrsni kalkulator za organizatore sportskih događaja gdje se jednostavno ubacuju podaci o riziku (zastvoreni prostor, razmak manji od 1 m, itd.) koji daju stopu rizika a zatim se u kalkulator uvode mjere ublažavanja (maske, otvoreni prostor, epidemiološka anketa, itd.) dok se ne postigne željeni niski stupanj rizika. Koga interesira kako to izgleda može se malo poigrati na: <https://www.who.int/publications/item/10665-333187>. Procjena rizika je ključni element u planiranju sigurne plovidbe. To je kontinuirani proces koji bi se trebao odvijati kroz razdoblje koje vodi do ukrcaja kao i tijekom ukrcaja, počevši od početnog koncepta mjera i zaustavljajući se tek nakon što se pomorac iskrca. Trebao bi uključivati i kontinuirane procjene kako vaš plan i mjere koje ste poduzeli odgovaraju povećanim zdravstvenim rizicima povezanim s plovidbom, gdje su tri glavna faktora rizika: izoliranost zajednice, bliski kontakt i odvojenost od kopna.

Razina rizika za svaki faktor, funkcija je dviju varijabli: vjerojatnosti pojave prijetnje i posljedica (utjecaja) tog događaja. Karakterizacija rizika ovisi o pitanju koje se postavlja (vjerojatnost i ranjivost). Na primjer, mnoga pitanja koja karakteriziraju rizik mogu se postaviti o svakoj potencijalnoj prijetnji za zdravlje i samu plovidbu:

- Kakav je utjecaj na plovidbu i sigurnost broda?
- Kakav je utjecaj na zdravlje posade?
- Kakav je utjecaj na javno zdravlje (zajednice u dodiru s brodom ili pomorcem?)

Odgovori mogu biti:

- **Vrlo nizak** - Ukupni rizik od prijenosa i daljnjeg širenja COVID-19 u odnosu na posadu smatra se vrlo malim. Mala ili nikakva posljedica ili ometanje plovidbe.
- **Nizak** - Ukupni rizik od prijenosa i daljnjeg širenja COVID-19 u odnosu na posadu smatra se malim. Provjeriti, mogu li se mjere ublažavanja rizika poboljšati. Mali utjecaj na samu plovidbu - može se upravljati rizikom uz mali utjecaj na samu plovidbu.
- **Umjereni** - Ukupni rizik od prijenosa i daljnjeg širenja COVID-19 u odnosu na posadu smatra se umjerenim. Treba učiniti značajne napore na poboljšanju mjera ublažavanja rizika ili na smanjenju rizika od prijenosa. Postoji kontrolirani utjecaj na plovidbu i moguću štetu brodaru. Postoje slučajevi bolesti ili smrti povezani s plovidbom.
- **Visok** - Opći rizik od prijenosa i daljnjeg širenja COVID-19 u odnosu na posadu smatra se visokim. Treba učiniti značaj-

ne napore na poboljšanju mjera ublažavanja rizika ili na smanjenju rizika od prijenosa. Treba razmotriti odluku o odgodi ili otkazivanju plovidbe. Utjecaj na plovidbu i štetu brodaru je vrlo visok. Više smrtnih slučajeva ili slučajeva bolesti povezanih s plovidbom.

■ **Vrlo visok** - Ukupni rizik od prijenosa i daljnjeg širenja COVID-19 u odnosu na posadu smatra se vrlo visokim. Uzrokuje otkazivanje plovidbe. Značajan štetni utjecaj na plovidbu i štetu brodaru. Znatna gubitak života i ozbiljni slučajevi bolesti.

Plovidba neosporno spada u kategoriju visokog rizika, ali taj rizik je moguće preventivnim mjerama umanjiti. No ovo „umanjiti“ očito nije bilo dovoljno i ICS (International Chamber of Shipping) odlučio se na „sigurni mjehur zdravlja, tj nultog rizika“. Primijenjena metoda je jednostavna i svako od vas se je mogao s osnovnim podacima domisliti: testiranje 48 sat prije ukrcaja i dvotjedna karantena u hotelu u luci. Uostalom neki brodari su ovo počeli primjenjivati i prije nego su izašle upute. Za vas je to ozbiljno maltretiranje, iako vam plate taj boravak u hotelu ali očito su brodari procijenili da se više isplati platiti vam dva tjedna u hotelu nego riskirati odštetu i situaciju izbijanja bolesti na brodu. Vas naravno nitko ništa ne pita, ali to je i očekivano. Kao što smo rekli na početku, pravila igre uspostavili su vam brodari i samo su se pokrili vašim interesom da ostanete zdravi. No poigramo se malo s tim rizicima. Koliko je stvarno rizik da pomorac koji dolazi iz zemlje s niskom stopom obolijevanja, a koji je primjerice bio dva tjedna u kućnoj samoizolaciji, dakle – ne u karanteni u hotelu nego sa svojom obitelji, koji se testira prije polaska a putem se u avionu čuvao i koji se odmah ukrcao na brod koji je krenuo iz luke, nakon perioda inkubacije od 14 dana oboli baš nasred oceana i zarazi ostatak posade? Mali ili nikakav, a ja bih rekao prihvatljiv. Kao što je prihvatljivo da se primjerice, pomorce testira u svakoj luci u kojoj pristanu, poput nogometaša koji se svaki tjedan testiraju, pa ako je neko pozitivan skine ga se s broda i tek tada sva posada samo-izolira na brodu, baš kao što cijeli klub ide u samoizolaciju ako je netko pozitivan. Sada su dostupni i brzi testovi za samo-testiranje pa se može osmisliti i koncept testiranja na brodu. I druge mjere ublažavanja moguće je provoditi i na brodu (paranje ruku, maske, distanca, itd.) Uostalom, s današnjim brojem posade i gvardijama, baš niste u čestom kontaktu, a u kabinama ste ustvari u samoizolaciji. U obzir treba uzeti i vrijeme koje ste na moru između dvije luke pa će naravno za neke rute vrijediti i druga pravila.

No ovo je samo drukčiji način razmišljanja, i mala mentalna vježba da se zabavite dok u hotelu čekate na ukrcaj.



Sarajevo 64



Sarajevo - Beirut

D

ana 29. rujna 2020. nakon nekoliko godina neizvjesnosti kada će i hoće li uopće biti završen, brod za prijevoz sipkih tereta Algoma Intrepid konačno je predan od strane graditelja, riječkog brodogradilišta 3 Maj naručitelju, kanadskoj grupaciji Algoma. Kanadani su originalno trebali graditi pet brodova u Rijeci, ali su naposljetku izgrađena samo dva i to s popriličnim vremenskim odmakom, zbog poslovnih teškoća Rije-

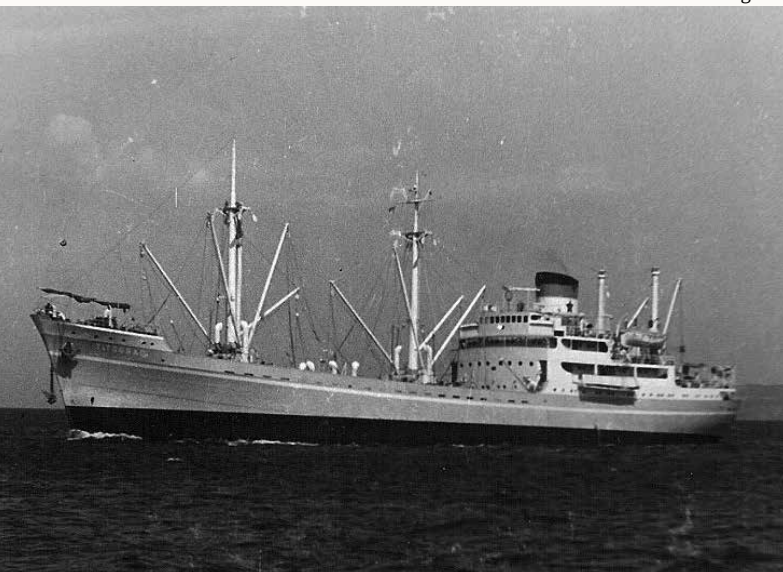
PIŠE
**MILKO
KRONJA**

Blizanci

čana uzrokovanih sunovratom pulskog Uljanika pod čijom su kapom poslovali u zadnje vrijeme. Prvi brod iz ove serije, Algoma Innovator predan je još 14. prosinca 2017., neposredno prije ulaska riječkih brodograditelja u poslovni fortunal. Tako su dva blizanca izgrađena s popriličnim vremenskim odmakom, dakako neplaniranim (Algoma Innovator porinut je još u lipnju 2017. godine), a to nije prvi slučaj u povijesti 3 Maja. Naime, nakon završetka II. Svjetskog rata brodogradilište je bilo razrušeno nakon višestrukih savezničkih bombardiranja te se užurbano prionulo radu i stvaranju uvjeta za izgradnju brodova. Na navozima je zatečeno nekoliko brodova u različitim stupnjevima dovršenosti, ali su i oni bili teško oštećeni, pa se završetak gradnje dva trgovačka broda blizanca protekao na pune četiri godine. Prvi brod iz te serije, ka-

snije ujedno i prva novogradnja riječke Jugolinije, brod Zagreb od 3 920 DWT originalno je građen za Talijane i njegova kobilica je položena još 5. travnja 1943. godine. U more je porinut 20. lipnja 1948. kao novogradnja 239 i predan riječkoj brodarskoj kompaniji 20. lipnja 1949. Zanimljivo je i širem krugu čitatelja nepoznato, da je drugi istovjetni brod bio zaveden u knjige kao prva novogradnja iz serije, broj 238., iako su radovi na njemu počeli kasnije. Za buduće riječko Sarajevo kobilica je položena 18. kolovoza 1943., porinut je 11. srpnja 1949., a predan 26. prosinca iste godine. Riječani su izgradili još dva istovjetna broda na kojima su radovi počeli nakon rata a i tu je bilo dosta kašnjenja. Za treći brod iz serije, kasnije nazvan Skopje, novogradnju 241, kobilica je položena 15. listopada 1947., porinut je 23. rujna 1948., dakle punih deset mjeseci

Titograd



Titograd





Skopje, porinuće



Zagreb



Zagreb, primopredaja

prije Sarajeva na kojem su se morali izvoditi opsežni popravci. Brod je isporučen Jugoliniji 9. listopada 1949. Konačno, za zadnji brod iz serije, po broju pretposljednji (novogradnja 240) kobilica je položena 18. prosinca 1946., porinut je 29. studenoga 1949., a isporučen 24. siječnja 1950. godine. Tako su četiri broda s potpuno različitim datumima početka gradnje isporučena u razmaku od tek 6 mjeseci i kasnije godinama uspješno plovili. Zagreb je na početku karijere išao i do Sjeverne Amerike pa ka Perzijskom zaljevu, ali je najveći dio karijere prije raspreme u Malom Lošinju te odlaska u rezalište Sveti Kajo, 1979. proveo na liniji za Bliski istok, kao i ostali brodovi iz serije. U šezdesetim godinama XX. stoljeća napravio tek jedan izlet van svoje uobičajene linije, bilo je to od srpnja do rujna 1966. ka Perzijskom zaljevu a tada je imao i jedinu ozbiljniju havariju – nasukanje pri čemu je oštetio oko 40 metara brodskog dna. Sarajevo je tek jednom imalo premještaj na liniju

za Sjevernu Europu, od rujna do prosinca 1961. Titograd je od ožujka 1959. do svibnja 1960. plovio za Indiju, Pakistan i Burmu a u dva navrata (rujan – prosinac 1962. i lipanj – rujan 1964.) ka lukama Irana i Iraka. Još je plovio za Sjevernu Europu i to od lipnja do prosinca 1968. Skopje je na istoj liniji plovilo od rujna do prosinca 1960. te od rujna do studenog 1964. Od veljače do rujna 1967. plovilo je na liniji za Indiju, Pakistan i Burmu te je za završetak tog putovanja moralo oploviti Rt Dobre nade jer se u međuvremenu zbog rata zatvorio Sueski kanal. Odmah po povratku u Jadran uposleno je na pruži za Sjevernu Ameriku (listopad – prosinac 1967.). Od 1969. godine pa do kraja svi blizanci su plovili isključivo na liniji za Bliski Istok. Zagreb je prvi poklekao, nakon što je polovicom lipnja 1978. zadnji put doplovio u Rijeku iz Aleksandrije, odmah je otišao na mrtvi vez u Mali Lošinj, a odatle ga je Brodospasov tegljač Smjeli 8. siječnja 1979. oteglio u rezalište Sveti Kajo.

Izračunato je da je u karijeri preplovio više od milijun nautičkih milja. Sarajevo je završilo putovanja na istom mjestu 25. lipnja 1982. I Skopje je skončalo u rezalištu Sveti Kajo, bilo je to 25. lipnja 1984., a posljednji je poklekao najmlađi blizanac, Titograd, koji je iz Aleksandrije doplovio u Rijeku 31. kolovoza 1984., a već sljedeći dan predan za rezanje na istom mjestu gdje je i izgrađen – riječkom brodogradilištu 3 Maj. Tada je završila priča o ovim blizancima koji su cijeli plovidbeni vijek proveli pod istim imenima i za isto brodarsko poduzeće. Svi su doživjeli 30 i više godina što je bila rijetkost i u to doba, a kamoli danas, kada se i upola mlađi brodovi bez puno emocija prodaju za staro željezo.

Skopje





Uovo grubo doba pandemije, svima znane korone, mnogi (pogotovo umirovljenici) imaju dosta vremena za razmišljanje, a omiljena razbibriga je vraćati se u one najbolje školske godine. Tako se ovih dana sjetim mog pohađanja prvog razreda srednje Pomorske škole u Zadru i znakovite poruke jednog nastavnika. Bilo je to davne 1968. godine i koliko se sjećam profesor Zudenigo nam je doslovno kazao: momci pazite kada dođete u bilo koju luku na Dalekom istoku i u Africi ako dodirnete bilo koju ručku (kvaku) na vratima možda ste dotaknuli na tisuće raznoraznih zaraznih bakterija! Još nas je dakako i posebno upozorio na obavezno pranje ruku. Ne znam je li ovaj profesor bio vidovit ili je čovjek plovio i već tada uvidio kako u bijelom svijetu treba brinuti o svom zdravlju. Danas uz pranje ruku imamo još i masku. Sve ovo pomorci dobro znaju, ali nažalost ovih posljednji 7-8 mjeseci u mnogim svjetskim lukama doslovno ih ne žele niti vidjeti. Čak i pomorski agenti, koji su najvažnija karika zapovjedniku i pomorcima u svakoj luci, bježe od dolaska na brod. Umjesto njih „posao“ zamislite obavljaju DRO-NOVI. Tako sada u ugroženim područjima dronovi pomorcima dostavljaju hranu, lijekove, nužne potrepštine i to u ograničenim količinama. Ako slučajno nekoga

PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

POMORSKA VEČER (8.)

na brodu zaboli zub jedina je šansa za spas –što? Ukrcati se na dron. I sada kažite da je lako biti pomorac. S obzirom na nikakve avionske veze u ovoj korona krizi, pa tako i nemogućnosti iskrcaja, dakako i ukrcaja, ima pomoraca koji su na brodu odvalili 8-9 mjeseci, a ima ih nekoliko koji godinu dana nisu bili doma. Jesu li pomorci nervozni, jesu li pod stresom i loše volje? Posve sigurno DA i kako je krenulo, a i pandemija se nastavlja i dalje, mogli bismo uskoro na pojedinim brodovima zaposliti psihijatre ili psihologe.

A htio sam, kako sam počeo ovu Pomorsku večer, pisati o lijepim pomorskim pričama. No kada slušaš i čitaš da pomorci u Dubrovniku svojevoljno testiranje na Covid 19 plaćaju 1850 kuna, a u Splitu duplo manje, onda se zbilja moraš upitati zašto takav nerazumljiv pristup u dvije susjedne županije. A kada je u pitanju godišnja porezna prijava tada su pravila za sve pomorce istovjetna. Sve ovo još jednom potvrđuje da su hrvatski pomorci u svojoj domovini ljudi drugog reda. Uostalom, ako pratite medije, shvatit ćete da se ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković najviše bavi modernizacijom najvećeg našeg gubitaša Hrvatskim željeznicama, posrnutim hrvatskim avio prijevoznikom auto cestama i Pelješkim mostom. A pomorci i more i dalje su na neakvoj obećavajućoj listi čekanja. Možda se u ministarstvu mora smiluju pa recimo nabave određenu količinu dronova i podijele ih na ovih nekoliko desetaka trgovačkih brodova koji viju hrvatsku zastavu?!

I da se vratim na početak i na 1968. i moj prvi razred Pomorske škole. Školska godina počela je drugog ponedjeljka u rujnu i već idućeg dana svi smo na 50-metarskom bazenu zadržanog „Jedinstva“ trebali pokazati znanje iz plivanja. Od nas 30-ak četiri učenika nisu znala plivati, štoviše na pola bazena spašavao ih je nastavnik tjelesnog odgoja. O znanju običnog veslanja ili zahtjevnog jedrenja bolje i ne pričati. Nažalost i današnje nove generacije mogu se upisati u pomorska učilišta bez obzira poznaju li i znaju spomenute /po/morske vještine. Valja priznati tek po koja škola i fakultet gdje su ravnatelj ili dekan bivši pomorci vode računa o tome.

I još nešto vrlo bitno: bez obzira na korona pandemiju i sve spomenute probleme, koji trenutno prate naše pomorce, sve upisne kvote i u pomorskim školama i na pomorskim fakultetima su popunjene.

Dragi pomorci ponedjeljkom navečer na Hrvatskom radiju slušajte Pomorsku večer, jer mi smo uvijek na vašoj strani. Želim Vam dobro i pitomo more i naravno pozdrav posadi broda.

PIŠE

JULIJANA
ALEKSIĆ

Chief stewardess

JAHTING ZA VRIJEME COVID - 19

Kako drugima tako i meni Covid je donio poremećaj i u privatnom i u poslovnom životu. Kao i većina ni ja sama se nisam mogla snaći niti privići na novonastalu situaciju, ali mi je drago što sam ju dočekala doma, u svojoj zemlji, u svom gradu. Iako sam zbog cijele situacije ostala bez posla, jer sam u trenutku kad se sve počelo događati bila na godišnjem odmoru pa sam zbog nemogućnosti putovanja natrag u daleku Australiju pristala na sporazumni otkaz. U jahtingu je to ipak drugačije postavljeno, a opet uvelike sve i ovisi od menadžeta pa do samih vlasnika i njihovih odluka. Kako god bilo da bilo život se ipak nastavio odvijati relativno normalno. Sezona je dosta kasnila, mnoge jahte nisu ni isplovile, mnoge su reducirale posadu, svi predviđeni boat shows su otkazani. Za nas pomorce promjene su ipak bile velike. Po pitanju toga što se događa u našem plavom svijetu redovno sam pratila događanja u svijetu i u Hrvatskoj, a kad sam osjetila da bi se život u jahting industriji mogao ponovo zakotrljati odlučila sam se upustiti u nove avanture. Istina je da sam dosta kasno krenula tražiti novi ukrcaj jer naravno da je nakon nekoliko mjeseci provedenih kući ipak teško otići, a s druge pak

strane još je teže ostati doma i ništa ne raditi. Na kraju shvatiš da sva ta plava putovanja, bonace i nevere, sidra i porti, životu daju smisao.

Na poziv bivšeg managera, a sve po preporuci jednog od bivših kapetana našla sam se na jahti na kojoj sam bila ukrkana prije 9 godina. Isti brod, puno uspomena, ali nova posada, novi vlasnici i sve one lijepe uspomenne brzo nestanu. Ništa nije kao što je nekada bilo i s ovim sam definitivno potvrdila uzrečicu: "ne vraćaj se na staro". I ovaj ukrcaj mogu upisati u svoju knjigu kao novo iskustvo od samih pregovora oko ugovora pa do polijetanja iz ZL Pleso preko Amsterdama za Atlantu i na kraju slijetanje u West Palm Beach na Floridi. Naime, Covid je tada učinio svoje i glede propusta točnosti informacija samog osoblja u ZL Pleso. Check in mi je na teške jade napravljen uz višestruku opomenu da ja kao državljanin RH ne mogu letjeti za Ameriku iz Amsterdama (unatoč svoj mogućoj popratnoj dokumentaciji i sa svježim negativnim testom na Coronavirus) jer je baš tih dana Nizozemska stavila Hrvatsku na narančastu listu. Na vlastitu sam odgovornost letjela te bez ikakvog problema sletjela u Amsterdam (u Amsterdamu nisu niti temperature mjerili). I tako se cijeli put nastavio do WPB na Floridi. Poprilično šokantan prizor na prekooceanskom letu, prazan zrakoplov, svega 40-ak putnika. I samo presjedanje je bilo poprilično neugodno, neobično totalno, kao da gledam neki film (soft horror). Po dolasku u već poznati mi WPB i već poznat mi bord ista situacija. Čudno, čudno, čudno. Da skratim, koliko god meni nešto bilo neobično, čudno, pomalo zastrašujuće ono što me zaista zastrašilo je slika cca 17-20 cruisera usidrenih na jednom od Bahama otočja i pomisao na posadu koja je zatečena mjesecima (tada su Bahami bili u novom lockdownu, početak 08. mj.



o.g.). Svatko bi pomislio nije im nije loše; imaju jesti i piti, čak i zabavu imaju osiguranu na brodu kao i mnoge druge sadržaje, ali nemaju primanja. Naravno, ne usudujem se ovo komentirati za sve kompanije, ali za neke znam (iz provjerenih izvora) da je posada zadržana bez plaće, eventualno uz neku minimalnu dnevnu naknadu. Nažalost znam da ima daleko gorih primjera gdje su se i naši pomorci našli u nezavidnoj situaciji. Pitam se ako i tada oni zavidni pomorcima nastavljaju s onom "lako njemu, on je pomorac"? Tada sam shvatila koliko sam sretna i zahvalna što sam upravo tu di jesam i što u svakom trenutku bez obzira na ugovorenu obvezu istu mogu raskinuti u svakom trenutku uz jednostavno obrazloženje "because of private reasons". U trenutku pisanja ovog teksta ja odrađujem svoj 60. dan u komadu bez službenog slobodnog dana unatoč tome što u ugovoru piše. Zašto? Zato što zapovjednik kojeg i sami vlasnici nazivaju "skipper", a ne Captain je osoba bez iskustva rada na motornim jahtama, umirovljeni skipper koji se po prvi puta susreće s ugovorom, managementom i profesionalnom posadom.

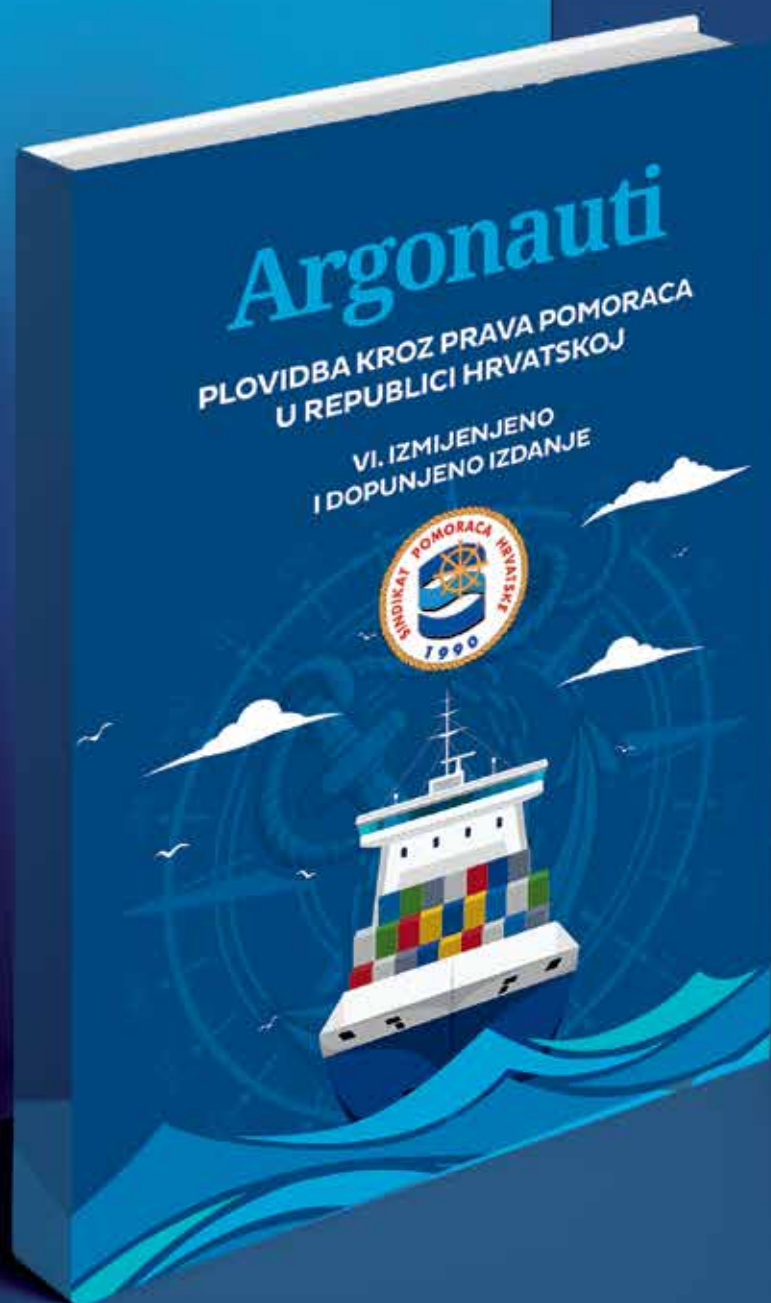
No taj isti zapovjednik, osim što se svakodnevno žali da je star i umoran, umjesto da poziciju prepusti nekom mlađem i sposobnijem, nema niti malo osjećaja za druge. Osim što ne radimo po zakonu i u skladu s ugovorom, osobno ovdje radim sve. Obavljam svoj posao, ali po potrebi sam i chef i OOW. Naime, po povratku s Bahama i kratkom zaustavljanju na Floridi ostali smo bez Chef-a, a trebali smo odmah krenuti dalje put sjeverne Amerike. Sama plovidba je trajala 6 dana, mora je itekako bilo, magle još i više. I u tom crossing ja sam uz svoje dnevne dužnosti, kuhala za posadu ručak i večeru i bila u solo gvardiji po 4 sata svakodnevno. Bez škole, bez certifikata, ali s dugogodišnjim iskustvom i watchkeeper-a i kuhara. Stoga često i napominjem da jahting nije za svakoga, jer se prilagodba na novonastale izvanredne situacije mora dogoditi instantno i upravo u ovakvim situacijama se vidi tko zaista voli svoj posao pomorca (bilo kojeg smjera). Da je pomorac biti lako-to bi bio svatko. Plavi vam pozdravi iz maglovitog Mainea i mirno more!



“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

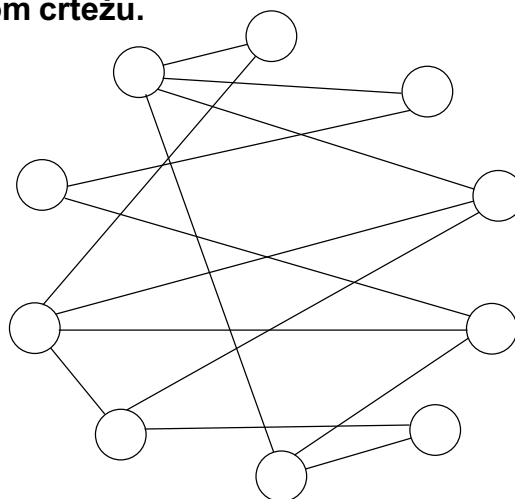
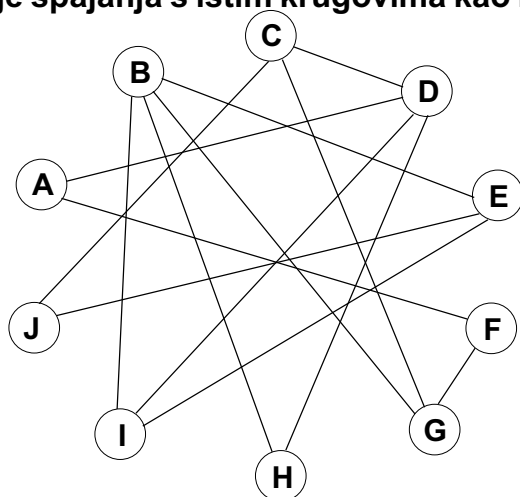


SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA



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

ELASTIČNE VRPCE



Smjestite brojeve od 1 do 12 u mrežu tako da u svakom retku i u svakom stupcu budu po dva broja. Brojevi desno i ispod mreže predstavljaju umnožak brojeva u pripadnom retku odnosno stupcu.

TABLICA MNOŽENJA

						48
						9
						24
						77
						12
						50
40	18	30	12	42	44	

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

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

SUDOKU

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

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

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

								ZRAČNI VRTLOG RAZORNE SNAGE KARAKTERISTIČAN ZA MEKSIČKI ZALJEV I JUŽNI DIO SAD-a	IZNOS NA KOJI GLASI NOVČANICA	VJETAR JUŽNIH SMJEROVA NA JADRANU	FRANKO ŠKUGOR	"UPRIGHT CITIZENS BRIGADE"	KEMIJSKI ELEMENT (ZNAK Nb)
								TROPSKI CIKLON NA DALEKOM ISTOKU					
								OSTACI DOGORJELIH CIGARETA					
								IZRASLINA NA GLAVI NEKIH ŽIVOTINJA			GLUMICA DEREK NAJVEĆE ŽIVUĆE PTICE		
								PLEMENITI PLIN (ZNAK Ne)				BELGIJA RIJEKA U BUGARSKOJ I GRČKOJ	
AUTOR: VALTER	SLAVONSKI GRAD NA SAVI	TAJLAND	MJERA ZA PAPIR	PRAVILNOST U IZMJENJIVANJU	OTOK U ZADARSKOM ARHIPELAGU	PRA-STANOVNIK FRANCUSKE	"RADIJUS"	ANCONA ZAPADNI VJETAR SUP-TROPSKIH PODRUČJA			JEDINICE OTPORA ELEKTRIČNE STRUJE MRCINA		
MJESTO NA OTOKU HVARU										BLJEŠTAVILO ČOVJEK KOJI PRIHVACA ŽVOTNU STVARNOST			
LUKSEMBURG		BILJKA JE-STIMH ZRNA AMERIČKA GLUMICA, DEMI					VJETAR U MEKSIČKOM ZALJEVU DALMATINSKO VINO						PRILOG; ZALJUBLJENO U SAMOGA SEBE
ORUĐE ZA RAD					POLJSKI AVIO-PRIJEVOZNIK JELEN PLOSNATOG ROGOVLJA			PJEVAČ BAUČIĆ PREMAZATI JODOM					
SAMO-GLASNIK						MANJI ZRAČNI VRTLOG MOGRANJ, ŠIPAK							
OGNJEN VUKOJEVIĆ			DRUŠTVENA IGRA FILM GUSA VAN SANTA SA S. PENNOM								MJERA ZA POVRŠINU JAJOLIKI POSLU-ZAVNICI		
NAZIV ZA VLIJETNAM U ŽARGONU AMERI-KANACA				HRVATSKA ARHITEKTICA, ZRINKA URAGAN (ENGL.)								RIMSKI: 100 ZRAČNI VRTLOG TROPSKIH KRAJEVA	
DUGAČKA BIJELA KOŠULJA PRA-VOSLAVNIH SVEĆENIKA							TOPLOKRVNE ŽIVOTINJE VJETAR INDIJSKOG OCEANA						
PREDMET KOJI IMA IZGLED OBRUČA						MJESEC OŽUJAK AMERIČKI ČASOPIS ZA JEDRENJE					POVIŠEN TON "A" GRAD NEDALEKO BOLOGNE		
ITALIJA		DIVOTA SJEVERO-ISTOČNI VJETAR NA JADRANU								ISTRAŽIVAČKI NOVINAR CIMIĆ SKLADATELJ KABILJO			
BRIGITTE BARDOT			AZIJSKA DRŽAVA, PERZIJA "STATION"				NAROD U INDIJI I SRI LANKI POGODBENI VEZNIK						
STARJI AMERIČKI POLITIČAR, DEAN					MUŠKO IME (ISAJO) "KENTUCKY"						OLIVER DRAGOJEVIĆ "YARD LIMITS"		
PARTNER-STVO								STARJI AMERIČKI GLUMAC, ERROL VANADIJ					
GLUMAC DEVITO						UMJETNI MEĐUNA-RODNI JEZIK						KISIK	



Popunjiva SPH

Datum primitka

Broj iskaznice

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime

Spol

Datum primitka

Broj iskaznice

OIB

Datum rođenja

Adresa

Grad

Poštanski broj

Telefon

E-mail

Posrednik u
zaposlenju

Kompanija
zaposlenja

Svojstvo

Kategorija članstva

Pokriveni
kolektivnim
ugovorom

Vrsta
kolektivnog
ugovora

Broj, IMO Broj

Zanimanje

Stručna sprema

Napomene

Kao član SPH želim se pretplatiti na časopis Pomorski vjesnik:

Tiskano
izdanje

e-izdanje

Adresa za dostavu
časopisa

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

Datum

Mjesto

Vlastoručni
potpis



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA



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

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

MUSTO



REPUBLIKA HRVATSKA
POSREDOVANJE U PROMETU NEPOKRETNOSTI
POSREDOVANJE U PROMETU POSREDOVANJE



REPUBLIKA HRVATSKA
POSREDOVANJE U PROMETU NEPOKRETNOSTI
POSREDOVANJE U PROMETU POSREDOVANJE



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

