NEZAVISNO GLASILO SINDIKATA POMORACA HRVATSKE BR. 103 | OŽUJAK 2022. | GODINA 27

NAUTILUS Federation

www.sph.hr

POMORSKI VJESNIK

SINDIKAT POMORACA HRVATSKE 1990

PRAY FOR UKRAINE

PODRŠKA UKRAJINSKOM NARODU I KOLEGAMA POMORCIMA

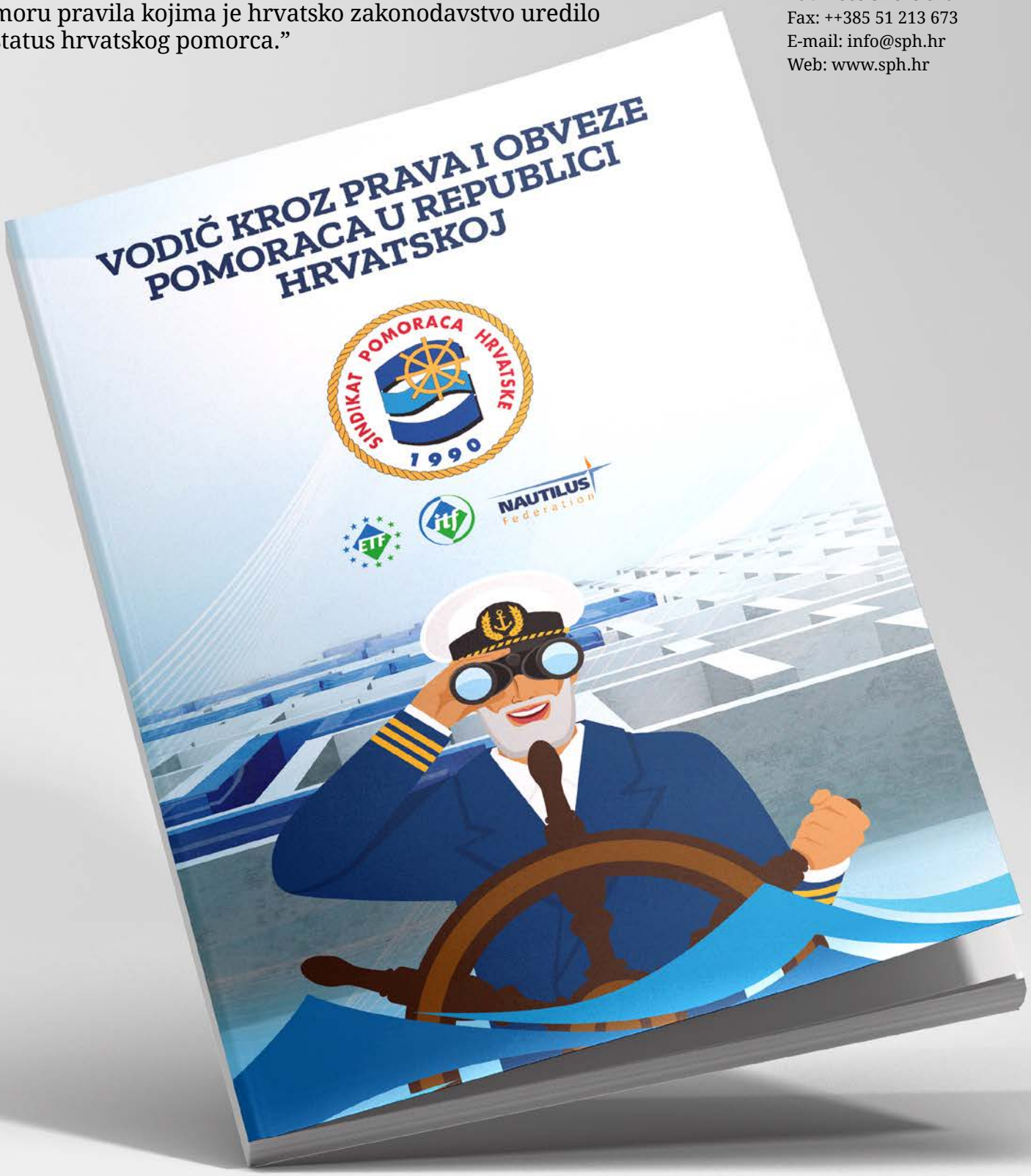
STR. 5

ISSN 13307363

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

Nakladnik:
Sindikat pomoraca Hrvatske

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



SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

SPH ADRESAR

SREDIŠNJI URED RIJEKA
F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka
Tel.: + 385 51 325 340
Fax.: + 385 51 213 673
Email: info@sph.hr

URED ZADAR
Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4, 23000 Zadar
Tel.: + 385 23 250 230
Fax.: + 385 23 254 050
Email: aaljinovic@sph.hr

URED SPLIT
Marmontova 1, 21000 Split
Tel.: + 385 21 340 040
Fax.: + 385 21 345 339
Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK
A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik
Tel.: + 385 20 418 992
Fax.: + 385 20 418 993
Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK
ISSN 13307363

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

ZA NAKLADNIKA:
Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:
Marijana Smokvina

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

DIZAJN I PRIJELOM:
Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:
Shutterstock®

TISAK:
Og grafika

NAKLADA:
3.500

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

06

DOBILI SU UTRKU S VREMENOM I JAKOM BUROM TE SPASILI DVOJICU BRODOLOMACA

Ribar iz Klenovice Denis Cvitković (51) i kapetan Lučke ispostave Novi Vinodolski Želimir Zoričić (53) spasili su u Velebitskom kanalu 23. prosinca 2021. ...

09

PROSVJED I TRAŽENJE SMJENE PREDSJEDNIKA UPRAVE JADROLINIJE

Sindikat pomorca Hrvatske podržava inicijativu SSPJ za smjenu predsjednika Uprave Jadrolinije Davida Sopte te je podržao i prosvjed koji je 10. ožujka održan u Luci Gaženica u Zadru, također u organizaciji SSPJ.

10

PANDEMIJA, NESTANAK POMORACA S BRODA BOURBON RHODE I IZMJENE POMORSKOG ZAKONIKA U FOKUSU PETOGODIŠNJEG MANDATA

Na 6. kongresu Sindikata pomoraca Hrvatske, Neven Melvan je izabran za glavnog tajnika SPH.

Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zećiri

Tablica zbrajanja

10	4	13	7	34	
19	15	17	2	53	
6	12	20	9	47	
1	18	5	16	40	
11	8	14	3	36	
47	57	69	37		

Šatori

Sudoku

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

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

14

MV SAADET

Na samom kraju veljače u šibensku luku je s teretom fosfata iz alžirske luke Annaba doplovio brod Saadet. Brod je u vlasništvu malteške tvrtke Eurasia Shipping Ltd. ...

www.diners.hr Info telefon 01 4929 555

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.

50 GODINA DINERS CLUBA U HRVATSKOJ

ERSTE

Diners Club INTERNATIONAL

PODRŠKA UKRAJINSKOM NARODU I KOLEGAMA POMORCIMA

Surova agresija Ruske Federacije na Ukrajinu otvorila je stare rane i probudila u nama sjećanja na sve nedaće koje je Hrvatska prošla devedesetih. Sindikat pomoraca Hrvatske kontaktirao je kolege iz Ukrajinskog sindikata pomoraca – MTWTU, te onima koji mogu napustiti Ukrajinu- prvenstveno kolegicama i njihovoj djeci, ponudio smještaj i mogućnost da dijelimo zajedničke radne prostore u Rijeci. Time bi MTWTU mogao nastaviti raditi na dobrobit ukrajinskih pomoraca i u ovim, izrazito teškim, uvjetima. MTWTU uputio je kompanijama i posrednicima zamolbu o postupanju prema pomorcima po isteku ugovora i organizaciji repatrijacije: „U ranim satima 24. veljače 2022. Ruska Federacija je izvršila invaziju na teritorij Ukrajine. Prekinuta je zračna veza između Ukrajine i bilo koje druge zemlje svijeta, čime se našim pomorcima oduzima prilika da se, u ovim teškim vremenima, vrate u Ukrajinu svojim obiteljima, kako bi im pružili podršku. U danim okolnostima, u nastavku su prijedlozi MTWTU-a vezani za smjene posade:

- Onim pomorcima kojima je isteklo maksimalno trajanje ugovora i koji su bili ili bi trebali biti vraćeni u domovinu - preporučuje se ostati na brodu onoliko dugo koliko je moguće. Kompanijama se savjetuje da, ako je moguće, produže ugovore o zapošljavanju pomoraca.

- Za one pomorce koji se žele vratiti kući po isteku ugovora o radu/prestanku radnog odnosa, avionske karte za susjedne prijateljske zemlje Ukrajine (glavne zračne luke - Kišinjev, Moldavija i Varšava, Poljska; Mađarska, Slovačka, Rumunjska) kupuje kompanija, dok će iznosi za pokrivanje troškova prijevoza do ukrajinske kopnene granice/kontrolne punktove biti nadoknađeni. U ovom slučaju se kompanijama savjetuje da, na zahtjev pomoraca, isplate plaće u gotovini, prije iskrcaja s plovila. Želimo nam svima mirno nebo iznad. Srdačno, predsjednik MTWTU, Oleg Grygoriuk“.

Treba naglasiti pozitivan stav i humanost hrvatskih kompanija koje ukrcavaju ukrajinske pomorce, u prvom redu Tankerske plovidbe, koja je odmah ponudila smještaj i pomoć pomorcima i njihovim obiteljima.

Glavni tajnik Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF), Stephen Cotton je uputio pismo predsjedniku Ukrajine Volodymyru Zelenskom u kojemu je u ime ITF-a oštro osudio ruski napad i dao podršku ukrajinskom narodu i ukrajinskim pomorcima. Cotton u pismu navodi kako su tijekom pandemije COVID 19, s obzirom na to da se 90 posto trgovine odvija morskim putem, pomorci proglašeni ključnim radnicima te da su ukrajinski pomorci s obzirom na svoju brojnost važan dio tog lanca. Zbog svega navedenog apelirao je na predsjednika Ukrajine da, unatoč zabrani muškarcima Ukrajine da napuste zemlju zbog mobilizacije, dopusti pomorcima povratak na brod kako bi se pomorski promet nastavio neometano odvijati.

Drama u Velebitsko kanalu

Dobili su utrku s burom te spasili o

Kad bura „ zadimi ” na moru ispred Klenovice

PIŠE

DAMIR HERCEG

Ribar iz Klenovice Denis Cvitković (51) i kapetan Lučke ispostave Novi Vinodolski Želimir Zoričić (53) spasili su u Velebitskom kanalu 23. prosinca 2021. dvočlanu posadu s potonule 10 - metarske drvene ribarske brodice koju je dan ranije u Crikvenici kupio jedan ribar iz Stona na Pelješcu.

Spomenutog dana u 7:42 sati u Nacionalnoj središnjici za usklađivanje traganja i spašavanja na moru Rijeka zaprimili su poziv, preko broja 112, jednog od dvojice članova posade koče oznake 519 CK, koji je rekao da na udaljenosti 2,5 milja od Klenovice imaju prodor mora, da rade dvije pumpe za izbacivanje vode, ali misle da neće uspjeti održati plovilo na površini, odnosno misle da će potonuti. Njih dvojica su tog jutra krenula s kočom iz Crikvenice prema 200 – tinjak milja udaljenom Stonu.

Zoričić je obavijest o ovoj drami na moru primio u 7:47 sati. Odmah je nazvao ribara Mladena Komadinu u Klenovici, a ovaj sumještanina i kolegu ribara Denisa Cvitkovića, koji ima veći gliser sa snažnijim motorom. Jer, bura je već puhala jačinom od 25 čvorova. Cvitković je istog trenutka bio „spreman za akciju”, kao i uvijek kad je netko u nevolji na moru, te je požurio do klenovarske luke gdje je vezan njegov glisera (7,60 m) „naoružan” s motorom od 250 ks. Iz Novog Vinodolskog je automobilom pristigao i Zoričić, tako da su njih dvojica doplovila do naznačene pozicije u 8:16 sati, ali nigdje ni koče ni dvočlane posade u pogibelji.

MRCC Rijeka je u 8:17 sati zaprimio poziv jednog od članova posade koče da je njihovo plovilo upravo potonulo, da njih dvojica plivaju u moru, te da je nedaleko njih prošao manji gliser s kojeg ih nisu vidjeli. Cvitković napominje da je iz njegovog glisera bez nadgrađa bilo teško pogledom pretraživati olujno more ne bi li među valovima ugledali dvije glave. Jedan od brodolomaca je imao mobitel koji je na sreću radio pa su bili u stalnoj vezi sa Središnjicom što se pokazalo ključnim za njihovo spašavanje.

Slijeva nadesno/: Kapetan Lučke ispostave Novi Vinodolski Želimir Zoričić i ribar iz Klenovice Denis Cvitković

vremenom i jakom dvojicu brodolomaca

Gliser s kojim su Cvitković i Zoričići spasili dvojicu brodolomaca

„ Znali smo da ih moramo što prije pronaći i spasiti, jer po buri od 25 čvorova i valovima visine 1,5 metara, uz temperaturu more 12 - 13 ' C ti brodolomci neće moći dugo izdržati u paklu Velebitskog kanala, koji bura stvori iznenada u tako kratkom vremenu da čovjek nije ni svjestan što ga je snašlo," pojasnio je Zoričić.

U potrazi je nastojalo pomoći i nekoliko Klenovara koji su s dvogledima pretraživali uzavrelo more ne bi li u toj bjelini i morskoj prašini ugledali ljude.

„Na dojavu da smo prošli pored njih, kasnije smo u razgovoru utvrdili da se radilo o udaljenosti od nekih 20 metara, okrenuo sam gliser te se vratio prema naznačenoj poziciji na kojoj smo ubrzo ugledali brodolomce. Jedan je imao prsluk za spašavanje, a obojica su se držala za malu splav. Brzo smo ih podigli u gliser te zaplovili prema Klenovici gdje su već čekali mještani sa suhom i toplom odjećom, a ubrzo je stiglo i vozilo Hitne medicinske pomoći. Jedan od spašenih je bio pothlađen, izmjerena mu je tjelesna temperatura od 34 ' C. To najbolje govori da bi brodolomci u hladnome moru izdržali još najviše pola sata," mišljenja je Cvitković.

Zoričić je u 8:41 sati javio Središnjici da su dva brodolomca spašena. Koća izgrađena prije 50 godina je potonula na dvije milje od obale na dubinu od oko 60 metara, a zasad na tom mjestu nije primijećeno onečišćenje mora.

Cvitković i Zoričić kažu da im je najveća nagrada i sreća što su spasili dvojicu brodolomaca, koji su tako samo nekoliko dana kasnije Božić dočekali u krugu svojih najmilijih.

Zoričić je bio nominiran za Plavu vrpcu Vjesnika 2007.

Kapetan Lučke ispostave Novi Vinodolski Želimir Zoričić je bio nominiran za Plavu vrpcu Vjesnika 2007. godine, zajedno s tadašnjim zapovjednikom novljanske spasilačke brodice Burin 2, a sadašnjim lučkim kapetanom u Senju, Nenadom Bugarinom. Oni su u samo jednom ljetnom danu za orkanske bure spasili 14 nautičara i surfera u nekoliko odvojenih akcija traganja i spašavanja.

Zdrav i aktivan odmor

povoljniji uz

LIFECLASS
TERME SVETI MARTIN

PONUDA ZA SVE ČLANOVE SINDIKATA POMORACA HRVATSKE

SAMO 1,5 sat vožnje od Zagreba!

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

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

Kasna odjava * do 14h GRATIS!

* prema raspoloživosti

APARTMANI REGINA

UKLJUČENO U CIJENU

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

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

Polupansion (doručak i večera)

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

Polupansion (doručak i večera)

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

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)

VIŠE INFORMACIJA: T. +385 40 371 111 • www.termesvetimartin.com • info@termesvetimartin.com

PROSVJED I TRAŽENJE SMJENE PREDSJEDNIKA UPRAVE JADROLINIJE

Sindikat pomorca Hrvatske podržava inicijativu SSPJ za smjenu predsjednika Uprave Jadrolinije Davida Sopte te je podržao i prosvjed koji je 10. ožujka održan u Luci Gaženica u Zadru, također u organizaciji SSPJ.

Nažalost, gospodin Sopta nije pokazao razumijevanje niti volju za rješavanje problema na koje smo upozoravali.

Inspektorima brodova (radi ušteda) smanjena je mogućnost kvalitetnog održavanja brodova u remontima, što najčešće uzrokuje povećane troškove u eksploataciji, učestale kvarove, havarije i u konačnici loše utječe na ugled Društva.

U 2020. godini bez obzira na drastično smanjene prihode, Jadrolinija je imala troškove reklama oko 2 milijuna kuna (prema informaciji koju smo dobili od predstavnika radnika u NO Društva na sastanku 05. listopada 2021.). Nadamo se da to nije povezano s medijskom agencijom iz koje je Sopta došao u Jadroliniju, a koja je u 2020. godini ostvarila stopu rasta od 34% u odnosu na 2019. godinu.

Trošak plaća Uprave društva u kriznoj 2020. godini povećan je za 281.000,00 kuna u odnosu na 2019. godinu!

Za razliku od toga, planom poslovanja za 2021. predviđeno je smanjenje troška radne snage i to na način koji utječe na sigurnost plovidbe (povećanje trajanja smjena na brodu).

Više puta smo upozoravali na potrebu što skorijeg postizanja sporazuma o novom sustavu obračuna plaća pomoraca i hitnost donošenja novog NKU za pomorce u kabotaži. Nažalost gosp. Sopta ignorira socijalni dijalog.

Obzirom na sve prethodno navedeno smatramo da David Sopta ne vodi Jadroliniju u dobrom smjeru, te da će njegovim ostankom na čelu Društva sposobnost Jadrolinije za sudjelovanje u tržišnoj utakmici s ostalim brodarima biti bitno smanjena, navedeno je u dopisu koji je SPH uputio Skupštini i NO Jadrolinije.

Pomorski vjesnik online

Dragi čitatelji, kako bismo bili u korak s trendovima, ali i vodili računa o zaštiti okoliša, razmišljamo o smanjenju naklade Pomorskog vjesnika. Većina dobiva Pomorski vjesnik na kućnu adresu, a ovim putem vas obavještavamo da ćete ga od idućeg broja moći čitati u digitalnom obliku na našoj internetskoj stranici www.sph.hr. Ako ne dobijete svoj primjerak na kućnu adresu, a želi biste ga i dalje dobivati, molimo vas da nam se javite na info@sph.hr. Hvala.

Predavanja

Upoznavanje budućih pomoraca s radom i djelatnostima sindikata i ITF inspektorata, cilj je predavanja koja su tijekom ovog mjeseca, na pomorskim fakultetima u Rijeci, Zadru, Splitu i Dubrovniku, održali pravnica i voditeljica ureda Sindikata pomoraca Hrvatske u Splitu, Vana Bosto i ITF inspektor Luka Simić. Ideja ovih predavanja je približavanje studentima kako bi se na vrijeme upoznali sa svojim pravima kad jednog dana odu na brod. Veseli činjenica da su predavanja vrlo dobro posjećena te da mladi, budući pomorci, prepoznaju važnost sindikata i rado se učlanjuju. Riječ je o projektu SPH koji se odvija već nekoliko godina i s kojim će se nastaviti.

Pandemija, nestanak pomoraca izmjene Pomorskog zakonika u

Na 6. kongresu Sindikata pomoraca Hrvatske, **Neven Melvan** je izabran za glavnog tajnika SPH.
Nakon dvadesetogodišnjeg aktivnog sudjelovanja u radu sindikata, kandidatura za mjesto čelnog čovjeka sindikata sama se nametnula. Petogodišnji mandat uskoro ističe, a s Glavnim tajnikom razgovarali smo kako se snašao na funkciji i o izazovima s kojima se susreo.

PIŠE

MARIJANA SMOKVINA

Upravo je ovaj kongresni period pokazao važnost prilagodbe nepredviđenim okolnostima. Svi planovi rada koji su predočeni i usvojeni na prethodnom Kongresu su početkom 2020. godine postali manje važni u usporedbi s pandemijom koja je, u tom trenutku, preuzela primat nad svim planovima i poslovima koje smo odrađivali i pripremali.

Time su u drugi plan stavljene izmjene Pomorskog zakonika u kojima se Sindikat pomoraca Hrvatske uspješno izborio za bitno poboljšanje statusa pomoraca. Bolovanje u RH, edukacija, prvi ukrcaj ili umirovljenje te niz drugih situacija u kojima se pomorac, bez svoje volje, može zateći prilikom obračuna dana plovidbe, napokon se priznaju u dane plovidbe. Napokon možemo kazati da pomorac više neće biti „kažnjen“ plaćanjem poreza u situacijama na koje ne može utjecati.

Spomenuli ste pandemiju koja je posebno pogodila svijet pomorstva. Koji su bili najveći problemi tijekom pandemije?

Otežana opskrba i nemogućnost repatrijacije pomoraca je dosegnula dramatične razmjere. Paralelno s tim su se pojavili financijski i administrativni problemi za hrvatske pomorce. Na samom početku pandemije je sa svim socijalnim partnerima dogovoren izuzetak prilikom obračuna poreza za pomorce koji iz vrlo očiglednih razloga nisu mogli ostvariti broj dana plovidbe u godinama pandemije. Takav dogovor je još uvijek na snazi. Dostupnost testiranja, a kasnije i prioritet pri cijepljenju pomoraca je također zahtijevao veliki angažman SPH.

Svakako se pokazala ključna uloga ITF inspektorata u svijetu, a pogotovo naših inspektora koji su odradili i koordinirali veliki broj grupnih i pojedinačnih repatrijacija pomoraca. Neke su organizirane u suradnji s kompanijama/posrednicima, a neke unatoč protivljenju istih. Nažalost, neke kompanije su koristile priliku da uštede na smanjenju broja smjena pomoraca. Uz suradnju s pomorcima uspješno smo se nosili i s takvim situacijama.

Posebno sam ponosan na kvalitetu i opseg poslova koje je Sindikat pomoraca Hrvatske preuzeo i odradio unatoč činjenici da smo se susreli s problemom potpuno nepoznatim u radu našeg ili bilo kojeg drugog sindikata- pandemijom svjetskih razmjera.

Uz svakodnevne izazove i pomoć u organizaciji cijepljenja i repatrijacije, omogućili ste i financijsku pomoć pomorcima, ali i medijski utjecali da se glas pomoraca čuje?

Fond solidarnosti Sindikata pomoraca Hrvatske je uz financijsku podršku ITF Trust fonda financijski pomagao članovima koji su se, radi nemogućnosti ukrcaja, našli u financijskim poteškoćama. Financirana je nabava zaštitne opreme (rukavica i maski) kada je ista bila nedostupna i ekstremno skupa. Konstantni medijski pritisak kojega smo provodili kako bi poboljšali položaj hrvatskih pomoraca je, van svake sumnje urodio pozitivnim pomacima i senzibiliziranju javnosti prema pomorcima kao ključnim radnicima tijekom pandemije. I to ne samo prema hrvatskim pomorcima. Hrvatska je jedna od prvih zemalja koja je, na zahtjev Sindikata pomoraca Hrvatske, omogućila besplatno cijepljenje pomoraca svih nacija, uz izdavanje potrebne dokumentacije o cijepljenju.

NEVEN MELVAN, glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske

Koliko su izvanredne okolnosti utjecale na uobičajeni rad sindikata?

Paralelno s dodatnim poslovima vezanim isključivo uz novonastale okolnosti- pandemiju Covid 19,

s broda Bourbon Rhode i fokusu petogodišnjeg mandata

Sindikat pomoraca Hrvatske je nastavio s redovnim radom te ne možemo kazati da je bilo koji dio poslova bio zapostavljen. Prilagodili smo rad tijela Sindikata pomoraca Hrvatske novonastalim okolnostima te su se sjednice, tijekom lockdowna i ograničenja okupljanja, održavane uz pomoć virtualne tehnologije i omogućeno je očitovanje po točkama Dnevnog reda pisanim putem, e-mailom.

Što će vam najviše ostati u sjećanju iz prethodnih pet godina mandata?

Nestanak pomoraca s broda „Bourbon Rhode“ je bio najupečatljivija, najstresnija i emotivno najzahtjevnija epizoda. Usprkos maksimalnim naporima koje smo uložili u produženje akcije traganja i spašavanja nestalih pomoraca, uključenju svih međunarodnih institucija i organizacija (EMSA, ITF, ETF, Nautilus...), pomorci nisu pronađeni.

Redovito su obnavljani i potpisivani kolektivni ugovori na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Međunarodni poslovi su se odrađivali virtualnim putem što je čak donijelo određeno financijsko i organizacijsko olakšanje. Ipak je bitno naglasiti da virtualni kontakt jednostavno ne može i ne smije zamijeniti ljudski, kolegijalni i osobni kontakt.

Također, Sindikat pomoraca Hrvatske, na molbu i uz potporu ITF-a i ETF-a, predvodi program jačanja sindikalne scene u srednjoj i jugoistočnoj Europi za sve čija je aktivnost vezana uz transportnu djelatnost. Rad i edukacija su pokazale da postoji izniman interes te je broj novih članova ITF/ETF u porastu- iznad očekivanja. Od nas se očekuje nastavak aktivnosti uz punu organizacijsku i financijsku potporu ITF-a i ETF-a.

Istaknuo bih i projekt „Mediterranean- sea of convinience“, čiji je inicijator i predvodnik upravo Sindikat pomoraca Hrvatske. Projekt je pretrpio određene izmjene i prilagodbe uslijed pandemije, ali sve predradnje su uspješno odrađene te nastavak i međunarodna potpora ovom projektu nije upitna.

Sindikat pomorca Hrvatske je član mnogih međunarodnih organizacija. Koliko ste aktivni na međunarodnoj sindikalnoj sceni?

Participacija Sindikata pomoraca Hrvatske u radu ITF-a, ETF-a i Nautilus federacije je aktivna i intenzivna. Pozicija, ugled i priznanje kvalitetnog rada se pokazuje kroz dužnosti koje predstavnici SPH imaju u navedenim organizacijama (ITF Executive Board, ITF Seafarers' Section, ITF Fair Practice Committee Steering Group, ITF Fair Practice Committee, ITF Resolutions Committee, ITF Maritime Safety Committee, ITF Cruise Ship Task Force, ETF Management Committee, ETF Executive Committee, do-predsjedavajući u ETF Maritime Section, kao i rad u nizu UN priznatih međunarodnih organizacija koje se prvenstveno bave pitanjima pomoraca – IMO, ILO, EMSA...).

U mandatu Vas je dočekala pandemija, a sad i rat. Znamo da veliki dio pomoraca dolazi iz Ukrajine, kako će se, po Vašem mišljenju, rat u Ukrajini odraziti na pomorstvo?

Posljedica će sigurno biti, već zbog činjenice da veliki broj pomoraca dolazi iz Ukrajine i Rusije. Nije teško zamisliti osobne drame i tragedije kroz koje prolaze Ukrajinski pomorci. Moram kazati da me te osobne tragedije više pogađaju nego utjecaj rata na svjetski pomorski sektor. Na taj dio ne možemo previše utjecati. Ono što možemo- to i radimo- ponudili smo kolegama iz MTWTU da sklone svoje obitelji u Hrvatsku te smo im spremni pružiti utočište i mogućnost rada iz našeg ureda u Rijeci. Vjerujem da ćemo to realizirati u vrlo skoro vrijeme. Mi koji smo nažalost prošli sličnu kalvariju u devedesetim godinama imamo više razumijevanja od kolega kojima je rat i ljudska stradanja samo vijest s portala, iako je i njihova potpora neupitna mi smo spremni napraviti i korak više od uobičajene- verbalne podrške.

Trenutno su u tijeku pripreme za nadolazeći kongres SPH. Kakva su očekivanja?

Veliki interes članova i delegata te činjenica da će našem Kongresu nazočiti više od 20 gostiju iz ITF-a, ETF-a, Nautilusa i mnogih drugih bratskih sindikata uistinu stvara pozitivno i optimistično raspoloženje. Taj događaj koji se održava svakih pet godina je odlična prilika da pokažemo našim članovima viziju i respektabilnu snagu u nacionalnom i međunarodnom okviru. Siguran sam da ćemo nakon 7. kongresa izaći još jači i jedinstveniji.

Kakvi su planovi za iduće mandatno razdoblje? Imate li poruku za pomorce?

Posao koji je odrađen u proteklom kongresnom periodu isključivo je zasluga kolegica i kolega s kojima sam imao čast i zadovoljstvo raditi. Vrhunskom timu je lako biti Glavni tajnik. Ukoliko mi bude ponovno ukazana ta čast zalagat ću se za održavanje i poboljšanje profesionalnosti u radu na dobrobit naših članova. Ono što me posebno raduje jest veliki priliv i aktivnost mladih članova. Ja stvarno vjerujem u onu pomalo potrošenu floskulu, da su njihova aktivnost i rad garancija budućnosti Sindikata pomoraca Hrvatske.

Razgovor s vlasnicama najmlađe hrvatske agencije za posredovanje pri zapo

ORCA Crew: Samo kvalitetan kad

PIŠE
DAMIR HERCEG

Najmlađa agencija u Hrvatskoj za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca je ORCA Crew Services Croatia iz Rijeke, koja je ujedno i najmlađa po godinama starosti, odnosno mladosti njenih članova Uprave.

Agenciju su 2019. osnovale dvije hrabre i odlučne mlade žene s jasnom vizijom onoga što i kako žele raditi - Marina Frković i Sanja Markoč, koje vole naglasiti da u njihovom radu stalno treba imati na umu da je i pomorac klijent, a ne samo brodar. Posebno su ponosne na činjenicu da je ORCA Crew u 100 postotnom domaćem te ženskom vlasništvu. Njih dvije su jedine članice Uprave Agencije.

„ Marina i ja smo zajedno radile nekoliko godina u jednoj agenciji za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, a onda nam je jednostavno ponestalo izazova u poslu. Razgovarale smo o tome da krenemo u poslovnu avanturu te zajedno otvorimo agenciju za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, svjesne da imamo 50 posto izgleda da uspijemo. Cilj nam je bio dati nešto novo pri posredovanju u zapošljavanju pomoraca, odnosno prodrmati to tržište. Točnije, pronalaziti kvalitetan kadar za offshore i sektor obnovljive energije. U međuvremenu, Marina je promijenila posao te otišla u svijet osiguranja. Za mene je bila krizna sedma godina rada u toj agenciji, nešto kao u braku, tako da je došlo 'do razvoda'. Nakon toga smo nas dvije osnovale agenciju Internavis, ali u zao čas ... Dopusnicu za rad Agen-

ORCA Crew team

Marina Frković

Sanja Markoč

šljavanju pomoraca

ar može donijeti dugoročni uspjeh

cije dobile smo u siječnju 2019., a već u ožujku te godine 'svijet je stao' zbog covida – 19, proglašen je lockdown, " ispričala nam je splitska Riječanka Sanja Markoč, koja već preko 10 godina živi i radi u „gradu koji teče".

Marina kaže da je snaga Sanjinog optimizma tako velika da je kod nje čaša uvijek prepuna, a ne samo napola puna. Uprkos kovid krizi započele su s radom, usredotočivši se na EU brodare koji su u tim iznimno složenim vremenima za njihovo poslovanje tražili kvalitetne pomorce koji dolaze iz zemalja u kojima je kovid pandemija pod kontrolom, koje uz to nisu u potpunosti zatvorile granice, odnosno koje omogućuju svojim pomorcima da putuju.

„Nastojale smo tu priliku za dokazivanje na tržištu što bolje iskoristiti. Iduća, 2020. godina je prošla brzo, ali u borbi da sačuvamo firmu. U ovaj posao smo krenule s puno dobre volje i želje za uspjehom te s nešto posuđenih novaca. Iza nas nije stajao nitko, ni banke, ni moćni ulagači. Iza nas su jedino čvrsto stajale Sanjina mama Ivka te moja mama Iris, koje su nas hrabrile te pružile i financijsku pomoć, vjerujući u našu viziju rada s pomorcima. Mame su nam u tim trenucima dale dodatnu energiju, tako da je svaki naš uspjeh ujedno i njihov. Osim obitelji te užeg kruga prijatelja, mentora i bivših šefova podršku su nam dali i pomorci. Okrenule smo se suptilnom marketingu, pisanju blogova i postova, što je puno učinkovitije od agresivnog načina reklamiranja. To nije prošlo nezamijećeno, kontaktirali su nas iz velike nizozemske tvrtke ORCA, inače brzo rastuće na tržištu EU, koja se bavi brodskim menadžmentom te obnovljivim izvorima energije. Nizozemci su uočili da imamo dosta sličan način razmišljanja o ljudskim potencijalima i načinu poslovanja, odnosno o pomorcima i drugom kadru koji nastojimo osigurati našim partnerima za rad u offshoreu te u sektoru obnovljivih izvora energije. Nakon uvodne tromjesečne suradnje, ORCA nam je u ljeto 2021. ponudila korištenje njihovog brenda. Tako smo postali ORCA Crew Services Croatia, ali u 100 postotnom hrvatskom vlasništvu. Nizozemcima je bilo zanimljivo imati partnera u ovom dijelu Europe, a ORCA sada promovira hrvatske pomorce putem našeg ureda," rekla je Marina Frković, diplomirana pravnica, a mentor njenog diplomski rad pod nazivom: „ Ravnopravni status pomoraca" je bio docent Vanja Smokvina.

Obje naše sugovornice naglašavaju da u ovom poslu Agencija postoji radi pomoraca, ali i obrnuto, a da samo kvalitetan kadar može donijeti dugoročan uspjeh. Sve je to preduvjet da bi zadovoljan bio i brodar. Dodaju da je hrvatski pomorac kvalitetan „proizvod" od kojeg mnogi žive, uključujući i službe koje nerijetko primjerice (pre)sporo izdaju pomorske svjedodžbe. Naposljetku, pomorci godišnje kroz svoje plaće unesu u Hrvatsku milijardu dolara, pa već samo zbog te brojke zaslužuju sveukupno bolji servis domaće administracije. Prošle godine je ORCA Crew poslala britanskom poslodavcu jednog dobrog zapovjednika i još 12 naših pomoraca bez iskustva u offshoreu, od kojih je sedam prošlo trening za zapovjednika, s tim da su i ostali zadovoljili kriterije novog poslodavca. Sve više pomoraca odustaje od plovidbe na tankerima i kontejnerašima te odlaze u offshore ne samo zbog boljih plaća nego i zbog kraćih ugovora o radu, nerijetko od četiri do šest tjedana.

Za ukrcaj hrvatskih vježbenika na brodove ORCA Crew ne uzima naknadu, a na taj način žele potaknuti brodare da toj budućnosti našeg pomorstva omoguće stjecanje iskustva u plovidbi. Uz to, vježbenike besplatno savjetuju u vezi njihove buduće karijere, a pokažu im i kako napisati životopis na hrvatskom i engleskom jeziku. Ukažu im i na društvenu poslovnu mrežu Linkedin na kojoj ih onda mogu naći potencijalni poslodavci.

„Kad u Agenciji nešto ne znamo u vezi pomorstva bez sustezanja se obratimo Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture ili Sindikatu pomoraca Hrvatske gdje uvijek naiđemo na razumijevanje te dobijemo kvalitetne odgovore," zaključila je Markoč.

ORCA Crew je članica CROSMA – e, Udruge hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca, koja broji 24 člana, a njen predsjednik kap. Mario Zorović nam je rekao da pozdravlja svaku novu konkurenciju koja uz nove ideje u Hrvatsku može donijeti i kvalitetnog posla.

MV SAADET

Na samom kraju veljače u šibensku luku je s teretom fosfata iz alžirske luke Annaba doplovio brod Saadet. Brod je u vlasništvu malteške tvrtke Eurasia Shipping Ltd., a pod managementom turske kompanije Unimarin Denizcilik Sanayi Ve iz Istanbula. Posada, pod zapovjedništvom kap. Oleksandra Bondara, broji sedamnaest članova, ukrajinskih pomoraca je od toga ukupno jedanaest, Gruzijaca pet, te jedan Azerbajdžanac. ITF inspektor Milko Kronja je posjetio brod s namjerom obavljanja rutinske inspekcije, ali se u svjetlu iznenadne agresije na Ukrajinu, na brodu zadržao i nakon obavljenog pregleda u razgovoru s ukrajinskim pomorcima, dajući im savjete i informacije te pitajući za njihovo stanje kao i situaciju s obiteljima. Inače, ovaj brod je do polovice prosinca prošle godine plovio pod imenom Hidalga i talijanskom zastavom, inspektor Kronja je imao posla s njim u rujnu 2020. godine u riječkoj luci zbog problema oko repatrijacije članova posade iz Myanmara kojima su istekli ugovori o radu. Sadašnja posada je nakon remonta broda u Turskoj obavila putovanje na relaciji Constanta – Jorf Lasfar i nakon toga se uputila u Alžir. Prema Hrvatskoj su isplovili točno na dan kada je počela invazija na njihovu zemlju i iznenada se našli u situaciji u kojoj ne mogu ništa napraviti, a zabrinutost za zemlju i obitelj je potisnula sve ostale brodske teme. U svakom slučaju, pomorci sa Saadeta su pre-

Treći časnik palube

Posada na palubi

Saadet na vezu

ITF inspektor i zapovjednik broda

Posada na krmi

brodili početni šok i stres, svi se drže zajedno i normalno funkcioniraju. Brod je u dobrom stanju, posada uredno prima plaće koje su na razini tarifa ILO platne ljestvice, opskrbljen je dostatnom količinom hrane i vode, kabine i zajednički prostori su uredni, a zanimljivo je da je brodski kuhar žena, četrdesettrogodišnja Viktoria Zharkova, koja je za vrijeme boravka inspektora na brodu pripremila kvalitetan i ukusan ručak svojim kolegama. Doduše, na njoj se iza osmijeha dade primijetiti stres, kojeg rješava paljenjem jedne cigarete za drugom, ali i ona je, kao i svi njezini kolege, odlučna u svom stavu da će Ukrajina pobijediti u ovom suludom sukobu. Inspektor Kronja je dao potporu svim članovima posade i, osim uobičajenih publikacija ITF-a, podijelio svoje posjetnice kako bi ostali u kontaktu oko prenošenja relevantnih informacija oko mogućih repatrijacija. Također je u ponovnom posjetu brodu donio poklone iz kolekcije SPH-a te jednu naizgled malu stvar koju je dobio prije nekoliko godina od kolega iz Ukrajine na sportskim igrama u Albeni (Bugarska) a to je bila mala ukoričena zbirka razglednica s motivima iz ukrajinskog grada Khersona koji ovih dana proživljava svoje najgore razdoblje u suvremenoj povijesti. Lijepe fotografije njegovih znamenitosti su puno značile ukrajinskim članovima posade broda Saadet. **M. K.**

Uplovljavanje broda Saadet u šibensku luku

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

Za razliku od klasičnih slušalica (antifona), naši su čepići:
- napravljeni po vašim otiscima ušiju te savršeno pristaju
- napravljeni od udobnih silikonskih materijala
- s certificiranim filterima
- izuzetno se lako održavaju
- maleni te praktični za nošenje

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

Uz Bontech, zaštitite svoj sluh!

BONTECH

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

SLIKA 1. Brzi putnički brod „Naranča“

Pripremili

JURE NARANČA
pom. st.

FILIP ŠTEVIĆ
pom. st.

TEHNIČKE KARAKTERISTIKE PUTNIČKOG BRODA „NARANČA“

1. UVOD

Brzi putnički brod „Naranča“ je dio flote brzih putničkih brodova iz Krila Jesenice, vlasništvo obitelji Naranča, koja ga je kupila 2018. godine od obitelji Tomić, također iz Krila Jesenice. Brod je izgrađen 1988. godine pod imenom „Tropic“ u francuskom brodogradilištu „Chantiers Navale de l’ Esterrel“, u Cannes-u kao jednotrupac. Ovaj putnički brod je do danas nekoliko puta mijenjao vlasnika i ime: 1997. godine brod je promijenio ime u Hrabortown Princess, 2000. godine u Harbortown Express, a 2006. godine u „Krilo“. Brod „Naranča“ trenutno održava državnu brzobrodsku liniju br. 9601 Milna – Rogač – Split i povratno.

OPĆE KARAKTERISTIKE BRZOG PUTNIČKOG BRODA „NARANČA“

Brod ima klasičnu propulziju koja se sastoji od glavnog dizelskog motora (MTU), reduktora (ZF), vratila, propelera s fiksnim krilima i brodskog vijka, te može razviti maksimalnu brzinu od 28 čvorova na sat.

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

IMO broj je identifikacijski broj u skladu s Međunarodnom konvencijom o sigurnosti na moru, 1974. (SOLAS 74) s dopunama. Ovaj broj mora biti dodijeljen brodu, vlasniku broda ili kompaniji, a uveden je radi pomorske sigurnosti i sprječavanju pomorskih prevara. IMO broj ostaje zauvijek dodijeljen određenom brodu, bez obzira na to je li plovilo promijenilo ime, zastavu ili vlasnika.

MMSI broj je jedinstveni identifikacijski broj pomorske mobilne postaje. Ovaj broj predstavlja niz od devet znamenaka, a značenje je slično telefonskom broju. Broj MMSI šalje se u digitalnom obliku preko radio frekvencijskog kanala radi jedinstvenog identificiranja brodskih postaja, brodskih zemaljskih stanica, obalnih postaja, obalnih zemaljskih postaja i grupnih poziva. MMSI-em radiooperater može izravno kontaktirati preko DSC kontrolera VHF radio postaje. Informacija o identitetu plovila prenosi se automatski. Ovi se identiteti formiraju tako da cijeli ili dio identiteta mogu koristiti telefonski pretplatnici ili pretplatnici teleksa koji su spojeni na opću telekomunikacijsku mrežu, a radi mogućnosti automatskog pozivanja plovila. Broj MMSI dodijeljen je plovilu, a sadrži podatke o plovilu i vlasniku plovila. Plovilo mora imati svoj MMSI broj. Ako ga plovilo nema, mora podnijeti zahtjev nadležnom tijelu koje izdaje taj broj. Za plovila koja su registrirana u Republici Hrvatskoj broj dodjeljuje Hrvatska agencija za poštu i elektronske komunikacije. Kad plovilo dobije MMSI broj, uprogramira ga u svoju VHF radio postaju. MMSI broj VHF radio postaje za plovila sastoji se od tri dijela. Prve tri znamenka

predstavljaju pomorsku identifikacijsku oznaku MID (eng. Maritime Identification Digit), koja označava državu pripadnosti plovila. MID za Republiku Hrvatsku je 238. Ostale znamenke u MMSI broju predstavlja broj plovila.

Pomorski pozivni znak je znak dodijeljen kao jedinstveni identifikator na brodovima i plovilima. Svi radio odašiljači moraju se pojedinačno identificirati pozivnim znakom. Trgovačkim i vojnim brodovima pozivne znakove dodjeljuju nacionalna tijela za izdavanje dozvola.

Brzi putnički brod „Naranča“ u splitskoj luci

Brzi putnički brod „Naranča“ tijekom plovidbe

Tablica 1. Opće karakteristike brzog putničkog broda „Naranča“

IMO	8807399	
MMSI	238299640	
Pozivni znak	9AA3777	
Kapacitet putnika	253	
Ukupna nosivost broda	236	DWT
Duljina broda	34.6	m
Širina broda	7.55	m
Gaz broda	1.8	m
Prosječna / maksimalna brzina broda	22 / 28	kn / h
Glavni propulzijski stroj	MTU (Motor und Turbinen Union)	2 x 1440 kW
Reduktor	ZF Friedrichshafen AG	BW755

TEHNIČKE KARAKTERISTIKE GLAVNOG PROPULZIJSKOG STROJA

U strojarnici broda ugrađeni su glavni pogonski strojevi, odnosno dva četverotaktna dizelska motora MTU tipa 16V 2000 M72 pojedinačne nazivne snage 1440 kW s direktnim ubrizgavanjem i uzastopnim punjenjem zraka uz pomoć turbopuhala. Ovi motori ostvaruju maksimalni broj okretaja od 2250 rpm, te udovoljavaju zahtjevima IMO II, EPA, EU, EU IIIA. Potrošnja goriva ovih motora je 206 g/kWh, odnosno 361 litara dizelskog goriva na sat.

Rashladni medij u sustavu hlađenja je glikol, a hlađenje se odvija indirektno preko pričvršćenog pločastog rashladnika. Morska voda pogoni se pomoću samo-usisne centrifugalne pumpe i prolazi kroz rashladnik, dok je pumpa glikola privješena na motor i tlači rashladni medije kroz rashladnik i motor. Zrak se također hladi pomoću glikola.

Podmazivanje motora se vrši preko privješene zupčaste pumpe, a radna temperatura ulja je od 77 °C do 87 °C, pri tlaku ulja od 6 do 7 bara. Kapacitet mokrog kartera je 160 litara ulja.

Sustav dizelskog goriva se sastoji od privješene pumpe goriva koja usisava dizelsko gorivo iz dnevnih tankova i tlači gorivo prema predfilter, pa dalje kroz dvostruki filtera goriva, te na kraju kroz filtera goriva pričvršćen na motoru i ide prema raspršivaču goriva koji vrši ubrizgavanje goriva u prostor izgaranja. Zajedničkom šipkom za ubrizgavanje goriva upravlja elektronika motora, te određuje tlak ubrizgavanja, vrijeme ubrizgavanja i količinu ubrizgavanja goriva, neovisno o broju okretaja motora. Tlak ubrizgavanja do 1800 bara osigurava optimalno stanje ubrizgavanja i izgaranja goriva u motoru.

Dizelski motori se upućuju preko elektro sustava upućivanja od 24 V. MTU 16V 2000 M72 ima tri turbo punjača koji se otvaraju prema opterećenju motora. Punjenja uputnih baterija se vrši preko ispravljača. Ovome brodu za plovidbu je dovoljna struja od 24 V uz korištenje kormilarenja u nuždi (ručna hidraulična pumpa za kormilo stroj u nuždi). Prije upućivanje ovih motora potrebno je obaviti kontrolu nivoa rashladne vode, vizualni pregled nivoa ulja i mehaničkih dijelova motora.

Elektronički sustav omogućava sigurni sustav upravljanja i nadzora motora. Za potrebe upravljanja na brodu „Naranča“ je ugrađena sustav upravljanja „Blue line“ koju proizvodi MTU Friedrichshafen. Sustav „Blue line“ može se koristi za upravljanje propulzijom od jednog do četiri dizelska motora s fiksnim propelerima, a može se koristi i za MTU motore serije 2000 i 4000.

Glavni dizelski motori

MTU motori su se u praksi pokazali kao vodeći, odnosno najkvalitetniji gdje treba udovoljavati velikim brzinama poput brzih brodova (katamarana, vojnih brodova, patrolnih brodova, radnih brodovi, itd.), zrakoplova i lokomotiva. Važno je napomenuti da ovi motori koriste dizelsko gorivo s manje od 0.1 % sumpora, što udovoljava uvjetima o očuvanju okoliša jer je emisija ispušnih plinova iz motora ispod zahtijevanih i propisanih granica.

Za proizvodnju električne energije na brodu kao pomoćni motori su ugrađena dva dizelska motora „Perkins“ od 55 kW. Ovi motori su se pokazali u praksi kao jako pouzdani i izdržljivi, te imaju dovoljno snage da mogu raditi pojedinačno da bi napajali sve potrošače u plovidbi i u luci.

Reduktori su proizvođača ZF tipa BW755, a omjer prijenosa je 6:1.

Tablica 2. Tehničke karakteristike glavnog dizelskog motora

Parametar motora	Vrijednost	Mjerna jedinica
Nazivna snaga	1440	kW
Broj okretaja motora	2250	rpm
Tip motora	V	90°
Broj cilindara	16	
Promjer cilindra / hod klipa	135 / 156	mm
Istisnina cilindra	2.23	l
Ukupna istisnina	35.68	l
Broj usisnih ventila / ispušnih ventila po cilindru	2 / 2	
Potrošnja goriva	206	g / kWh
Dužina	3130	mm
Širina	1295	mm
Visina	1505	mm
Težina suhog motora	3337	kg
Težina	4600	kg

Glavni razvodna ploča

Tablica 3. Referentni uvjeti rada glavnog dizelskog motora

Mjerna veličina	Vrijednost	Mjerna jedinica
Ulazna temperatura zraka	25	°C
Ulazna temperatura morske vode	25	°C
Izlazna temperatura morske vode	36	°C
Minimalni ulazni tlak morske vode	-0.4	bar
Maksimalni ulazni tlak morske vode	0.5	bar
Količina glikola u motoru	135	l
Ulazna temperatura glikola u motor	60	°C
Izlazna temperatura glikola iz motor	71	°C
Količina ulja u motoru	168	l
Temperatura ulja prije ulaska u motor	77	°C
Temperatura ulja poslije motora	87	°C
Ulazni tlak ulja prije motora	6.0	bar
Izlazni tlak ulja poslije motora	7.0	bar
Temperatura ispušnih plinova	520	°C
Maksimalni protok goriva	6.2	l/min
Buka ispušnih plinova	108	dB
Površinska buka motora s prigušenim ulaznim šumom	105	dB

ZAKLJUČAK

MTU motori su se u praksi pokazali kao vodeći, odnosno jedni od najkvalitetnijih motora tamo gdje treba udovoljavati potrebama za velikim brzinama poput brzih brodova (katamarana, vojnih brodova, patrolnih brodova, radnih brodovi, itd.), zrakoplova i lokomotiva. Važno je napomenuti da ovi četverotaktni motori koriste dizelsko gorivo s manje od 0.1 % sumpora, što udovoljava uvjetima o očuvanju okoliša jer je emisija ispušnih plinova iz motora ispod zahtijevanih i propisanih granica. Motor zadovoljava uvjetima sljedećih klasifikacijskih društava: HRB (Hrvatski registar brodova), ABS (American Bureau of Shipping), BV (Bureau Veritas) , CCS (China Classification Society), DNV (Det Norske Veritas), GL (Germanischer Lloyd), KR (Korean Register of Shipping), LR (Lloyd's Register), NK (Nippon Kaiji Kyokai), RINA (Registro Italiano Navale).

LITERATURA

[1] MTU Friedrichshafen GmbH. *Instruction manual: Diesel Engines 12V / 16V 2000 M72 for Vessel with High Load Factors (1B)*. Germany, Friedrichshafen, 2009.
[2] *https:// en.wikipedia.org/wiki/IMO_number (02.04.2020).*
[3] *https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_Mobile_Service_Identit (02.04.2020).*

Objavljeno u časopisu Udruge pomorskih strojara Split „Ukorak s vremenom“ br. 62 od 6. prosinca 2020.

Pitanja i odgovori

Poštovani
Nekoliko kolega i ja, koji plovimo za kompaniju iz Velike Britanije čiji brodovi viju zastavu Velike Britanije naišli smo na za nas veliki i ključni problem koji bi nas mogao koštati posla.
S obzirom da brodovi rade u EU i unutar 12 nautičkih milja uz obale Belgije, Francuske itd kompanija potražuje od nas A1 odstupanje.
Koliko smo upućeni onog momenta kada je Velika Britanija izašla iz EU prestalo je izdavanje iste forme.
Može li nam se izdati bilo kakav dokaz da uplaćujemo Mirovinsko i zdravstveno u RH?

Poštovani,
vezano uz Vaš upit, od 01.siječnja. 2021.g . prema UK-u se više ne podnose zahtjevi za izdavanjem A1 obrasca. Drugim riječima, ukoliko plovite na brodu koji vije zastavu UK-a, prijavom Vaše navigacije Lučkoj kapetaniji u Hrvatskoj, automatski ulazite u sustav socijalnog osiguranja u RH. Ukoliko je zastava koju brod vije neka od drugih članica EU, u tom slučaju možete zatražiti A1 potvrdu od države čiju brod zastavu vije.

Poštovanje,
molio bih Vas za jedno pojašnjenje, odradio sam kadeturu na putničkom brodu 2x6 mjeseci i 2018 godine (9 mjesec), položio poručnički ispit, budući da brod nije imao trećeg časnika nisam se mogao vratiti na njega, tako da 2019. nisam se uspio ukrcati.
2020. došla je korona i tek je tada bio problem, 2020. krećem ponovo od kadeture na LPG brodovima uz obećanje da će biti dovoljno 6 mjeseci budući imam i poručnički i redovno završenu višu pomorsku školu (nautika).
Sada kada idem ponovo na ukrcaj, dobijam ugovor na novih 6 mjeseci kadeture, uz simboličnu razliku u plaći budući imam položen poručnički, iznenađen time dobio sam odgovor da je to politika kompanije,
Budući sam prisiljen prihvatiti takav ukrcaj, kompanija je jako dobra, brine me koliko vrijedi moj poručnički ispit, budući ću tek u 2022. godini biti ukrcan kao treći časnik?

Poštovani.
vezano uz Vaš upit, napominjem kako je diskreciono prave svake kompanije uvjeti pod kojim zapošljavaju člana posade na određenu poziciju, tim više uzevši u obzir činjenicu kako je u Vašem slučaju kadetura inicijalno odrađena na *putničkom brodu*, a kako ste naveli, u novoj kompaniji ste prešli na drugi tip broda, konkretno LPG brod. Procjena kompanije da je potrebno još dodatnih 6 mjeseci kadeture na ovakvom tipu broda nije neuobičajena, te mnoge kompanije nude poziciju tzv. junior officira, poziciju za koju je uglavnom predviđena "za nijansu" veća plaća u odnosu na pla-

ću kadeta. Što se tiče vremenskog važenja odnosno obnovi svjedodžbe , sukladno Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, svjedodžbe o osposobljenosti kojima je valjanost pet godina, obnavljaju se za isto razdoblje ukoliko naslovnik svjedodžbe dokaže svoju stručnu osposobljenost i zdravstvenu sposobnost, a stručna osposobljenost postiže se:
a) potvrđenom plovidbenom službom tijekom koje je pomorac obavljao dužnosti što odgovaraju svjedodžbi koju posjeduje u pogledu veličine broda ili snage porivnih strojeva **i to najmanje u razdoblju od ukupno jedne godine tijekom proteklih pet godina**, neovisno o kategoriji plovidbe broda, ili
b) potvrđenom plovidbenom službom tijekom koje je pomorac obavljao dužnosti što odgovaraju svjedodžbi koju posjeduje u pogledu veličine broda ili snage porivnih strojeva **i to najmanje u razdoblju od najmanje tri mjeseca tijekom prethodnih šest mjeseci, neposredno prije obnove svjedodžbe.**
Drugim riječima, uvjet je da u poziciji časnika ostvari gore navedeno vremensko razdoblje plovidbe unutar navedenih rokova kako biste obnovili svjedodžbu koju ste stekli temeljem položenog poručničkog ispita. U suprotnom, morat ćete ponovno položiti ispit za obnavljanje svjedodžbe.

Poštovani,
Kako ove godine planiram ići u mirovinu molim vas da mi pojasniti da li ću morati platiti porez ako ne budem imao 184 dana plovidbe prije odlaska u mirovinu.

Poštovani,
sukladno odredbama Pomorskog zakonika (članak 128., stavak 2.), u onoj godini u kojoj idete u mirovinu (podnesete zahtjev HZMO-u), smatrat će se da ste ispunili uvjet tzv. 183 dana i nećete morati platiti porez.

Poštovani,
Moj suprug je upravitelj stroja na belgijskoj zastavi, posljednjih godinu dana. Zanima me možete me uputiti na pravila vezana uz prijavu poreza kod pomoraca s takvom situacijom, kao i na prava i obaveze stečene istim. Vjerujem da među sindikatima, pogotovo unutar EU postoji razmjena podataka.
Unaprijed zahvaljujem.

Poštovana,
vezano uz Vaš upit, ukoliko je Vaš suprug rezident RH, dakle ukoliko u RH ima prebivalište odnosno uobičajeno boravište, kao pomorac u međunarodnoj plovidbi obveznik je plaćanja poreza na dohodak, osim ako je ostvario 183 dana ili više u plovidbi.
U svakom je slučaju dužan podnijeti poreznu prijavu u RH, ali u slučaju da je ostvario 183 ili više dana, porez neće morati platiti.
Upravo u cilju izbjegavanja dvostrukog oporezivanja prilikom izračuna poreza u Hrvatskoj, države, pa i Belgija, sklapaju ugovore o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja. Sadržaj tih ugovora sadrži pravila po kojima se iznos poreza koji ste uplatili u državi u kojoj radite oduzima od iznosa poreza koji biste trebali platiti u državi u kojoj imate prebivalište ili uobičajeno boravište, ili plaćate porez samo u državi u kojoj radite.
Republika Hrvatska potpisnica je većeg broja ugovora o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja. Popis sklopljenih ugovora može se pronaći na sljedećoj poveznici:
https://www.porezna-uprava.hr/bi/Stranice/Dvostruko-oporezivanje.aspx
Ukoliko imate kakvih dodatnih upita ili nejasnoća, budite slobodni obratiti mi se na kontakt mobitel naveden niže u potpisu.

Pozdrav
Imao bi upit vezan za uzimanje bolovanja. Radim u Engleskoj i zanima me ako uzmem bolovanje tokom ugovora (plovidbe), dali mi na brodu moraju izdati neko rješenje ili ne? Koji dokument ja moram zatražiti, ili je dovoljno da me kapetan samo iskrca, bez ikakvog dokumenta / potvrde o otvaranju bolovanja??

Poštovani gospodine,
nastavno na Vaš upit, očitujemo se kako slijedi.
Kako biste mogli otvoriti bolovanje u Republici Hrvatskoj nakon iskrcaja s broda (koje je povezano odnosno čiji je uzrok nastao na brodu), potrebno je da imate potvrdu liječnika prije iskrcaja odnosno u luci iskrcaja.
S navedenom potvrdom otvarate bolovanje kod svog liječnika u Hrvatskoj te potvrdu dostavite lučkoj kapetaniji.
Predlažemo da se, ukoliko ste član sindikata, obratite u jedan od naših ureda radi daljnjih objašnjenja.

PIŠE
NEBOJŠA NIKOLIĆ
MD, MS, FRIPHH
www.travelmedicina.com

Što bi ustvari trebao znati „Doktor na brodu“

Radno mjesto pomorca već dugo je identificirano kao visokorizično radno mjesto i u mnogim aspektima razlikuje se od radnih uvjeta na kopnu, a akutne bolesti i teške ozlijede predstavljaju poseban rizik za pomorce zbog nedostatka direktnog pristupa profesionalnoj medicinskoj njezi na moru. Ozbiljnosti zdravstvene situacije na moru značajno pridonosi i udaljenošću limitirana mogućnost korištenja evakuacije u slučaju potrebe. Sve to stavlja pomorce u situaciju povećanog rizika za zdravlje u kojoj je i dobivanje liječničke njege i ispravnog stručnog savjeta u slučaju potrebe, otežano.

No, ugroženom čovjeku treba pomoći i na neki način pružiti mu medicinsku skrb. Danas kada svi trgovački brodovi plove bez liječnika, tu dužnost moraju preuzeti pomorci sami, a kako im je nemoguće tijekom školovanja pružiti i sva znanja potrebna da bi samostalno mogli zbrinjavati ozlijeđene i oboljele, rješenje je pronađeno u specifičnom sustavu tele-medicinske pomoći na moru. U takvom sustavu svaki član posade ima svoje mjesto i časnici moraju biti obučeni u pružanju nekih postupaka medicinske njege na moru koja uključuje i suvremene telemedicinske postupke. Oni bi time uz pomoć odgovarajućeg priručnika i savjeta liječnika s kopna, s kojim ih spaja obalna radiostanica, trebali pružati dostatnu razinu medicinske pomoći. Danas je opće prihvaćeno da kvaliteta takvog sustava ovisi prije svega o obuci onoga koji pomoć pruža, o kvaliteti priručnika kojim se pri tome služi, o kvaliteti telemedicinskog savjeta i o sanitetskim materijalnim sredstvima na brodu. Da bi takav sustav mogao optimalno funkcionirati, neophodno je da između svih njegovih elemenata postoji potpuna usklađenost, a kako su telekomunikacije i medicinsko znanje u posljednjih desetak godina napredovali, jasno je da je odgovarajuće pomake trebalo napraviti i u dva preostala. Danas se primjerice slika sa mora prenosi bez većih problema i značajno je olakšala posao liječnicima u radio-medico stanicama. Nije isto kada javite: imam kvrgu na trbuhu koja me boli i kada pošaljete sliku te kvrge. Znanje osobe koja pomoć pruža je temeljni čimbenik, a ono je kod pomoraca ispod razine srednjeg medicinskog osoblja na kopnu. Današnji sustav školovanja pomoraca predviđa jedan semestar nastave iz predmeta “Brodska medicina” odnosno desetak sati nastave na raznim tečajevima što je nemjerljiva razlika u odnosu na 4 godine srednjoškolskog obrazovanja medicinskih sestara ili još 5 godina fakultetskog obrazovanja liječnika.

Međunarodna konvencija o standardima osposobljavanja, certificiranja i čuvanja straže za pomorce (STCW konvencija) u svom Kodeksu, Dio A, Poglavlje VI. utvrđuje pravnu osnovu za obuku nautičkih časnika za prvu pomoć i medicinsku skrb na brodu.

Ona pruža obvezne minimalne zahtjeve/standarde kompetencija potrebnih za osobu odgovornu za medicinsku skrb na brodu. Nakon usvajanja STCW-a 1978., IMO je osmislio niz modela tečajeva koji detaljno navode zahtjeve za obuku u skladu s ciljevima navedenim u Kodeksu. Napravljena su tri modela tečaja 1. OSNOVNA PRVA POMOĆ (Model tečaj 1.13): ovaj model tečaja pruža obuku iz osnovne prve pomoći i temelji se na odredbama tablice A-VI/1-3 Kodeksa STCW. Uključuje hitnu medicinsku pomoć i osnovnu obuku za sve pomorce koji će ploviti na trgovačkim brodovima i sastoji se od približno 15 sati obuke. 2. MEDICINSKA PRVA POMOĆ (Model tečaj 1.14): ovaj model tečaja pruža napredniju obuku prve pomoći namijenjenu onim pomorcima koji su određeni za pružanje prve pomoći na brodu. Temelji se na odredbama tablice A-VI/4-1 Kodeksa STCW. Tečaj se sastoji od cca 20 sati nastave i trebao bi dati dovoljno znanja i vještina za učinkovito djelovanje u slučaju nezgode ili bolesti, sve do dolaska osobe zadužene za medicinsku skrb. 3. MEDICINSKA SKRB (Model tečaj 1.15): ovaj model tečaja pruža najnapredniju razinu obuke i potreban je onima koji su određeni da preuzmu medicinsku skrb na brodu. To bi pomorcu trebalo omogućiti da ima dovoljno znanja o bolestima i ozljedama, kao i o medicinskim zalihama i opremi na brodu, kako bi mogao dijagnosticirati medicinske probleme, pružiti medicinsku njegu bolesnima i ozlijeđenim dok su na brodu, učinkovito komunicirati sa službama telemedicinske pomoći na kopnu i sudjelovati u koordiniranim aktivnostima za medicinsku pomoć brodovima. Temelji se na odredbama tablice A-VI/4-2 Kodeksa STCW i pruža naprednu obuku za osobu zaduženu za medicinsku skrb na brodu. To je obično zapovjednik, glavni časnik ili drugi časnik palube. Da bi stekli ovu kompetenciju, pomorci moraju imati završena sva 3 tečaja i moraju sudjelovati u dodatnom medicinskom usavršavanju najmanje svakih 5 godina. Ovaj tečaj se sastoji od otprilike 40 sati obuke.

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.com

Sve je to krasno zamišljeno, ali pada u vodu u stvarnosti. Trajanje i sadržaj osposobljavanja mogu biti vrlo različiti, pod utjecajem zahtjeva pomorskih uprava, različitih razine i kvalitete osposobljavanja te razine angažmana pomoraca u samom osposobljavanju. Teorijsko znanje dobiveno takvim tečajevima je ograničeno, s lošom retencijom znanja. Učinkovitost takvog osposobljavanja ovisi o razini i kvaliteti praktične nastave i vježbi tijekom tečaja, a dodatno ovisi i o medicinskoj opremi koja je dostupna za korištenje na brodu kao i različitih nacionalnih praksi. Obuka iz prve pomoći slična je u cijelom svijetu i slijedi zahtjeve, smjernice i standarde velikih organizacija kao što su Europsko vijeće za reanimaciju (ERC), Međunarodni crveni križ ili Američko udruženje za srce (AHA) i tu suštinskih razlika nema. Nasuprot tome, obuka iz medicinske skrbi koja se daje nautičkim časnicima uvelike se razlikuje od zemlje do zemlje. U većini zemalja obuka se održava u obliku intenzivnih tečajeva; u nekima su sati obuke uključeni u druge programe obuke u nautičkim školama. Ukupna količina medicinskih lekcija i praktičnih vježbi uvelike varira od zemlje do zemlje, a većina uključuje samo minimalne zahtjeve koji su navedeni u međunarodnim propisima i predstavljeni u IMO Model tečajevima. Ti tečajevi nisu optimum već minimum ustanovljen „političkim umijećem mogućeg“ na onim beskonačnim sjednicama IMO-a. Mnogi stručnjaci postavljaju pitanje je li tečaj medicinske skrbi, kada je ograničen na 40 sati, kako je predloženo, dovoljan da u potpunosti ispuni zahtjeve STCW-a. Postoje institucije koje su smatrale potrebnim produžiti trajanje tog tečaja na 70, pa i 100 sati, nastojeći unaprijediti vještine polaznika.

Da skratim, **kada se ukrcate na brod, vi ustvari ne znate je li onaj o kojemu vam može „ovisiti glava“ uopće dovoljno osposobljen da vam pomogne.**

Praksa je pokazala da je kvaliteta medicinske pomoći na moru dostatna samo u situacijama kada postoji usklađenost i da se priručnik i brodska apoteka može uspješno koristi samo ako je za to zadužena osoba adekvatno obučena. Dakle samo bi je trebalo obučiti i sve će biti uredu? Zvuči logično, ali ne funkcionira iz vrlo jednostavnog razloga što nismo postigli konsenzus što bi ta osoba morala/mogla znati, tj. koje bi njezine kompetencije morale biti da bi se na brodu izvelo sve ono što je potrebno. A potrebno je spasiti vam glavu!

Problem je u tome što se ta „kuća gradila od krova“. Oni koji su je gradili (IMO) imali su nekakvu ideju što bi trebalo napraviti pa su donijeli i odgovarajuće konvencije, pa čak i modele tečajeva koje biste vi trebali pohađati, ali vidi vraga, **činjenica je da je to učinjeno bez konsenzusa struke**. Nikada, ali baš nikada, niti na jednom skupu na kojem su bili stručnjaci pomorske medicine nije se pokušalo donijeti konsenzus: što to ustvari treba znati osoba koja na brodu pruža pomoć – **tko je ustvari taj „doktor na brodu“?** Napravljen je čak i WHO Medicinski priručnik (*International Medical Guide for Ships - IMGS*), a da se nije znalo za kompetencije osobe koja se njime služi. Ovo vam govorim iz prve ruke jer sam bio *imprimatur* te knjige i ime mi možete naći na četvrtoj stranici. Donesen je i standard brodske apoteke da se nije znalo kakav je to „doktor“ koji će je upotrijebiti. I rezultat je očekivan – sustav slabo funkcionira. Zarobljeni u sustavu „političkog umijeća mogućeg“ s takvom se praksom nastavilo, pa je IMO prihvatio prijedlog da ICS (udruga brodara !!!!) napravi iduće izdanje IMGS. Dakle sada će vam brodari pisati priručnik koji ćete koristi na brodu – nazdravlje. Uzeli su Danski institut iz Esbjerga da im to napravi, a onda su danci uzeli jednu osobu iz drugog instituta da ga napiše. Dakle još jednom: **budući priručnik koji ćete morati po STCW konvenciji imati na brodu neće biti konsenzus struke i onih koji ga upotrebljavaju, već mišljenje jednog čovjeka koji će ga pisati prema Model kursovima IMO-a koji također nisu rezultat konsenzusa stručnjaka.** Znam da to sve skupa zvuči apsurdno, ali je tako. I još jednom, nazdravlje!

Na svu sreću, grupa medicinskih stručnjaka iz najvažnijih pomorskih zemalja okupljena oko jedinog svjetskog stručnog časopisa koji objavljuje znanstvene radove iz pomorske medicine (*International Maritime Health*) odlučila je to promijeniti i napraviti sustav koji će počivati na konsenzusu struke. Upotrijebiti će isti model koji je upotrijebila EU kada je morala uskladiti obuke liječnika u različitim članicama kako bi taj novi „europski doktor“ (Hrvat, Rumunj, Englez, Danac) mogao funkcionirati u svakoj zemlji EU i kako bi svaka zemlja EU bila sigurna da joj dolazi liječiti ljude netko tko zna iste stvari kao i njihov domaći stručnjak. Jasno je da se nije moglo uspostaviti isti program obuke, jer Oxford misli da to treba ovako a Bolonja da to treba drukčije a Rijeka ili Split nešto treće, pa je odlučeno da se EU usuglasi o ishodima učenja/kompetencijama doktora na kraju studija. Tim velikim projektom (MEDINE1 i 2) došlo se do *ishoda učenja/kompetencija* na kraju petogodišnjeg studija, a možete ih vidjeti u tablici ispod ovog teksta pa možete i provjeriti svojeg doktora da li spada među „europske doktore“.

Dok budete čitali ovaj test u Bergenu će biti završena konsenzus konferencija na kojoj će vodeći stručnjaci pomorske medicine uz pomoć vaših kolega (da ovoga puta i pomorci će biti prisutni) pokušati postići konsenzus o *ishodima učenja/kompetencijama* koje mora imati pomorac zadužen za pružanje medicinske pomoći na moru. Oni će u radu upotrijebiti ovaj isti upitnik koji imate dolje, a koji je ustvari lista kompetencija europskog doktora i koju koriste svi medicinski fakulteti u Europi kada razvijaju svoje kurikulume obuke liječnika. Evropski liječnici na kraju studija moraju imati sve ove dolje predstavljene kompetencije. Na konsenzus konferencije iz njih će se izabrati one koje su potrebne na moru, tj one koje mora/može imati za to zadužena osoba na brodu kako bi vam uz priručnik i radio-medico mogla pomoći da živi stignete kući. Kako će nakon donošenja konsenzusa biti provedeno i šire usklađivanje (pomorci, pomorske škole, brodari, itd. pozivam vas da nam pomognete i ispunite ovaj upitnik i pošaljete ga na mail: travel-medicina@ri.htnet.hr ili na adresu naše ustanove.

Za svaki od *ishoda učenja/kompetencije* iz tablice od vas se traži da ocijenite u kojoj mjeri bi ih trebao imati onaj koji na vam na brodu pruža medicinsku pomoć, a uspješno je završio odgovarajuću obuku/tečaj.

Na sljedećoj skali, ishodima *učenja/kompetencijama* (to je ono što bi pomorac na kraju tečaja trebao znati i u kojoj mjeri) dodjeljujete bodove:

Nije naučeno - dodijeliti **“1”** (npr. ne treba znati šivati ranu)
Zna (o tome) - dodijeliti **“2”** (zna da se rana može sašiti)
Zna kako (to učiniti) - dodijeliti **“3”** (zna teoretski kako sašiti ranu)
Pokazuje kako (u simulaciji) - dodijeliti **“4”** (zna to izvesti na lutki)
Izvodi (u stvarnoj praksi) - dodijeliti **“5”** (zna sašiti čovjeku ranu)

Nakon odgovarajuće obuke, pružatelj medicinske pomoći na brodu koji je uspješno završio odgovarajuću obuku/tečaj imat će sposobnost da:

Ishodi/Kompetencije	Časnici *	Posada**
Provede konzultacije s pacijentom		
Uzme povijest bolesti (anamnezu)		
Provede fizički pregled pacijenta		
Donosi kliničke prosudbe i odluke		
Daje objašnjenje i savjet pacijentu		
Dajte podršku i ohrabrenje pacijentu		
Procijeni psihičko stanje pacijenta		
Procijeni kliničke znakove, naruči pretrage, postavi diferencijalu dijagnoze i dogovori plan liječenja		
Prepozna i procijeni ozbiljnost kliničke slike		
Naruči odgovarajuće pretrage i interpretira rezultate		
Napravi diferencijalnu dijagnozu		
Dogovori odgovarajući plan liječenja s pacijentom i ostalim njegovateljima		
Pruži skrb za umiruće i njihove obitelji		
Zbrinjava kroničnu bolest		
Osigura hitnu medicinsku pomoć, uključujući prvu pomoć i reanimaciju		
Prepozna i procijeni akutna hitna medicinska stanja		
Liječi akutna hitna medicinska stanja		
Pruži osnovnu prvu pomoć		
Osigura osnovnu životnu potporu i kardio-pulmonalnu reanimaciju prema važećim europskim smjernicama		
Osigurati naprednu životnu potporu i kardio-pulmonalnu reanimaciju prema važećim europskim smjernicama		
Zbrinjavati traume prema važećim europskim smjernicama		
Propisati lijekove		
Propisivati lijekove jasno i točno		
Uskladiti odgovarajuće lijekove i druge terapije s kliničkim kontekstom		
Procijeniti prikladnost lijeka i druge terapije te procijeniti potencijalne koristi i rizike		
Liječite bol i distres		
Provesti praktične postupke		
Izmjeriti krvni tlak		
Izvesti vene-punkciju (uvesti iglu u venu)		
Izvesti kanulaciju vene (uvesti kateter u venu)		
Provoditi intravensku terapiju i koristite infuzijske uređaje		
Izvesti subkutanu i intramuskularnu injekciju		
Dati kisik		
Premještati pacijenta i promijeniti mu položaj		
Šivati rane		
Izvesti transfuziju krvi		
Kateterizirati mokraćni mjehur		
Izvesti analizu urina		
Izvesti elektrokardiografiju (EKG)		
Izvesti osnovnu spirometriju		

Učinkovito komunicirati u medicinskom kontekstu
Komunicirati s pacijentima
Komunicirati s kolegama
Adekvatno komunicirati u priopćavanju loših vijesti
Komunicirati s rođacima
Komunicirati s osobama s invaliditetom
Komunicirate u traženju „informiranog pristanka“ od pacijenta
Komunicirati u pisanom obliku (uključujući medicinsku dokumentaciju)
Komunicirati u suočavanju s agresijom
Komunicirati telefonom
Komunicirati s onima kojima je potreban tumač
Sposobnost primjene etičkih i pravnih načela u medicinskoj praksi
Čuvati povjerljivost
Primijeniti etička načela i analizu na kliničku skrb
Dobiti i zabilježiti informirani pristanak
Ovjeriti smrt - zahtjev za obdukciju
Primijeniti nacionalno i europsko pravo na kliničku skrb
Procijeniti psihološke i socijalne aspekte bolesnikove bolesti
Procijeniti psihološke elemente u prezentaciji (kliničkoj slici) i utjecaj bolesti
Procijeniti društvene čimbenike u prezentaciji (bolesti) i utjecaj bolesti
Otkrivati stres u vezi s bolešću
Otkriti zlouporabu alkohola i supstanci, ovisnost
Primijeniti načela, vještine i medicinska znanja utemeljena na dokazima
Primijeniti dokaze na praksu
Definirati i izvršite odgovarajuću pretragu literature
Kritički procijeniti objavljenu medicinsku literaturu
Voditi točnu i potpunu kliničku evidenciju
Učinkovito koristiti informacije i informacijsku tehnologiju u medicinskom kontekstu
Koristiti računala
Pristupati izvorima informacija
Pohranjivati i prikupljati informacije
Primijeniti znanstvena načela, metode i znanja u medicinskoj praksi i istraživanju
Promicati zdravlje, baviti se zdravstvenim problemima stanovništva i učinkovito raditi u zdravstvenom sustavu
Zbrinjavati pacijenta s minimalnim rizikom da mu se našteti
Primijeniti mjere za sprječavanje širenja infekcije
Prepoznati vlastite zdravstvene potrebe i osigurati da vlastito zdravlje ne ometa profesionalne obveze
Biti sukladan s profesionalnim propisima i ovlaštenjima za medicinsku praksu
Primati i davati priznanja struke
Donositi informirane odluke o svojoj karijeri
Sudjelovati u promicanju zdravlja na individualnoj i populacijskoj razini

Ishodi u medicinskom profesionalizmu Ocijenite sljedeće ishode učenja/kompetencije koje se odnose na medicinski profesionalizam u mjeri u kojoj mislite da bi ih trebali steći pružatelji medicinske pomoći na brodu koji su uspješno završili odgovarajuću obuku:
Profesionalni atributi
Iskrenost, poštenje, etička predanost
Predanost održavanju dobre prakse, briga za kvalitetu
Kritičke i samokritičke sposobnosti, refleksivna praksa
Suosjećanje
Kreativnost
Inicijativa, volja za uspjehom
Interpersonalne vještine
Profesionalni rad
Sposobnost prepoznavanja vlastitih granica i traženja pomoći
Sposobnost suočavanja s neizvjesnošću i prilagođavanja novim situacijama
Sposobnost vođenja drugih
Sposobnost samostalnog rada po potrebi
Sposobnost rješavanja problema
Sposobnost donošenja odluka
Sposobnost rada u multidisciplinarnom timu
Sposobnost komunikacije sa stručnjacima iz drugih disciplina
Kapacitet za organizaciju i planiranje (uključujući upravljanje vremenom)
„Brodski liječnik“ kao stručnjak
Kapacitet za analizu i sintezu
Sposobnost učenja (uključujući cjeloživotno samoučenje)
Sposobnost primjene znanja u praksi
Sposobnost podučavanja drugih
Istraživačke vještine
Globalni doktor
Uvažavanje različitosti i multikulturalnosti
Razumijevanje kultura i običaja drugih zemalja
Sposobnost rada u međunarodnom kontekstu
Poznavanje drugog jezika
Opća znanja izvan medicine

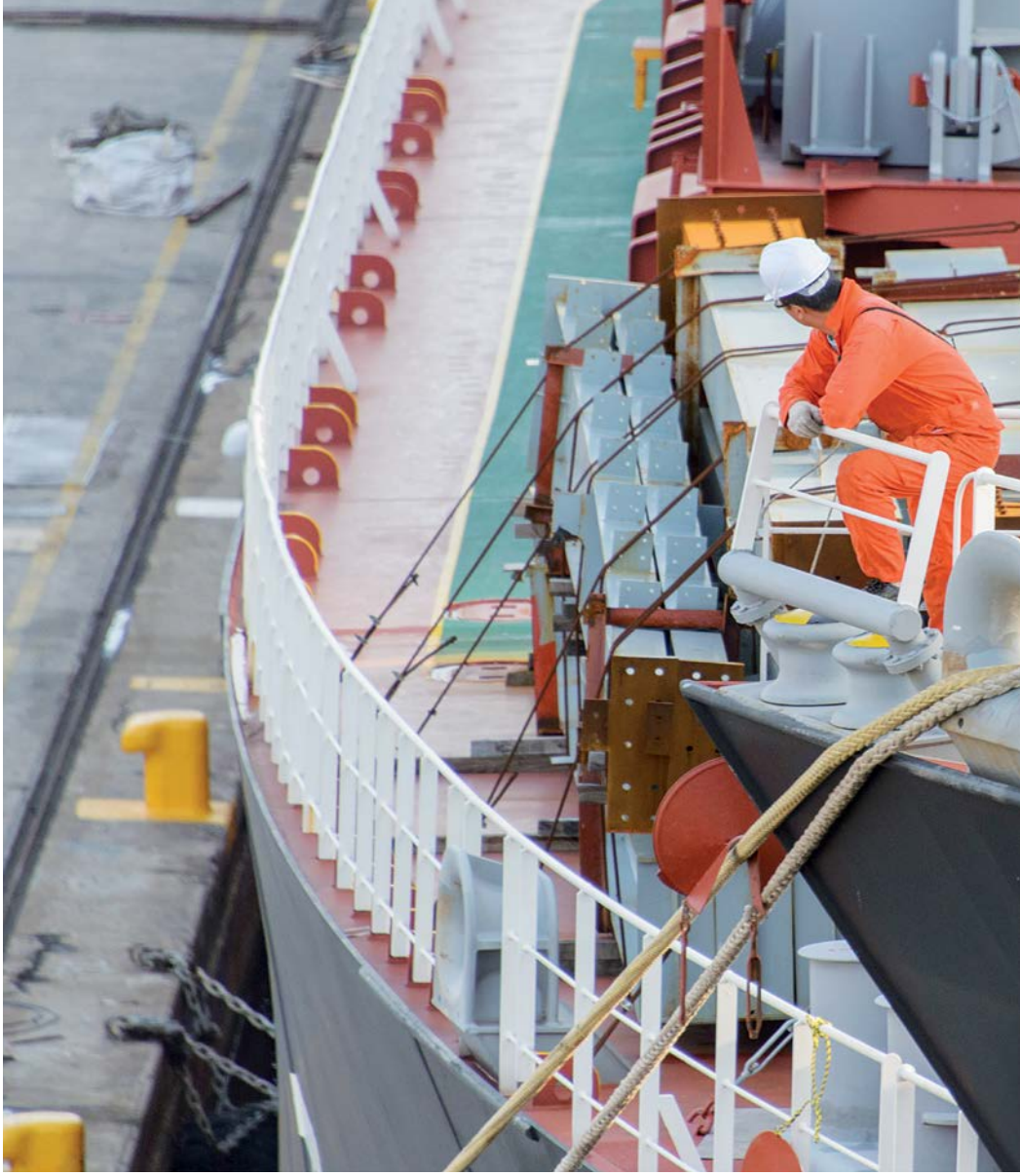
Nakon odgovarajuće obuke, pružatelj medicinske pomoći na brodu koji je uspješno završio odgovarajuću obuku/tečaj trebao bi biti u stanju pokazati znanje o:

Ishodi teoretskog znanja	Časnici *	Posada**
Osnovne znanosti		
Normalne funkcije tijela (fiziologija)		
Normalna struktura organizma (anatomija)		
Normalan tjelesni metabolizam i hormonska funkcija (biokemija)		
Normalna imunološka funkcija (imunologija)		
Normalna stanična biologija		
Normalna molekularna biologija		
Normalan ljudski razvoj (embriologija)		
Bihevioralne i društvene znanosti		
Psihologija		
Ljudski razvoj (dijete/adolescent/odrasli)		
Sociologija		
Kliničke znanosti		
Abnormalna struktura i mehanizmi bolesti (patologija)		
Infekcija (mikrobiologija)		
Imunitet i imunološka bolest		
Genetika i nasljedne bolesti		
Lijekovi i njihovo propisivanje		
Upotreba antibiotika i rezistencija na antibiotike		
Principi propisivanja lijekova		
Nuspojave lijekova Interakcije s lijekovima		
Korištenje transfuzije krvi i krvnih pripravaka		
Djelovanje lijeka i farmako-kinetika		
Pojedinačni lijekovi		
Različite vrste komplementarne / alternativne medicine i njihova primjena u njezi bolesnika		
Javno zdravstvo		
Sprječavanje bolesti		
Način života, dijeta i prehrana		
Promocija zdravlja		
Probir bolesti i nadzor bolesti		
Invalidnost		
Rodna pitanja relevantna za zdravstvenu zaštitu		
Epidemiologija		
Kulturni i etnički utjecaji na zdravstvenu zaštitu		
Raspodjela resursa i zdravstvena ekonomija		
Globalno zdravlje i nejednakost		
Etičko-pravna načela u medicinskoj praksi		
Prava pacijenata		
Prava osoba s invaliditetom		
Odgovornosti u odnosu prema kolegama		
Uloga liječnika u zdravstvenim sustavima		
Zakoni relevantni za medicinu		
Sustavi regulacije struke		
Načela kliničke revizije		
Sustavi za pružanje zdravstvene skrbi		

*časnik zadužen za pružanje medicinske pomoći na brodu

**svi članovi posade

Ovo je važan trenutak u kreiranju sustava medicinske pomoći na moru i o njemu će ovisiti životi vaših kolega u godinama koje dolaze. Pomozite nam, sudjelujte u ovome, a mi ćemo vam u idućem broju predstaviti rezultate konsenzus konferencije iz Bergena– saznat ćete tko će biti taj budući „doktor na brodu“.



PIŠE
JERE BILAN

KEMAL

Moj otac Križan bio je pomorac, jednako kao i svi muškarci s otoka Lovornjaka. Plovidbe su tridesetih godina prošloga stoljeća bile duge. Jednom je, prema riječima moje majke, ostao na brodu čitavu godinu dana. Od malena sam naučio raditi. Vinova loza, masline i čuvanje ovaca bile su moje obveze uz pohađanje nastave. Na Lovornjaku nije bilo struje, pa sam učio danju kako ne bih morao škiljiti uz plamen gaša, kako smo zvali petrolejsku lampu koja je imala pamučni fitilj i stakleni tub. Nije samo meni bilo tako. Svi učenici iz škole Na vr' briga imali su isti put. Tako smo odgajani, skromno, na radu. Živjeli smo na granici siromaštva. Hranili smo se ribom koju su lovili naši roditelji, svježe ubranim povrćem u polju ili osušenim grahoricama. Meso je bilo rijetkost na stolu, samo za blagdane.

ROĐENJE

Kad bi otac došao kući s broda, nakon nekog vremena majci Krstini porastao bi trbuh. Ja sam bio prvorođenac. Usprkos trudnoći majka je obavljala poslove u kući i u polju. Tako je, noseći mene u trbuhu, otišla u berbu maslina. Putem su je uhvatili trudovi te me rodila na pola puta od polja do prvih kuća. Naišao je ribar koji se pješke, s košarom punom ulova, vraćao s ribarenja. On mi je presjekao pupčanu vrpcu nožem koji mu je služio za čišćenje ribe. Podvezao mi je i pupkovinu tankim konopom koji mu je služio za vezivanje udica. Ni dandanas nije mi jasno kako je sve to s mojim rođenjem završilo bez infekcije s obzirom na to da uvjeti nisu bili sterilni. Kad mi je trebalo nadjenuti ime, otac i majka se oko toga nisu mogli složiti. Kako sam rođen na putu, majka je željela da se zovem Mikula, po sv. Nikoli, zaštitniku putnika, pomoraca i djece. Otac je htio da budem Kemal. Bilo je to neobično ime ne samo na Lovornjaku, nego i u cijelom arhipelagu. Zašto baš Kemal? S ocem je na brodu plovio Dubrovčanin Nijaz, podrijetlom iz Bosne, iz mjesta Olovo koje je ime dobilo po olovnoj rudači. Dubrovnik je imao odlične ekonomske i političke veze s gradovima u Osmanskom Carstvu u kojima se kopala i prerađivala ruda. Tako su Nijazovi predci davno došli i trajno se nastanili u Dubrovniku. Nijaz je volio more, ali je više od svega volio razgovarati, pričati raznorazne priče, što je mome ocu odgovaralo na dugotrajnim putovanjima. Imao je, kako se na Lovornjaku kaže, parlatinu. Pored toga, Nijaz je odlično poznavao tursku povijest. Posebno je zaneseno pričao o velikom čovjeku Kemalu Atatürku koji je reformirao kalendar, uveo latinicu umjesto arapskoga pisma, dao ženama pravo glasa na izborima i zabranio im nošenje zara i feredže. Tako se mome ocu ime Kemal jako svidjelo jer je u njemu vidio odlučnost, hrabrost i čvrstinu. Htio je da i ja budem takav. Tako je i objasnio mojoj majci. Krstina se bunila nije jer je računala da će sljedećem djetetu ona dati ime. Ali, stvari se nisu odvijale onako kako je planirala.

STRIC

Moj otac Križan bio je ložač na parobrodu i otplovio s teretom drva u Englesku. Međutim, u Biskajskom zaljevu, uslijed nevremena, došlo je do pomicanja tereta i brod je potonuo. Nitko od

posade nije preživio. Nisu mu nikada pronašli tijelo. Kada su mojoj majci javili da joj je muž poginuo, bila je van sebe. Ostala je mlada udovica. Ali, kako to biva na otocima, pitanje preživljavanja i odgoja djeteta bilo je nešto jako važno, nešto oko čega se mobilizirala čitava zajednica. Na Lovornjaku su bili česti brakovi udovca i udovice, pa se i kod moje majke dogodilo se nešto slično. Moj stric Jakov uzeo je moju majku za ženu i time preuzeo brigu o obitelji svojega pokojnog brata. Prezime je isto, krv je ista, a o ljubavi je trebalo pitati moju majku. Kad je u pitanju preživljavanje i briga za potomstvo, sve postaje nekako drukčije i ne izaziva čuđenje nego razumijevanje. Majka je sa stricem Jakovom rodila još dvije kćeri: Mirtu i Ružu. Ja sam strica zvao imenom. On i majka međusobno su se poštovali, dijelili dobro i zlo.

Volio sam knjigu. Bio sam najbolji učenik u razredu i meštrovica (učiteljica) redovito me hvalila pred cijelim razredom. Imao sam osjećaj da sam pokupio najbolje gene s majčine i očeve strane. Želio sam poći u grad na nastavak školovanja, što sam i učinio. U skromnom prizemnom stanu u starom dijelu Grada živjeli smo sin moje tete i ja. Sreća je bila da je moj tetak otišao u Sjedinjene Američke Države, pa je plaćao stan za obojicu. Hranu su nam, koliko je bilo moguće, slale naše majke s Lovornjaka.

ODLUKA

Odlučio sam otići na studij. Grad je davao stipendije za studij brodogradnje. Kada sam to priopćio svojoj majci, nije bila oduševljena. Očekivala je da postanem pomorac, da se oženim djevojkom s Lovornjaka i pomažem majci i stricu u radovima u polju, da održavam kuću u kojoj su živjeli i da sebi izgradim novu. Nije željela da odem svojim putem, nego je htjela da joj budem tu, blizu, na raspolaganju. Uvjeravala me da je da sam tu ponikao, da imam rodbinu koja će mi pomoći oko zapošljavanja u mjesnoj pošti, da će mi stric ostaviti svoj brod. Nabrajala mi je sve poslove koje treba obavljati i uvjeravala me kako joj je sve to teško raditi bez mene. Lomio sam se oko odluke kao nikada do tada. Šetao sam noću poljima pokušavajući racionalizirati stvari u svojoj glavi, ali bez uspjeha. To je ljeto na Lovornjak stigao novi župnik don Ferdinand. On je znao ranom zorom ustajati i odlaziti na obližnje brdo Straža i uživati u izlasku sunca i jutarnjoj molitvi. Sreli smo se tako pored seoske gusterne i počeli razgovarati.

- Kemale, uživaš li i ti, kao i ja, u ovim božanskim izlascima sunca iz mora?

- Don Ferdinande, nisu to razlozi mojih noćnih šetnji. Moram donijeti odluke oko daljnjeg životnog puta. Ne znam ni sam što učiniti, otići svojim putem ili ostati ovdje.

- Ja ću ti poslijepodne ostaviti nešto ispod ovoga kamena, a ti onda razmisli o tome što ćeš tamo pronaći.

Navečer sam otišao do kamena kraj seoske gusterne i ispod njega našao papir na kojem je pisalo: Mk 10, 7-9. Nije mi bilo jasno o čemu se tu radi, pomislio sam da je riječ o nekoj šifriranoj poruci, pa sam odlučio otići don Ferdinandu po objašnjenje. Dočekao me je s osmijehom u Kuratovoj kući, kako se na Lovornjaku nazivala kuća u kojoj je boravio svećenik.

- Don Ferdinande, nisam razumio što ste mi time htjeli poručiti.

- Mk je skraćenica evanđelja po Marku. Postoje još i evanđelja po Mateju (Mt), po Luki (Lk) i po Ivanu (Iv). Darujem ti Bibliju i u njoj ćeš pronaći objašnjenje. I to napravi u samoći.

Jedva sam čekao pročitati retke iz Biblije.

Tamo je pisalo: Stoga će čovjek ostaviti oca i majku da prione uza svoju ženu i dvoje njih bit će jedno tijelo. Tako više nisu dvoje, nego jedno tijelo. Što dakle Bog združi, čovjek neka ne rastavlja!

PUT

Majka me ispratila u suzama na vapor koji me odveo. Studirao sam i diplomirao brodogradnju na zagrebačkom Fakultetu strojarstva i brodogradnje. Ljeta sam provodio na Lovornjaku. Upoznao sam u studentskom domu u Zagrebu studenticu agronomije Cvitu s kojom sam se oženio i koja nam je podarila tri sina. Mi smo postali jedno tijelo, čitav život zajedno donosimo odluke i lako se dogovaramo. Između nas struji dobra energija, ne suprotstavljamo se jedno drugom, nego se nadopunjujemo. I ona i ja realizirani smo ljudi i ne trebamo međusobno pokazivati da smo pametni i uspješni. Zaposlio sam se u Brodarskom institutu na ispitivanju propulzije broda. Putovao sam svijetom, radio u brodogradilištima u Italiji i Južnoj Koreji. Svojim sam mještanima pomagao sam koliko god sam mogao. Darovao sam im vitlo kojim izvlače na kraj svoje brodove kako bi ih opiturali. Roditelje sam, pred kraj njihova života, doveo k sebi i brinuo se o njima. Sahranjeni su na groblju u Lovornjaku. Sestre su se udale na susjedni otok, osnovale svoje obitelji. Zašto me Bog ostavio da poživim 90 godina? Odgovora ne znam. Veselim se svakom novom danu jer u njemu pronalazim nešto što me raduje. I kad sam sam, opet imam onaj dobar osjećaj ispunjenosti, osjećaj koji mi je podarila knjiga don Ferdinanda koju sam čitao, zavolio i koja me pratila čitav život.

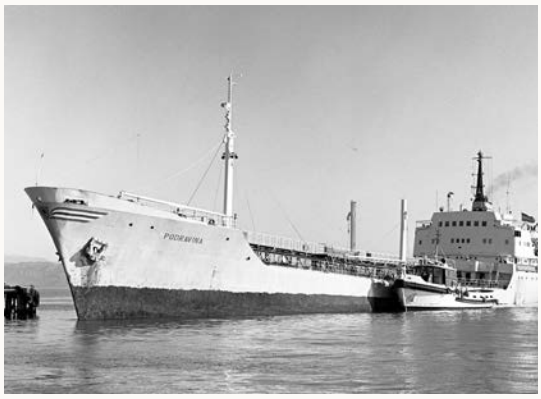
TROGIRSKI KVARTET SA STO GODINA ZADARSKOG STAŽA

PIŠE **MILKO KRONJA**

Nakon donošenja političke odluke o decentralizaciji trgovačke flote, duž Jadrana osnivaju se nove brodske kompanije, od kojih je ona u Zadru bila posljednja (utemeljena 26. studenoga 1955.), a i najlošije je prošla pošto je dobila samo dva zastarjela tankera (Jajce i Lendava) te pravo na jedan mali brod u gradnji. U razdoblju od 1956. do 1959. kupuje se šest tankera, od toga tri veće jedinice, a spomenuti mali tanker (m/t Goilo) isporučuje se Zadranima kao novogradnja iz brodogradilišta 3. Maj kao jedno od plovila koje su trebali dobiti decentralizacijom. To je bio dobar prvi korak, ali za pravi razvoj je trebalo više te su u tom smislu intenzivirani napori za gradnjom novih plovnih jedinica. Da bi flota jačala i modernizirala se, kompanija prvo traži rješenja u domaćim brodogradilištima, te 1960. godine dobija dvije moderne i velike novogradnje – 15. kolovoza m/t Iž od 21 387 DWT, izgrađen u Splitu te 24. kolovoza m/t Petar Zoranić od 25 400 DWT iz riječkog brodogradilišta. Nažalost, prvi brod je izgorio u tragičnom udesu 14. prosinca 1960. prilikom prolaska Bospora u sudaru s m/t World Harmony. Tada započinje suradnja s trogirskim brodogradilištem gdje se prvo rade tri broda u sklopu L konkursa za izgradnju domaće trgovačke flote. To su bili mali tankeri od po 2 150 DWT, koji su bili opremljeni za prijevoz više vrsta tekućih tereta, a Zadrani su njima zakoračili na svjetsko pomorsko tržište te započeli servis Dakar – Dunkerque prevozeći palmino ulje. Prvi od njih, Obrovac isporučen je već 6. rujna 1960., 5. studenoga 1961. slijedio je Vinjerac dok je zadnji brod iz serije, Olib dovršen 14. listopada 1962. godine. Slijedila su dva ista tankera, Ugljan i Pašman od po 1 365 DWT za potrebe prijevoza naftnih derivata u Jadranu. Oni su građeni vlastitim sredstvima i predani u siječnju odnosno srpnju 1964. godine. Iduće dvije godine je zatišje, uz kupnju rabljenog m/t Silba u lipnju 1966., ali to je samo uvod u najintenzivniju gradnju koja je zabilježena u povijesti tvrtke. Naime, u Trogiru se ugovaraju dva para tankera blizanaca, a u Japanu čak četiri velika tankera nosivosti od po 70 000 tona. Svi ovi brodovi isporučeni su u razdoblju od studenoga 1966. do listopada 1968. godine, dakle ukupno čak osam novogradnji. Poduzeće je japanski program financiralo kreditom uz učešće od 20 % za koje su dugo tražili jamstvo te ga naposljetku dobili od tadašnje Investiciono-komercijalne banke. Sveukupno je u nepunih osam godina izgrađeno čak 15 tankera i 4 broda za prijevoz sipkih tereta. Nakon tog ogromnog i presudnog razvojnog koraka, u idućem razdoblju je kompanija brodila mirnije te je novi tanker izgrađen tek 1980. godine (m/t Ante Banina) iako je još 1974. s brodogradilištem IHI dogovoren veliki posao gradnja triju velikih tankera u Japanu (dva po 60 000 DWT i jedan od 144 000 DWT) u vrijednosti od čak sto milijuna američkih dolara; narudžba je zbog narasle krize na tržištu prijevoza tekućih tereta preinačena u gradnju pet brodova za sipke terete. Uz sve navedene podatke konačno stižemo na temu ovog članka, a to je povijest četiri tzv. srednja tankera koji su dugo vremena činili okosnicu zadarskog poslovanja u međunarodnom prijevozu raznih vrsta tekućih tereta, a izgrađeni su u Trogiru u sklopu tzv. Parcijalnog programa razvoja flote. Dva veća blizanca bili su Podravina, koja je Zadranima isporučena 11. studenoga 1966. te Posavina, u eksploataciji od 12. travnja 1967. godine. Bili su to brodovi dužine 116,6 metara, širine 15,8 metara i gaza 6,98 metara s 4 172 BRT, 3 082 NRT uz nosivost od 6 175 DWT. Imali su po pet skladišta za teret, od kojih su četiri bila podijeljena u tri dijela, a zadnje je imalo pet dijelova, dakle sveukupno 17 tankova za razne vrste tekućih tereta. Tri teretne pumpe su mogle prekrcati svaka po 200 kubičnih metara tereta za jedan sat. Glavni pogonski stroj Hitachi od 3 500 BHP omogućavao je brodovima brzinu od 13,5 čvorova.

PODRAVINA

Podravina je odmah po isporuci pod zapovjedništvom kap. Darija Dragovića krenula na putovanje u Crno more, točnije tadašnju sovjetsku luku Ilychevsk gdje je krcala za Casablancu, dok je prvo putovanje Posavine (zapovjednik kap. Ljubomir Vlahov) vodilo također u Ilychevsk na krcanje tereta suncokretovog ulja za Koper. Drugi par blizanaca bili su tankeri Pomoravlje i Podunavlje. Oni su imali dužinu od 98,5 metara, širinu 14,2 metra te gaz od 6,23 metra. Podaci o tonaži – 2 758 BRT, 1 962 BRT te nosivost od 3 790 DWT. I oni su imali ugrađene glavne pogonske strojeve tvrtke Hitachi, snage 2 500 BHP, koji su im omogućavali brzinu od 13 čvorova. Tekući teret krcao se u šest skladišta, od kojih je svaki bio podijeljen na dva dijela, što je ukupno 12 tankova uz kapacitet od 4 581 kubičnih metara. Za prekrcaj su bili opskrbljeni s tri pumpe kapaciteta 180 kubičnih metara tereta po jednom satu. Pomoravlje je na prvo putovanje krenulo 21. kolovoza 1967. pod zapovjedništvom kap. Viktora Kikovića u rumunjsku luku Constantza gdje je krcalo za Khorramshahr na putovanju oko Rta Dobre nade. Podunavlje je zadnje od kvarteta koje je isporučeno iz Trogira, ukupno deveta novogradnja u suradnji tamošnjeg škvera i Zadrana u samo sedam godina. Nakon toga je tamo još samo jednom i to 1984. godine izgrađen tanker za prijevoz kemikalija Iž od 40 455 DWT. I Podunavlje je, baš kao i njegova tri prethodnika svoja putovanja započelo na relaciji ka crnomorskim lukama, dana 11. prosinca 1967. je nakon isporuke iz Trogira otplovilo u bugarsku luku Burgas na ukrcaj tereta za Bar. Možda mali po dimenzijama, no ova četiri broda su plovili praktički po cijelom svijetu. Tako već u prosincu 1966. Podravina ide iz Cagliarija u Khorramshahr, u travnju 1969. prvi put stiže u Južnu Ameriku, gdje tiče Valparaiso pa Buenos Aires. Od svibnja 1971. do travnja 1972. razvozi teret uzduž obale Čilea da bi nakon toga otplovila čak do luke Bluff na Novom Zelandu gdje je ukrcala teret za Liverpool na putovanju preko Pacifika kroz Panamski kanal. U studenome 1972. opet ulazi u čileanski servis da bi u lipnju 1973. izvršila pu-



Podravina u južnim morima

tovanje iz brazilske luke Rio Grande u Huengnam (Sjeverna Koreja). Povratak u Jadran je išao preko Bangkoka gdje se krcalo za Ravennu. Od studenoga 1973. kada je preko La Guaire i Beaumonta opet doplovila u Valparaiso pa do prosinca 1974. ponovno vozi duž obale Čilea. Najzanimljivija, a i najdulja epizoda će tek slijediti; preko Algera i Curacaa u srpnju 1975. stiže u Amazonu, te će idućih šest godina ploviti do tamošnjih luka Manaus i Iquitos, a na drugoj strani do peruanskih luka Tihog Oceana. Nakon povratka u Jadran u listopadu 1981. samo će se još jednom otisnuti na daleko putovanje i to u kolovozu 1983. kada je izvršila putovanje iz Cartagene (Španjolska) u Karachi. Zadnji izlazak iz Sredozemlja je bio u prosincu 1987. kada je iz Auguste plovila u Hamburg i Tilbury. Rastanak je slijedio vrlo brzo, dana 23. ožujka 1988. briše se s popisa zadarskih brodova i dobija ponešto skraćeno ime Ravina te novog vlasnika, kompaniju SCE Malmo sa Malte koja je brod platila 495 000 US$. Nakon šest promjena imena i vlasnika brod je izrezan u Alangu, kamo je dospio 6. lipnja 2004. godine pod imenom Mabrouka i zastavom Hondurasa. Na pijesak najpoznatijeg svjetskog rezališta nasukan je 13. lipnja 2004..

POSAVINA

Posavina je odmah po isporuci išla iz Constantze za Valparaiso i Chimbote odakle je otplovila za Rotterdam. U travnju 1970. plovi iz Seville i Tarragone u Valparaiso te idućih godinu i pol provodi u razvozu duž obale Čilea. Nakon povratka kući i kraćeg remonta u Trogiru, opet ide u putovanja preko Atlantika, iz Rotterdama u Valparaiso pa Savannah – Koper, Dieppe, Rotterdam – Valparaiso gdje nakon toga ostaje od travnja do prosinca 1972. u razvozu. Opet se vraća u pacifičke luke Južne (a i Sjeverne) Amerike u veljači 1973., te tu ostaje do siječnja 1974. Poslije putovanja iz Buenos Airesa u Rotterdam slijedi Cartagena pa Capetown, Chittagong, Colombo i Bombay prije povratka u europske vode, u francuski Bordeaux. Od studenoga 1974. do svibnja 1975. opet je u razvozu duž obale Čilea, a onda i ona ide u Amazonu, ali za razliku od blizanca kratko, na samo dva mjeseca. Rujan 1978. donosi novo veliko putovanje – Dunkerque – Calcutta – Butterworth – Singapore – Madras – Calcutta – Bombay pa natrag u Europu. Još će dva puta proći Suez, u studenome 1982. plovi iz Livorna u Bandar Abbas i Karachi s povratkom u St. Malo, a u svibnju 1983. ide iz Algera u Aqabu i natrag. Poslije putovanja Yarimca – Aarhus – Ploče u srpnju 1988. brod je prodan tvrtki Bakri Navigation Co. Ltd. iz Saudijske Arabije za 220 000 US$ te postaje Ezabella. Još će promijeniti četiri imena, zadnje je bilo Ines (zastava Belize) prije gubitka koji je uslijedio nakon eksplozije blizu luke Fujairah 9. kolovoza 1999. te kasnijeg potonuća.

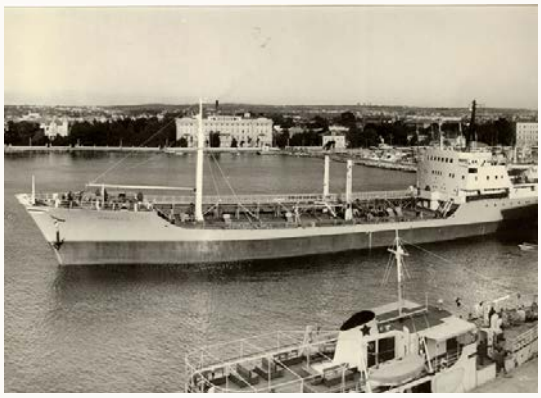
POMORAVLJEI

Pomoravlje već na početku plovidbi iz Constantze ide u Khorramshahr preko Rta Dobre Nade da bi u ožujku 1968. obavilo putovanje Alger – Sao Louis de Maranhao (Brazil) – Rotterdam. Idući mjesec opet plovi iz Constantze u Khorramshahr pa Port Sudan. Zanimljivo i najduže putovanje mu počinje u prosincu 1970. kada iz Liverpoola kreće za Khorramshahr pa Port Sudan, Lourenzo Marques, Alexandriju, New Orleans, Valparaiso, Iquique, Barranquillu, opet Valparaiso i New Orleans prije povratka u Zadar preko Izmira u rujnu 1971. U prosincu 1977. plovi iz Zadra u Bombay i Port Sudan, a u rujnu 1978. iz Bara plovi ka istim lukama. Siječanj 1984. donosi zadnji prolazak Sueza na putovanju Bordeaux – Mokha – Bar, a posljednji put je van Sredozemlja u ožujku 1990. kada iz Ravenne plovi u Avonmouth. Zadrani ga 5. srpnja 1991. prodaju tvrtki Texan Oil Tankers Ltd. iz Vallete za 510 205 US$ te brod postaje Texan Star. Iz Lloydova registra brodova brisan je u kolovozu 2005. godine pod imenom Nita i nigerijskom zastavom uz opasku da je neizvjesno daljnje postojanje broda.

PODUNAVLJE

Podunavlje prvi put izlazi iz Sredozemlja u prosincu 1969. na putovanju Constantza – Abidjan. U kolovozu 1970. ide preko Atlantika, iz Tarragone u Valparaiso, slijedio je New Orleans pa opet Valparaiso, Houston i Gdynia. U siječnju 1971. plovi iz Lisabona preko mozambičke luke Lourezo Marques u Khorramshahr i Port Sudan. Svibanj 1971. donosi putovanje Palermo – Norfolk – Split, a kolovoz još jedan prelaz oceana Ravenna – Valparaiso. U travnju 1974. plovi iz Corytona u Jeddah i Beiru. Siječanj 1978. donosi ticanje luka Bombay i Jeddah, a u lipnju iste godine plovi iz Ploča u Mombasu i Port Sudan. Zadnji prolaz Sueskog kanala bio je u studenome 1983. kada je iz Kopra brod išao u Aqabu, Port Sudan i natrag u Valenciju. Van Mediterana je posljednji put bio u rujnu 1985. kada je izvršio putovanje Split –Amsterdam – Tekirdag. Nakon toga radi dugi niz godina u domaćem razvozu, a rastanak slijedi 5. srpnja 1998., u vrijeme kada Tankerska plovidba gubi posao prijevoza naftnih derivata uzduž jadranske obale. Kupac broda je Medoil II Maritime iz grčkog Pireja za 310 000 US$, a brod postaje Aegean III. Pod imenom Alfa i grčkom zastavom je brisan iz Lloyds' registra 26. kolovoza 2011. godine iz istih razloga kao i nekadašnje Pomoravlje. Dakle, nakon točno sto godina staža za zadarsku brodarsku kompaniju (Podravina 22, Posavina 23, Pomoravlje 24 te Podunavlje čak 31) svi ovi brodovi su prodani za daljnju navigaciju ali je samo jedan od njih završio u rezalištu, jedan je izgubljen u pomorskoj nesreći, a za čak dva se ne zna kakva ih je sudbina zadesila; i to u recentno doba kada bi se se takve informacije trebale moći dobiti relativno lako. Tako to ostaje otvorena tema za neke buduće članke iz pomorske povijesti dok je u ovome, uz brojke, rotacije brodova i fotografije iz autorove kolekcije, svoj obol podatcima o ova četiri tankera koje je prikupio u knjizi Tankerska plovidba 1955. – 2015. dao vrijedni kroničar zadarskog pomorstva Edi Tokić.

Posavina u kanadskom Vancouveru, svibanj 1973.



Pomoravlje u matičnoj luci

Podunavlje uplovljava u La Vallettu

PIŠE
JADRAN MARINKOVIĆ

POMORSKA VEČER (13.)

Bez obzira što nam se sve tužno i ružno u zadnje dvije godine događa svugdje oko nas, s prvim danima proljeća želja mi je konačno više toga napisati lijepog i pozitivnog. U našoj poznatoj sporoj i kompliciranoj birokraciji valja posebno istaknuti da je najbolji hrvatski radnik u prošloj godini djelatnik Lučke kapetanije u Splitu. Između čak 550 predloženih, nagradu Mali svjetionik i 100 tisuća kuna zaslužio je samozatajni i strpljivi Zlatko Pivac. Da su svi državni službenici kao super Zlatko, Hrvatska bi bila kao Švicarska. Hrvatski pomorci, putem SMS poruka, ispisali su 3000 glasova za ovog vrijednog službenika koji je za svakog pomorca imao i poštovanje, i pažnju, i razumijevanje za njihove birokratske hrvatske probleme i zavrzlame. Pomorci su Zlatku Pivcu poručili „kupovali smo SIM kartice diljem svijeta samo da bismo glasovali za pobjednika ove titule“, a skromni Zlatko je uz zahvalu samo odgovorio- „radio sam onako kako bi svi trebali –kao ČOVIK!“

Čitam i slušam ovih dana da će konačno hrvatska trgovačka flota biti bogatija za nekoliko novogradnji. Jadroplov će kupiti dva kemikal tankera vrijedna koliko i cijela splitska flota, a riječ je o brodovima godine koje Brodotrogir nije isporučio svojim naručiteljima. I pomalo nevjerojatno zvuči da ovaj splitski brodar ima namjeru izgraditi feribot na električnu energiju koji bi povezivao naše pučinske otoke. Vlada je dala potporu, uostalom Jadroplov je u većinskom državnom vlasništvu, a s burze CROBEX stiže podatak da je Jadroplov na drugom mjestu s najvećim skokom cijene za prošlu godinu. Moram priznati da dionice nisu baš značajno visoke, ali svaki porast valja pohvaliti sa željom da će na pomorskom tržištu vozarine i dalje rasti. I još nešto o dionicama, što je medijski prošlo nezapaženo: Atlantska plovidba Dubrovnik na Crobexovoj burzi je četvrta po redu s najvećim prometom u 2021. godini. Neka se i ovo zna, bez obzira što se kod nas kada su u pitanju more i pomorci ništa se ne zna! E, da ne bih zaboravio i ovaj podatak: hrvatski pomorci godišnje u Hrvatsku donesu milijardu i stotinu milijuna eura, što je vjerovali ili ne više nego cijela osobna potrošnja naših gostiju u glavnoj turističkoj sezoni. Na znanje Vladi i resornom ministarstvu, a svim službenicima u lučkim kapetanijama da se prema hrvatskim pomorcima ponašaju kao njihov splitski kolega Zlatko Pivac.

I za kraj ove kolumne nešto osobno, a to je kako se i zove ova rubrika POMORSKA VEČER. Ove godine, negdje u srpnju obilježit će se 70 godina neprekidnog emitiranja ove kultne emisije na Hrvatskom radiju. Koliko priča, više sretnih nego tužnih, razgovora ,reportaža, izravnih javljanja sa svih mora i oceana. I uvijek su glavnu riječ imali naši pomorci i to bez cenzure. Sjetimo se samo ukidanja beneficiranog staža, pa socijalne i porezne reforme, kada su urednici Pomorske večeri uz svesrdnu pomoć čelnika Sindikata pomoraca Hrvatske ispravljali nepravde i mnoge čudne i bizarne odluke iz Zagreba. Pomorska večer, nekada Emisija za pomorce, nagrađena je od Hrvatskog helsinškog odbora za doprinos i zaštitu ljudskih prava, Sindikat pomoraca Hrvatske nagradio je emisiju i svih 5 urednika (Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka i Pula) s Plavom vrpcom Vjesnika za humanost. Pomorska večer je 2018. zaslužila Večernjakovu ružu za najbolju radio emisiju godine. Mogao bih još mnogo toga ispisati o ovoj emisiji, kao recimo o stotinama, tisućama pisama, i brzojava, i telefonskih poziva s pozdravima i porukama za sretan rođendan i mirno more i brzi povratak u domovinu. Još nešto vrlo bitno Pomorska večer je punih 70 godina jedini hrvatski pomorski tjednik. U početku sat, pa dva, i sada 4 sata pomoraca, mora, i brodova, i prigodne glazbe za sve generacije. S obzirom na 70 godina, nadam se i vjerujem da odgovorni neće ovu kultnu emisiju poslati u nekakvu nezasluženu prijevremenu mirovinu.

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

PIŠE
JULIJANA ALEKSIĆ
Chief stewardess

Od škvera do škvera

Novonastala situacija u svijetu itekako se nastavlja odražavati i na yachting industriju. Kako ona glede pandemije koronavirusa, tako i ova oko rata u Ukrajini. Naime, sve se vrtoglavo brzo odvija i to u tolikoj mjeri da se sama posada teško snalazi, naročito oni koji rade za ruske brodovlasnike. Tako smo prije par dana saznali i da je jedan član posade, po nacionalnosti Ukrajinac, htio potopiti jahtu ruskog vlasnika na kojoj radi već nekoliko godina. Jednako tako izgleda da dosta jahti ruskih brodovlasnika upravo plove za Tursku. Sve u svemu opće ludilo vlada na ovoj predivnoj planeti, jedinoj koju imamo. Ne moram posebno naglašavati koliko mi je žao ukrajinskog naroda kao i cijele Europe i ostatka svijeta, jer jednako tako i samoj mi nije ugodno biti tu gdje jesam i misliti se hoću li moći letjeti kući ili neću, hoću li ikada više vidjeti svoje najdraže ili neću? No i to je cijena koju plaćamo u ovom poslu, ta poprilična neizvjesnost (kako oko koronavirusa tako i sada oko rata), a čini mi se i uopće da je kod nas tako bez obzira na neke novonastale situacije na globalnoj razini. Ali kao u svakoj nevolji tako i sada, uvijek na površinu ispliva solidarnost među posadom. Tako je sad prema ukrajinskoj posadi. Ne treba gubiti nadu i vjeru u bolje, ali treba biti realan i živjeti u skladu s okolnostima u kojima se nalazimo. Nažalost, još je uvijek aktualno redovno testiranje pri ukrcaju na jahtu, plovidbi od mjesta do mjesta, kao i pri letovima tj. ukrcaju i iskrcaju. Ovdje na Floridi maske gotovo više nitko ne nosi, niti u dućanima, a kamoli u restoranima. Bilo kako bilo život ide dalje i treba se veseliti svakom danu, a jednako tako se nastavljaju i moje plave avanture u kojima zabave i uzbuđenja nikako ne nedostaje. Tako su me kontaktirali i neki od managera s kojima sam prije surađivala i javili mi se ovaj put kad im "gori pod nogama" da im dođem spasiti situaciju na jahti. Odavno sam naučila da nikada ne treba "zatvarati vrata" u ovom poslu, kao ni u životu uopće, osim ako to druga strana itekako zaslužuje. Kakvi god bili management kompanije s kojima sam do sada poslovala, ipak sam sa svima ostala u dobrim odnosima. A naravno da uvijek ima i boljih i loših od trenutačnih, kao i nas posade. Uglavnom, lijepo je znati da sam još uvijek tražena u svom poslu i da se i dalje cijeni moj trud i rad, odnosno "spasiteljska" uloga. I odletim ja opet na drage mi Bahame i kasnije na West Indies, ukrcam se na jahtu, kad ono šok i nevjerica u kakvom stanju je brod ostavljen od strane bivše posade. Naime, tu se odvijao totalni cirkus, pa je sva posada zamijenjena u roku od 48 sati. Počevši od same sigurnosti gdje smo naišli na iskidano hidrant crijevo pa do toga da u interijeru samo što "miševi nisu počeli izlazit iz rupa". A jahta nova skroz, niti dvije godine stara. Sramota i za posadu, i za management, a i za same vlasnike koji su bili prijateljski raspoloženi prema posadi pa su na jedan način i sami dopustili da im se jahta uneredi. Iznimno naporno je bilo dovesti cijeli interijer u red jer su vlasnici bili non-stop na brodu, jednako kao i što su ponovno došli natrag na brod već sutradan nakon odrađenog chartera. Mjesec dana za odraditi, a osjećaj kao sam radila 3 mjeseca bez prestanka. Bilo pa prošlo - do povratka na jednu od jahti na kojoj sam već bila 2020. Također sam se odazvala pozivu managera. Teško je biti ponovno na brodu koji jednako tako nije održavan kao što se održavao dok smo bili bivša posada i ja. Teško je i znati da su greškom tadašnjeg kapetana izazvali koliziju i uspjeli potopiti tanker i razbiti ovu jahtu. Sreća pa nitko nije stradao niti na tankeru, niti ovdje. I sad par nas starih članova posade "ližemo i povijamo rane". I usprkos tomu da ova industrija i dalje ide nizbrdo, i unatoč mom čuđenju kakva sve posada radi na jahtama, kakvi manageri upravljaju jahtama, kakvih sve vlasnika ima, sve ovo me dovodi do pitanja dokle ovako i može li još i gore? I to u 21. stoljeću. Koliko god da su pojedine situacije bile razočaravajuće bilo je i onih divnih od kojih neke još uvijek traju. Naime, nakon 3 godine srela sam i svoju bivšu posadu na Antigui, mislima smo se vratili u crossing preko južnog Pacifika, prisjetili se svih onih radosnih trenutaka, ismijali se, nazdravili i pozdravili se do idućeg slučajnog susreta. Na Antigui sam srela i Karla Segarica, iskusnog mornara na jedrilici kojeg sam zadnji put vidjela na Tahitiju 2019., kad smo bili brod do broda vezani. A da se naš lijepi hrvatski jezik govori svakodnevno, dokazuje činjenica da je ovdje na Floridi i moj dragi prijatelj Antiša Garma, inače zapovjednik stroja na motornoj jahti, kao i kolega mi Goran Mikuličić, 1 oficir s kojim sam opet ukrcana (dio smo one stare posade iz 2020.). Uglavnom druženja nikako ne nedostaje, kao ni dalmatinske pisme, domaće spize i zafrkancije kako samo naši ljudi to znaju. A poseban gušt je sresti drage mi ljude iz Šibenika i okolice koji žive već dugi niz godina ovdje na Floridi. I što drugo reći, nego da ploviti se mora pa makar i od škvera do škvera, kakva mi je trenutna situacija ukrcaja.

Sindikat pomoraca Hrvatske

univerzalni kod za download

Besplatna SPH aplikacija za sve hrvatske pomorce!

GET IT ON Google Play

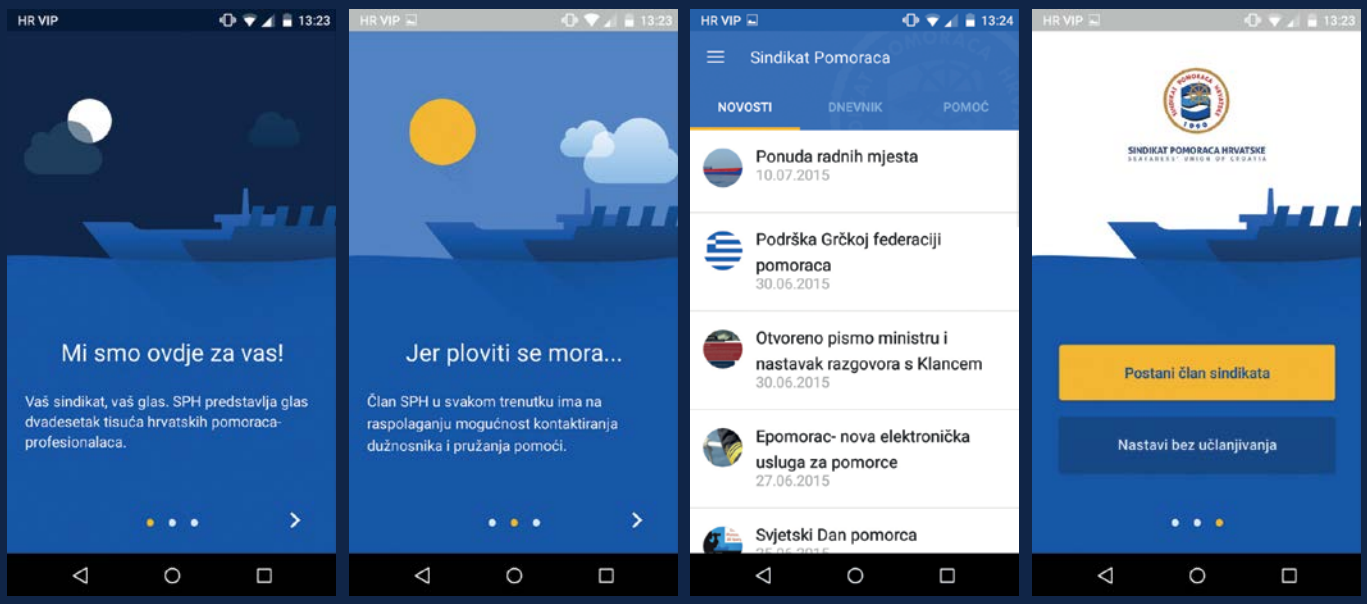
Download on the App Store

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.



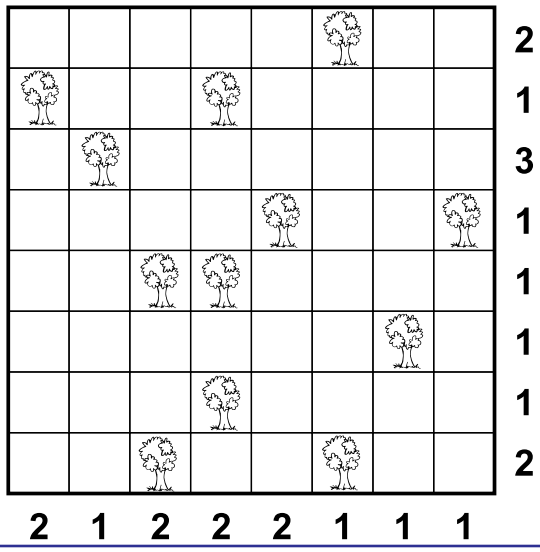
TABLICA ZBRAJANJA

Ispunite mrežu brojevima od 1 do 20 tako da se svaki broj pojavi samo jedanput. Brojevi u osjenčanim poljima desno i ispod mreže predstavljaju zbroj brojeva u pripadnom retku odnosno stupcu.

10		13		**34**
	15		2	**53**
6	12			**47**
1		5		**40**
	8		3	**36**
47	**57**	**69**	**37**	

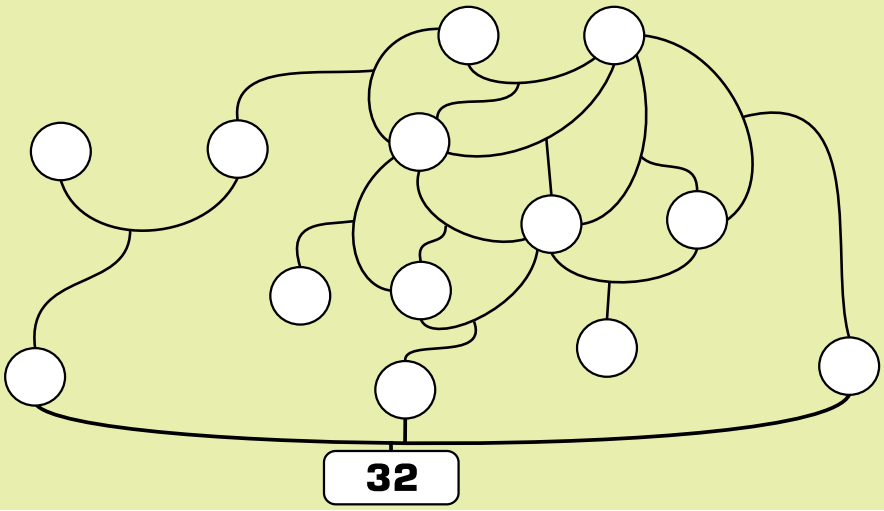
ŠATORI

Odredite položaj šatora u mreži. Uz svako drvo nalazi se jedan šator smješten vodoravno ili okomito u odnosu na drvo. Šatori se ne mogu dodirivati, čak ni dijagonalno. Brojevi uz mrežu određuju broj šatora u pripadnom retku, odnosno stupcu.



DRVO

U kružiće upišite brojeve od 1 do 13. Svaki se broj koristi točno jednom. Ako su dva broja spojena "granom", tada je u kružiću na kojega se ta "grana" proteže zbroj tih brojeva. Broj u podnožju "drva" jednak je zbroju tri broja spojena najnižom "granom".

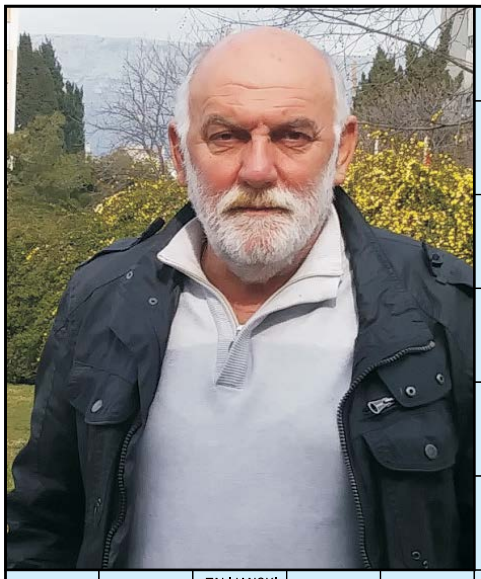


SUDOKU

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.

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

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



UMIROVLJENI SPLITSKI NOVINAR NA SLICI KOJI JE GODINAMA OBRAĐIVAO POMORSKE TEME NA HRT-u

POKRET U MJESTU U KRUG

KOLOS, TITAN

IRSKI GLUMAC, PETER ("LAWRENCE OD ARABIJE")

HIGIJENSKI PROČIŠĆENI PAMUK

"OPSEG"

KROMATSKI POVIŠEN TON "D"

POVIJESNI ROMAN WALTERA SCOTTA

GRAD U ISTOČNOM UZBEKISTANU

NEZAPALJIVI BEZBOJNI OTROVNI PLIN

LUČKI GRAD U JAPANU NA OBALI JAPANSKOG MORA

GLUMAC GREGUREVIĆ

"INHIBITOR KAPPA B KINASE"

UMNOŽAVANJE SLIKA POMOĆU DRVENIH PLOČA

RENIJ

"OAKLAND"

DANSKA GLUMICA ("ŽENA JE ŽENA")

NATRIJ

ISPUNJENOST GORČINOM (MN.)

PERGAMSKI KRALJ VELIKOG BOGATSTVA

HRVATSKA GLUMICA, MARIJA

BRODOPRATNJE

AUTOR: VALTER

TERBIJ

TALIJANSKI KNJIŽEVNIK, ROĐEN U PULI, GIOVANNI

KINESKI FILOZOF, OSNIVAČ TAOIZMA

"INNER NUCLEAR MEMBRANE"

NORVEŠKA

OMJER GOLOVA NA UTAKMICI

TALIJANSKI KANTAUTOR

POPULARNO NIZOZEMSKO PIVO

ZNAK RASTA DEBLA

STARIJI AMERIČKI BOKSAČ, MAX

AMULET, HAMAJLIJA

DRVENA DUHAČKA GLAZBALA

PJESMA TUŽALJKA

CRTEŽ IZVEDEN POVLAČENJEM OSNOVNIH CRTA, SKICA

RIJEČKA NOVINARKA U MIROVINI NA SLICI, GODINAMA VODILA I UREĐIVALA EMISIJE O POMORSTVU NA HRT-u

KALIJ

SISAVAC SJEVERNIH KRAJEVA, RAKUN

RADIJSKA EMISIJA NOVINARA NA SLIKAMA

VODA ZA PIĆE

MORSKA RIBA SLIČNA ORADI

PORTORIKANSKA GLUMICA

STRANKA U BIH

GLUMICA BOJANIĆ

GRČKO MORSKO BOŽANSTVO

UMIROVLJENICI (LAT.)

OKRUGLICA, VALJUŠAK

"RADIJUS"

TORINO

SKLANJATI GLAGOLE

TEŠKA CRIJEVNA INFEKCIJA

"KARAT"

U KOJEM SMJERU?

GRČKI OTOK U SKUPINI CIKLADI

NIKOLA TESLA

KRALJEVSKA GALIJA

VULKAN NA OTOKU MINDANAO U FILIPINIMA

BIVŠI FR. NOGOMETAŠ, PATRICE

TVRDO TROPSKO DRVO

SLAVNI GITARIST HENDRIX

PJESMA AMY WINEHOUSE I MARKA RONSONA

JAPAN

KONČASTA TVOREVINA

STANOVNICI MJESTA NA POLUOTOKU PELJEŠCU

KONJ TAMNORIĐE DLAKE

TANKA PLOČA OD KOVINE

"REAUMUR"

PROVESTI MJERE ZA OZDRAVLJENJE

SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA

PRISTUPNICA

Popunjava SPH

Datum primitka		Broj iskaznice	

Opći podaci (molimo ispuniti TISKANIM slovima)

Ime i prezime		Spol	M / Ž
Datum primitka		Broj iskaznice	
OIB		Datum rođenja	
Adresa		Grad	
Poštanski broj		Telefon	
E-mail			
Posrednik u zaposlenju			
Kompanija zaposlenja			
Svojstvo			

Kategorija članstva

Pokriveni kolektivnim ugovorom	DA	NE	Neznam	Vrsta kolektivnog ugovora	
Brod, IMO Broj					
Zanimanje					
Stručna sprema					

Napomene

Kao član SPH želim se pretplatiti na časopis Pomorski vjesnik:	Tiskano izdanje	e-izdanje
Adresa za dostavu časopisa		

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

Datum		Mjesto	
Vlastoručni potpis			

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**

7. kongres sindikata pomoraca hrvatske

27.-29.4.2022.

hotel palace
dubrovnik

hrvatski pomorci znanjem i
iskustvom kroz more promjena