

POMORSKI VJESNIK



TEMA

KRIMINALIZACIJA
POMORACA

STR. 4

JANDARMA
CEZADEVİ

“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: lmsic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM**POMORSKI VJESNIK**

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

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

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

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

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Sindikat pomoraca Hrvatske

TISAK:

Og grafika d.o.o.

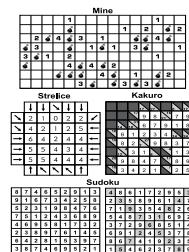
NAKLADA:

3.000

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

05**ŽENE SE NA OVAJ
POZIV ODLUČUJU
IZ LJUBAVI**

Uoči Međunarodnog Dana
žena u pomorstvu, na
Sveučilištu u Dubrovniku,
u suradnji s Pomorskim
odjelom Sveučilišta, a u
organizaciji Sindikata pomoraca Hrvatske održana
je konferencija pod
nazivom "Žene i more".

**12****DNEVNIK ITF
INSPEKTORA:
2. SVIBNJA,
DAN ISPUNJEN
INTERVENCIJAMA**Autor križaljke:
Valter KvalićAutor crteža
Fehim Zećiri**14****70-GODIŠNJI
POMORAC:
“MORE JE MOJ
DOM”**



Sindikat
pomoraca
Hrvatske

Pripreme za poručnički ispit



Pozivaju se članovi Sindikata pomoraca Hrvatske na besplatne pripreme za polaganje poručničkog ispita gdje će se obraditi najvažnija pitanja iz područja:



terestričke navigacije



astronomске navigacije



stabilnosti broda

Prijave na: **info@sph.hr**

www.sph.hr



NAUTILUS
Federation

Kriminalizacija pomoraca

Kapetan Marko Bekavac i drugi članovi posade, koji se terete za krijumčarenje kokaina, pred sud će izaći opet 18. srpnja.



Criminalisation toolkit - ITF

ITF je na svojoj web stranici, www.itfglobal.org, objavio pdf dokument „Criminalisation toolkit“ gdje su objavljene i smjernice za pomorce koji se nadu u takvoj situaciji. Navedeno je kako pomorci moraju biti svjesni da se izjave koje daju potencijalno mogu koristiti u kaznenoj istrazi te da prije davanja izjava imaju pravo na pravnu pomoć, prevoditelja ako im je potreban te da trebaju biti svjesni prava da ne inkriminiraju same sebe. Pomorci bi trebali sudjelovati u istrazi, imajući u vidu njihovo pravo da ne daju samooptužjuće izjave te davati istinite informacije.

PIŠE

**SINDIKAT
POMORACA
HRVATSKE**

Suđenju su, pored predstavnika ITF-a, TDS-a i SPH, nazočili i konzularni predstavnici iz Finske, Poljske, Filipina te hrvatski veleposlanik Hrvoje Cvitanović i opunomoćeni ministar Mario Zadro koji su inače u stalnom kontaktu s kapetanom Markom Bekavcom, te mu nastoje olakšati boravak u pritvoru i aktivno sudjeluju u prikupljanju dokumentacije za obranu, a sve sukladno njihovim ovlastima.



Nakon osam mjeseci u zatvoru, 10. lipnja je napokon održano prvo ročište. Postupak iznošenja optužnice, saslušavanja pomoraca i obraćanja branitelja trajao je više od 10 sati. Tijekom postupka je postalo potpuno jasno da tužiteljstvo nije uspjelo dokazati povezanost posade i narkotika koji je pronađen u skladištu pod hrpom rasutog ugljena. Svjedočilo se i o propustima brodovlasnika u osiguranju broda u kolumbijskoj luci Barranquillo i o svim problemima s kojima se posada suočavala u navedenoj luci gdje su vreće kokaina zasigurno i dospjele na brod. Unatoč tome, predsjednica sudskog vijeća je donijela odluku o zakazivanju sljedećeg ročišta i zadržavanju pomoraca u pritvoru.

Podsjetimo, početkom listopada 2023. je u tursku luku Ereğli, pod zapovjedništvom kapetana Marka Bekavca iz Splita, s teretom ugljena iz Kolumbije, došlo 137 kilograma kokaina i to u skladištu broj 2, u kojem se nalazio teret rasutog ugljena. Nakon toga je prtvoreno deset članova posade različitih nacionalnosti. Pomorci su, uključujući g. Bekavca, utamničeni u zatvoru za strane državljane u Ankari, a brodu je dozvoljeno isplavljanje i to s preostalim dijelom posade. Zadržana je posada palube i prvi časnik stroja. Sindikat pomoraca Hrvatske je odmah po saznanju obavijestio Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova te Ministarstvo pravosuđa i uprave. Također su se uključili ITF (Međunarodna federacija transportnih radnika) i IMO (Međunarodna pomorska organizacija) koji su se sa svoje strane založili za brz i pravedan postupak prema privrednim pomorcima. I kolege iz Sindikata pomoraca Turske (TDS) i lokalni ITF inspektor Kenan Dinç su se stavili na raspolaganje za pomoći prtvorenim pomorcima. Više od sedam mjeseci je bilo potrebno da bi se održalo prvo ročište.

S obzirom na nepostojanje dokaza koji bi inkriminirali članove posade, očigledno je da se nastavlja svjetska praksa kriminalizacije i osude pomoraca koji se nadu na optuženičkoj klupi samo zato što su u kriju vrijeme na krivom mjestu radili svoj posao, a kako bi prehranili svoje obitelji. Osuđuje ih se za tuđe kriminalne radnje i tude propuste. Luka Ereğli je postala još jedan od desetaka sinonima za nepravdu prema pomorcima, ali još se nadamo da će Sud 18. srpnja imati razuma i snage donijeti jedinu poštenu - oslobođajuću presudu za Marka Bekavca, Ali Albokharija, Paszukow Krystof-Andrzej, Abello Eddie Jr. Villacarlosa, Latanov Pavela, Sulima John Rey Nuneza, Vargas Carmel Ariel Jr. Dapule, Dalumpines Junil Bongcaya, Bobiles Pather John Juarez, Ruales Darvin Ortiza.

U DUBROVNIKU ODRŽANA 2. KONFERENCIJA „ŽENE I MORE“

Žene se na ovaj poziv odlučile



DOJMOVI STUDENATA

Studentica Nina Vukelić istaknula je kako joj je Konferencija proširila vidike i dala priliku da upozna kolegice i kolege s kojima dijeli struku. Nadam se kako će ubuduće biti više ovakvih događanja, ne samo za žene već za sve pomorce koji se nose sa poteškoćama rada na brodu, rekla je Nina.

Konferencija „Žena i more“ održana u Dubrovniku bila je vrlo poučna i zanimljiva.

Iznimna čast bila je sudjelovati u konferenciji koja potiče žene u pomorstvu. Kroz razne radionice mogli smo usvojiti znanja i vještine vezane za komunikaciju, psihološka stanja...

Imali smo priliku sudjelovati u panel raspravama koje su također bile vrlo zanimljive jer smo mogli čuti iz „prve ruke“ kakav je to život na brodu, koje su sve prijelomne odluke za otići na brod, prednosti, mane, zaključili su studenti.

Uoči Međunarodnog Dana žena u pomorstvu, na Sveučilištu u Dubrovniku, u suradnji s Pomorskim odjelom Sveučilišta, a u organizaciji Sindikata pomoraca Hrvatske, održana je konferencija pod nazivom „Žene i more“.

Uz studente od Rijeke do Dubrovnika i predstavnike visokoškolskog obrazovanja pomoraca, same pomorce i pomorkinje, sudionici konferencije bili su i predstavnici brodarskih kompanija i agencija u zapošljavanju pomoraca, kao i stručnjaci iz više znanstvenih područja pomorstva.

Cilj konferencije „Žene i more“ je smanjenje prepreka u zapošljavanju i zadržavanju žena u pomorskoj industriji, koja je još uvijek dominantno muška profesija. Važne pomorske teme kao što su mobbing, harassment, bullying te kako se nositi sa stresom koji donosi ta profesija, razmatrane su na radionicama sa studentima, kroz stručna predavanja i panel rasprave. Konferencija se održala uz pokroviteljstvo ITF Seafarers' Trusta, jedan od predavača bio je i dr Asif Altaf, a tema

je bila očuvanje mentalnog zdravlja pomoraca.

Uz sve izazove koje u suvremenosti donosi pomoračka profesija, kao što su sve veća zahtjevnost i tržišta i kompanija, dehumanizacija uvjeta rada, kriminalizacija pomoraca, piratstvo i brojne druge nevere koje donosi pomorački život, SPH je na ovoj konferenciji dobriim primjerima plovibeniog iskustva pomorkinja koje su postigle zavidne pomoračke karijere, poslao poruku mladima, kako muškim tako i ženskim osobama, koji se tek odlučuju za svoj životni poziv - pomorstvo je, iz mnogih razloga, još uvijek atraktivno zanimanje u kojem suve češće i žene pronalaze svoje mjesto.

No jedna razlika će uвijek postojati, rekao je u uvodnoj riječi pomoćnik Glavnog tajnika SPH i ITF koordinator Romano Perić: "Muškarci se za pomoračko zanimanje odlučuju iz brojnih razloga, a žene uglavnom, ako ne i isključivo, iz ljubavi prema moru i plovidbi".

Nakon panel rasprave „Žene i more“, iskustvo plovidbe sudionica konferencije, video javljanjem prenijeli su i kapetanica duge plovidbe Kate McCue i chief Nikola Petrović, jedan od najpoznatijih parova u svijetu pomorstva.



čuju iz ljubavi



Javljanje kapetanice Kate McCue i chiefa Nikole Petrovića



Prvi dan Konferencije je bio posvećen radio-nicama namijenjenim studentima pomorskih fakulteta i odjela te članovima i članicama Sekcije mladih i Sekcije žena Sindikata pomorača Hrvatske. Radionicu na temu mentalnog zdravlja održale su psihologinje Renata Tolja i Suada Salčić iz Društva psihologa Dubrovnika, radionicu na temu asertivne komunikacije održala je Vanda Bazdan, dok je temu mobbinga, harassmenta i bullyinga obradila dr. sc. Snježana Vasiljević s Pravnog fakulteta u Zagrebu.

Očuvanje mentalnog zdravlja je bila tema koja se provlačila cijelim programom Konferencije. U panel raspravi „Pomorci i stres“ sudjelovali su pomorkinja Andreja Brajović, predsjednik upravnog odbora Udruge pri zapošljavanju pomoraca (CROSM) Ino Munitić (Pomorska agencija Pasat), specijalist medicine rada Branko Gjukić te ITF koordinator i pomoćnik Glavnog tajnika SPH Romano Perić, a panel je moderirala dr. sc. Ana Gundić. Mogli bismo reći da je danas u pomorstvu biti žena na neki način i prednost, moglo se više puta čuti tijekom panel rasprave „Žene i more“ u kojoj su sudjelovali pomorkinja i profesorica u Pomorskoj školi Dubrovnik Marija Popović, pomorkinja i profesorica u Pomorskoj školi Dubrovnik Hiliana Brunsko, pomorkinja Veronika Gašpar, pročelnik Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru Luka Grbić, a sve pod budnim okom moderatorice Vane Bosto, pravnice i voditeljice ureda SPH u Splitu.

PIŠE

**MARIJANA
SMOKVINA**

Kolektivni ugovori, finansijsko planiranje, očuvanje mentalnog zdravlja, bile su samo neke od tema o kojima se govorilo na seminaru za pomorce koji plove na brodovima za kružna putovanja, „Cruise seminaru“, što je od 22. do 26. travnja održan u Hotelu Palace u Dubrovniku. Na službenom otvaranju bio je i gradonačelnik Dubrovnika Mato Franković, koji je rekao kako industrija brodova na kružnim putovanjima značajna za Dubrovnik te je predstavio iskustva Dubrovnika u nošenju s izazovima nekontroliranog turizma od preuzimanja odgovornosti za upravljanje gradom prije sedam godina. Cruise industrija s istovremenim dolascima više brodova unutar istog dana i neadekvatno upravljanje ovim segmentom turizma stvarala je više negativnih učinaka koji su se ogledali u nezadovoljstvu građana, prometnim zagušenjima te velikim pritiscima na zaštitu povijesnu jezgru, dok je s druge strane bio umanjen i doživljaj svih posjetitelja uključujući i goste s kruzera. Podsjetio je kako je Grad Dubrovnik bio prva jedinica lokalne samouprave koja se obratila CLIA-i, međunarodnom i krovnom udruženju cruise industrije, a partnerstvo koje je s njima uspostavljeno traje i danas te je rezultiralo brojnim pomacima u rasporedu ticanja kruzera i protoka turista, ali i zajedničkom projektima kao što je suradnja s Globalnim vijećem za održivi turizam (GSTC).

Sudionicima su se uvodno obratili i predstavnici organizatora te Međunarodne federacije transportnih radnika.

Pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske i ITF koordinator Romano Perić istaknuo je važnost ovakvih seminara koji su, rekao je, i prilika da se iz prve ruke čuju problemi s kojima se susreću pomorci koji plove na kruzerima, ali i da ih se poveže i upozna s njihovim pravima.

Na ovom jedinstvenom seminaru, pomorci s kruzera, od



CRUISE SEMINAR 2024. u Dubrovniku



kapetana, časnika, mornara, do bijelog osoblja, okupljeni na jednom mjestu izmijenili su iskustva i, kako su rekli, iako su već godinama u ovom poslu, naučili su nešto novo. Na seminaru su bili pomorci iz zemalja regije, deset različitih nacionalnosti, pa je okruženje bilo baš kao, mogli bismo reći, na brodu.

Zahvaljujem vam u ime svoje obitelji na organizaciji ovog seminara i mogućnosti da tu budem. Znanje i uvidi koje smo dobili od neizmjernе su važnosti i zaista sam zahvalan na prilici da povećam razumijevanje o važnosti sindikata u pomorskoj industriji. Hvala vam na potpori koju pru-



žate pomorcima i našim obiteljima, rekao je Tomislav Russo.

Veliko hvala svima koji su uključeni u organizaciju ovog nevjerojatnog seminara i svim sudionicima. Naučili smo nešto novo, zabavili smo se i razmijenili iskustva. Sretno svima i zapamtitte - niste sami, poručila je Alona Zaiakina.

Uvijek je lijepo upoznati nove kolege, ljude iz drugih kompanija, odjela i nacionalnosti, podijeliti priče i iskustva i ostvariti nove kontakte i steći prijatelje. Jako mi je drago što sam se prijavio za sudjelovanje na seminaru, rekao je Luka Peroš.

Pozitivnih dojmova nije nedostaja-

lo. Osim što su obogatili znanje, sklopila su se i mnoga prijateljstva.

Seminari su organizirali Norveški sindikat pomoraca, FIT-CISL, VER.DI, Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) i Sindikat pomoraca Hrvatske.

Idući Cruise seminar u Hrvatskoj će biti održan za dvije godine.



Ukrajinski pomorski forum održan u Londonu

Ukrajinski pomorci i njihove kvalitete te utjecaj rata u Ukrajini na pomorsku industriju su bile glavne teme „Ukrajinskog pomorskog foruma“ koji je 14. lipnja održan u Londonu.

Na Forumu su se okupili mnogobrojni gosti među kojima su bili predstavnici Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO), Europske agencije za sigurnost mora (EMSA), predstav-

nici Ukrajine, glavni tajnik ITF-a Stephen Cotton te brojni predstavnici brodara. Na forumu je bila i pomoćnica Glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Dorotea Zec.

Vjerujemo kako su svi prisutni mogli čuti vrijedna i zanimljiva iskustva i prakse koje će im biti od koristi u dalnjem radu.

Forum je organizirao Sindikat pomoraca Ukrajine (MTWTU) uz potporu ITF-a.

Održano predavanje „Prvi ukrcaj na brod“

Prvi ukrcaj na brod je naziv predavanja koje je 28. svibnja ITF inspektor Luka Simić održao studentima na Pomorskom fakultetu u Rijeci. Cilj predavanja je bio upoznati ih s onim što im treba prije prvog ukrcaja, i to ne samo u administrativnom dijelu, već i u onome o kojem se baš i ne govori – kako se spakirati, koliko stvari ponijeti, kako se ponašati, na što se pripremiti, na što paziti prije prvog ukrcaja,

itd. Simić, koji je i sam bivši pomorac, se pri-sjetio svog prvog ukrcaja te mladim kolegama otkrio male tajne kako bi se što lakše snašli kad i za njih dođe taj dan odlaska na brod. Predavanje je bilo podijeljeno u nekoliko cjelina. U prvoj je govorio o tome što je sve potrebno prije prvog ukrcaja na brod (Svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti, pomorska knjižica i putne isprave, breveti, vježbenički dnevnik),

zatim o zadržavanju motivacije prilikom pro-nalaska zaposlenja, a potom o tome što ponijeti i na što paziti te što ih čeka nakon iskrcaja. Četrdeset i pet minuta je prošlo jako brzo, a budući pomorci su iskoristili priliku kako bi iz prve ruke dobili odgovore na pitanja koja su ih zanimala. Predavanje je nastalo u suradnji ALUMNI kluba Pomorskog fakulteta u Rijeci i Sindikata pomoraca Hrvatske.



Skupština podružnice SPH u JU NP Brijuni

Skupština podružnice SPH u Javnoj ustanovi NP Brijuni održana je 15. svibnja. Dugogodišnji povjerenik SPH u ovoj ustanovi, g. Marijan Išić, uskoro odlazi u zasluženu mirovinu te je za novog povjerenika jednoglasno izabran Petar Budija.



Budući upravni referenti posjetili SPH

Koji vam je najzanimljiviji slučaj, koliko vam je psihički naporan po-sao, zašto ste prestali ploviti, jeste li radili sa slučajevima piratstva, samo su neka od pitanja koja su učenici Ekonomskog škole iz Rijeke, smjer upravni referent, postavili prilikom svoje posjete Središnjem uredu Sindikata pomoraca Hrvatske. Učenike i nastavnici Moniku Robotić primili su glavni tajnik SPH Neven Melvan i ITF inspektor Luka Simić te su ih upoznali s radom Sindikata i ITF-a.

Plovput - plaće rastu za 8%



Nakon trećeg kruga, u Plovputu su pregovori o izmjenama i dopunama Kolektivnog ugovora uspješno privedeni kraju. Dogovoreno je 8 % povećanje osnovice (s 385 na 415 eura), povećanje stalnog dodatka s 226 na 240 eura i povećanje novčane paušalne naknade za podmirenje troškova prehrane radnika sa 66 na 100 eura mjesечно.

Dogovorene izmjene stupaju na snagu od 1. svibnja. Postignuti kompromis, uz povećanje plaće iz 2023. godine, barem donekle smanjuje učinak inflacije, radi koje su realne plaće u Plovputu posljednjih mjeseci bile pri dnu plaća u javnom sektoru.

ITF i ETF - seminar za transportne radnica održan u Splitu

Tridesetak sudionica okupilo se na seminaru „Empower women transport trade unionists as an organising force for women transport workers“ u organizaciji Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) i Europske federacije transportnih radnika (ETF), a uz potporu Sindikata pomoraca Hrvatske (SPH).

Tijekom dvodnevnog seminarra, transportne radnice iz svih sektora (željeznički, pomorski i zračni promet) iznijele su iskustva iz svojih zemalja te su kroz rad u grupama unaprijedile svoje znanje o sindikalnom radu, osmišljavanju akcija, i upoznavanju drugih s radom sindikata.

Smatramo da su ovakvi sastanci vrlo važni i korisni jer uvijek naučimo nešto novo, a zajedno znamo više, zaključak je sudionica koje su došle iz Engleske, Litve, Estonije, Španjolske, Mađarske, Slovenije, Srbije, Crne Gore, i Hrvatske.

Seminari je održan od 22. do 24. veljače u Splitu.



Dan karijera Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru



Prvi Dan karijera Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru, održan 4. travnja, privukao je veliki broj studenta koji su došli vidjeti što se nudi na tržištu rada. U sklopu Dana karijera održana je i panel rasprava „Izazovi u obrazovanju i zapošljavanju u pomorskoj industriji“ na kojoj su, uz voditeljicu ureda SPH u Splitu i pravnici Vanu Bošto, sudjelovali direktor OSM

Thome Croatia Mladen Matak, Željko Zanki i Luka Krpina iz Tankerske plovidbe, rukovoditelj pomoračkih kadrova u Jadroliniji Ognjen Koludrović, ravnateljica Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezičkom prometu Alana Vukić, bivši student Mateo Barulić (MOL LNG Transport), i pročelnik Pomorskog odjela Luka Grbić, a moderirala ga je Ana

Gundić. Cilj je bio omogućiti studentima da se direktno informiraju o zahtjevima tržišta rada i da upoznaju potencijalne poslodavce te omogućiti tvrtkama i institucijama iz područja pomorstva da se predstave studentima, poručili su sa Sveučilišta. Sindikat pomoraca Hrvatske podržao je inicijativu zadarskog Pomorskog odjela i veselimo se nastavku uspješne suradnje.

Falling Melon, obrt za grafički dizajn i usluge, odnosno Adrian Rovina pobjednik je javnog natječaja za dizajn vizualnog identiteta Plave vrpce Vjesnika i jubilarnie 60. Plave vrpce Vjesnika.

Čestitamo pobjedniku i zahvaljujemo svim sudionicima.

Plava vrpača Vjesnika

2. PROSINCA
2024., SPLIT

Brodovi Jadrolinije ne smiju biti iznimka



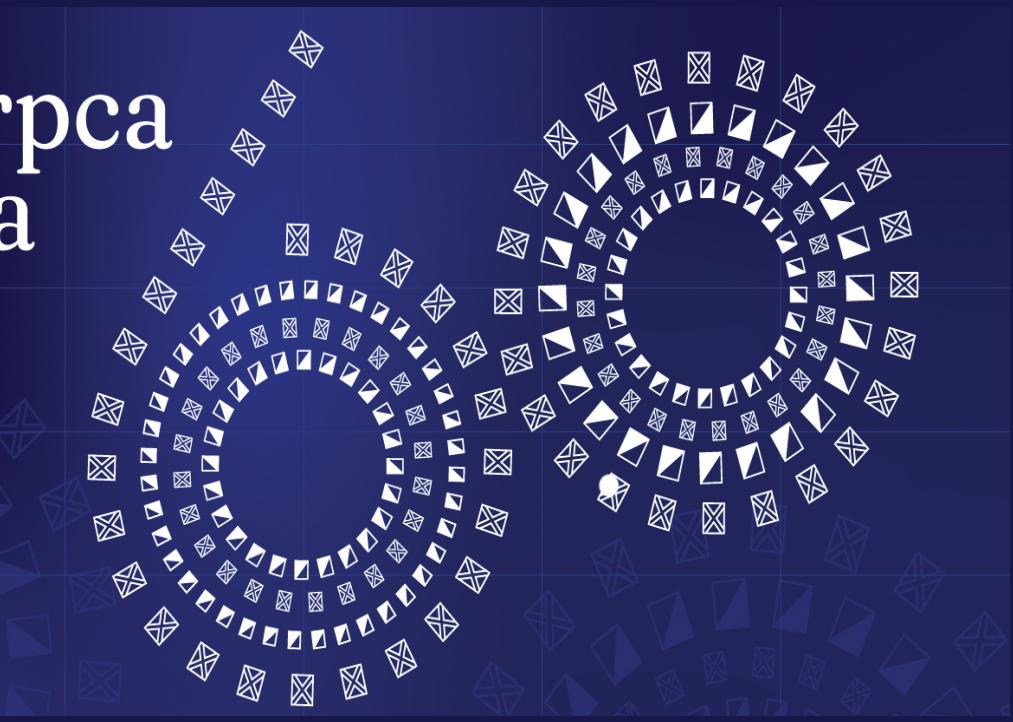
Zbog uočenih nepravilnosti od strane inspektora Lučke kapetanije Rijeka, bilo je odgođeno isplovljavanje novog broda Jadrolinije „Oliver“.

Pravilo struke nalaže kako svaki brod, prije prvog isplovljavanja iz remontnog brodogradilišta, iz sigurnosnih razloga mora proći određene inspekcije te brodovi Jadrolinije nisu i ne smiju biti iznimka.

Razlozi za zaustavljanje broda nikada nisu sitnice poput nedostataka koji se mogu otkloniti unutar 24 sata, već daleko oz-

biljniji nedostaci koji predstavljaju ugrozu za sigurnost broda, posade, putnika i okoliša. Očigledno je da su inspektori Lučke kapetanije Rijeka korektno i profesionalno odradili svoj posao i iskreno se nadamo da neće biti političkih pritisaka kako bi se zataškali nedostatci na navedenom brodu. Bez obzira na emociju koju u svima nama budi ime trajekta, najvažnije je da brod bude siguran za posadu, putnike i okoliš, rekao je glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan. Brod Oliver je dobio dozvolu za isplovljavanje i plovi na svojoj ruti.

Završen Javni natječaj za dizajn vizualnog identiteta Plave vrpce Vjesnika i jubilarne 60. Plave vrpce Vjesnika



Potpisan dodatak KU za nacionalne parkove

U Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja 21. ožujka je potpisana ugovor o dodatku II. kolektivnim ugovorima za nacionalne parkove.

Ovim dodatkom predviđen je dodatak na plaću do 20% za rad u izvanrednim okolnostima koje se javljaju povremeno ili privremeno.

SPH ima članove u JUNP Brijuni i JUNP Mljet.



Godišnji seminar inspektora sigurnosti plovidbe (PSC) i inspektora ITF-a



Inspektor PSC-a i inspektor ITF-a sastali su se početkom ožujka u Zadru na godišnjem seminaru inspektora sigurnosti plovidbe. Cilj sastanka bio je razmjena informacija i suradnja na očuvanju našeg mora, pomorske sigurnosti i uvjeta rada pomoraca.

Jadransko more vitalna je trgovачka i turistička ruta, a naša je dužnost zaštititi ga od onečišćenja i drugih prijetnji. Moramo učiniti sve što je u našoj moći da spriječimo nesreće na moru i zaštитimo živote pomoraca. To znači osigurati da su brodovi u dobrom stanju, da su posade dobro

obučene i da se poštuju sva pravila i propisi. Pomorci se u svom radu suočavaju s brojnim rizicima i izazovima. Moramo im osigurati dostojeće uvjete rada i poštivanje njihovih prava, rekao je pomoćnik glavnog tajnika SPH i ITF koordinator Romano Perić.

PSC i ITF predani su očuvanju naših mora, pomorske sigurnosti i radnih uvjeta pomoraca. Vjerujemo da je suradnja ključna za postizanje ovih ciljeva.

Održana sjednica SO SPH



Redovna sjednica Središnjeg odbora SPH održana je 2. i 3. svibnja u Vodicama. Članovi SPH, na čelu s predsjednikom SO Ivicom Grgom i glavnim tajnikom SPH Nevenom Melvanom, raspravljali su o aktualnim pitanjima u pomorskoj industriji, aktualnostima u SPH te su podnijeta izvješća o radu zaposlenika SPH. Iduća sjednica Središnjeg odbora zakazana je za studeni ove godine.

Kapetan Konjevoda i njegova posada

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Posada produkt tankera Atlas T, u vlasništvu Transocean Maritime Agency (TMA) te menadžmentu Thome Croatia d.o.o., a pod zapovjedništvom riječkog kapetana Miljenka Konjevode (64) je spasila 70 izbjeglica iz Afrike, 16. ožujka 2024. u Atlanstkom oceanu, 50 milja od Mauritanije.

“Plovili smo iz Abidjana u Obali Bjelokosti prema Las Palmasu na Kanarima, kad smo spomenutog dana oko 11 sati, usprkos slaboj vidljivosti i valovima od dva metra, uočili čamac pun ljudi, koji su očajnički mahali rukama dajući nam na znanje da im je potrebna pomoć. Usmjerio sam brod prema tom plovilu dugačkom oko 10 metara, a odmah smo kontaktirali MRCC Las Palmas te u koordinaciji s MRCC Rabat krenuli u akciju spašavanja tih ljudi u nevolji. Kako smo kasnije utvrdili, radilo se o sedam žena i 63 muškaraca iz Afrike, koji su na ovo, po život opasno putovanje isplovali iz Tunisa, s namjerom da se dokopaju Kanara. Prije nego smo mi naišli, četiri su dana plutali bez pogona Atlantikom. Kretanje su usporavali olujnim sidrom. Pritom je nekoliko brodova prošlo blizu njih, ali ni jedan se nije zaustavio,” ispričao nam je Konjevoda, s kojim je na tankeru bio još jedan Hrvat, prvi časnik palube Ivo Mišović (43) s Paga.



Zapovjednik Miljenko Konjevoda



Prvi časnik palube Ivo Mišović



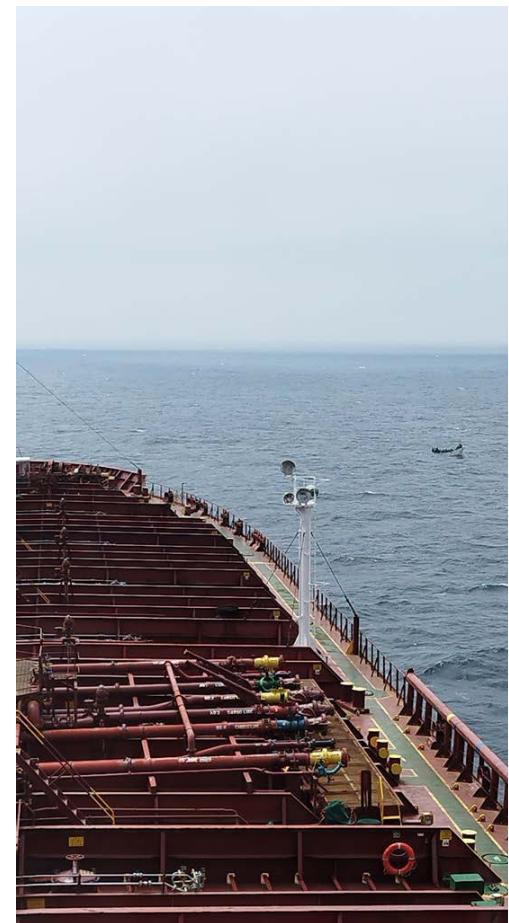
Fotografije:

Privatni album Miljenka Konjevode i Thome Croatia d.o.o.

Naša spasili 70 izbjeglica na Atlantiku



Izbjeglice i članovi posade na palubi tankera kojim je zapovijedao kapetan Konjevoda



Kapetan Miljenko Konjevoda je sa 180 metara dugačkim tankerom u zavjetrinu uzeo čamac sa 70 izbjeglica, usprkos vjetru, valovima i jakim oceanskim strujama



Čamac s izbjeglicama podno tankera Atlas T

Vrlo zahtjevna akcija spašavanja

Iskusni kapetan Konjevoda je 180 metara dugačak tanker pažljivo približio krhkom plastičnom plovilu punom očajnih mlađih ljudi, uvezši ga u zavjetrinu. Taj manevr su otežavali vjetar, valovi i jake oceanske struje. Akciju privlačenja čamca uz brod te spašavanja izbjeglica je u suradnji s Konjevodom provodio Ivan Mišković. U tim trenucima je svaki od 21 člana posade Atlasa T znao što mu je činiti kako bi spasili izbjeglice.

"Tanker je bio u balastu pa je nadvođe bilo visoko 12 metara, a to je kao četverokatnica. S broda smo prema čamcu bacili pandul, uteg s tankim konopom na koji je bio vezan deblij konop, koji su izbjeglice prihvatali te smo ih privukli i vezali uz lijevi bok tankera. Spustili smo brodsku skalu i pilotske ljestve, a to je značilo da se osobe iz čamca prvo moraju pet metara popeti po ljestvama, a onda prijeći na skalu na kojoj su spremni da im pomognu čekali članovi posade. Izbjeglice su bili iscrpljeni i potplađeni te pod stresom, a odmah u začetku akcije njihovog prebacivanja na brod morao sam ih smiriti, odnosno uvjeriti da nema mjesta panici, jer će svi doći na red da se popnu po tim ljestvama koje život znače. Naime, prijetila je opasnost da se pretrpano plovilo prevrne ako ljudi u njemu pohrle prema ljestvama. Neki od njih su bili dosta slabi i iscrpljeni, a sigurnosti radi dok su se penjali po 'boškaini' vezali smo ih konopom oko pasa. Najprije smo mislili da ih je u plovilu tridesetak, a na kraju smo došli do brojke od 70 spašenih života," rekao je Mišković.

Taj najopasniji dio akcije spašavanja je trajao dva i pol sata. "Na sreću i veselje posade, svi ljudi iz čamca su živi i zdravi stupili na palubu našeg broda. Iako ih je bilo puno, brzo smo ih zbrinuli, dali im okrjepu, smjestili u prostor kormilarnice, omogućili da se otuširaju, a po nalogu MRCC Rabat izbjeglice smo dan kasnije prekrcali na brodicu marokanskih vlasti ispred luke Dakhla," zaključio je Konjevoda.

Thome Croatia d.o.o. je nominirala kapetana Miljenka Konjevodu i prvog časnika palube Iva Miškovića za Plavu vrpcu Vjesnika 2024.

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

Dženita Lazarević

Supruga pomorca i majka djeteta s teškoćama u razvoju, je majka koja je svoju borbu pretvorila u borbu za sve one koji imaju djecu s teškoćama u razvoju. Iako se puno toga napravilo za obitelji koje imaju djecu s teškoćama u razvoju, jedno je pitanje, unatoč brojnim pokušajima, još uvijek ostalo nerijешeno: pitanje statusa roditelja djece s poteškoćama u razvoju, od kojih je jedan roditelj pomorac bez permanent (stalnog) ugovora. Problem je što zakon ne prepoznaje specifičnost zanimanja pomorac, već se kad nisu na brodu vode kao nezaposleni, što onemogućuje drugog roditelja da dobije status roditelj njegovatelj. Sindikat pomoraca Hrvatske već godinama upozorava na taj problem i pokušava ga riješiti na način da institucije napokon uvide da se zbog propusta u zakonskoj regulativi gubi krajnji cilj, a to je omogućavanje kvalitetnijeg života djece s poteškoćama i njihovih obitelji.

Osnivali ste Zakladu i Udrugu kako biste jednoj od najosjetljivijih skupina u društvu osigurali ono najpotrebnije. Kako je sve započelo?

Zaklada je nastala na način da smo mi 2012. godine osnovali građansku inicijativu „Pomozimo djeci s invaliditetom“, koja je tada upozoravala na probleme djece s invaliditetom i njihovih obitelji. Nastojali smo promjeniti sve nelogičnosti koje su bile u zakonima, a bilo ih je. Uočili smo da se isti zakoni, bilo da je riječ o socijalnoj skrbi, zdravlju ili obrazovanju, na području cijele Hrvatske drugačije tumače. S ciljem izjednačavanja tog tumačenja, osnovan je radni tim „pomozimo djeci s invaliditetom“, čiji sam i ja član, te smo bili u radnim skupinama i mijenjali ove zakone. Upravo na našu inicijativu 2018. je izašao Pravilnik o pomoćnicima u nastavi, kao što su na našu inicijativu donešeni i uobličeni Zakon o inkluzivnom dodatku i Zakon o osobnoj asistenciji

Pozivamo pomorce s teškoćama u razvoju



te nekoliko puta izmijenjen i Zakon o socijalnoj skrbi. Sudjelovali smo u svim važnim izmjenama kada je riječ osobama s invaliditetom i poboljšanju kvalitete života i djece i njihovih obitelji te smo, nakon svih ovih dogadanja i svega što se odradilo, donijeli odluku osnovati Zakladu Pomozimo djeci s invaliditetom, koja se bavi isključivo s pomoći u prilagodbi stanovanja obiteljima osoba s invaliditetom, odnosno s teškoćama. To je ujedno i jedino područje gdje država zaista i ne može pomagati. Svi znamo da te obitelji imaju problem uopće dobiti kredit jer su to većinom ljudi koji imaju status ili roditelj njegovatelj ili su na skraćenom radnom vremenu, tako da im je jako teško, odnosno nemoguće doći do kreditiranja banaka. Stoga smo i radili ovo na način da pomognemo tim ljudima. Najčešće su to kupaonice koje treba prilagoditi, jer roditelji postaju stariji,

djeca postaju starija i teža te je roditeljima sve teže nositi ih u kadu i slično. Mislim da je to najpotrebnije i veseli me što im barem na taj način uspijevamo malo olakšati svakodnevnicu.

Uz zakladu Pomozimo djeci s invaliditetom imate i svoju udrugu. Koja je razlika?

Tako je. Imam i svoju udrugu Poseban prijatelj, osnovanu takoder 2012. godine, ali doista ranije nego što smo osnovali Građansku inicijativu. Jako puno sudjelujem u lokalnoj zajednici, bila sam prije u Povjerenstvu osoba s invaliditetom Grada Dubrovnika. Imamo jako puno projekata, prošle godine imali smo ih 15. Bavimo se svime onime što je potrebno u strategiji za osobe s invaliditetom za Grad Dubrovnik i po strategiji za izjednačavanje osoba s invaliditetom Republike Hrvatske. Dakle pokrivamo sve one sfere koje

koji imaju djecu ju da nam se jave

su bitne, od zdravstva, socijale, obrazovanja, sporta, kulture. Prošle godine smo donijeli predstavu koja je bila prilagođena za gluhe i slijepje osobe, kao prvu takvu u Dubrovniku. Slijepje osobe su imale slušalice, a narator je prenosišto se događa i kako sve skupa izgleda, dok su gluhe osobe imale tumača na znakovnom jeziku. Predstava je bila odlična, a najviše su nas razveselile povratne informacije sudionika. S obzirom na odlične reakcije, planiramo je ponoviti u listopadu.

Napravili ste zaista nevjerljivo puno. Ipak, jedan od problema ostao je do danas neriješen – problem pomoraca koji imaju djecu s teškoćama u razvoju i njihov status.

To je jedan od ključnih problema. Sindikat pomoraca Hrvatske od početka, još od 2012. nas je, kao Gradsku inicijativu, podržavao u svemu onome što smo radili u pregovorima s ministarstvom. Još na prvom sastanku, koji je bio 2013. godine, govorili smo o problemu obitelji pomoraca koji imaju djecu s teškoćama u razvoju. Kako tada, tako je i danas ostao taj problem. Međutim, supruge pomoraca koji imaju permanent ugovore bez ikakvog problema mogu ostati na skraćenom radnom vremenu ili produženom porodiljnom, no problem ostaje za one koji nemaju permanent ugovor, jer se pomorac, kad dođe kući, vodi kao nezaposlen. Tada se najčešće događa da te majke jednostavno daju otkaz kako bi se mogle brinuti za dijete. To je već samo po sebi veliki problem, a uz to im ne ide niti staž.

Ima li pomaka u rješavanju tog pitanja?

Nedavno smo imali jedan razgovor, koji će sigurno biti prvi u nizu onih koje ćemo imati s Ministarstvom demografije, i morat ćemo naći način da se to zaista riješi. Ono što je nama trenutno potrebno je broj takvih obitelji, a tu informaciju nažalost nemamo. Pokušala sam doći do tih obitelji i putem Gradske inicijative Pomozimo djeci s invaliditetom, ali javilo se svega 4 do 5 obitelji. Broj nam je potreban kako bismo mogli sudjelovati ubuduće na tim sastancima i naći način kako da se to riješi na najbolji mogući način. Zato bih voljela da pozovemo obitelji naših pomoraca da nam se jave, može i na moj profil na društvenim mrežama, a mogu se javiti i SPH, svejedno je, ali bitno je da se jave kako bismo mogli imati barem približan broj obitelji kojima bi bilo potrebno ovo regulirati.

Mnogi od nas ne mogu ni zamisliti koliko njege i brige je potrebno djetetu s teškoćama u razvoju i zašto zapravo taj tata, kad dođe s broda, ne može preuzeti tu ulogu njegovatelja.

Pa mislim da je najbolje da vam kažem iz svog osobnog primjera. Dakle, moje dijete je s teškoćama u razvoju, koje je pri porodu imalo problem od toga da je aspiriralo plodnu vodu, da je reanimirano, da je onda poslano u Zagreb. Moj suprug je tada bio kući, bili smo deset dana u Zagrebu, a nakon toga je bio sa mnom svega četiri dana i morao je poći na brod. Kroz cijelo to vrijeme ja sam s djetetom vježbala i radila sve ono što su me učili fizioterapeuti. Moj suprug bi došao s broda i on zaista nije imao pojma što i kako treba raditi, kako vježbati. U to vrijeme ja sam bila na produženom porodiljnem. Malo pomalo, sa svojim rastom i razvojem, moje dijete je zahtijevalo sve veću pažnju, pa je onda tu došlo i do potrebe za fizičkim vježbama, defekto-loškim vježbama, pa su bile potrebne logopediske, radno-terapeutske vježbe, tako da je tu postojao cijeli niz problema. Onda je dobila jaku upalu pluća, hitno je helikopterom prevezena u Split. Moj suprug je bio na brodu, a bili su nam rekli da su sanse da će preživjeti svega 2 posto. Tada je sve ono što smo mi vježbali vraćeno nazad i trebalo je krenuti ispočetka. Suprug je, naravno, želio biti s nama i dobio je dozvolu za iskrcaći se. Naravno da mu je bilo jako teško. Prvo što vam je jako teško što vi niste tu, ne znate točno što se događa, netko vam kaže da vam dijete umire. Naravno da čovjek onda nije sposoban ni bilo što raditi. Nakon toga došle su nam neke nove stvari, ovisnost o kisiku, aspiracije, i ja sam sve to moralna naučiti. Tada sam počela raditi kao medicinska sestra, iako sam diplomirani ekonomist. Naravno da suprug, koji je u međuvremenu opet otisao na brod, ne može znati sve te medicinske zahvate kao ja. Bio je taj jedan period kad smo svako malo, otprilike jednom mjesecu, bili u bolnici, uvijek su bile neke upale. To je bilo 2005./2006., a onda je došla 2015., tada je moje dijete, na Staru godinu, opet helikopterom otislo u Split. Suprug je opet tražio iskrcaj, došao je tek nakon devet dana, kada je kći već stavljena na respirator i onda je opet počeo neki novi, drugačiji život. Dijete je dobilo neinvazivni respira-

tor pa smo se morali i na to naučiti. To je opet totalno drugi način života. Evo to su problemi koje imaju obitelji s djecom s teškoćama u razvoju. Razumljivo je da pomorac, koji toliko vremena provodi na brodu, ne može znati o tome kao majka koja je svaki dan uz dijete. To je dijete ovisno o pelenama, o kisiku, na neinvazivnom respiratoru, koji treba aspirirati, koji je opet dobilo novi aparat. Sve ono što osoba koja nije svaki dan tu ne može znati. Danas se već pomalo naučio, ali to su već godine. Nije to lako, jer oni su tamo u nekom drugom svijetu, u nekom drugom poslu, a ovdje, onda odjedanput moraš odradivati poslove kao medicinska sestra, medicinski tehničar. Ja sam zbog stanja djeteta dobila status roditelj njegovatelj 2011. godine, tako da sam bila u drugačijem položaju od drugih majki koje su supruge pomoraca. Ali cilj je regulirati zakon kako bismo barem malo olakšali obiteljima ono s čime se svaki dan susreću.

Vi ste majka još dvoje djece, imate tri kćeri.

Jesam. Imam još stariju kćer, koja je završila edukacijsku rehabilitaciju i danas radi u Londonu, u centru baš za djecu s teškoćama. Imam još i najmlađu kćer, koja je sedmi razred i koja je rekla da će ići u medicinsku školu, vrlo vjerojatno ponukana životom sa sestrom koja ima teškoće u razvoju.

Imate li neku poruku za druge roditelje, ali i za sustav?

Smatram da se ove stvari zaista moraju mijenjati. Sad hoće li ih mijenjati Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, kako bi se riješio status pomoraca i na taj način se olakšalo i Ministarstvu demografije da riješi problem unutar rodiljnih i roditeljskih naknada, također i skraćenog radnog vremena za ovakve obitelji, ili netko drugi nije bitno. U sve mu ovome mislim da je najbitnije da roditelji budu složni, da imaju povjerenje jedno u drugo i da jednostavno budu na neki način zbljeni. Većinom se to tako i događa, da se kroz bolest djeteta zbljžite i budete zaista jedna kompaktna obitelj ili se događa da se obitelji udalje. I pak, 70 posto razvoda se događa kod obitelji djece s teškoćama i osobama s invaliditetom. Ono što je zaista ovdje bitno je da se tim obiteljima omogući psihosocijalna podrška. Smatram da sustav to treba riješiti kroz ranu intervenciju, ali ne kroz ranu intervenciju samo djeteta nego ranu intervenciju kompletne obitelji i izuzetno je važno da obratite pažnju na braču i sestre te djece, da se ne osjete odbačenima.

Dnevnik ITF inspektora: 2. svibnja, dan ispunjen intervencijama

PIŠE

**ROMANO
PERIĆ**

ITF KOORDINATOR



Ovo je bio izrazito naporan i dinamičan dan za mene kao inspektora za nadzor životnih i radnih uvjeta na brodovima. Jutro je obilježeno pritužbom pomorca s broda Gordion, pod Vanuatu zastavom i u vlasništvu turske kompanije, koji se nalazio u luci Ploče. Pomorac je naveo da mu vlasnik broda već 4 mjeseca nije isplatio plaću. Istovremeno, stigla je i druga pritužba iz Splita, s Ro Ro broda MSC Aurelia, gdje posada navodi da radi prekovremene sate, čak i do 20 sati dnevno.

Bez okljevanja, krenuo sam u Ploče kako bih provjerio navode pomorca s broda Gordion. Nažalost, potvrdila se njegova izjava da mu je plaća zadržana tri mjeseca, što se prema MLC Konvenciji smatra napuštanjem posade. Brodovlasnik je bio primoran zadržati brod u luci do isplate dugovanja pomorcu. Dodatno, brodovlasnik se obavezao da će pomorcu isplatiti ne samo zakašnjelu plaću, već i povratnu kartu u njegovu zemlju potrijekla.

U luci Ploče nalazio se i brod Santa Venera, pod malteškom zastavom. Budući da se radilo o potpuno novom brodu s novom posadom koja je krcala svoj prvi teret, iako nije bio planiran moj posjet, ipak sam odlučio provjeriti jesu li radni i životni uvjeti posade u skladu s ITF standardima. Na moje zadovoljstvo, utvrdio sam da su svi uvjeti na brodu u skladu s ITF kolektivnim ugovorom. Posada je imala obilje hrane, izuzetno dobre uvjete za smještaj i održavanje čistoće.

Nakon Ploče, uputio sam se u Split kako bih obavio kontrolu na brodu MSC Aurelia. Nažalost, moje su sumnje bile osnovane. Na brodu sam zatekao



izrazito loše međuljudske odnose i svađe među članovima posade. Također sam potvrđio da posada radi prekovremene sate. Za one članove posade koji nisu bili zadovoljni radnim uvjetima, organizirana je repatrijacija. Brodovlasniku je uručena opomena i rektifikacijski plan koji je uključivao dovodenje dodatne radne snage na brod kako bi se opterećenje smanjilo. Brodovlasnik se obavezao da će ubrzo dovesti 11 novih članova posade, a ukoliko bude potrebno i više. Dodatno, DPA predstavnik kompanije bit će poslan na brod kako bi nadzirao rad i sprječio ponovne poteškoće.

Tako je završio još jedan izuzetno naporan dan ispunjen intervencijama i borborom za poboljšanje životnih i radnih uvjeta pomoraca. Kao ITF inspektor, posvećen sam zaštiti prava posada i olakšavanju njihovog ionako teškog posla.



Trening za ITF inspektore @Dubrovnik



Trenutno stanje u kruzing industriji, protokol inspekcije na kruzerima te ITF-ove smjernice za potpisivanje kolektivnih ugovora na kruzerima (ITF Miami Guidelines) bile su glavne teme dvodnevног treninga za ITF inspektore na kruzerima, што је 26. i 27. travnja održан у

Dubrovniku. Trening je okupio dvadesetak inspekторa iz cijelog svijeta, a jedan od glavnih predavača je bio ITF koordinator u Hrvatskoj i pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske, Romano Perić, koji i sam ima iskustvo rada na

kruzeru. U sklopu treninga inspektoři su posjetili kruzer „Azamara“, koji je bio na sidru u dubrovačkoj luci gdje su se upoznali s brodskim protokolom službene inspekcije te su razgovarali s posadom i putnicima.



ITF inspekcija u Maleziji

ITF inspektor Luka Simić proveo je u ožujku tjedan dana u Maleziji kako bi, kroz dodatni trening, kolegicu ITF inspektoricu Hakimah Bahri uputio u detalje inspektorskog posla. Inspekcije su provodili u luci Penang, a na fotografijama je brod Olympia

Road, koji plovi pod panamskom zastavom. ITF inspektoři su ustanovili da kompanija nije računala prekovremene sate kako je to propisano Konvencijom o radu pomoraca (MLC 2006) te je zbog toga, nakon intervencije ITF inspektořa, posadi isplaćena razlika.

70-godišnji pomorac: “More je moj dom”



ijekom rutinske inspekcijske ITF inspektor Romano Perić, na brodu pod hrvatskom zastavom MV Split u luci Ploče, je upoznao pomorskog veterana Šakiba Alajbegovića i njegovu neobičnu životnu priču. Dok je Perić provjeravao dokumente i uvjete rada posade, Šakib ga je pozitivno iznenadio svojim iskustvom i vedrinom duha.

Sedamdesetogodišnjeg Šakiba život je poslao na more uz niz nedača. Iskusni moreplovac i dalje radi zahtjevne poslove mornara, a po potrebi obavlja i mehaničarske poslove. Pola stoljeća na moru donijelo mu je mnoštvo iskustava, a neka od njih su zaista nevjerojatna.

Kako navodi, Šakib je preživio dva potonuća brodova na kojima je plovio, a pamti i piratsku otmicu u kojoj je 45 dana proveo u džungli prije nego što je spašen. Unatoč svemu, Šakib se i dalje vraća na more, jer, kako kaže, more je njegov dom.

- Ne mogu se zamisliti da sjedim doma. Još uvejk sam jak i sposoban za rad. More je moj život i ne zamišljam ga bez njega, govori Šakib.

Šakibova priča je podsjetnik na snagu ljudskog duha i na ljepote i nepredvidivosti života na moru. Njegova odanost svom poslu i optimističan stav mogu biti inspiracija svima nama.

Želimo Šakibu još mnogo zdravih i uspješnih godina na moru te da se umirovi kada bude sam želio.

Obuka nove ITF inspektorice

ITF koordinator i pomoćnik glavnog tajnika SPH, Romano Perić u veljači je u Cipru novu inspektoricu Christianu Efstratiou poučavao tajnama inspektorskog posla.

Tijekom treninga inspektrirano je 5 brodova različitih namjena i veličina, inspekcije su obavljene na Ro/ro/putničkom brodu, kontejnerskom brodu, Off shore /supply brodu, kao i na brodu za rasute terete.

Nađeni su razni nedostaci, poput nedovoljne količine hrane, podstandardnih uvjeta rada posade, nepoštivanja kolektivnog ugovara, a tijekom jedne inspekcije zatećena je posada koja je na brodu više od 1.5 godine. S obzirom na raznolikost zatećenih problema, nova inspektorica se iz prve ruke upoznala s načinima rješavanja istih.

Želimo Christiani uspješan daljnji rad na ITF inspekcijsama i neka bude od pomoći posadama brodova koje posjeti, poručio je kolega Perić.



Inspections & Back Pay Collected between 01/01/2023 and 31/12/2023

ITF inspektorat naplatio više od 2 milijuna dolara zaostalih plaća

Inspector	Total Insp.	Wages \$	Overtime \$	Leave Pay \$	Home Allot. \$	Sick Pay \$	Backpay \$	Total \$
Luka Simic	112	586,489	15,100	0	0	80,014	300	681,903
Milko Kronja	105	360,573	76,182	12,872	0	0	0	449,627
Romano Peric	47	812,099	5,241	3,715	3,920	35,400	168,979	1,029,354
Total:	264	1,759,161	96,523	16,587	3,920	115,414	169,279	2,160,884

PIŠE ROMANO PERIĆ KOORDINATOR ITF INSPEKTORATA

Ključni rezultati:

- Broj traženih ukupnih inspekcija inspektorata je premašen za 6%.
- Ukupni iznos vraćenih zaostalih plaća pomorcima iznosi 2,160.884 USD, što je i najveći iznos do sada.
- Pregledano je 264 brodova, od toga 243 pod FOC zastavama te 21 nacionalnih.
- U 2023. godini sudjelovalo se u MsoC kampanji i pregledano 45 brodova.
- Godišnji sastanak s predstavnicima PSC i lučkih vlasti

Značajni slučajevi:

- Brodovi Golden Horizont i Katina: Stalna prisutnost inspektorata na ovim brodovima rezultirala je značajnim povratom novca pomorcima. Dugovanja su prelazila 4 mjeseca.
- NOVA I: Otkrivene su ozbiljne manjkavosti u području STCW i SOLAS, kao i loši životni uvjeti i kašnjenje plaća. Intervencijom inspektora isplaćene su dvije zaostale plaće, a ostali nedostaci su ispravljeni.
- LADY BOUSHRA: Pomorci su se obratili inspektoratu zbog neisplate plaća, loših radnih i životnih uvjeta te isteka ugovora o radu. Riješena je isplata zaostalih plaća, provedena repatrijacija i otklonjeni su nedostaci na brodu.
- C3 Magnar: Posada se pobunila zbog višemjesečnog kašnjenja plaća. Pritiskom na brodara i u suradnji s PSC-om naplaćeno je 162 633,34 USD na ime zaostalih plaća, a osmorica pomoraca su repatriirana.
- MISK M: Otkriveno je duplo vođenje knjiga i posada je isplaćena 33 000 USD prije isplavljenja.
- LADY RASHA: Otkriveni su užasni radni i životni uvjeti te su pomorci isplaćeni u potpunosti, a na brod su dostavljene neophodne potrepštine.
- Oslobađanje zapovjednika Alekseja Smaznova iz zatvora u Albaniji nakon 12 mjeseci.

Aktivnosti inspektorata:

- Edukacija: predavanja i prezentacije u srednjim pomorskim školama i fakultetima, sudjelovanje u okruglim stolovima, sastanci s brodarskim kompanijama, edukacija novih inspektora i edukacija pomoraca.
- Sudjelovanje u kolektivnim pregovorima s Glavnim tajnikom SPH za kolektivno pregovaranje i rad s kompanijama.
- Pregledi brodova i rad s pomorcima.
- Sudjelovanje u ITF MsoC kampanji.

Inspektorat je u 2023. godini postigao značajne rezultate u zaštiti prava pomoraca. Broj inspekcija i iznos vraćenih zaostalih plaća su rekordni. Inspektorat je bio aktivan u edukaciji pomoraca i suradnji s brodarskom industrijom. U narednim godinama inspektorat će se fokusirati na unaprjeđenje rada i još učinkovitiju zaštitu prava pomoraca.

DVOTAKTNI SPOROHODNI MOTOR MAN B&W 6G60ME-C9.5-LPİG POGONJEN TEŠKIM GORIVOM I UKAPLJENIM NAFTNIM PLINOM

Uvod

Tradicionalno radeći s konvencionalnim motorima na gorivo, brodovi za prijevoz ukapljenih naftnih plinova trebaju inteligentne mogućnosti uštедe goriva kako bi radili učinkovito i ekonomično. S održivim, praktičnim i relativno jeftinim gorivom koje je već na brodu, ima smisla uštediti vrijeme za skladištenje goriva korištenjem dijela tereta za pogon plovila, što donosi važne ekološke prednosti. U tom smislu, sposobnost motora ME-LGIP (engl. Main Engine Liquid Gas Injection Propane), da radi na ukapljeni naftni plin, gorivo bez sumpora, nudi veliki potencijal za usklađen rad broda unutar SECA (engl. Sulphur Emission Control Area) zona.

Kao dodatna značajka, motor pogonjen teškim gorivom (engl. HFO - Heavy Fuel Oil) i ukapljenim naftnim plinom (engl. LPG - Liquified Petroleum Gas) ima veliki potencijal kao rješenje za rješavanje problema hlapljivih organskih spojeva (engl. VOC - Volatile Organic Compound) kod brodovima za prijevoz plina i sirove naftе. To je zato što motor ima inovativne opcije za izguranje tekućeg hlapljivog organskog spoja (engl. LVOC - Liquid Volatile Organic Compound). Motor može sagorjeti bilo koju mješavinu propana i butana, a nadalje, smjesa može sadržavati značajne količine etana. Mogu se koristiti i svi teži ugljikovodici koji se normalno nalaze u LVOC-u. Flanders Innovation i Flanders Pioneer pridružili su se floti belgijskog plinskog brodovlasnika Exmar, kao najveći svjetski brod za LPG na dvije vrste goriva. Flanders Innovation isporučen je u lipnju, a Flanders Pioneer u studenom 2021.



Slika 1. VLGC Flanders Innovation

Izgrađena za klasu Lloyd's Register-a od strane kineskog brodogradilišta Jiangnan, ova dva vrlo velika nosača plina (engl. VLGC – Very Large Gas Carrier) od 88000 m³ imaju ukupnu duljinu od 230 m, širinu od 36.6 m, dubinu od 22.2 m i najveći gaz od 1.8 m. VLGC imaju četiri neovisna IMO tenka tipa A, s dva tenka IMO tipa C na palubi. Tankovi za teret namijenjeni su za prijevoz propana, butana, propilena, butena, butadiena i dimetil etera (engl. DME - Dimethyl Ether) s minimalnom temperaturom tereta od -50 °C.

Exmar je bio prvi vlasnik koji je naručio VLGC s motorom na pogonu ukapljenog naftnog plina. Posebna pažnja posvećena energetskoj učinkovitosti i smanjenju utjecaja na okoliš tijekom izgradnje ovih brodova pod belgijskom zastavom, korištenjem nekoliko "ECO-friendly" značajki označavanja klase i odabirom opreme imajući na umu uštenu energije.

Fleksibilna, dvotaktna, dizelska tehnologija s dvostrukim gorivom pokreće učinkovitost VLGC-ova. Predviđa se da će motor svakog plovila MAN B&W 6G60ME-LGIP (ubrizgavanje tekućeg plina propana) smanjiti emisije CO₂ za oko 38 % u usporedbi s IMO referentnim linijama za VLGC.

Exmar je poslao prve narudžbe za MAN B&W 6G60ME-LGIP motore 2018. Motor na dva goriva može raditi na HFO ili LPG. Korištenje LPG-a kao goriva može pomoći u postizanju IMO 2050 IMO ciljeva staklenika i zahtjeva usklađenosti s indeksom projektiranja energetske učinkovitosti (engl. - EEDI Energy Efficiency Design Index). U usporedbi s usklađenim gorivima, na primjer, korištenje LPG-a kao goriva može smanjiti SOx za 99 %, CO₂ za 18 %, NOx za 10 %, a čestice za 90 % u usporedbi s HFO.

Zanimanje za korištenje LPG-a kao goriva u LPG sektoru raste zbog njegovog karaktera bez sumpora, široke dostupnosti i jednostavnosti punjenja. Dodatno, u plinskom načinu rada, motor ME-LGIP radi na 3 % pilot goriva i do 10 % opterećenja.

Budući da se temelji na dizelskom principu, motor ME-LGIP ima visoku radnu stabilnost i učinkovitost, uključujući promjene opterećenja i goriva.

Primarne karakteristike ME-LGIP motora su niskotakčni sustav opskrbe, sustav ubrizgavanja goriva sličan onom koji je nedavno razvijen za konvencionalne MDO (eng. Marine Diesel Oil) / HFO motore



Slika 2. VLGC Flanders Pioneer

tvrtke MAN Energy Solutions – ventil za dodatno ubrizgavanje goriva (engl. Fuel Booster Injection Valve), tlak ubrizgavanja od 500 - 600 bara i sposobnost rada s vrstama goriva s niskim sadržajem sumpora i niskom točkom paljenja: metanol, etanol, LPG i dimetil eter.

Nadalje, motor ME-LGIP fleksibilan je u pogledu sastava LPG-a, sa sposobnošću sagorijevanja LPG-a koji sadrži značajne količine etana.

Glavne komponente strojeva

Kapacitet strojeva i opreme u strojarnici treba projektirati na temelju sljedećim tropskim uvjetima osim ako nije drugačije navedeno u specifikacijama:

- Barometarski tlak: 1000 mbar;
- Temperatura okolnog zraka: 45 °C;
- Relativna vlažnost zraka: 60 %;
- Temperatura morske vode: 32 °C.

Potrošnja goriva motora mora se odrediti u skladu sa sljedećim standardni referentni uvjeti navedeni u ISO3046/1-1995(E):

- Barometarski tlak: 1000 mbar;
- Temperatura okolnog zraka: 25 °C;
- Relativna vlažnost zraka: 30 %;
- Temperatura rashladne tekućine punjenja: 25 °C.

Strojevi i oprema u strojarnici moraju biti projektirani, konstruirani, instalirani ili isporučuje se u skladu sa standardima proizvođača i/ili graditelja sa zahtjevima Klasifikacijskog društva i regulatornih tijela što se tiče oni su zabrinuti.

Pogonsku snagu plovila osigurava jedan set brodskog dizela motor na dvojno gorivo (HFO i LPG) izravno povezan s propelerom fiksnog koraka preko jedne linije osovine.

Osovina, propeler i drugi pomoći strojevi za pogonski sustav uključujući pribor za glavni motor projektira se na temelju specifičnog maksimuma kontinuirane vrijednosti (engl. SMCR - Specific Maximum Continuous Rating) glavnog motora.

Postrojenje za proizvodnju pare sastoji se od jednog pomoćnog kotla na teško gorivo i jednog generatora pare na ispušne plinove. Generator pare na ispušne plinove koristiti otpadnu toplinu iz ispušni plinova glavnog motora.

Postrojenje za proizvodnju električne energije sastoji se od tri dizel generatora i jednog generatora za nuždu.

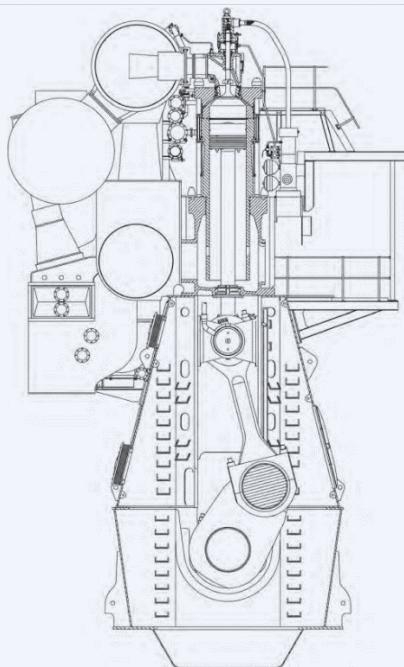
Emisije ispušnih plinova iz glavnog i pomoćnih motora moraju biti u skladu s MARPOL 73/78 Aneks VI Pravilo 13.

Karakteristike glavnog motora

- Proizvođač: MAN Energy Solutions;
- Tip: dvotaktni s jednostrukim djelovanjem, izravno reverzibilan s križnom glavom;
- Model: 6G60ME-C9.5-LGIP s HPSCR (engl. High Pressure Selective Catalytic Reduction);
- MCR (engl. Maximum Continuous Rating) : 16.080 kW x 97.0 o/min.;
- SMCR (engl. Specific Maximum Continuous Rating): 12.482 kW x 90.0 o/min.;
- NCR (engl. Normal Continuous Rating) - 85 % SMCR: 10.610 kW x 85.3 o/min.;
- Promjer cilindra: 600 mm;
- Hod klipa: 2790 mm;
- Smjer rotacije: U smjeru kazaljke na satu gledajući sa stražnje strane;
- Zajamčeni SFC (engl. Specific Fuel Consumption): 159.9 g/kWh HFO odnosno 142.2 g/kWh LPG & 6.8 g/kWh pilot goriva.

Na temelju NCR opterećenja, Tier II način rada, brodsko teško gorivo (HFO) s donjom ogrjevnom vrijednošću od 42.7 MJ/kg, ukapljeni naftni plin (LPG) s donjom ogrjevnom vrijednošću od 46.0 MJ/kg kod ISO standard referentnih uvjeta (mjereno na testnom mjestu), uz toleranciju od + 5 % za glavno gorivo i + 25 % za pilotsko ulje.

- Gorivo: LPG, HFO do 700 cSt na 50 °C i LSDO (engl. Low Sulphur Diesel Oil).



Slika 3. Presjek glavnog motora

pomoć niza upravljačkih jedinica koje tvore kompletan sustav upravljanja motorom. MAN Energy Solutions je posebno razvio i hardver i softver unutar kuće, kako bi se dobilo integrirano rješenje za sustav upravljanja motorom. Pojačivač goriva sastoji se od jednostavnog klipa kojeg pokreće hidraulički klip koji se aktivira pritiskom ulja. Tlak ulja kontrolira elektronički upravljeni proporcionalni ventil.

Ispušni ventil otvara se hidraulički uz pomoć dvostupanjskog aktuatora ispušnog ventila koji se aktivira upravljačkim uljem iz elektronički kontroliranog proporcionalnog ventila. Ispušne ventile zatvara "zračna opruga". U hidrauličkom sustavu kao medij se koristi ulje za podmazivanje sustava. Filtrira ga i stavlja pod tlak hidraulička jedinica za napajanje montirana na motor ili smještena u strojarnici. Ventili za pokretanje otvaraju se pneumatski uz pomoć elektronički kontroliranih ventila za uključivanje / isključivanje, koji

omogućuju isključivanje mehanički aktiviranog razdjelnika zraka za pokretanje. Elektroničkom kontrolom gore navedenih ventila prema izmjerrenom trenutnom položaju radilice, upravljački sustav motora u potpunosti kontrolira proces izgaranja. Fleksibilnost sustava postiže se uz pomoć različitih "načina rada motora", koji se biraju ili automatski, ovisno o radnim uvjetima, ili ručno od strane operatera kako bi se ispunili specifični ciljevi. Osnovni način rada je "način štednje goriva" kako bi se poštivalo IMO ograničenje emisije NOx.

Motor pogonjen na dva goriva dizajniran je za rad na nekoliko vrsta goriva. To je korisno i iz ekonomskih i ekoloških razloga. LGIP motor omogućuje rad motora ili na teško gorivo ili na ukapljeni naftni plin. Rad na dva goriva zahtijeva ubrizgavanje prvog pomoćnog goriva (za početak izgaranja), a zatim ukapljenog naftnog plina u komoru za izgaranje. Za ubrizgavanje ukapljenog naftnog plina i pilot goriva koriste se različiti tipovi ventila. Pomoćni mediji potrebni i za teško gorivo i za rad s drugim gorivom su:

- Ukapljeni naftni plin;
- Teško gorivo (pilot gorivo uz sustav teškog goriva);
- Kontrolno ulje za LGIP kontrolni blok i drugi ventil za ubrizgavanje goriva;
- Brtveno ulje za podmazivanje pokretnih dijelova ventila za ubrizgavanje i za odvajanje drugog goriva i kontrolnog ulja.
- Glavne komponente LGIP sustava:
- Niskotlačni drugi sustav dovoda goriva za distribuciju ukapljenog naftnog plina do i od kontrolnog bloka na svakom cilindru;
- Ventilacijski zračni sustav za prijenos mogućih para tekućeg plina koji curi na sigurno mjesto u slobodnom otvorenom prostoru;
- Sustav ulja za brtvljenje, gdje se tlak ulja za brtvljenje stvara povećanjem tlaka ulja u drugom ventilu za ubrizgavanje goriva;
- Sustav inertnog plina koji omogućuje pročišćavanje drugog sustava ubrizgavanja goriva;



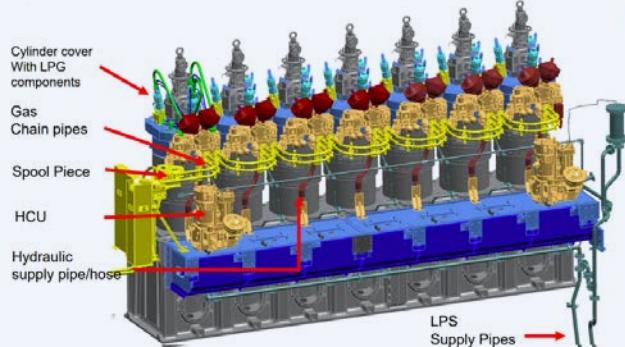
Slika 4 i 5. Glavni motor 6G60ME-C9.5-LGIP s HPSCR

Kontrolni i sigurnosni sustav, koji se sastoji od analizatora ugljikovodika za provjeru sadržaja ugljikovodika u ventilacijskom zraku u sustavu ventilacijskog zraka i sigurnosnog prekidača razine koji pokazuje drugo cureњe goriva.

Svi kvarovi otkriveni tijekom rada motora na plinsko gorivo rezultiraju zaustavljanjem plinskog goriva i automatskim trenutnim prebacivanjem na rad s teškim gorivom. Ovaj uvjet vrijedi i za kvarove samog upravljačkog sustava. Nakon promjene, cijevi za dovod plinskog goriva i drugi pomoćni sustav za plinski gorivo se ispuštu i oslobođaju od ukapljenih naftnih plinova pročišćavanjem dušikom. Prebacivanje na način rada s teškim gorivom uvijek se izvodi bez gubitka snage motora.

ME-GI (engl. Main Engine Gas Injection) sustav upravljanja motorom (engl. ME-ECS - Main Engine Electronic Control System) je zajednički kontrolni sustav koji se sastoji od MEECS jezgre i dodatka za ubrizgavanje plina (engl. GI – Gas Injection). Upravlja svim funkcijama poznatim iz MEenginea, kao i ubrizgavanjem plina i dodatnom funkcionalnošću i povezanim pomoćnim sustavima na rukovanje plinom na motoru i u strojarnica.

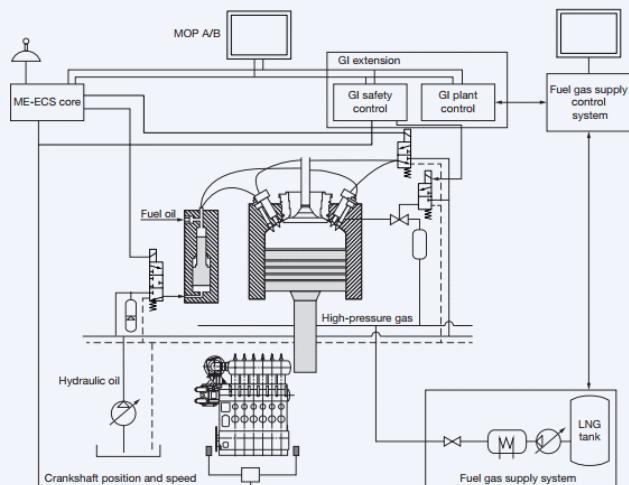
Engine overview



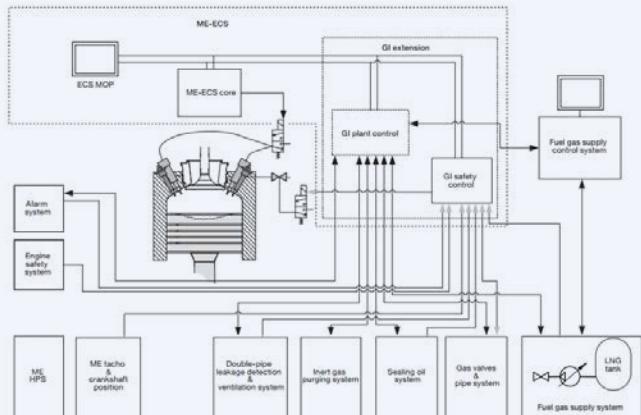
Slika 6. Pregled motora ME-LPIG

Kontrola uključuje:

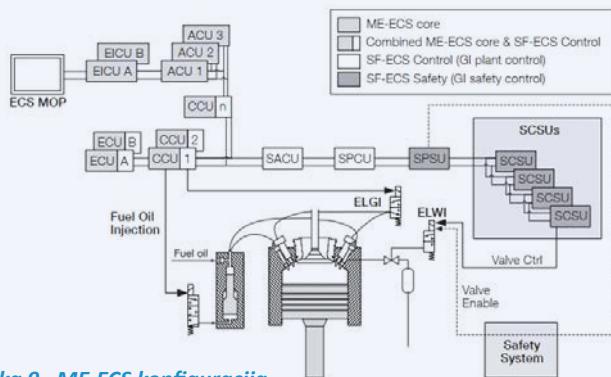
- Elektronički profilirano ubrizgavanje teškog goriva;
- Elektronički kontrolirano aktiviranje ispušnog ventila;
- Regulator / kontrola brzine;
- Pokretanje i okretanje redoslijeda;
- Podmazivanje cilindra;
- Promjenjivo turbo punjenje (ako se primjenjuje);
- Elektronički kontrolirano ubrizgavanje plina;
- Promjena redoslijeda između rada motora na teškog goriva i rada motora na dvojno gorivo;
- Nadzor izgaranja plina i sigurnosni plin ugasiti;
- Dvocijevna ventilacija i nadzor curenja;
- Kontrola brtvenog ulja;
- Pročišćavanje plinovoda inertnim plinom;
- Sučelje sa sustavom opskrbe gorivim plinom (engl. FGSS – Fuel Gas Supply System).



Slika 7. Pregled ME-ECS jezgre i GI proširenja



Slika 8. ME-ECS sa sučeljem prema drugim sustavima i pomoćnim sustavima



Slika 9. ME-ECS konfiguracija

Iz sigurnosnih razloga, mnoge funkcije su duplirane, a kao rezultat toga, proširenje GI je podijeljen u dva glavna dijela: Kontrolni sustav GI i GI sigurnosni sustav.

Jezgra ME-ECS kontrolira i pilot i plinsko ubrizgavanje. GI proširene upravlja sigurnosnom kontrolom povezanim s plinom i kontrolu plinskog postrojenja, uključujući sučelje za FGSS sustav upravljanja. Plin za gorivo također se naziva "drugo gorivo" ili goriva s niskom točkom paljenja (engl. LFF – Low Flashpoint Fuel).

Ubrizgavanje plina kontroliraju dva ventila niz. Prozorski ventil postavlja vremenski okvir unutar kojeg se može izvršiti ubrizgavanje plina, a također ograničava maksimalno ubrizgavanje. Plin ventil za ubrizgavanje kontrolira precizno vrijeme i plin količina injekcije. Ventil za ubrizgavanje plina i prozorski ventil su oba kontroliraju kontrola biljaka s geografskim podrijetlom i geografsko podrijetlo sigurnosnu kontrolu, kao što je slučaj s nekoliko drugih sustava.

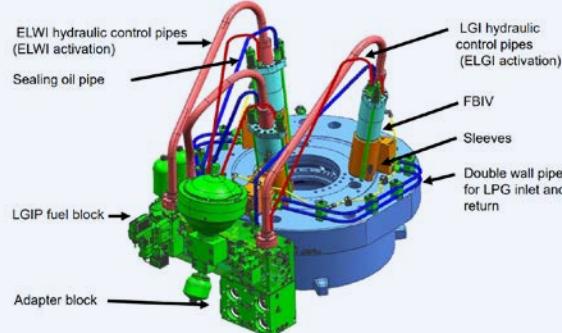
Povećanje kapaciteta plinskog izgaranja kontrolira se pomoću svih komponenti:

- Višenamjenski upravljač (engl. MPC – Multi-Purpose Controller);
- Jedinica za prikupljanje i nadzor podataka (engl. DASU – Data Acquisition and Supervision Unit).

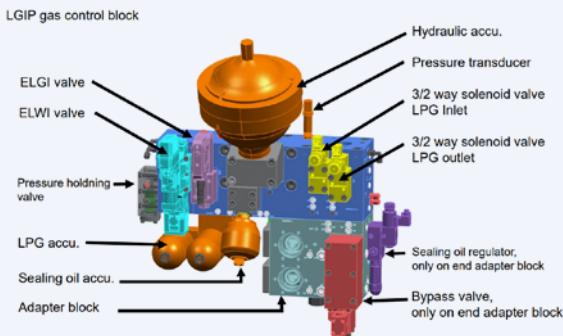


Slika 10. Djelovi motora MAN B&W ME-LGIP

LGIP Components - Cylinder cover

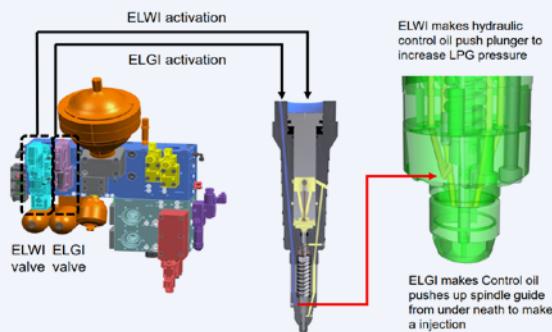


Slika 11. Ventili i cijevi za ubrizgavanje plina



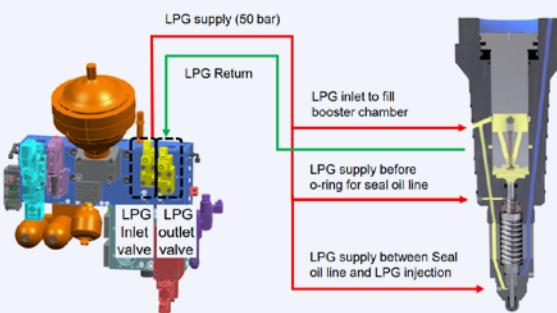
Slika 12. LGIP komponente – poklopac cilindra motora

Control oil system – ELWI/ELGI



Slika 13. LGIP kontrolno blok za ubrizgavanje plina

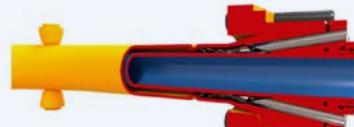
LPG Supply/Return



Slika 14. Sustav kontrolnog ulja – ELWI / ELGI

Svaki cilindar ima ono što zovemo plinski blok te uz pomoć elektronskog prozorskog ventila (engl. ELWI - Electronic Window valve) 1 i ventila za elektronsko ubrizgavanje plina (engl. ELGI – Electronic Gas Injection) 2 kontroliramo dvostruko ubrizgavanje goriva. Ventili su prikazani na slici 11. Elektronski prozorski ventil koji upravlja prozorom ventila je električno spojen na drugu sigurnosnu jedinicu cilindra goriva (engl. SCSU – Second fuel Cylinder Safety Unit). Druga sigurnosna jedinica cilindra goriva kontrolirana je s jedinicom za prikupljanje podataka i nadzor (engl. DASU - Data Acquisition and Safety Unit). Nadziru i analiziraju izgaranje u stvarnom vremenu kako bi se brzo prekinuti izgaranje plina u slučaju zatajenja paljenja ili curenja u opremi za ubrizgavanje. Druga kontrolna jedinica postrojenja za plinsko gorivo (engl. SPCU – Second fuel Plant Control Unit) i druga pomoćna kontrolna jedinica za plinsko gorivo (engl. SACU - Second Fuel Auxiliary Control Unit) obavljaju zadatku dovođenja plinskog sustava iz "nema plina na motoru" u "plin radi" i natrag. Druga sigurnosna jedinica postrojenja za gorivo (engl. SPSU - Second Fuel Plant Safety Unit) nadzire posebne sigurnosne senzore plinskog postrojenja i, u slučaju kvara, vrši gašenje plina. SCSU jedinica nadzire specifične senzore cilindra, a svako pojedino ubrizgavanje i izgaranje plina je pod nadzorom. U slučaju kvara, prozorski ventil djeluje kao ventil za zatvaranje i odmah se zatvara. Elektronski prozorski ventil je električno spojen na SCSU jedinicu. Bez obzira radi li se o motoru s četiri ili dvanaest cilindara, dizajn je isti.

Dovodne cijevi 4 i povratne cijevi 5 na slici 11 za svaki pojedini cilindar imaju takozvani dizajn cijevi s dvostrukom stijenkom. Ovaj dizajn koristimo na svim motorima koji koriste teško i plinsko gorivo.



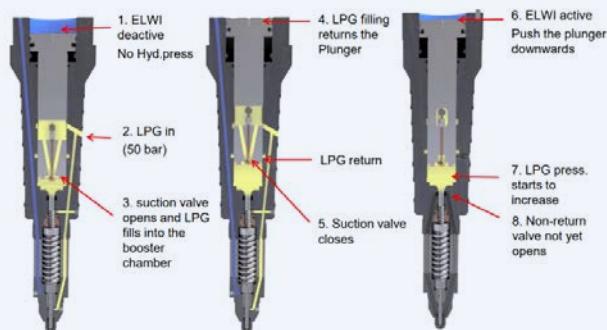
Slika 15. Sustav dovoda i odvoda LPG-a u rasprškač

Plava obojena cijev na slici 16 je opskrba, a okolna žuta cijev je zapravo dio dvostrukih valjane cijevi. Cijevi kroz koje prolazi plin neće bit direktno izloženi u strojarnici već je sve u dvostrukoj ventiliranoj cijevi.

Ubrizgavanje ukapljenog naftnog plina u cilindar motor ne može se samozapaliti. Dakle, moramo imati pilot ubrizgavanje tekućeg goriva. To je vrlo mala količina dizela ili teškog goriva ili bilo kojeg drugog goriva koje daje prvi motor. Konvencionalni ventil za gorivo će ubrizgati ovo probno ubrizgavanje kada je u načinu rada s dva goriva, a kada se koristi tradicionalni dizelski način rada isti ventili za gorivo koji se koriste za ubrizgavanje goriva.

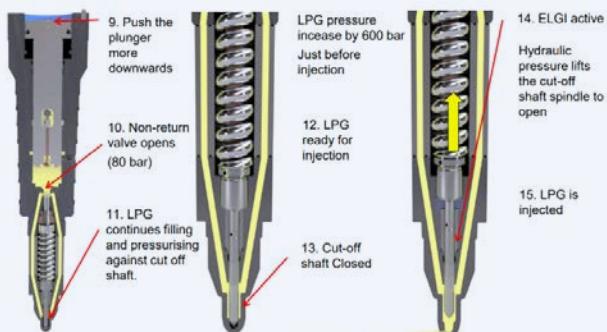
Za rad na dva goriva imamo takozvani FBIV ventil koji ubrizgava LPG u komoru za izgaranje. Tlak napajanja motora je 50 bara, tlak ubrizgavanja je šeststo do sedamstotina bara u komori za izgaranje. Svi motori koji koriste dva goriva koriste pilot ubrizgavano gorivo za paljenje plina: metana, etana, metanola ili ukapljenog naftnog plina.

Injection sequence



Slika 16. Cijev u cijevi za protok plina u strojarnici

Injection sequence



Slika 17: Redoslijed ubrizgavanja

LITERATURA:

[1] [MAN Energy Solutions, MAN B&W G60ME-C9.5-GI-TII, Teglholmsgade 41 DK-2450 Copenhagen SV.](#)

[2] <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/exmar-takes-delivery-of-worlds-first-lpg-fuelled-vlcc-newbuild-66265>

Pripremio: DR. SC. FRANE MARTINIĆ, pom. st. I. klase

Dron

PIŠE

JERE
BILAN

Na mom otoku postoje dva naselja: Gornje selo i Donje selo. Prije ravno stotinu godina djevojka iz Gornjeg sela zaljubila se u mladića iz Donjeg sela, zajedno su se šetali kroz polje, držali se za ruke i svi su znali za njihovu ljubav. Međutim, kad je došlo „u ozbiljno“, on je nije htio oženiti, a obećao joj je. U to je doba bilo ponijenje za djevojku ljubovati s njom, a ne odvesti je pred oltar. Bila je to za nju sramota, u selu bi postala obilježena. Baš negdje u to vrijeme stiglo je pismo iz New Yorka u kojem je mještanin Gornjeg sela tražio curu koja bi se bila voljna za njega udati. Stoga je ona odlučila otići u Sjedinjene Američke Države kod čovjeka kojega je upoznala putem pisma. On je bio dosta stariji od nje i radio je kao radnik na istovaru u Navijorškoj luci, kako su je zvali na mom otoku.

CRTA

Njena obitelj nije mogla podnijeti da im je kći jedinica otišla tako daleko, preko Atlantika. Očekivali su da će se ona udati na svom otoku, pomoći roditeljima pri obradi zemlje i dohraniti ih kada budu stari i nemocni. Ali, sudsudina je htjela drugčije. Kao posljedica tih događanja izbila je velika svađa između njene obitelj iz Gornjeg sela i obitelji nesuđenog mladoženje iz Donjeg sela. Bilo je tu teških riječi, poletjele su i šake, a žene su prokljinjale jedna drugu. Svi stanovnici Gornjeg sela stali su uz svoje sumještane. Ne samo što su stanovnici Gornjeg i Donjeg sela prestali međusobno razgovarali, nego su čak i podignuli visoke suhozide u polju kako se ne bi mogli vidjeti.

Ja sam rođen u Gornjem selu i od djetinjstva sam znao da su ljudi iz Donjeg sela loši, da im ne mogu vjerovati, da će me izdati prvom prilikom, podapeti mi nogu i zabiti nož u leđa. Otac mi je to ponovio nebrojeno mnogo puta i u to sam bio siguran. Kao dijete naučio sam se na takav život: u brodu kojim smo plovili na kopno nikad nismo međusobno igrali na karte za istim stolom, u razredu smo se na velikom odmoru družili samo sa stanovnicima Gornjeg sela, učenicima

Donjeg sela ne bi davali da prepisuju domaći rad od nas, na ispitima nismo dozvoljavali da vide naša rješenja. Smišljali smo im podrugljive nadimke tako da su za nas bili Klempo, Čoro, Muto, Coto. Kad bi ih susreli u gradu, nismo međusobno razgovarali. Kad bi netko ulovio puno ribe, dijelio bi je samo u svom selu, pomagali smo kod gradnje kuće i radovima u polju samo svojima.

PUT

Završio sam Srednju i Višu pomorsku školu. Za vrijeme školovanja živio sam kod moje tete koja je, naravno, bila iz Gornjeg sela. Kadeturu sam odradio na našoj kompaniji, a nakon toga sam plovio na strancima. Od zarade sam kupio stan u gradu i izgradio vikendicu u uvali u kojoj su zemlju imali samo mještani Gornjeg sela. Nakon nekog vremena postao sam zapovjednik broda koji je prevozio sirovu naftu iz Perzijskog zaljeva kroz Suez do Hamburga. Kompanija je imala stalnu brodsку liniju i bio sam zadovoljan ugovorom, a posebno plaćom. Jednog je dana stigao mail od uprave u kojem je pisalo da će se na moj brod ukrcati novi kapo od makine. Kad sam mu video prezime, postalo mi je jasno da se radi o čovjeku s mog otoka, ali iz Donjeg sela. Stigao je na brod, ja sam ga pristojno primio. Naš je odnos bio profesionalan. Pričali smo međusobno hrvatskim jezikom, ali ja u njega nisam imao povjerenja. Kako me je učio moj otac, očekivao sam da će me prvom prilikom izdati i prevariti pa sam zato među strojarima našao jednog koji mi je sve prenosio, prepričavao mi tko je što rekao tako da sam znao sve što se događa u makini. Kao nagradu omogućavao sam mu neograničeno korištenje interneta koji je bio ograničen za ostalu posadu, obećao





sam mu dobre ocjene i sve preporuke kod napredovanja kao i novčanu nagradu za uslugu koju mi radi. Objasnio sam mu da mi je važno imati cijelokupnu informaciju na brodu, kako funkcioniра i most i stroj. Poslovica kaže da brod može bez timuna, ali ne može bez špijuna. Ja sam bio živi dokaz da je ta poslovica istinita.

KVAR

Moj čovjek u makini promatrao je sva događanja i prepričavao mi sve do detalja. Tražio sam u njegovim izlaganjima nešto što bih mogao iskoristiti kako bih ovoga iz Donjeg sela oblatio i onemogućio mu napredovanje jer su to loši ljudi kojima ne treba vjerovati. Smišljao sam kako mu napakostiti i kako ga ocrniti. S tim sam se budio i s tim mislima bih lijegao. Ništa me nije zanimalo izuzev toga, na to sam bio fokusiran. Očekivao sam da će me on ogovarati među mornarima, da će stvarati klanove protiv mene. Međutim, on je sa sobom na brod donio punu torbu knjiga koje je često čitao i hard disk s art, crno bijelim filmovima koje je gledao na svom laptopu. Kad bi s nekim razgovarao izvan struke, tema bi mu bila umjetnost jer, kako je tvrdio, ne postoji ništa iznad toga.

Osim makine i umjetnosti, njega apsolutno ništa nije zanimalo. Mene je to izludivalo jer sam želio pronaći nešto u njegovom ponašanju što bi mi omogućilo ostvarenje moga plana, želje da

mu pokažem „di mu je misto“. Jednom smo čekali ukrcaj u Perzijskom zaljevu. Odlučio sam od molati jednu vidu kako bi izazvao mali ekološki incident i njega okriviti. Ali, netko je od posade primijetio je da nešto nije u redu i imeo me u mojoj nakani. Taj put nije mi uspjelo, ali sam sebi zadao da će nešto napraviti putem od Perzijskog zaljeva do Hamburga.

STROJARNICA

Strojarnica je od 17 sati poslijepodne bila bez nadzora, prebačena na automatiku. Krenuo sam oko 2 sata noću u obilazak makine. Smišljao sam što napraviti, kako mu smjestiti. Spuštajući se skalama odjednom sam osjetio udar i eksploziju. Pao sam na pod i izgubio svijest. Kad sam se probudio, ugledao sam lice kapa od makine kako me zove imenom. Uhvatio pod jedan pazuh, a Filipinac pod drugi. Druga dva člana posade držala su me za noge i pomagala pri transportu. Nije im bilo jasno što sam u to doba radio u makini. Prenijeli su me u moju kabinu, čovjek iz Donjeg sela otrčao je po kutiju prve pomoći, sanirao mi rane, pokrio dekom i poslao poziv za pomoći. Budući da je to područje od vitalne gospodarske važnosti za cijeli svijet tu plove ratni brodovi zapadnih zemalja. Po mene je doletio britanski helikopter i prebacio me do njihovog broda koji u sebi ima bolnicu. Kako su mi Britanci objasnili, bio je to udar drona ispaljenog od strane pobunjenika na brod u prolasku Adenskim zaljevom. Rekli su mi da to nije bio veliki dron i da nije bio direktni pogodak u brod. To su napravili kao znak podrške Pokretu za oslobođenje arapskih zemalja. Liječnici su mi kazali da sam se više

ozlijedio od pada niz skale nego od krhotina drona. Slomio sam rebro, dobio potres mozga i posjekotinu na glavi koju su mi zašili.

Moj se život od toga dana okrenuo. Promijenio sam se, postao sam bolji čovjek. Moj je otac bio u krivu i pogrešno me odgajao. Do tada sam smatrao da je jedino ispravno ponašanje onakvo kako sam naučio u djetinjstvu. Shvatio sam da su svi moji životni stavovi naslijedeni. Preispitivao sam svoj odnos prema mnogim stvarima. Do tada sam osuđivao vegetarijance, smatrao da je meso najbolje, oko kuće sam podignuo visoki zid da me nitko ne gleda, uvijek sam tražio skrivene poruke u razgovorima, osuđivao sam različitosti. Shvatio da sam odgajan „u kutiji“ na način kako su ljudi razmišljali u mom selu prije 100 godina. Obišao sam svijet, ali se nisam maknuo dalje od svog Gornjeg sela. Promijenio sam stavove o stanovnicima Donjeg sela. Nažalost, već sam počeо prenositi svojoj djeci „istinu“ objašnjavajući im da to nisu dobri ljudi. Odlučio sam s time prestati. Trebalо mi je veliko životno iskušto, neki šok, događaj u kojem će mi doći život do ruba kako bi shvatio da nije važno tko je, što je i odakle je netko, nego kakav je čovjek. Nakon izlaska iz bolnice u mene se uvukao strah i više nisam htio kročiti nogom na brodsku skalu. Kapital koji sam stekao odlučio sam uložiti u izgradnju apartmana na otoku koje je bih ljeti iznajmljivao i za kupovinu pogona za preradu maslina. Život se na mom otoku naočigled promijenio, sva polja više nisu obrađena, sve je više napuštenih kuća i škura koje više nema tko otvarati. Sve je manje dječjeg plača i dječje igre. Kako bi se iskupio za sve loše učinjeno, odlučio sam financirati i gradnju Zadružnog doma na pola puta između Gornjeg i Donjeg sela u kojem bi se organizirali plesovi za mlade i iz oba sela kako bi se prevladale razlike i započeo put novim smjerom za bolju budućnost moga otoka. Želim, jednog dana kada mi dođe smrtni čas, vjerovati da ostavljam iza sebe svijet boljim mjestom nego što sam ga našao kada sam se rodio.



PIŠE
**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**
MD, MS, FRIPH

A zašto bi uopće netko plovio?

Neki dan u ordinaciji, jedan od onih teških razgovor kada treba čovjeku reći da mu je karijera na kraju, da idući puta vjerojatno neće dobiti certifikat i da sve ide prema tome da će morati „okačiti kopačke o klin“. Tijelo se potrošilo, a sluh je ispod crte. Potrošile su ga godine, a more tome svakako nije pomoglo. No, ovo je bio nekako drukčiji razgovor – nije se borio da me uvjeri kako on može dalje, a „ovo mu je zadnja tura“, nego je nekako rezignirano rekao:

– A tako mi i treba kad sam bio budala. Koji mi je vrag trebao da idem na more. A znaš, nitko me i nije tjerao nego mladost-ludost, a poslije i žena malo pripomogla. Navikli kod mene svi na pare, a navikli i da tate nema doma.

Tjesim čovjeka i kažem:

– A slušaj, tako je to u životu, evo i ja se spremam u penziju, ovdje sam 30 godina i mnogi iz ove zgrade su sa mnom ostarili, a neki su bogime i otišli.

– Je, ostarili su s tobom, ali svi moji su ostarili bez mene. Kako sam kompanija, brodova i agenata promijenio. Nije to doktore isto.

Pa nije, ali dalo mi je misliti: kako ustvari odlučujemo da nešto radimo u životu. O pomorcima i njihovim razlozima postoje neka uopćenja mišljenja, ali zadnjih nekoliko godina naglo se povećao broj znanstvenih radova o tome. Vjerovali ili ne, ali veći je broj psihologa koji se bave pomorcima nego broj doktora koji se bave po-



morskom medicinom (tu naravno ne ubrajamone koji su tu samo da vam ocijene radnu sposobnost i nešto zarade na tome). Gotovo sva ozbiljnija pomorska učilišta imaju bar jednog znanstvenika u tom području a objavljeni su i neki vrlo značajni radovi o tome. Izgleda da je sve krenulo kada je ITF digao uzbunu zbog „velikog“ broja samoubistava među pomorcima. Odjednom su svи počeli pričati o izdvojenosti, vulnerabilnosti, neo-kolonjalizmu u pomorstvu, stresu, itd. A kada to tako medijski krene, razne fondacije počinju usmjeravati novac u to područje, pa učilišta zaključe kako je dobro biti trendu (uzeti nešto para), pa zapošljavaju psihologe. To se upravo sada dešava s ribarstvom i svi se počinju baviti problemima ribara. U idućim godinama očekujte poplavu radova o tome.

U publikaciji *The World of Seafarer* kolegica Paulina Baum Talmor objavila je pregledni članak o tome i potvrdila neke stare iskustvene uvide, ali i registrirala neke značajne promjene.

Inače, pojам „cjeloživotne karijere“ na globalnom tržištu rada, u posljednja četiri desetljeća bio je pod lupom, budući da je fleksibilno zapošljavanje, koje se odnosi na ugovorni i privremen rad, postalo norma u mnogim tvrtkama diljem svijeta. Nema više onog na što smo mi na kopnu dugo bili navikli: obrazovanje - pa zapošljavanje do kraja života u istoj tvrtki. Glavna značajka ove promjene bio je pomak s poslova koji nude doživotnu sigurnost posla na rad sa privremenim ugovorima. Iako još uvijek postoje organizacije koje svojim zaposlenicima nude dugoročne sigurne karijere, danas



Tekst pod pokroviteljstvom:

Zdravstvena ustanova za medicinu rada Rijeka
Medical Centre for Occupational Health Rijeka

Riva Boduli 1, 51000 Rijeka

T: 00385.51.213.605 + F: 00385.51.313.324

E: travelmedicina@ri.htnet.hr + www.travelmedicina.org

je za većinu ljudi zapravo „norma“ (prema ILO-u otprilike 75% svjetske populacije) da nemaju stalni posao. Takav nedostatak stalnosti može dovesti do toga da ljudi prihvate niz kratkoročnih poslova temeljenih na ugovoru, što može imati dugoročne posljedice za njihov budući razvoj karijere. Posljedično, neki su pojedinci prisiljeni planirati karijeru temeljenu na vještinama, u kojoj je njihov radni vijek sastavljen od niza kratkoročnih pozicija koje im omogućuju stjecanje vještina za koje se nadaju da će im pomoći u pronaalaženju boljeg zaposlenja, često u različitim djelatnostima. Ova vrsta strukture karijere naziva se „portfolio karijera“.

U prošlosti se pomorstvo smatralo cijeloživotnim zanimanjem, koje je nudilo hijerarhijsko napredovanje i sigurnost posla (kadet, „treći“, „drugi“, „prvi“ pa zapovjednik). Danas, unatoč hijerarhijskoj strukturi podjele rada i uloga na brodu, promjenio se stav prema dugovječnosti pomorske karijere i većina je pomoraca više ne smatra „poslom za cijeli život“. Ovdje ipak ima jedan mali odmak - iako ga mnogi ne smatraju „poslom za cijeli život“ mnogi od tih jednostavno moraju ostati u tom poslu.

Pomorstvo je tipični primjer globalnog sektora koji redovito koristi fleksibilno zapošljavanje. Većina vas radi „na ugovor“. Takvo fleksibilno zapošljavanje općenito je povezano s off-shoringom i outsourcingom zapošljavanja preko agencija. Ove izmjene u strategijama zapošljavanja u industriji uzrokovale su promjenu podrijetla pomoraca koji se pridružuju industriji. Prema BIM-CO-u (Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće), u prošlosti su pomorci iz razvijenih zemalja činili većinu radne snage, dok sada u pomorskoj profesiji dominiraju pomorci iz zemalja u razvoju. Gledajući Hrvatsku posljednjih par godina, ne iznenaduje što posljednje dostupno izvješće o radnoj snazi sugerira da se očekuje da će doći do pada broja časnika koji dolaze iz zemalja OECD-a uz istodobni porast pomoraca iz zemalja u razvoju. Uostalom sve vi to dobro znate kao što znate i što je „forza bassa“. Ranije su poslovi sa zahtjevima za visokom vještinom zahtijevali značajnu količinu obuke i uglavnom bili trajni, a logično je i da će relativno nekvalificirani posao biti ponuđen na „povremenoj osnovi“. Međutim, čini se da to više nije tako jer poslodavci pokazuju manji stupanj predanosti dugoročnoj obuci i razvoju svojih službenika.

Pa zašto bi takvo relativno opasno zanimanje, s nesigurnim izgledima za zaposlenje, koje zahtijeva duga vremena izvan doma, bilo ikome zanimljivo. E, tu su naši novozaposleni psiholozi pokušali naći odgovore, a neki su i zanimljivi. I najbolje je

to da se nisu bavili prošlošću nego motivima vaših kolega koji sada plove i to vjerovali ili ne, ne u svojim uredima nego na brodovima u plovidbi. Ukrcaju se psiholozi lijepo na brodove i obavili dubinske intervjuje s ključnim sudionicima u pomorskoj industriji: pomorcima, časnicima i kadetima iz različitih sredina i različitih nacionalnosti.

Zašto se ukrcati

Prema toj studiji jedan od čestih razloga odlaska na more je dobra plaća. Mnogi pojedinci to vide kao odgovarajuću kompenzaciju za poteškoće koje donosi takav izbor karijere. U raznim studijama pomorci iz zemalja kao što su Filipini, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ekvador i Tajvan identificiraju „dobru plaću“ u pomorskom zanimanju kao glavni razlog za odabir da se ukrcaju na brod. I pomorci i pomorske agencije za zapošljavanje identificirali su financije kao glavnu motivaciju za odabir posla na moru. Na primjer, jedan časnik s Filipina, otkrio je:

Obično je, s filipinske strane, razlog uviđek novac. Uvijek je tako bilo. Pa, s obzirom na ekonomiju Filipina, i ne postoji druga opcija. Na njemačkom brodu, plaća mornara će biti oko 1000 dolara, što je ekvivalentno 50 000 pezosa. Ako bude radio na Filipinima, najvjerojatnije će dobiti plaću od 7000 pesosa. Kao časnik ste plaćeni oko 4000 dolara mjesечно, a 4000 dolara je kao 200 000 pezosa mjesечно. Vrelika je razlika, i to bez poreza. Ako radite kod kuće [na Filipinima] dajete porez od 25%, tako da je motiv jasan.

To se događa i u drugim zemljama u razvoju, kao što su Gana, Zelenortska ostrva, Indija, Rusija i Ukrajina. Pomorci iz tih zemalja izjavili su da visoke plaće u pomorskoj industriji znače da se poslovi na kopnu ne mogu natjecati u pogledu plaće, a obećanje dobre plaće je bio značajan razlog za pridruživanje trgovackoj mornarici. Druga studija pokazuje da su na prijelazu stoljeća na radni život zaposlenika u Kini, zemljama bivšeg Sovjetskog Saveza i istočnoeuropskim zemljama snažno utjecali „nestabilnost, nesigurnost posla, erozija socijalne skrbi i velike diferencirane plaće“, što je rezultiralo time da su neki pojedinci bili prisiljeni pridružiti se pomorskoj industriji. Slično je jedan sugovornik iz Ukrajine otkrio:

U djetinjstvu svaka osoba mašta o tome da postane nešto, ali kad odraste počinješ shvaćati da moraš izabrati profesiju koja će ti donositi novac. Kod nas ima mladih ljudi koji to ne razumiju, on samo ide i studira, i na kraju dobije visoko obrazovanje u nekom institutu za raketnu znanost, potrošio je puno energije, pisao projekte, ali radi negdje u dučanu, prodaje mobitele. Dogada se. Osoba s

visokom stručnom spremom, kod nas u Ukrajini, prodavat će mobitele u trgovini. Jer nema posla. Čak i ako postoji ovakav posao, ima mnogo studenata. Nemate mesta za rad. Mislim, imate kvalifikacije, ali nemate radno mjesto. Zato, mislim, kad sam se već prijavljivao [za rad na brodu], nisam znao puno o tome, zato ovo nije nešto što sam možda želio u životu, ali znao sam da se moram nekako postaviti u ovom životu, zaraditi. Zato sam došao ovdje [raditi u brodu].

Naravno to je samo jedan od razloga i ne postaje se pomorac isključivo zbog finansijskih razloga. Geografsko podrijetlo pojedinaca također se često spominje kao još jedan razlog za odlazak na more, a fizička blizina mora navodi se kao razlog za odabir karijere. U nekoliko navrata tijekom intervjuja, u toj studiji, pomorci su spomenuli da dolaze iz nautičke sredine te da je na njih, od strane najbližih, vršen pritisak da izaberu ovo zanimanje.

Na primjer:

Moja obitelj je potpuno pomorska, svi su pomorci. Pa kad sam u bio u školi, mislio sam da moram ići na more, tako. Taj put znam. Da, moram ići tamo. Jer otac je pomorac, stric pomorac, brat pomorac, mamin otac, majčina strana svi, gdje ja živim u tom mjestu, svi su pomorci.

Njegov izbor karijere bio je gotovo neizbjeglan. To je i kulturno-školski pritisak pod kojim pojedinci u pomorskim zajednicama mogu biti kada donose odluke o svojoj budućnosti. I utjecaj obitelji, tj. pritisak ili podrška partnera također mogu biti značajni. Primjerice, jedan je pomorac, baš kao i onaj moj s početka teksta, otkrio:

Moja žena je rekla „idi i zaradi novac, trebamo novac za obitelj, trebamo novac za bebu“. Mislim, već je navikla, od mog prvog ugovora, imala je moju karticu, Primač sam svoju plaću, iz prvog ugovora. A kad sam se vratio s ugovora, morao sam malo ostati doma jer nije bilo dovoljno poslova, a onda su krenule pritužbe.“ Zašto nemamo to, zašto nemamo ovo?“ I već je bila navikla dobiti sve što poželi i eto ga... .

Drugi pomorci navode da idu na more zbog dobrih izgleda za karijeru što može uključivati mogućnosti brzog napredovanja.

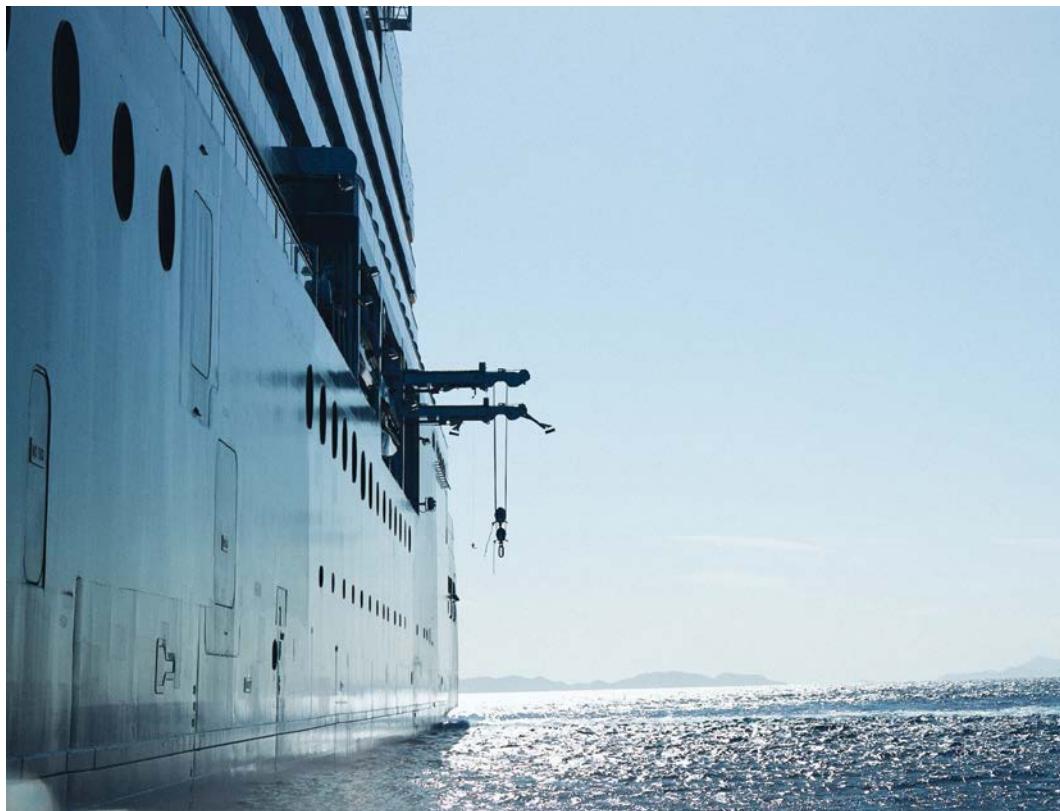
Na primjer, jedan kapetan je opisao važnost dobrih izgleda za karijeru za njegov izbor zanimanja. Tijekom intervjuja je spominjao svoje životne težnje da postane pomorac, no unatoč svojim emocijama opisao je praktične motive koji su igrali značajnu ulogu u njegovoj odluci:

Kad sam postao časnik, još sam bio samac, nakon toga sam se oženio, pa je razmišljanje bilo da umjesto više poslova, radim samo jedno, nadajući se da postoji brzi put napredovanja, a onda dobiti viši položaj, barem prvog časnika, a zatim kapetana, i onda vidjeti gdje se dalje mogu razvijati. Vrata zatvorena, vrata otvorena, ali ovo je bio smjer. To ne znači da sam sada, nakon osam godina, došao do najvišeg ranga, da sam ga prerastao. Zapravo, sada počinjem učiti, svaki dan, u svakoj luci naučiš nešto što prije nisi znao. Beskrajno je, ovo iskustvo. Napustiti ovo područje? Nema šanse. Radit će nešto što je povezano s morem do kraja života.

Za razliku od onoga što bi se moglo nazvati razlozima težnje za odlaskom na more, ponekad je upravo nedostatak težnje ili cilja bio ono što je rezultiralo da se pojedinac ukrcao. Mnogi pomorci spominjali su proizvoljne razloge za uključivanje u pomorstvo, a ti su razlozi uglavnom bili povezani s onim što su nazivali „srećom“, „prilikom“ i „sudbinom“. Pomorci u studiji spomenuli su kako u mlađosti nisu imali poseban plan rada na moru, ali im se dogodilo da su u nekom trenutku tijekom života „naletjeli“ na posao.

Moj prijatelj je bio na kadetskom tečaju na Pomorskoj akademiji i rekao mi je da postoji smjer za posao koji trenutno radim i da se mogu prijaviti. Tako sam upoznao život pomoraca i sve to. Tako sam četiri godine studirao. U srednjoj školi nisam imao pojma o bilo kakvom, poslu na moru, nisam imao planove, nikakve planove za budućnost, samo sam, učio, pa što bude, događa se. Samo se prepustite toku, uživajte u tome...

Slične priče otkrili su Sampson i Schroeder (2006.) u svom istraživanju s migrantima u Njemačkoj. Drugi su izrazili avanturičku prirodu rada na moru kao glavnu privlačnost za pridruživanje i ostanak u ovom zanimanju. Ti se razlozi mogu protumačiti kao pomalo hiroviti izbori, kod pomoraca koji ne opisuju posebne planove za dugoročnu budućnost i posljedično napuštaju pomorsko zanimanje.



Iskrcaj

Oni pomorci koji nemaju namjeru ostati i razvijati „karijeru“ u brodarstvu mogu se nakon nekoliko godina trajno „iskrcati“. Neki tretiraju pomorstvo kao prolaznu fazu u svom životu i kada se prvi put pridruže tom zanimanju, namjeravaju raditi kratko vrijeme dok ne zarade dovoljno novca za postizanje određenih postavljenih ciljeva. Na primjer, jedan glavni časnik otkrio je:

Došli su raditi na brodu nakratko kako bi zaradili nešto novca, kako se to kaže "brzi novac", Brzo zaraditi i to je to, a kasnije će ti ljudi u firmi krenuti naprijed, u nešto konstruktivnije i zanimljivije, možda otvore neki obrt, možda nešto drugo, ali u svakom slučaju ne vraćaju se.

Tako su, nakon nekoliko godina u kojima su uštedjeli novac, spremni otići, ostvariti svoj plan traženja drugog posla na kopnu. U mnogim slučajevima pomorci žele doći do „vrha“ karijerne ljestvice na moru i raditi kao glavni strojar ili kapetan, a zatim odu. U drugim slučajevima se spominje mogućnost stjecanja prenosivih vještina koje pojedinac može koristiti za položaje na kopnu. Na primjer, mogućnost dobre karijere bila je očigledna privlačnost i u mojem bratiću - kuhanu, koji je otišao na cruiser, svaki dan pekao 2000 hamburgera da bi mogao na kopnu u nekom restoranu pokazati da je bio „kuhan na cruiseru“ (To je bilo prije „Masterchefa“ i ovih kuharskih nebulozna na televiziji).

Radio sam u kuhinji [na kopnu] i video sam kuhare, koliko poštovanja imaju, koliko su vještina, znate, uspjeli prezentirati. Dakle, bio sam jako, znate, fasciniran ovime. Dakle, bilo je to vrijeme kada je bilo teško odabратi određeno polje, pa sam rekao ocu, u redu, ovo je ono što želim raditi, ali ne na kopnu, znaš? Ne na obali.

Želim raditi na moru. Obala, za godinu dana ne mogu postati glavni kuhan ili... znaš, jer ima puno više ljudi koji čekaju. A ovdje [na brodu] postajem glavni kuhan za godinu dana, čak za manje vremena.

On je rad na moru doživljavao kao svoj put prema izazovnjem poslu na kopnu. Posao brodskog kuvara smatrao je najbržim načinom da nauči i stekne vještine potrebne za otvaranje vlastitog restorana na kopnu. U ovom primjeru on je vjerovao da će mu rad na moru pomoći da razvije profesionalni identitet kao „kuhan“, a ne kao pomorac. Vjerovao je da će na moru moći steći prenosive vještine koje će moći primijeniti za zaposlenje na kopnu, što je jedna od karakteristika „portfeljne karijere“ kako smo je opisali na početku ovog teksta.

Drugi razlog trajnog „iskrcaja“ mogao bi biti nesposobnost pomoraca da se nose s teškim uvjetima rada na brodu. To uključuje kulturološke razlike, male posade, konstantan stres i velikou radno opterećenje:

Planiram raditi možda još pet godina. Sve dok ne napunim 40 godina. Ostat će na moru i onda otići. Budući da razmišljam o zdravstvenoj strani, ovo je naporan posao, posebno kao pomorski inženjer, u usporedbi s navigacijskom stranom, inženjerska strana je teža. Budući da radimo na vrućini, strojarnica je uvijek iznad 40°C, 45°C, a vibracije, puno stvari. Zato je bolje prestati s 45 godina, ako mogu dovoljno novca zaraditi, onda bih smislio nešto drugo.

Osim ovih razloga, opći nedostatak fizičke i mentalne pripremljenosti za život na brodu može uzrokovati da mnogi pojedinci odu nakon nekoliko ugovora.

Neki koledži i institucije za pomorske časnike još uvijek u svojim oglasima predstav-



žalili su se na nedostatak mogućnosti zapošljavanja na moru.

Pomorci uvijek moraju čekati sljedeći ugovor jer postoji ta stvar, previše je četvrtih strojara tamo, tako da agencije ne mogu dati posao svima, previše čekanja, Posebno za četvrte inženjere.

Na isti način je drugi časnik objasnio:

Na mojoj prvoj godini studija bilo nas je 700 kadeta, a završilo nas je oko 250. Većina njih je dala otakjer su saznali da nema šanse ići na more kao kadet, pa nema smisla gubiti četiri godine uzalud. Većina ih je završila, ali nema šanse, nisu imali šanse naći posao na moru, pa rade ili u luci, ili u uredu, u nekim malim tvrtkama, ovisi o njihovoj sreći, naravno.

Baš kao što su dobri izgledi za karijeru navedeni kao motivacija za odlazak na more, tako su oni navedeni i kao razlog za ostanak na moru na ograničeno vremensko razdoblje. U studiji su mnogi pomorci govorili o tome da žele ostati na moru samo određeno vrijeme, na primjer "deset godina" ili "dok ne dobijem kapetanski brevet", a zatim nastaviti svoju "karijeru" na kopnu. Sljedeći citat je ilustrativan:

Pomorstvo nije posao za cijeli život. Nikada do kraja života neću raditi na jednom mjestu [smijeh] Ne volim stalno raditi na jednom mjestu, jer nakon određenog vremena sve se ponavlja, sve će biti standardno, ti također moraju napredovati. Želim vidjeti nove stvari. To je ono o čemu se radi u životu, a ne biti zaglavljen cijelo vrijeme na istom mjestu, u istoj tvrtki, u istoj tvornici, za istim stolom u istom uredu, uvijek morate vidjeti nove stvari.

Zašto ostati

Ipak, postoje pomorci koji nastavljaju dugoročno raditi na moru, bez obzira na to planirali oni to prvotno ili ne. Unatoč svojim namjerama da odu i nastave neku drugu karijeru, nekoliko pomoraca u istraživanju pokazalo je da su nekako "zaglavili" na brodu. To se понекad opisuje kao fenomen "zlatnih lisica" pri čemu se pomorci navikavaju na veće prihode koji se obično ne mogu zaraditi drugdje. Jedan od sugovornika je to ovako izrazio:

Biti pomorac to je kao slabost, to je kao biti ovisnik o drogama, znaš? Netko tko se navikao na drogu, i kaže "pa to je to, ovo je zadnji put..." i nakon toga, "Moram se osjećati dobro", osjeća žudnju, treba mu određena doza droge da ublaži žudnju, a kad siđe, kaže "to je to, to je bio zadnji put i neću više".

I nakon toga, kada ponovno počne osjećati želju, opet trči za tom dozom. Isto se događa s pomorcima, isto. Kad nestane novca, razumije li? I navikao se živjeti u luksuzu, navikao se trošiti velike količine novca, gdje bi otišao? Sa svojim obrazovanjem ne može ništa zaraditi doma, mislim što je sljedeće? Ideš na more...moraš. A ovako, svaka plovیدba je kao zadnja, zato.. . Privlači me ovo zanimanje. Pomorac se već navikao da sebi ništa ne uskraćuje, na primjer, navikao je, izašao je novi model telefona, može samo otici i kupiti ga. Samo zato što ima dovoljnu plaću, ako želim kupiti telefon za 400 dolara, jednostavno ga odem i kupim, bez problema. Ali kod kuće, s plaćom od 200, 300 dolara, to si neću moći priuštiti.

Neki pomorci, osobito pomorci na radnim mjestima kao što su niži časnici i mornari (gdje ponuda često nadmašuje potražnju), smatraju da ih nedostatak prilika za zapošljavanje u pomorskoj industriji tjeru da traže alternativne mogućnosti zapošljavanja na kopnu. Mnogi niži časnici u ovom istraživanju

Poteškoće u napuštanju pomorskog zanimanja također mogu biti posljedica prilagodbe na brodski način života i okoliš koji, iako često neugodan, ipak navikom otežava na stanjivanje na obali.

Probudim se i nakon 15 minuta spustim se dva nivoa i već sam na poslu. Znam da kada stignem na brod, da se nahranim, da mi je uvijek toplo, da ne moram plaćati vodu, ne trebam plaćati račune, ne trebam kuhati. Ali kod kuće, kad dodem kući, odmah smršavim, [smije se], tijekom ugovora uvijek se udebljam, ali kad sam kod kuće odmah smršavim jer jedem samo jednom dan, jednostavno se dogodi ovako. Plus, kod kuće imate sve te kućne probleme, morate platiti struju, vodu, ići tamo i ovamo, imate red tamo, stojite u redu tamo, niste više navikli na to, [Smijeh] pa na neki način postaje teško doći na obalu.

U studiji je bilo sličnih izjava ispitnika koji su se osjećali nesposobnima nositi se s tranzicijom s broda na obalu koju su oduvijek zamisljali. Jedan glavni inženjer opisao je kako:

Ako se do 35. godine čovjek nije mogao odvojiti od mora, onda to neće moći do kraja života. Iz mnogo razloga sam pokušao, otprikljike dva puta, jednom sam radio godinu dana na kopnu, drugi put čak i više. Pomorci mogu raditi samo na moru. Na obali sam mogao pronaći posao s razumno plaćom, nije išlo. Mogao bih provoditi vrijeme na kopnu, tražio sam i tražio i tražio, ali kad dobiješ bezbroj ponuda za rad na moru, da budeš plaćen dvostruko više, ali to je na moru, [smijeh] i također imas dokumente koji su ti potrebni za rad, za rješavanje svih ovih pitanja, naravno da ćeš odabrati pomorstvo, "bolje jedna ptica u ruci nego dvije ptice u grmu". To je to. Dok god sam dobrog zdravlja, nadam se da će biti dovoljno do mirovine da nastavim.

On je naglasio „zlatne lisice“ koje je „nosio“, no njegova je izjava također podržavala stajalište da pomorci, jednom kad se naviknu na morski život, mogu „raditi samo na moru“. To je u skladu s izvještajima koji nagašavaju „ovisnost“ o prirodi rada na moru, koju u svojoj studiji spominju i drugi autori (Heen 1988. i Hill 1972.), što često komplicira sve pokušaje prelaska na kopno i posljedično pretvara pomorstvo u cjeloživotno zanimanje.

Razlozi koji stoje iza odluke pojedinca da radi na moru su različiti i sasvim sigurno ste se pronašli u nekom od ovih pomoraca. Unatoč svim ovim izazovima, mnogi čete ostati i raditi na moru do kraja života, a mi smo vam to samo željeli osvijestiti da lakše donosite svoje odluke.

— Odvjetničko društvo Vukić i partneri —

PIŠE
LINA
SERDAR
mag.iur.

Prestanak zaposlenja pomoraca

Pomorci su posebna skupina zaposlenika u specifičnom radnom odnosu. Uvjeti života i rada pomorača u mnogočemu se razlikuju od uvjeta rada i života radnika u drugim gospodarskim djelatnostima koje se obavijaju na kopnu, pa je zbog toga radni status pomoraca dodatno razrađen posebnim propisima.

U Republici Hrvatskoj ne postoji cjelovit pravni akt koji uređuje radne, životne i socijalne uvjete hrvatskih pomoraca, već su te odredbe sadržane u nizu propisa od kojih su najvažniji Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, u dalnjem tekstu: PZ), kolektivni ugovori, Konvencija o radu pomoraca (u dalnjem tekstu: MLC), drugi međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom RH i objavljeni te Zakon o radu (NN 93/14, 127/17, 98/19, 151/22, 64/23, u dalnjem tekstu: ZOR). Odredbe PZ-a, međunarodnih ugovora koji obvezuju Republiku Hrvatsku te kolektivnih ugovora, imaju prednost pred odredbama ZOR-a.

To znači da se i u odnosu na prestanak zaposlenja pomoraca odredbe općeg radnog zakonodavstva sadržane u ZOR-u primjenjuju tek supsidijarno, na ona pitanja koja nisu uređena posebnim propisima.

Prestanak zaposlenja pomoraca detaljno je razrađen kolektivnim ugovorima. Oni su posebno važan izvor prava za pomorce i sastavni su dio pojedinačnih ugovora o zaposlenju. U Republici Hrvatskoj na snazi su dva kolektivna ugovora za pomorce - Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (NN 21/2023) i Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (NN 93/2023).

Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi autonomni je izvor prava za hrvatske pomorce te pomorce državljane Republike Hrvatske koji imaju boravište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj, a plove na brodovima upisanim u hrvatski ili neki drugi upisnik brodova. Primjenjuje se i na pomorce državljane ostalih država članica EU-a pritom vodeći računa o primjeni odredaba Uredbe (EZ) br. 883/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o koordinaciji sustava socijalne sigurnosti.

Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi razlikuje četiri načina prestanka radnog odnosa pomorca:

- nakon isteka zaključenog ugovora o zaposlenju;
- kada je iskrcaj obavljen zbog bolesti ili ozljede nakon liječničkog pregleda;
- ako pomorac samovoljno napusti brod i službu na brodu;
- otkazivanjem ugovora o zaposlenju od strane pomorca ili poslodavca.

Nadalje, ovaj kolektivni ugovor takšativno navo-

di opravdane razloge za otkaz i to kako za pomorca tako i za poslodavca.

Pomorac na kojeg se ovaj Kolektivni ugovor odnosi može otkazati ugovor o zaposlenju ili tražiti iskrcaj:

a) davanjem pisane obavijesti o otkazu ili iskrcaju poslodavcu ili zapovjedniku broda mjesec dana unaprijed u nazočnosti dva svjedoka;

b) kada je tijekom putovanja potvrđeno da je bračni drug pomorca, njegovo dijete ili roditelj iznenada teško obolio (ova odredba primjenjuje se i na partnera pomoraca kojeg je pomorac nominirao za svog prvog srodnika prilikom sklapanja ugovora o zaposlenju);

c) ako je pomorac bio zaposlen na određeno putovanje na određenom brodu koje je u međuvremenu značajno izmijenjeno s obzirom na trajanje ili plan putovanja;

d) ako brod plovi u ratno ili visoko rizično područje kako je definirano u članku 17. Kolektivnog ugovora;

e) ako je za brod utvrđeno da ne zadovoljava standarde Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. godine (SOLAS Konvencija); Međunarodne konvencije o teretnim linijama iz 1966. godine (LL Konvencija); Međunarodne konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca iz 1978. godine (STCW Konvencija); Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973. godine (MARPOL Konvencija). U svakom slučaju držat će se da brod ne zadovoljava standarde ako nema svjedodžbe propisane hrvatskim zakonodavstvom ili međunarodnim propisima;

f) ako je brod bio pod privremenom mjerom zastavljanja i tako ostao pod istom mjerom 30 dana;

g) ako nakon podnesenih prigovora prema ugovorenom postupku sukladno članku 34. Kolektivnog ugovora, poslodavac ne poštuje uvjete iz Kolektivnog ugovora.

Poslodavac može opravdano i valjano pomorcu otkazati ugovor o zaposlenju:

a) davanjem pisane obavijesti pomorcu mjesec dana unaprijed u nazočnosti dva svjedoka;

b) nakon potpunog gubitka broda, ili kada je brod stavljen u raspremu na neprekidno razdoblje od najmanje jednog mjeseca ili ako poslodavac proda brod;

c) zbog teške povrede radne obveze pomorca; Teškom povredom radne obveze smatraće se i više uzastopnih lakših povreda radne obveze koje napravi pomorac, a na koje ga je poslodavac ili zapovjednik pisano upozorio. Poslodavac je dužan izravno ili putem zapovjednika broda pisanim putem pri-

općiti pomorcu da mu otkazuje ugovor o zaposlenju radi teške povrede radne obveze. Ako poslodavac ne uruči pomorcu pisani otkaz, osim u slučaju kad pomorac sprječi uručenje ili odbije potpisati primetak otkaza, otkaz ugovora o zaposlenju nije valjan i pomorac ima pravo na naknadu štete koju trpi prijevremenim iskrcajem s broda;

d) zbog nesposobnosti pomorca da stručno i kvalitetno obavlja poslove i radne zadatke koji su mu povjereni. Obrazloženu ocjenu o nesposobnosti pomorca da obavlja poslove i radne zadatke koji su mu povjereni zapovjednik broda dostavlja poslodavcu koji donosi odluku o pisanim otkazima. Pisani otkaz i obrazloženu ocjenu pomorcu će uručiti poslodavac izravno ili putem zapovjednika broda. U ovom slučaju, umjesto otkaza, poslodavac može pomorcu putem zapovjednika broda ponuditi da obavlja druge poslove i radne zadatke koje pomorac po njegovu mišljenju može uspješno obavljati i za koje je ovlašten. U slučaju da Pomorac isto prihvati, sklapa se novi ugovor o zaposlenju za te poslove. Nesposobnost zapovjednika da obavlja poslove i dužnosti koje su mu povjereni utvrđuje poslodavac koji mu onda izravno predaje pisani obavijest o otkazu. Predaja pisane obavijesti zapovjedniku smatra se i upućivanje obavijesti uobičajenim komunikacijskim kanalima kojima poslodavac komunicira s brodom, pri čemu je poslodavac dužan zapovjedniku predati i pisani otpravak obavijesti najkasnije prilikom primopredaje.

Zapovjednik kojem poslodavac otkazuje ugovor o zaposlenju zbog teške povrede radne obveze ili zbog nesposobnosti da stručno i kvalitetno obavlja poslove i radne zadatke koji su mu povjereni je dužan provesti primopredaju s novim zapovjednikom sukladno pravilima poslodavca. Umjesto otkaza, poslodavac mu u ovim slučajevima može ponuditi i obavljanje drugih poslova na brodu ili ukrcanje u nižem zvanju.

U slučaju otkaza, pomorac će stići pravo na naknadu od njegove dvije osnovne mjesecne plaće ako je on otkazao ugovor o zaposlenju, osim slučaju otkaza ugovora o zaposlenju davanjem pisane obavijesti o otkazu ili iskrcaju ili iz razloga što je bračni drug pomorca/ nominirani partner, njegovo dijete ili roditelj iznenada teško obolio, te kada mu poslodavac otkazuje davanjem pisane obavijesti mjesec dana unaprijed u nazočnosti dva svjedoka ili zbog potpunog gubitka broda, raspreme broda duže od jednog mjeseca ili prodaje broda.

Za potrebe ovog Kolektivnog ugovora, odbijanje izvršenja zapovjedi da plovi na brodu, tj. da se uputi na neko putovanje neće se držati za povredu radne obveze pomorca:



a) ako je brod nesposoban za plovidbu ili ako ne zadovoljava standarde;

b) ako je iz bilo kojeg razloga plovidba broda bila protuzakonita;

c) ako pomorac ima opravdanu pritužbu na poslodavca u odnosu na primjenu Kolektivnog ugovora ili ugovora o zaposlenju; i

d) ako pomorac odbije ploviti u ratno i/ili visoko rizično područje.

Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu uređuje radne odnose svih hrvatskih pomoraca i pomoraca drugih država članica Europskog gospodarskog pojasa (EGP) koji plove na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj.

U članku 33., ovaj kolektivni ugovor nabraja načine prestanka ugovora o radu:

1. istekom vremena na koje je sklopljen ugovor o radu na određeno vrijeme;
2. otakazom ugovora o radu od strane pomorca ili poslodavca;
3. sporazumom pomorca i poslodavca koji mora biti sklopljen u pisanim obliku;
4. kad pomorac navrši 65 godina života i 15 godina staža osiguranja, osim ako se pomorac i poslodavac drukčije ne dogovore;
5. danom dostave obavijesti poslodavcu o pravomoćnosti rješenja o priznanju prava na invalidsku mirovinu zbog potpunog gubitka radne sposobnosti;
6. odlukom nadležnog suda;
7. smrću pomorca;
8. smrću poslodavca – fizičke osobe;

9. ako ugovor o radu nije prestao u postupku likvidacije ili prestanka društva poslodavca po skraćenom postupku bez likvidacije u skladu s propisom o trgovačkim društvima, ugovor o radu prestaje najkasnije brisanjem društva iz sudskeg registra.

Poslodavac može redovno otakzati ugovor o radu davanjem pisane odluke o otaku uz ugovoren otakni rok u slučaju ako:

a) prestane potreba za obavljanjem određenog posla zbog gospodarskih, tehnoloških ili organizacijskih razloga (poslovno uvjetovani otakaz);

b) pomorac ne može uredno izvršavati svoje obveze iz radnog odnosa zbog određenih trajnih osobina ili sposobnosti (osobno uvjetovani otakaz);

c) pomorac krši obveze iz radnog odnosa (otakaz uvjetovan skriviljenim ponašanjem pomorca); Prije redovitog otakzivanja uvjetovanog skriviljenim ponašanjem, poslodavac je dužan pomorca pisanim putem upozoriti na obveze iz radnog odnosa i ukazati mu mogućnost otkaza za slučaj nastavka kršenja tih obveza, osim ako postoje okolnosti zbog kojih nije opravданo očekivati od poslodavca da to učini; što se može smatrati skriviljenim ponašanjem primjerično je nabrojano u Kolektivnom ugovoru s time da ta lista nije konačna;

d) pomorac nije zadovoljio na probnom radu (otakaz zbog nezadovoljavanja na probnom radu).

Otkaz uvijek mora biti u pisanim obliku i poslodavac mora obrazložiti otakaz te isti uručiti pomorcu kojem se otakzuje ugovor o radu.

Pomorac može redovno otakzati ugovor o radu podnoseći poslodavcu broda pisani zahtjev 30 dana

unaprijed ne navodeći razlog za otakaz.

Otkazni rok počinje teći od dana uvrštenja otkaza ugovora o radu. Za vrijeme otakznog roka, poslodavac je dužan radniku plaćati naknadu plaće, omogućiti mu korištenje godišnjeg odmora ili mu isplatiti naknadu za neiskorišteni godišnji odmor, te mu isplatiti otpremnину. Osim toga, za vrijeme otakznog roka radnik ima pravo uz naknadu plaće biti odsutan s rada najmanje četiri sata tjedno radi traženja novog zaposlenja, ali će a koje će objediniti i iskoristiti prije isteka otakznog roka.

Dužina otakznog roka određena je u čl. 36. Kolektivnog ugovora i ovisi o tome koliko vremena je posmorac neprekidno proveo u radnom odnosu s poslodavcem. Otkazni rok pomorca koji je kod poslodavca proveo u radnom odnosu neprekidno 20 godina, počevava se za 2 tjedna ako je posmorac navršio 50 godina života, a za mjesec dana ako je navršio 55 godina života. S druge strane, ako posmorac otakuje ugovor o radu, otkazni rok ne može biti duži od mjesec dana. Ako pak posmorac na zahtjev poslodavca prestane raditi prije isteka ugovornog otakznog roka, poslodavac mu je dužan isplatiti naknadu plaće i priznati sva ostala prava kao da je radio do isteka otakznog roka.

Otkazni rok teče za vrijeme godišnjeg odmora i plaćenog dopusta, ali ne teče za vrijeme:

- trudnoće;
- korištenja rodiljnog, roditeljskog, posvojiteljskog i očinskog dopusta ili dopusta koji je po sadržaju i načinu korištenja istovjetan pravu na očinski dopust, rada s polovicom punog radnog vremena, rada s polovicom punog radnog vremena radi pojačane njege djeteta, u skladu s propisom o rodiljnim i roditeljskim potporama;
- privremene nesposobnosti za rad tijekom liječenja ili oporavka od ozljede na radu ili profesionalne bolesti;
- vršenja dužnosti i prava državljana u obrani;
- za vrijeme privremene nesposobnosti za rad, osim ako je poslodavac prije početka toga razdoblja otkazao ugovor o radu i tom odlukom pomorca u otaknom roku oslobodio obveze rada. Ako je došlo do prekida tijeka otakznog roka zbog privremene nesposobnosti za rad pomorca kojeg poslodavac nije oslobodio od obveze rada, radni odnos tom poslodavcu prestat će najkasnije istekom šest mjeseci od dana početka tijeka otakznog roka.

Iznimno, otkazni rok teče u slučaju prestanka ugovora o radu pomorca tijekom provedbe postupka likvidacije poslodavca te postupka radi prestanka društva poslodavca po skraćenom postupku bez likvidacije u skladu s propisom o trgovačkim društvima.

Pomorac kojem poslodavac otakuje ugovor o radu na neodređeno vrijeme nakon najmanje dvije godine neprekidnog rada, osim ako se otakuje zbog razloga uvjetovanih ponašanjem pomorca, ima pravo na otpremnину. Iznos otpremnинe određuje se s obzirom na dužinu prethodnog neprekidnog trajanja radnog odnosa s tim poslodavcem, a ne smije se ugovoriti, odnosno odrediti u iznosu manjem od jedne polovine prosječne mjesecne brutu plaće koju je pomorac ostvario u tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu, za svaku navršenu godinu rada kod toga poslodavca. Prilikom isplate otpremnинe, poslodavac će za pomorca izvršiti uplatu doprinosa, pore-

za i prireza prema važećim propisima, te preostali iznos isplatiti na račun pomorca kao i kod isplate plaće. Pomorcima pripada pravo na otpremnину i kada steknu uvjete za mirovinu i to u najvišem neoporezivom iznosu određenom Pravilnikom o porezu na dohodak.

Poslodavac i pomorac mogu i izvanredno otakzati ugovor o radu. Kod izvanrednog otkaza otkazni rok se ne primjenjuje i prestanak radnog odnosa nastupa odmah. Poslodavac i pomorac imaju opravdani razlog za izvanredni otkaz ugovora o radu sklopljenog na neodređeno ili određeno vrijeme, bez obveze poštivanja propisanog ili ugovorenog otakznog roka (izvanredni otkaz), ako zbog osobito teške povrede obvezu iz radnog odnosa ili neke druge osobito važne činjenice, uz uvažavanje svih okolnosti i interesa obiju ugovornih stranaka, nastavak radnog odnosa nije moguć. Ugovor o radu može se izvanredno otakzati samo u roku od petnaest dana od dana saznanja za činjenicu na kojoj se izvanredni otkaz temelji. Osobito teške povrede obvezu iz radnog odnosa za koje se može izreći mjera izvanrednog otkaza ugovora o radu nabrojane su u Kolektivnom ugovoru.

Skriviljenim ponašanjem pomorca neće se okvalificirati odbijanje izvršenja naredbe isplavljenja u sljedećim slučajevima:

- a) ako je planirana industrijska akcija (stražak) u skladu s odredbama Kolektivnog ugovora;
- b) ako je brod nesposoban za plovidbu;
- c) ako se isplavljenje broda smatra nezakonitim činom;

Odredbe ovog Kolektivnog ugovora koje se odnose na otkaz, primjenjuju se i u slučaju kad poslodavac otkaže Ugovor o radu i istodobno predloži pomorcu zaključivanje Ugovora o zaposlenju pod izmijenjenim uvjetima (otakaz s ponudom izmjenjene Ugovora o radu).

Odredbe o prestanku zaposlenja prema Kolektivnom ugovoru za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi i Kolektivnom ugovoru za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu koncipirane su na drugačiji način jer su se odredbe Kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi morale prilagoditi zaposlenju određenog trajanja i međunarodnom karakteru plovidbe, dok su odredbe Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu vrlo slične i prilagodene domaćem radnom zakonodavstvu, a ponajprije odredbama ZOR-a.

Uz MLC, jedan od najvažnijih izvora prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj javljaju se kolektivni ugovori. Oni čine autonomni izvor prava i neposredni pravni temelj za ostvarivanje i zaštitu prava pomoraca, obveza i odgovornosti pomoraca kod određenog brodara. Za kolektivne ugovore koji se odnose na pomorce karakteristične su brojne specifične odredbe koje ne nalazimo u drugim kolektivnim ugovorima. Unažđenje radnopravnih uvjeta, kao i zaštite pomoraca, jamstvo je poštenih i humanih uvjeta na brodu, a što je neophodno za sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša.

B

rodovi Pećine i Zamet su još dobro poznati onima koji prate zbivanja u našem pomorstvu. Skoro puna dva desetljeća bili su dijelom flote danas ugasle Lošinjske plovidbe. Oba broda su izgrađena u Rio de Janeiru za tvrtku Blue Star Ship Management. Prvi je bio Benedict, novogradnja 316, isporučen 12. veljače 1979. Brod Boniface, novogradnja 317., predan je vlasniku 11. lipnja iste godine. Imali su 5 210 BRT te nosivost 5 344 DWT. Brodovi su namjenski građeni za održavanje linije Velika Britanija – Južna Amerika, tičući luke Liverpool, Heysham i Dublin te Port of Spain, Trinidad i Belm. Nekoliko puta godišnje plovilo se i 650 milja duboko u Amazonu, u luku Manaus radi krcanja brazilskih orašića. Posade su se žalile na stabilitet broda jer je izvorna verzija nadgrađa "pojačana" za još jednu palubu radi prijevoza putnika u Brazil. Isti problem su povećavale teške samarice, postavljene dosta visoko zbog krcanja spremnika na palubu, ukupno njih 105 od 20 TEU-a. Sve se zaboravljalo dolaskom broda u Trinidad, gdje se obavljala smjena posade (veći dio njih je bio baš odatle) i tu je pomorcima bio zagarantiran nezaboravni provod.



Benedict – prolazak kanala La Manche

Godine 1986. došlo je do kraja održavanja ove linije poznate kao "Booth Line" (osnovana je još 1886. godine, a 1975. postaje dijelom Blue Star Managementa). Tako je putovanjem broda Boniface zaključeno njezino stogodišnje trajanje. Brodovi su nakon toga otplovili u Liverpool gdje su u tamošnjem Victoria doku stavljeni u raspremu čekajući nove vlasnike.



Boniface na zadnjem putovanju, Birkenhead, lipanj 1986.

Kao kupac se pojavljuje Lošinjska plovidba i preuzima oba broda u studenome 1986. godine pod imenima Pećine i Zamet (registrirano vlasništvo kompanija Venisol Shipping Corp. i Full Star Shipping Corp.). Prinove kreću na prve plovidbe iz Glasgowa odnosno Bordeauxa ka libijskim lukama Khoms i Benghazi. U iduće dvije godine plove između jadranskih i mediteranskih luka, a onda slijede daleka putovanja ka Perzijskom zaljevu, Indiji, Indoneziji i Japanu. Početkom 1991. Pećine prvi put preplovjavaju Pacifik na putu iz Houstona u Indoneziju, što će ponoviti tri godine kasnije, baš kao i Zamet. Po svim svjetskim morima plove do kraja 1996. godine kada se uključuju u liniju Zapadna Europa, Mediteran – Istočna i Južna Afrika. I baš se onda dogodila široj javnosti nepoznata havarija koja zbog svoje neobičnosti zasluzuje biti zabilježena na ovim stranicama.



Zamet u britanskoj luci Middlesbrough, rujan 1992.



Benedict - krcanje tereta u Manausu



Pećine u Las Palmasu, siječanj 2005.



PIŠE

MILKO KRONJA



Benedict i Boniface u Liverpoolu, 13. kolovoza 1986.

RENDEZ-VOUS U PORT GENTILU

Zamet je početkom siječnja 1997. boravio u Port Gentilu odakle je trebao otploviti u francusku luku Toulon na preuzimanje nove linije, ali bio je prisiljen ostati u Gabonu jer je posada stroja zamijetila metalne strugotine u ulju za podmazivanje osovine. Brod blizanac Pećine je u to doba plovio iz Jeddaha ka Palermu, a zapovjednik, kap. Janko Vukotić je dobio nalog iz kompanije da odmah prosljedi za Gibraltar u balastu da bi neposredno prije dolaska u Gibraltar zapovjeđeno da krene prema Gabonu i tamo uzme

Zameta u tegalj, kako bi troškovi vezani za havariju stroja za Lošinjsku plovidbu bili što manji. Pećine su stigle 5. veljače 1997. u Port Gentil i tu uzele bunker. Nakon toga su krenule prema unesrećenom blizancu, ali je pilot odbio napraviti manevar vezivanja broda za brod na sidrištu pa je posada morala to sama napraviti. Nakon što je tegalj osiguran, Pećine sa Zametom po krmi su krenule prema Jadranu. No, u visini Tangera upravitelj stroja na Pećinama je žurno priopćio zapovjedniku da se na njihovom brodu događa nešto nevjerojatno - ista stvar kao i na Zametu, metalne strugotine s osovine su se pojavile u mazivom ulju.

Nakon toga je posada prvo usidrla brod Zamet pa su onda isto napravile i Pećine te se čekalo rasplet ove poprilično nevjerojatne situacije, gdje se brodovima blizancima praktički u isto vrijeme dogodila ista teška havarija stroja. Nakon nekoliko dana je iz direkcije Lošinjske plovidbe odlučeno da se angažiraju tegljači iz Gibraltara kako bi ova broda oteglili prema toj britanskoj koloniji. Istovremeno se dogovorilo s Brodospasom da se dva njihova tegljača uposle u tegljenju lošinjskog dvojca u Jadran. Jedan tjedan im je trebao da stignu u Gibraltar, zapovjednik Vukotić se sjeća da je njih u tegalj uzeo Brodospas Warrior i tako je ovaj nesvakidašnji konvoj krenuo prema Rijeci, točnije Kraljevici gdje je bio dogovoren popravak brodova. Zamet je tamo prvi stigao, bilo je to 23. ožujka, a Pećine su u brodogradilište prispjele 27. ožujka 1997. Osovine su demontirane i otpremljene u Njemačku, u tvornicu MAN u Augsburgu gdje je bio načinjen pogonski stroj za ovaj lošinjski dvojac. Zamet je ostao skoro tri mjeseca u Kraljevici, da bi potom nastavio s istom prugom i doplovio u Toulon 11. lipnja 1997. Pećine su u tu francusku luku stigle 26. srpnja iste godine. Blizanci su ostali na ovoj liniji sve do početka 2005. godine. Nakon toga Zamet čini jedno, a Pećine dva putovanja na relaciji Sredozemlje – Brazil i natrag. Kraj njihove lošinjske karijere stigao je koncem svibnja iste godine kada je novim vlasnicima predan u Istanbulu brod Zamet, a Pećine su otišle samo koji dan kasnije u luci Rijeka.

Zamet je postao Ismail prince (zastava Gruzija) a Pećine su dobile ime Seven Star (zastava Sv. Vincent i Grenadini). Ismail Prince idućih godina mijenja vlasnike i zastave a čak je bio oglašen i izgubljenim dana 11. studenoga 2007. nakon velikog nevremena u Mramornom moru. No, ipak nije potonuo te je spašen i nastavio je s plovidbama. Godine 2010. postaje Ramlah II (zastava Sierra Leone), a u veljači 2011. novo ime je Nawal II. Pod njim je 31. kolovoza 2011. predan rezacija u indijskom Mumbaiju (rezanje je započelo 2. listopada 2011.). Ne-kadašnje Pećine su 2006. postale Reef Mahe, a godinu dana dobiva ime OBS Swathy (zastava Panama). Pod njim je brod prodan za rezanje u veljači 2009., a 27. lipnja iste godine doplovio je u svoju posljednju luku – rezalište Sachana u Indiji.



Ismail Prince u Bosporu, siječanj 2006.



Pećine u riječkoj luci, 9. lipnja 2005., upravo preimenovane u Seven Star

POMORSKA VEČER 21.

PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

Ima dana kada čovjek ostane bez teksta i dođe vrijeme da zaista treba vjerovati u biometeorološku prognozu. Ustvari bolje kazati da nam nedostaje pozitive i onih lijepih priča s okusom mora, broda i soli.

U svakom slučaju ovih mjeseci i godina, sve se vrti oko Crnog i Crvenog mora. Koja lijepa imena, a toliko opasna po pomorce.

Časno zanimanje koje se umjesto mirne plovidbe svakodnevno pretvara u jedan očiti strah s pitanjem „što će biti sutra“? Pomorci postaju taoci nezasitnih i pohlepnih kompanija i meta su novih terorista. Ne samo modernih i novokomponiranih gusara (pirata), već se na brodove s kopna puca s najmodernijim dalekometnim streljivom. Došlo je vrijeme da se više pojedinim morima ne može ploviti bez posebno obučenih zaštitara. Ne znam jesu li pomorci bolje plaćeni sada kada im je glava u torbi, no, onu poruku „lako njemu on je pomorac“, valjalo bi promijeniti i nazvati „nije njemu lako što je pomorac“!

To dokazuje i sljedeća priča po onoj staroj uzrečici brodovi su kao ljudi.

Jedan moj susjed, časnik palubbe, koji plovi više od 10 godina, nakon tjedan dana s kraće kruzerske navigacije, vratio se doma. Što je kapetane pitam ga? Bolest nije jer s barkom se vratio s mršavog lignjolova. Nije ni Crveno more, ni Huti, ni zaštitari, već je u pitanju plaća. Veli on meni, pazi plaća dolazi desetog u mjesecu i to samo 80 posto. Zašto pitam?



Ostalih 20 posto kompanija će uplatiti po završetku ugovora, kaže on i dodaje, ali i to je upitno jer će zapovjednik i još neki viši časnici odlučiti jesam li bio vrijedan, poslušan, radišan, pristojan i ne znam što još. I tako, uzeo sam matrikulu i evo me doma.

Mnogi pomorci godinama sanjaju plovidbu kroz Sueski kanal, ali posljednjih mjeseci to je opasna i upitna plovidba. Javio mi se jedan pomorac s kruzera koji posljednjih mjeseci plovi oko Mauricijusa i Sejšela pa, kaže, trebao je kroz Suez doploviti do Mediterana i s turistima kružiti od Grčke i Turske do našeg lijepog Jadranu. No, neće ni pomorci ni putnici osjetiti čari konvoja u Sueskom kanalu, već će bez putnika ovaj kruzer na putovanje oko Rta dobre nade. Bez zarade trebat će im 25 dana do Malte. Što će se raditi i kako potrošiti vrijeme, osim onih što drže gvardiju? Čistit će se, glancati, pituravati, provjeriti sigurnost svih uređaja i čamaca za spašavanje, a „bijelo osoblje“ imat će posla preko glave.

Željno čekam objavu Porezne uprave o godišnjim prijavama naših pomoraca i ona famozna 183 dana međunarodne plovidbe. Tako će resorno ministarstvo saznati i objaviti koliko Hrvatska ima pomoraca. To je izgleda jedini način koliko

zaista imamo valjanih pomorskih knjižica i koliko će eura s okusom sedam kora (pa i više) biti uplaćeno u državni proračun. A to što je velika većina pomoraca i ove godine ostala bez svog izbornog listića i glasa koga briga. Znam teško je znati gdje će u vrijeme parlamentarnih i europskih izbora biti na tisuće naših pomoraca koji plove na inozemnim zastavama, ali zar ne postoji i ono elektroničko glasovanje? Da, a koliko ono milijuna i milijuna eura i dolara pomorci šalju i troše u svojoj domovini?

Kako se ova rubrika zove Pomorska večer, a emisija traje više od 70 godina i zaslужila je niz značajnih priznanja i nagrada. Npr. u proljeće 2017. kada je na veliko iznenadjenje zaslужila Večernjakovu ružu kao najbolja emisija u kategoriji radijskih emisija, jedna slušateljica je kazala „Pomorska večer je za mene čista emocija.. Slažem se. Slušajte nas ponедjeljkom od 20 sati do ponoći na Hrvatskom radiju pa ćete se uvjeriti zašto smo dobili nagradu. Kod nas nema puno politike, osim što povremeno bocnemo Ministarstvo mora. Pomorci su nažalost zapostavljeni, a njihov broj danas najbolje zna Porezna uprava.

Dragi pomorci želim Vam dobro i pitomo more i znajte, ne samo zbog emocija, mi smo uvijek na vašoj strani.

Chief stewardess

N

edavno sam opet bila gošća u omiljenoj radio emisiji svih pomoraca i onih koji se tako osjećaju u duši - "Pomorskoj večeri" i na pitanje urednice i voditeljice emisije, drage Dorine Tikvicki, koji je opis moje pozicije na brodu/ jahti odgovorila sam brzo i jednostavno jer nema se toliko puno vremenskog prostora objasniti opis mog posla. Zato ču iskoristiti ovu priliku da malo detaljnije opišem tu poziciju. Dakle, Chief stewardess na jahti jest u doslovnom prijevodu glavna domaćica, međutim što to točno podrazumijeva?

Prvenstveno jaku mentalnu stabilnost i fleksibilnost, volju i želju za napredovanjem i konstantnim učenjem, dokazivanjem koje se postiže kroz godine iskustva kao Solo stewardess, 2nd stewardess da bi se na kraju došlo do pozicije Chief stewardess. Naravno da ima i onih jahti gdje se na poziciju Chief stewardess promovira i drugačije, ali, iz mog iskustva, to se nije pokazalo dobrim.

Tu su odgovornost i poznавanje "safety first" pravila, jako dobre do odlične komunikacijske vještine na što više stranih jezika, odlična organizacija glede raspodjele poslova u interijeru kao i sama organizaciju planiranja itinerarija vlasnicima ili gostima zajedno s kapetanom ili 1. oficirom. Također odlično znanje kompjuterskog jezika, administracije, računovodstva ili tzv. accountancy. Definitivno Chief stewardess mora biti primjer ostalim ženskim članovima posade jer od nje uglavnom uče, dobro i loše, ispravno i pogrešno. Mora imati ogromnu dozu strpljenja, ali i razumijevanja, nikako ne smije dramiti i stvarati napetosti na brodu, već kao svaka "mama" trebala bi smirivati eskaliranu situaciju na brodu, koje nažalost uvijek ima.

Ovisno o duljini jahte kao i broju članova posade na istoj, bilo bi dobro da zna i dio manovre, osobito u rukovanju s bokobranima, kao i imati što preciznije oko za davanje distance ukoliko je to potrebno. Dalje, mora logično zaključivati i nastojati svojim eventualnim neznanjem ili neiskustvom ne oštetiti brod. Naime, i sama sam svjedok koliko je oštećenja na brodu napravljeno upravo od strane posade jer se ne razmišlja glorijom i ne pazi se.

Inventurne liste, oprema nove jahte u dogovoru s vlasnicima, naručivanje uniforme, planiranje i poštivanje budžeta, nabavka uopće itd., sve su to dužnosti Chief stewardess koja još mora imati

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess



ti volju i želju naučiti nove cure poslu.

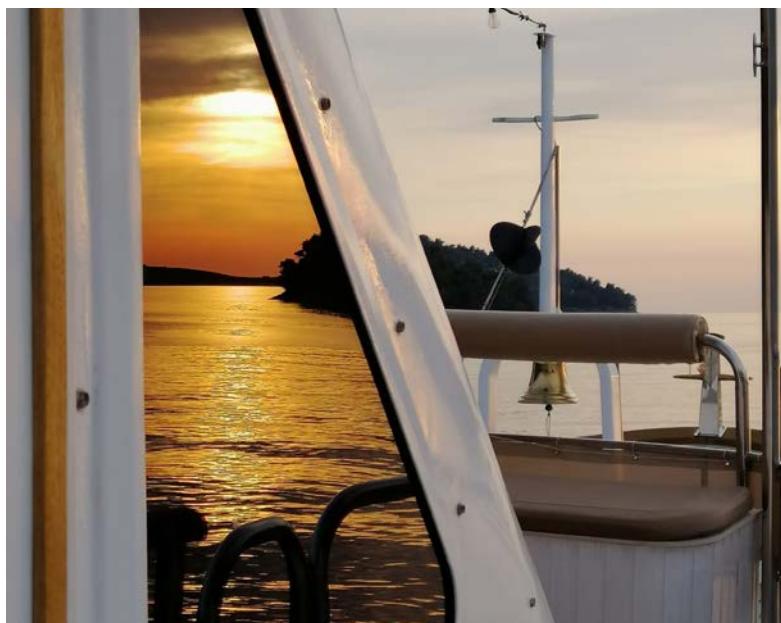
Uz sve gore navedeno, obavezno mora biti jak diplomat i psiholog, a tek onda prelazimo na onaj dio rada u interijeru, ovisno imamo li goste na brodu ili ne, on ili off charter.

Dakle, tu su obaveze poznавanja proizvoda za čišćenje i održavanje interijera, planiranje obroka s gostima i glavnim kuharom, poznавanje serviranja hrane i pića, silver service i bartending, poznавanje i upotreba perilica i sušilica te kako se ručno pere odjeća koja ne ide u perilicu rublja. Poznavanje aranžiranja cvijeća kao i poštovanje gostiju/vlasnika koji ne žele prirodno cvijeće na brodu, često čak niti umjetno. Mora imati odlično oko za detalje i biti upoznata sa skupocjenim brendovima na brodu bilo da su u pitanju dekoracije, servisi za jelo, čaše, posteljina, ručnici itd...

Poznavanje restorana i organizacija ostalih kopnenih aktivnosti gdje se gosti mogu dobro zabaviti u određenom području navigacije i trenutnog noćenja, bilo na sidru ili u marinu.

Još je toga što bih mogla nabrojati, ali ovo bi bile osnove bez kojih se ne može.

Nažalost, moram se osvrnuti i na to da je sve više i nemoralnih ponuda i ucjena od strane kapetana, samih vlasnika pa i charter gostiju prema curama u interijeru ili na palubi, koje ih svjesno prihvaćaju ili ne prihvaćaju. Međutim s obzirom na to da je sve manje "old school" posade čini mi se kako se nemoral uopće oteo kontroli, najviše po pitanju alkohola. Ipak, pomorce se, čini mi se, uvijek prve proziva – ponekad s razlogom, ali uglavnom bez razloga i to samo zato što, ponavljam, mi smo pomorci, bilo da je u pitanju ženski ili muški član posade. Želim naglasiti kako uvijek postoji izlaz iz bilo koje situacije u životu pa tako i iz takve neke neugodne situacije na jahti.



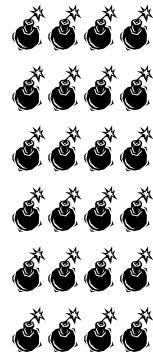


							(SKUPA S **) ANTICKA PALACA, POVIJESNA ZNAMENITOST SPLITA	PRVI ČOVJEK SSR-a OD 1982. DO 1984. GODINE, JURIJ	"REAUMUR"	SANJAR, MAŠTALAC	KOŽNATA UZICA ZA UPRAVLJANJE KONJEM	NORMA IZ FILMA MARTINA RITTA
			RATOM ZAHVACENA REGIJA U ZAPADNOM SUDANU									
			INDIJ					AZEMINA OD MILJA				
								ZRAK (GRČ.)				
			OD ONOG MJESTA									CJEV KOJA SE UVODI U TJELESNE ŠUPLJINE (MED.)
			NAJVEĆI GRČKI OTOK									
			SPLITSKA RATNA LUKA								KALIJ	
			SPJEV					LJEĆILIŠTE U ISTOČNOJ BELGIJI				
								STRĀŽNI DIO AVIONA				
AUTOR: VALTER	STALNOST, USTRAJNOST	LEJKOVITA BILJKA, RABARBARA	DUBROVAČKO ŽENSKO IME	SLAVNI JAPANSKI PLIVAC, KOSUKE	URAN	DUGONOГA PTICA SELICA	ASIRSKI BABILONSKI BOG NEBA	FRANCUSKI PIJANIST IZ 20. STOLJEĆA, ALFRED TIŠINA, MUK				
VELIKI TRG U SREDIŠTU SPLITA										POLA LJETA		
STOTI DUELLOV DANSKE KRUNE				POKAZNA ZAMJENICA						Pjesma Katy Perry s albuma "Prism"		
HRVATSKI FIZIČAR I FILOZOOF				HRVATSKI FIZIČAR I FILOZOOF					ŠIBA			
SVETAC ZAŠTITNIK SPLITA									KRETATI SE POLAKO I NEĆUJNO			
TELUR			GLUMICA GARDNER				GLUMICA EKBERG				"RADIJUS" JAPANSKI BOKSAČKI ŠAMPION, NAOYA	
ASIM OD MILJA							SNovi, SANJE					
RASKOŠNO UREĐENA SOBA				BRAZILSKI NOG. TRENER, LUIZ FELIPE								BRDO I PARK ŠUMA NA ZAPADU SPLITA
SUDIONIK DOGAĐAJA				SUDIONIK DOGAĐAJA								
JAPAN		PJESENICK GUĐEVIĆ					VRTLOG			NEVEN MELVAN		
		PJESENICK JELENE ROZGE					IZBORNIK HRVATSkiH KOŠARKAŠA, JOSIP			NIJE TEŽAK		
VRLO PRECIZNA NAPRAVA ZA MJERENJE VREMENA									PREDIGRA U ŠPANJOLSKOM KAZALISTU			
NIKAL		PROSTOR IZVAN IGRALIŠTA				ANTIČKO IME CAVATA			VUNENI POKRIVAC			
"OSOBNI IDENTIFI KACIJSKI BROJ"		UKRAS SLI CAN BROŠU				"RETAILERS NATIONAL BANK"						
SPLITSKA TERETNA LUKA			PERSIDA OD MILJA					MITSKI ATENSKI KRALJ (MORE!)				
			OSOBNA ZAMJENICA					"UČENIK"				
PRIPADNIK JEDNOG NARODA U SREDNJOJ AZII						STANOVNIK JEDNOG OTOKA U SREDNJOJ DALMACIJI			*	*		
											AUSTRIJA	
											RIMSKI: 1	

MINE

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

			1					1			1		
	2	4	3	1				1	2		2		
3			1		1	1	3				1		
3	1	2			4	4	2			4	1	2	
			3			3		3		3			



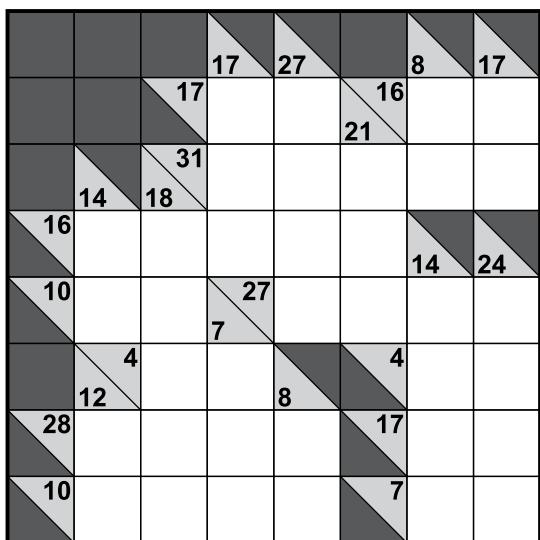
Smjestite strelice u polja izvan omeđenog centralnog kvadrata. Svaka strelica usmjerenja je prema mreži. Svaki broj određuje koliko je ukupno strelica usmjereni prema polju u kojem se taj broj nalazi.

STRELICE

2	1	0	2	2	
4	2	1	2	5	
6	4	2	4	4	
5	5	4	3	4	
5	5	4	4	4	

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

KAKURO

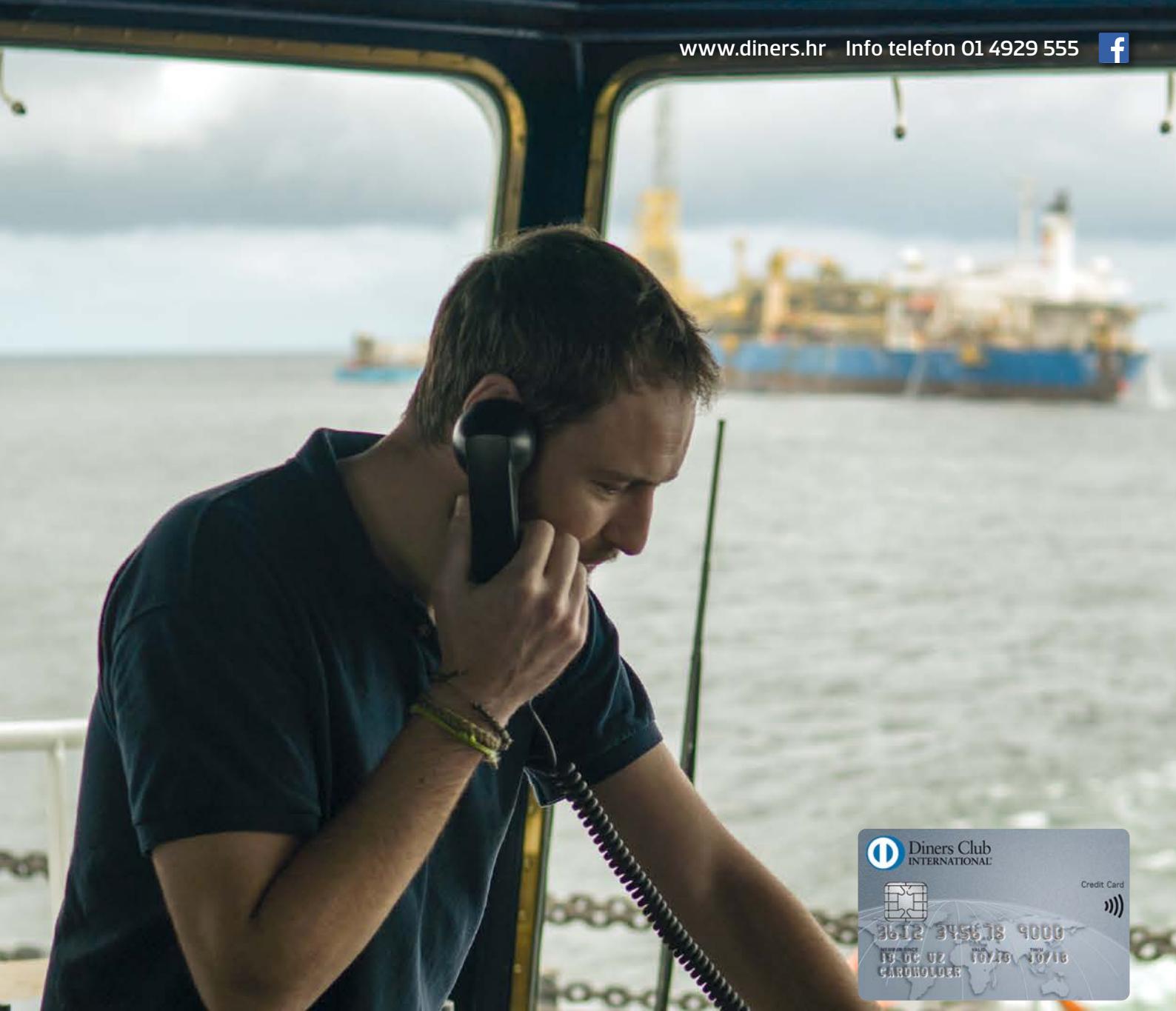


SUDOKU

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

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

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



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.

