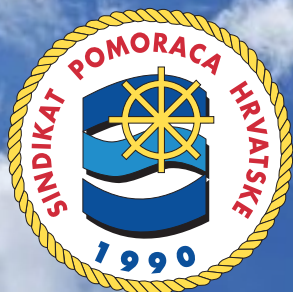


POMORSKI VJESNIK



TEMA

**RADNICI I POMORCI
PLOVPUTA NE ŽELE
VIŠE ŽIVOTARITI!**

ISSN 13307363



9 771330 736303 >

“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: aaljnovic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Serdar, Jere Bilan

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

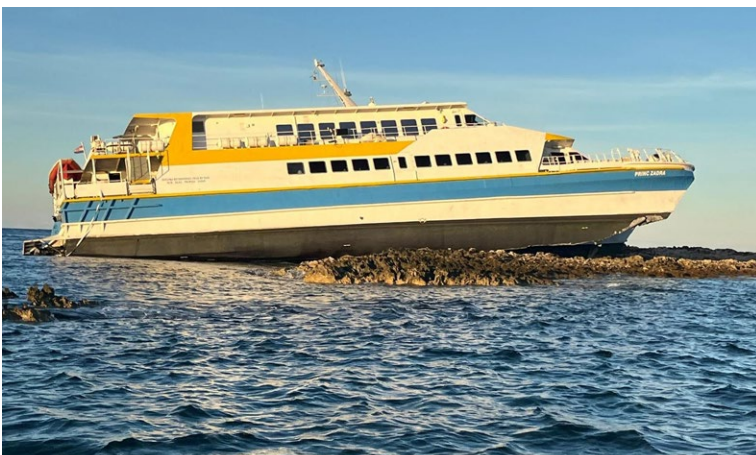
Sindikat pomoraca Hrvatske

Objavljeni članci ne moraju nužno održavati stav SPH. Pretisak članaka dozvoljen uz navođenje izvora.

Tekstovi, fotografije, prijenosni mediji se ne vraćaju.

07

**SLOŽNI I ODVAŽNI
MJEŠTANI PREMUDE
SPASILI 72 PUT-
NIKA S NASUKANOG
“PRINCA ZADRA”**



11

**ITF INSPEKTORI NA
SEMINARU INSE-
KTORA SIGURNOSTI
PLOVIDBE**

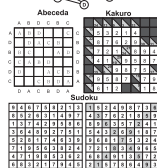
14

**NEVIDLJIVE NA KAR-
TAMA, PRISUTNE
U ŽIVOTIMA – ŽENE
I MORE**



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



19

**LETJETI
SE MORA**

Radnici i pomorci Plovputa ne žele više životariti!

U Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture 1. srpnja održan je sastanak predstavnika Ministarstva, Nadzornog odbora i Uprave Plovputa sa sindikatima, a povod sastanku je odbijanje Uprave da prihvati sindikalni prijedlog za povećanje koeficijenta plaća za 0,5.

Tijekom sastanka, sindikalni predstavnici iznijeli su stavove i argumente u korist linearnog povećanja plaća kroz korekciju koeficijenta za 0,5 za sve radnike. Kako ističu, cilj je barem djelomično poboljšati radni i materijalni status zaposlenih u Plovputu, posebice u kontekstu rastuće inflacije i stagnacije prihoda poduzeća tijekom proteklog desetljeća.

Predsjednik Radničkog vijeća i predstavnik radnika u Nadzornom odboru

Ivan Ninčević upozorio je na niska primanja radnika. Najniža neto plaća u tvrtki, uključujući dodatak za radni staž i razliku do minimalne plaće, iznosi svega 760,60 eura, a ni s uključenim neoporezivim dodacima poput naknade za prehranu i troškova prijevoza ne prelazi 900 eura.

Prosječna neto plaća radnika sa srednjom stručnom spremom na poslovima održavanja iznosi 1.093,46 eura, dok pomorac – vođa palube, uz dodatke za rad blagdanima, vikendima i prekovremene sate, prima 1.257,87 eura. Pomorski dodatak povećava primanja, no isplaćuje se isključivo za vrijeme ukrcaja.

“Sve su to iznosi koji značajno zaostaju za plaćama u sličnim državnim tvrtkama i među javnim službenici-

ma,” naglasio je Ninčević.

Iako nitko od nazočnih nije osporio potrebu za poboljšanjem statusa radnika, Uprava Plovputa upozorila je na ograničenja u poslovanju – prihod tvrtke nije se bitno promijenio posljednjih deset godina, dok je inflacija snažno utjecala na troškove i financijsku održivost.

Sindikati, međutim, upozorava da radnici i pomorci više nemaju prostora za čekanje. Ukoliko se u sljedećih nekoliko tjedana ne odobri traženo povećanje koeficijenta, spremni su na sindikalne akcije.

“Odgoda više nema – vrijeme je da se poduzmu konkretni koraci za poboljšanje položaja radnika,” rekao je pomorac Stanko Nikolić, zamjenik predsjednika Radničkog vijeća, apelirajući na ministra Olega Butkovića, kao predstavnika Skupštine Plovputa, da odobri predloženo povećanje.

Sudionici su zaključili kako pitanje dugoročne održivosti i budućnosti Plovputa zahtijeva širu i temeljitiju raspravu, no rješavanje statusa radnika ne može više čekati.

Plovput d.o.o. zapošljava oko 260 radnika, među kojima je:

- oko 60 pomoraca na radnim brodovima i brzim brodicama,
- oko 40 operatora pomorskih komunikacija u Obalnim radijskim postajama u Rijeci, Splitu i Dubrovniku,
- 24 svjetioničara na čuvanim svjetionicima duž jadranske obale,
- te značajan broj tehničkog osoblja koji svakodnevno održavaju pomorske plovne putove i time izravno osiguravaju sigurnost plovidbe na hrvatskom dijelu Jadrana.
- Strateški značaj Plovputa za Republiku Hrvatsku je neupitan. Društvo

je zakonski definirano kao trgovačko društvo od strateškog interesa, u stopostotnom vlasništvu Republike Hrvatske. Njegova uloga je ključna za funkcioniranje pomorskog prometa, sigurnost plovidbe, razvoj hrvatskih otoka, ribarstva i nautičkog turizma.

Poslovanje Plovputa kroz povijest

U razdoblju bivše države, sigurnost pomorskih putova na Jadranu bila je povjerenost Ustanovi za održavanje pomorskih plovnih putova. Ključnu ulogu u radu te institucije imali su pomorci, svjetioničari, radiotelegrafisti, tehničko osoblje i administracija koji su brinuli o održavanju i modernizaciji svjetala, svjetionika te pomorske radijske komunikacije. Ustanova se financirala ponajprije iz naknade za sigurnost plovidbe, poznate kao “svjetlarina”, dok je dodatni prihod ostvarivan pružanjem komunikacijskih usluga brodovima – radiotelegramima i radio-telefonskim razgovorima.

Devedesetih godina dolazi do značajnih promjena – Ustanova mijenja ime u Plovput, a 1997. godine postaje društvo s

ograničenom odgovornošću u stopostotnom vlasništvu Republike Hrvatske. Iako se model financiranja u početku nije bitno mijenjao, Plovput je zbog modernizacije pomorskih komunikacija izgubio značajan prihod iz radijskih usluga.

Usprkos promjenama, Plovput d.o.o. je nastavio s održavanjem i modernizacijom pomorske signalizacije te radijske službe, zadržavajući svoju temeljnu misiju – sigurnost plovidbe. Prihod društva dugo je ostao stabilan, a zbog sigurnog poslovanja i državne potpore, tvrtka je slovila kao poželjan poslodavac. Interes za zapošljavanje bio je velik, često i vođen političkim motivima.

No, posljednjih desetak godina Plovput se suočava s ozbiljnim financijskim iza-

zovima. Cijene naknade za sigurnost plovidbe nisu se mijenjale gotovo desetljeće – zbog političkih odluka, popuštanja raznim lobijima ili jednostavno zbog nebrige. Posljedica je, prvi put u svojoj povijesti, poslovanje s gubitkom.

S obzirom na to da je Plovput i dalje u potpunom vlasništvu države, vrijeme je za odlučne poteze. Smatramo da bi kombinacija realnog povećanja naknade za sigurnost plovidbe i državnih subvencija mogla stabilizirati poslovanje. Radnici i pomorci ne mogu čekati – egzistencija njihovih obitelji je ugrožena.

Na kraju, podsjetimo – sigurnost plovidbe u zemlji koja se ponosi svojim otocima, lukama, nautičkim turizmom i tradicijom ne smije biti dovedena u pitanje.

Povećanja materijalnih prava pomoraca iz KU za pomorce na brodovima koji obavljaju kabotažu u javnom prijevozu - tema sastanka sindikata i HUB Mare Nostrum

Sastanak predstavnika reprezentativnih sindikata, Sindikata pomoraca Hrvatske i NSPPBH, i predstavnika Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum na temu socijalna prava pomoraca radi razmatranja i definiranja daljnjih koraka održan je 28. svibnja 2025.

Sastanak je prošao uglavnom u dobrom i konstruktivnom ozračju, osim nekontroliranog ispada jednog od nazočnih kojeg sam morao podsjetiti da bismo na ovakvim sastancima mi kao sindikati trebali biti na istoj strani. Dotični nažalost nije shvatio poruku...

Do ispada je došlo nakon što sam spomenuo anekse Kolektivnog ugovora kojima se umanjuju prava pomoraca, a koji su potpisani bez Sindikata Pomoraca Hrvatske, dakle mimo Zakona o radu i Zakona o reprezentativnosti.

Brodari su predložili da predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske i reprezentativni pošalju konkretne prijedloge povećanja plaća i ostalih prava pomoraca.

Nažalost, brodari su se donekle i ogradili od znatnijeg povećanja prava pomoraca pozivajući se na visoke cijene lučkih pristojbi i remonta brodova (uz mogućnost da se zatraže veće subvencije za nerentabilne linije ili povećaju cijene broskog, brzobroškog i trajektnog prijevoza).

Jedan od prijedloga Sindikata pomoraca Hrvatske je bio i mogućnost isplate istog (maksimalno neoporezivog) iznosa pomorskog dodatka svim pomorcima uz povećanje osnovnih plaća i postizanje realnih omjera plaća obzirom na razine odgovornosti.

Smatramo da je za pomorce i ostale rad-

nike uvijek bolje i povoljnije povećanje plaća od povećanja neoporezivih primitaka. Ovo naročito iz razloga što povećanje plaća za razliku od neoporezivih primitaka utječe i na kasniju visinu mirovine.

Također potrebno je povećati i iznose hranarine.

Spomenuli smo i radno vrijeme brodova koji voze preko 14 sati.

Po Konvenciji o radu pomoraca redovno radno vrijeme je 40 (maksimalno 48) sati tjedno, a sve ostalo bi moralo biti vrednovano kao prekovremeni rad.

Sljedeći sastanak predložen je za termin krajem između 23 i 27 lipnja. Iskreno se nadam da će do tada reprezentativni shvatiti da po pitanju prava pomoraca moramo biti na istoj strani.

Održano predavanje „Moj prvi ukrcaj“

„Moj prvi ukrcaj“ naziv je zanimljivog i korisnog predavanja, u organizaciji ALUMNI kluba Fakulteta i Sindikata pomoraca Hrvatske, koje je u četvrtak, 22. svibnja, održano na Pomorskom fakultetu u Rijeci. Događaj je bio posebno namijenjen studentima završnih godina, kako bi se upoznali s realnim iskustvima i izazovima koji ih očekuju nakon studija.

Predavanje je održao bivši student Pomorskog fakulteta u Rijeci, ITF inspektor, mag. ing. Luka Simić, koji je s prisutnima podijelio vlastita iskustva i dao konkretne savjete u vezi s prvim ukrcajem na brod.

Riječ je predavanju koje budućim pomorcima daje uvid što bi sve trebali pripremiti prije prvog ukrcaja, a cilj nam je da se isto predavanje održi na svim pomorskim fakultetima i odjelima kako bi budući kadeti bili što bolje pripremljeni za ono što ih čeka.



ITF oplakuje smrt Pape Franje, pobornika radnika i mira

Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) pridružuje se radnicima diljem svijeta u žalovanju zbog smrti pape Franje – hrabrog glasa za pravdu, dostojanstvo i mir. Papa Franjo nije bio samo duhovni vođa, nego i postojan saveznik radnika u cijelom svijetu. Uvijek je stajao uz sindikate i njihove članove, braneći prava radnika na organizaciju, kolektivno pregovaranje i život bez izrabljivanja. U svijetu obilježenom nejednakošću, ratom i podjelama, njegova će moralna jasnoća i suosjećanje jako nedostajati. U vrijeme kada toliko vođa sije razdor, papa Franjo je bio čovjek koji je gradio mostove – između nacija, vjera i ljudi. Bio je čovjek mira i uvjerenja, koji je moćnicima govorio istinu i podsjećao nas da je mjerilo svakog društva kako se odnosi prema svojim najugroženijim članovima.

ITF je imao privilegiju surađivati s papom Franjom i Vatikanom na inicijativama za unapređenje dostojanstvenog rada, suprotstavljanje izrabljivanju i podržavanje dostojanstva radnika u globalnim opskrbnim lancima. Poželio je dobrodošlicu izaslanstvima ITF-a u Vatikan na dva značajna foruma – prvi 2019., gdje su se sindikati, poslodavci i Crkva udružili u savez bez predesana kako bi potaknuli hitnu reformu globalnih opskrbnih lanaca i jaču zaštitu radnika. Zatim ponovno 2022., kako bismo potaknuli djelovanje u području tehnologije, klimatske pravde, trgovine ljudima, korupcije i korporativne odgovornosti.

U oba je Papa jasno rekao: radnička prava i borba protiv modernog ropstva moralni su imperativi, a globalna ekonomija mora služiti ljudima - a ne profitu. Cijeli tekst možete pročitati na internetskoj stranici Sindikata pomoraca Hrvatske.

I Sindikat pomoraca Hrvatske izražava duboku i iskrenu sućut povodom smrti Pape Franje, čija nam uvjerenja trebaju biti kompas kakve vrijednosti njegovati.

Giorgio Tuti novi predsjednik ETF-a

Giorgio Tuti je novoizabrani predsjednik Europske federacije transportnih radnika, odlučeno je to na sastanku Izvršnog odbora ETF-a koji je prošli tjedan održan u Splitu.

Naime, Frank Moreels je odstupio s funkcije predsjednika ETF-a, s obzirom na to da je na nedavno održanom kongresu ITF-a u Marakešu odlučeno da će pre-

uzeti ulogu predsjednika Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF).

Izvršni odbor je zahvalio Franku Moreelsu na predanosti kojom je vodio ETF kroz izazovna vremena za Europu i sindikalni pokret tijekom proteklih 8 godina. Njegov entuzijazam i predanost bili su ključni u unaprjeđenju ciljeva i misije ETF-a te u ostvarivanju promjena.

Pod njegovim vodstvom, ETF i podružnice porasle su u broju, moći i kapacitetu te su se glasovi transportnih radnika čuli u EU i daleko izvan nje.

Novi predsjednik, Giorgio Tuti, donosi bogato sindikalno iskustvo i snažan poticaj da ETF podigne na još višu razinu postignuća do sljedećeg kongresa ETF-a 2027.

Održani izbori za Radničko vijeće u Plovputu - mandat kandidatima Sindikata pomoraca Hrvatske

Sindikatu pomoraca Hrvatske izglasano je povjerenje za još jedan mandat na čelu Radničkog vijeća u Plovputu. Izniman odziv radnika i pomoraca, od preko 80 %, pokazuje koliko su svjesni važnosti rada Radničkog vijeća i predstavnika radnika u Nadzornom odboru. Ovi izbori su došli u trenutku kada radnici i pomorci ističu svoje legitimne zahtjeve za povećanjem plaća. Iako svjesni da financijska situacija u Plovputu, društvu u 100 % vlasništvu RH koje održava pomorske plovne putove i sigurnost plovidbe, više nije dobra, odnosno zapuštena je nizom pogrešnih odluka bivše Uprave, nemaju druge opcije nego inzistirati na podizanju koeficijenta za 0,5. Takav prijedlog Sindikata pomoraca Hr-

vatske su radnici i pomorci prihvatili konsenzusom, a podizanjem koeficijenta za 0,5 bi svim radnicima osnovna plaća rasla za jednaki iznos.

U tijeku "predizbornih aktivnosti" zabilježena je neobičajena angažiranost managementa u pokušaju preuzimanja Radničkog vijeća i posebno mjesta u Nadzornom odboru Plovputa. Bilo je i direktnih pritisaka, osobnih obećanja i stvaranja atmosfere isključivosti i radikalizacije.

Radnici Plovputa su imali dovoljno iskustva i razuma te izabrali one koji će uistinu štiti njihove interese -

Sindikatu pomoraca Hrvatske će i naredne 4 godine voditi Radničko vijeće i imati člana u Nadzornom odboru.

Središnji odbor SPH raspravljao o planovima i izazovima u pomorstvu

Na dvodnevnoj sjednici Središnjeg odbora Sindikata pomoraca Hrvatske (SPH), održanoj u Šibeniku od 28. do 30. travnja, raspravljalo se o ključnim temama iz područja pomorstva te o radu i aktivnostima sindikata u proteklom i tekućem razdoblju.

Uz sjednicu Središnjeg odbora, održane su i sjednice Sekcije mladih i Sekcije žena, na kojima su članovi tih tijela detaljno razmotrili dosadašnje aktivnosti i buduće planove.

Članovi odbora upoznati su s međunarodnim angažmanom SPH-a kroz suradnju s organizacijama poput ITF-a, ETF-a i Nautilus Federacije. Posebna pažnja posvećena je rezultatima rada ITF inspektorata, aktualnim kampanjama te najvažnijim pitanjima iz nacionalne i međunarodne plovidbe.

Sekcija mladih predstavila je aktivnosti poput priprema za poručnički i kapetanski ispit te edukativnih predavanja na pomorskim fakultetima. Sekcija žena dogovorila je planirane inicijative u narednom razdoblju.

Svi planovi i aktivnosti za ovu godinu dodatno su razmotreni, a rad sindikata i dalje pratite putem službene web stranice SPH-a.



Složni i odvažni mještani Premude spasili 72 putnika s nasukanog “Princa Zadra”

PIŠE

DAMIR
HERCEG

Katamaran Princ Zadra, u vlasništvu tvrtke Miatours, nasukao se 15. studenoga 2024. oko 18:10 sati na hrid Bračić ispred luke Premuda. Šok, nevjerica i strah zavladali su na nasukanom i nagnutom dvotrupcu dugačkim 38,40 metara na kojemu su bila 72 putnika i šest članova posade. Mnogi od putnika popadali su po podu katamarana prilikom silovitog izlijetanja na hrid. Mještani Premude su hrabro i odlučno svojim brodicama zaplovili u pomoć nevoljnicima na “Princu Zadra”, među kojima je bilo i desetak djece. Trebalo je brzo djelovati, jer spustio se mrak, bura je dizala valove ... , a pomisao da bi oštećeni katamaran mogao kliznuti s hridi natrag u more ledila je krv u žilama. Na tom mjestu more je duboko oko 50 metara.



Leon Smirčić: U tren oka je stvorena flota od desetak barki

“Tog petka, 15. studenoga podosta mještana Premude okupilo se u luci Krijal kako bi dočekali svoju rodbinu i prijatelje. Čekali su dolazak katamarana na liniji Zadra – Premuda – Silba – Olib, te trajekta na liniji Mali Lošinj – Premuda – Silba – Olib – Ist – Zadar. Promatrajući brodove u dolasku, katamaran s juga i trajekta sa sjevera, koji su po plovidbenom redu trebali stići u 18:15 sati, vidjeli smo da se katamaran nasukao na hrid Bračić. Znali smo da je petkom na katamaranu znatno veći broj putnika jer mnogi dolaze za vikend na otoke. U tom trenutku, svi koji smo bili na obali, a imamo brodice, krenuli smo prema nasukanom katamaranu. Istodobno smo zvali i ostale mještane da krenu brodicama spašavati putnike. Moj nećak Ivan Maljić i ja prvi smo doplovili do nasukanog ‘Princa Zadra’, za manje od deset minuta, gdje smo uz pomoć posade i putnika u barku ukrcali petero djece i tri majke te zaplovili nazad prema Premudi. Znam da su odmah iza nas bile dvije brodice u kojima su bili Ante Lovrović i Lesli Smirčić, te Željko Bujačić i Matko Škarpona.

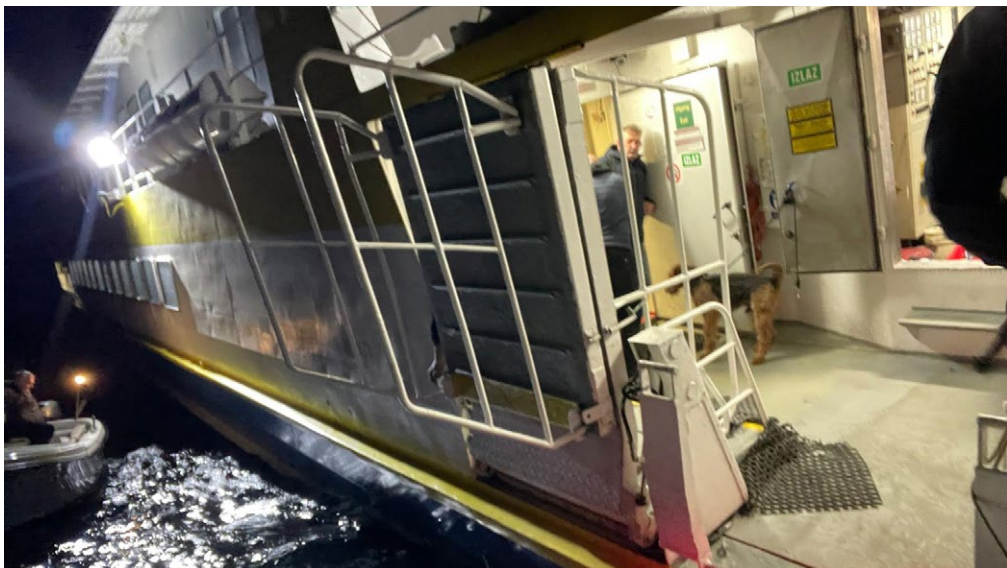
Potom smo susreli još šest – sedam barki koje su žurile prema nasukanom katamaranu, kako bi što prije evakuirali ljude na sigurno. Zbog sigurnosti odvijanja pomorskog prometa, na Bračić je već trebalo postaviti svjetionik,” zaključio je umirovljeni pomorski kapetan Leon Smirčić, koji je svojedobno plovio kao zapovjednik i na “Princu Zadra”.

Sreća u nesreći

“Sreća u nesreći je bila što se katamaran nasukao na najmanje opasnom dijelu Bračića, a prethodno je prošao tik uz hrid Mala Sika. Da se nasukao bilo gdje drugdje na hridi, mislim da bi bilo puno opasnije za putnike. Katamaran je potonuo drugog dana u 16:20 sati na dubinu od 50 metara. Iz njegovih tankova je izvađeno četiri i pol tone goriva,” rekao nam je poduzetnik i svojedobno predsjednik MO Premuda, kojeg nemaju već osam godina, Veljko Žuvanić, koji je svojom brodicom također pritekao u pomoć putnicima na nasukanom katamaranu. Cijela ta flota od desetak brodice vraćala se i po nekoliko puta do nasukanog katamarana kako bi prevezli ljude i prtljagu.

Franko Jadrošić: Mislio sam da smo prešli preko neke brodice

“Kad se katamaran nasukao na Bračić, prvo sam pomislio da smo prešli preko neke brodice, jer u to doba godine mnogi mještani izlaze na more loviti lignje. U tom trenutku osjetio sam kako se ‘Princ Zadra’ diže, a jezivo grebanje njegova dva trupa po hridi kao da je trajalo cijelu vječnost. Od siline udara o hrid mnogi putnici su popadali po podu katamarana. Naime, do pristajanja na Premudi pre-





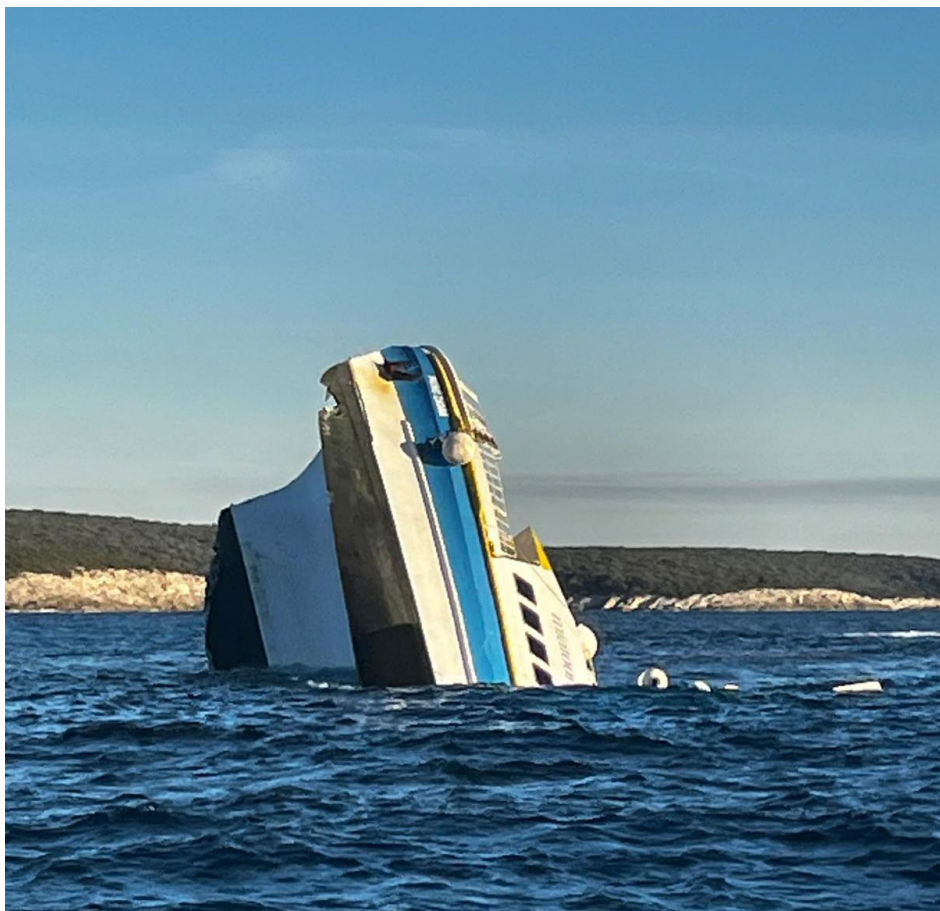
ostalo je oko pet minuta, pa su ljudi ustali sa svojih sjedišta kako bi što prije izašli s broda. Odmah sam otvorio vrata katamarana kako bih vidio što se to događa i gdje smo. 'Princ Zadra' bio je nagnut oko 20 stupnjeva, ali dalo se po njemu hodati. Nakon nasukanja, bilo je i panike na katamaranu, koju smo uspjeli smiriti, a desetak minuta kasnije do nas su doplovile prve brodice. Započela je evakuacija putnika, prvo majki s djecom, zatim staraca ...", ispričao je poduzetnik Franko Jadrošić, koji je smirivao paniku na brodu te sudjelovao u organizaciji prekrcaja ljudi u barke.

Serđo Kovačević: Bilo je nemirnog mora, morali smo dobro paziti da netko od putnika ne padne u more i mrak

"S nasukanog katamarana me nazvao brat, a ja sam odmah uskočio u moju plastičnu pasaru dugačku pet metara te silno uzbuđen žurno zaplovio prema Bračiću. Bura je dizala valove, tako da sam odmah bio mokar, ali nisam za to previše mario, jer na 'Princu Zadra' još su mi bili sin i snaha, a želio sam pomoći i drugim putnicima. Brod se popeo na hrid i bio je nagnut, a putnici su na pristigle barke prelazili preko njegove krme koja je bila oko metar iznad površine nemirnog mora. Na sreću, na nasukanom brodu nije nestalo struje, te je bio dobro rasvjetljen, u protivnom ti dramatični trenuci bili bi još teži. U barke su prvo prelazile majke s djecom, a kako su ta uglavnom lagana plovila poskakivala na valovima trebalo je dobro paziti da netko ne završi u moru," ispričao je Serđo Kovačević, uz napomenu da je njegov brat među posljednjim putnicima napustio katamaran.

Na rivi u Premudi mještani su organizirali prihvata prestrašenih i od valova mokrih putnika s "Princa Zadra", kojima su mještani krajnje požrtvovno spasili i prtljagu. Posada Jadrolinijinog trajekta Vladimir Nazor zbrinula je te ljude te ih prevezla do Silbe i Oliba.

Mještani Premude koji su sudjelovali u ovoj akciji spašavanja i prihvata putnika s nasukanog "Princa Zadra" ne smatraju da su pritom učinili posebno junačko djelo, već mirno kažu "mi smo svoje napravili, a jednako bi postupili i stanovnici drugih hrvatskih otoka".



Inspekcija broda ASG ANNA VOVCHUK



ITF inspektor Luka Simić otišao je u inspekciju broda ASG ANNA VOVCHUK po prijavi pomorca koji se žalio da mu plaća kasni dva mjeseca. Tijekom inspekcije je utvrđeno da plaća kasni četvorici pomoraca.

– Iz kompanije su poslali lažne potvrde o isplati plaća na kojima su bili lažirani i potpisi pomoraca. Kasnije su čak išli toliko daleko da su rekli kako su pomorci primili plaće u gotovini. Nakon traženja potvrda o isplati goto-

vine, ispostavilo se da su to bile plaće za siječanj i veljaču, komentirao je Simić, koji je o svemu obavijestio Lučku kapetaniju Pula i nadležni PSC.

Simić je nakon utvrđenih činjenica tražio od zapovjednika i kompanije da u roku dva sata vrate pomorcima dugovanje, što su i učinili te je isplaćeno oko 13 000 dolara neisplaćenih plaća. Zahvaljujemo Lučkoj kapetaniji Pula na suradnji, zaključio je Simić.

Inspekcija broda SEA WORLD

Tijekom inspekcije broda SEA WORLD, ITF inspektor Luka Simić ustanovio je dvostruko vođenje knjiga odnosno double book keeping. Na brodu je bilo dvanaest članova posade - Ukrajinac, 2 Vijetnamca i 9 Indijaca, a dvostruko vođenje knjiga odnosilo se samo na Indijce. Do saznanja je došlo zahvaljujući otvorenosti članova posade. Dugovanje prema posadi iznosilo je 23 505 dolara te je u suradnji sa PSC Kopar brod zadržan na sidru do isplate plaća. Indijski članovi posade požalili su se i da moraju plaćati posredniku za ukrcaj, o čemu je Inspektor obavijestio nadležne te se očekuje daljnje postupanje na tu temu. Simić je otišao u inspekciju ponukan iskustvom s broda Sea Moon iste kompanije, gdje su također pronađene nepravilnosti.



Inspekcija broda SEA MOON

– otkriveni dvostruki ugovori i neisplaćene plaće



Prilikom inspekcije broda SEA MOON, 30. travnja u Luci Kopar, ITF inspektor Luka Simić otkrio je dvostruko vođenje ugovora o radu. Posada je imala dva različita ugovora s različitim iznosima plaće. Kako je kapetan izjavio, jedan ugovor bio je stvarni, a drugi – s višim iznosima – služio je za inspekcije poput PSC-a i ITF-a.

Zbog tih lažnih ugovora, utvrđeno je da brodar duguje posadi više od 27.000 američkih dolara. Nakon dugih razgovora i uvjeravanja, članovi posade su priznali da neki od njih nisu primili plaću tri, a neki čak četiri mjeseca. Ovo je jasan slučaj napuštanja posade, kako je definirano Konvencijom o radu pomoraca (MLC 2006).

O svemu je odmah obaviještena Lučka kapetanija i PSC u Koprju, koji su brodu zabranili napuštanje teritorijalnih voda Slovenije, dok se radnici ne isplate. Nakon iscrpnih pregovora, 8. svibnja 2025. svi članovi posade su u potpunosti isplaćeni.

Ukupan iznos koji je posadi isplaćen – uključujući dugovanja iz dvostrukih ugovora i zaostale plaće – iznosio je nešto više od 124.000 američkih dolara.

Zahvaljujem kolegama iz PSC-a u Koprju na odličnoj suradnji i pomoći zahvaljujući kojoj je posada ostvarila svoja prava, rekao je Simić.

ITF inspektori na Seminaru inspektora sigurnosti plovidbe

Koordinator ITF inspektorata za Hrvatsku i pomoćnik glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Romano Perić te ITF inspektori Milko Kronja i Luka Simić sudjelovali su na Seminaru inspektora sigurnosti plovidbe koji je održan od 21. do 23. svibnja u Zadru. Predstavници inspektorata prezentirali su rad ITF inspektorata te iznijeli nekoliko studija slučaja (case study) što je dovelo do aktivne diskusije i uvida kako postupiti u određenim situacijama.

Sudjelovanje na Seminaru produkt je odlične suradnje inspektora sigurnosti plovidbe, ITF inspektorata i SPH, a sve s ciljem zaštite i unaprjeđenja života i rada pomoraca.



PIŠE

**JERE
BILAN**

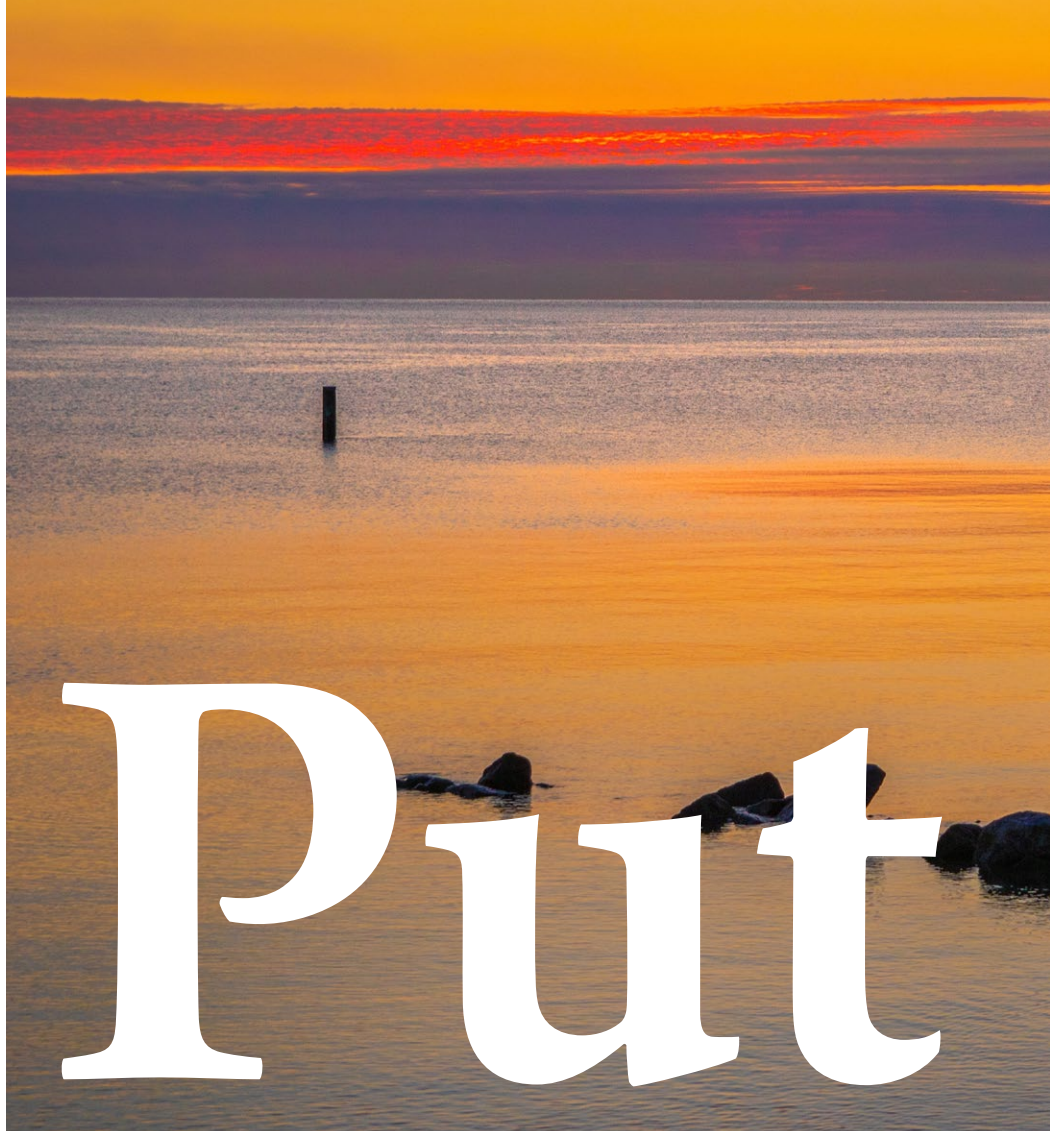
Kada bih htio ukratko opisati svoj život, to bi stalo u jednu rečenicu: Od sad idem kamo šalješ me ti. To sam shvatio na samom kraju svog života, kada sam se osvrnuo unatrag i vidio da sam se puštao da me život nosi nekim putevima koji nisu uobičajeni većini ljudi, nego su samo moji. I što je još važnije, snosio sam odgovornost za odluke koje sam samostalno donosio.

OTOK

Rođen sam na najudaljenijem otoku šibenskog arhipelaga, tamo gdje ljudi nisu imali gusternu nego su pili lokvu koja se punila kišom slijevajući se prema najnižem dijelu polja. Na jednom žalu lokve pili smo mi mještani, a na drugom je pilo blago: ovce, koze i margarci. Brakove smo sklapali ženeći se međusobno pazeći pri tome da nam odabranica nije u rodu jer smo znali da ženidba bliskih srodnika može izazvati genetske poremećaje kod djece. Moja žena imala je različito djevojačko prezime od mog (a bilo je brakova istih prezimena). Rodilo nam se troje djece. Kako bih prehranio obitelj, životni put odveo me na brodove u vlasništvu brodovlasnika sa Šipana, Federika Glavića. Luka ukrcaja bila je Dubrovnik. Spavali smo u skladištima dasaka u Gruškoj luci koje smo danju ukrcavali u štive. Prevozili smo drvenu građu u New York. Bilo je to u proljeće 1939., prije Drugog svjetskog rata.

ODLUKA

Kad smo stigli u Ameriku, zatekle su nas vijesti da su brodovi na Atlantiku mete Hitlerovih torpeda. Odlučio sam se iskrcati i ilegalno ostati u SAD-u. Bio sam svjestan da sam ženu i djecu ostavio u siromaštvu, ali poslovića kaže da živa glava dugove vraća. Bolje da sam živ daleko, nego da me pojedu morski psi. Ali, to nije išlo glatko. Uхватili su me i deportirali u Meksiko. Opet sam krenuo svojim putem uz osjećaj da me na taj put netko šalje. Čuo sam da je Peru bogat ribom, pa sam se zaputio u glavni grad Limu, gdje sam pak saznao da se odlično lovi u gradu Chimbote. Tamo sam došao i ukrcao se kao ribar na peruansku ribarnicu.

**KRPANJE**

U ribolovu se lako može dogoditi paranje ribarskih mreža. One vještine koje sam ponio sa svog rodnog otoka itekako su mi koristile u poslu. Bio sam krpač. Kad je mala rupa, to je jednostavno pokrpa. Međutim, kad se velika ribarska mreža ispara u desetak metara dužine stvari se usložnjavaju. Krpati tada mora više ljudi odjednom kako bi mreža bila što prije gotova i upotrebljiva. Svaki dan neisplovljavanja je gubitak. Znao sam „pohvatati“ isparane dijelove na način da sam gledao gdje u gornjem dijelu visi špag i gdje on u donjem dijelu nedostaje i tako bih, poput slaganja mozaika, shvatio kako je mreža isparana. Povezao bih tako mrežu na nekoliko mjesta i potom pozvao ostale krpače tako da je nekoliko ljudi istovremeno krpalo istu mrežu. To je ubrzavalo proces i donosilo veću zaradu.

PODUZETNIK

I ostali vlasnici brodova zvali su mene kad bi trebalo krpati njihove

isparane mreže, što su mi i dobro plaćali. Imao sam talent za to. Počeo sam bolje zarađivati, pa sam odlučio postati poduzetnik. Uzeo sam u najam ribarski brod i ulovom sam isplaćivao mjesečnu ratu kredita. Posada su mi bili Peruanci. Podučio sam ih ribolovnoj vještini te su, uz moju pomoć, postali dobri ribari. Brod sam nazvao Velebit, po mitskoj hrvatskoj planini koja se vidjela s mog otoka. Kad bi na njemu vidio kapu od oblaka bijele boje znao sam da će puhnuti bura. Bio sam ponosan na hrvatsko ime broda u gradu Chimbote na Tihom oceanu. Često sam mislio na svoju obitelj i mučilo me što sam daleko od njih.

SMRT

Prošle su godine moga boravka u Chimboteu. Uhodao sam posao i prihodi su mi bili stalni. Primaknuo sam se šestom desetljeću života. U mojoj je ulici živio Hrvat s otoka Pašmana, a koji kao ni ja, nije imao nikoga svoga u Peru. On je iznenada umro u noću, u krevetu, od srčanog udara, a to se saznalo tek nakon nekoliko dana. Njegovi Dalmatinci s kojima je kartao briškulu i trešetu primijetili su da ga nema. Kada su provalili u stan, on se već danima bio mrtav. Poznavao

BROD

S vremenom mi je pala snaga, a moj je sin živio daleko i nije pokazivao interes za ribanje, pa sam odlučio prodati gajetu. Na šibenskoj sam peškariji razglasio ljudima da prodajem brod. Javio mi se Buklijica, čovjek iz Jezera na otoku Murteru. Trebao je bolji i veći brod za ribanje jer je za ulovljenu ribu imao sigurne kupce gostioničare. Bili su to počeci razvoja turizma u Dalmaciji. Moja je cijena bila 7000 dolara. Ali on je meni rekao da nema novaca nego da će mi mjesečno isplaćivati sve dok mi ne isplati zadnju ratu. Moja žena bila je protiv i rekla mi je da je dug zao drug. Buklijici sam kazao da me pusti nekoliko dana kako bih odlučio. Kroz par dana doplovio je do mene, a ja sam mu rekao da mi sve novce donesene najedanput, a ne na rate. On je dug u cijelosti vratio relativno brzo što me je ugodno iznenadilo. Došao mi je na vrata donio kašetu škrpina, jastoga i kovača uz riječi da ima toliko posla da bi mogao kupiti još jedan brod. U tom trenutku odlučio sam ne uzeti novac nego sam mu kazao:

- Evo ti ovih 7000 dolara i kupi još jedan brod kojim ćeš ribariti.

Nije znao gdje je od sreće. Žena nije sa mnom danima razgovarala. U kratkom vremenu donio mi je novac i to više nego što sam mu posudio mada mu nisam htio nikakvu kamatu zaračunati.

BOLEST

Godine su nas pritislule i žena mi se razboljela. Nisam znao kako joj pomoći. Jednog je dana Buklijica pokucao na vrata i donio nam kašetu ribe. Upitao nas je što nije u redu jer je vidio na našim licima da nas nešto muči. Rekao sam mu da mi žena ima tegobe s debelim crijevom i da ne znamo što ćemo. Buklijica je rekao:

- U Jezerima poznati liječnik iz Zagreba ima kuću i od mene ljeti kupuje ribu. Trenutno je u tamo, pa ću dogovoriti pregled i neka on vidi.

Povezao nas je mojom bivšom gajetom do liječnika i na jesen je bila operacija koja je otklonila sve ženine tegobe. Draže od svega mi je bilo da je žena shvatila da se dobro dobrim vraća i pokajala se što mi je u životu često išla u kontru. Star sam, osjećam da je kraj blizu. Kada pogledam unatrag, cijeli sam život živio po vlastitim načelima, puštao sam da me život nosi poput lista na vjetru, jer sam vjerovao da me netko odozgo poslao da idem kamo šalje me on. Krivudav, vrludav, uzbrdo, nizbrdo, po svjetlu i škurini, ali je to bio moj put.

sam ga kao Hrvata i člana naše zajednice jer smo se znali sastajati u gostionici gdje bi spremali roštilj i pili crno vino. Nakon tog događaja, shvatio sam da bi se to moglo i meni dogoditi, a imam na svom otoku i ženu i djecu koji me čekaju. Stoga sam odlučio prodati brod i s ušteđevinom se vratiti svojoj obitelji: ženi, sinu i dvima kćerima.

POVRATAK

Moj je sin u međuvremenu završio poljoprivredni fakultet. Nikad ga nisam vidio jer mi je žena bila trudna kad sam se ukrcao na Federika Glavića. Baš je on je došao po mene na Genovu sa slikom koju sam mu poštom unaprijed poslao kako bi me prepoznao. Po povratku, obnovio sam rodnu kuću i isplatio bratu novac za njegov dio. Jednoj sam kćeri kupio kamion i brodski motor, sinu sam pomogao oko gradnje kuće, a drugoj kćeri koja se udala u San Pedro ostavio sam novac u banci i punomoć kako bi mogla podignuti novce sa štedne knjižice. Kupio sam i gajetu od 8 metara s kojom sam išao na ribe. Žena i ja živjeli smo živo-

tom umirovljenika, uzgajali smo kokaši, proizvodili ulje i vino, lovio sam ribu i to bi sve prodavali na šibenskoj pijaci. Imao sam i ušteđevinu u banci. Primao sam malu mirovinu koja nam je bila dovoljna za život.

MOLBA

Jednog je dana na vrata pokucao Mikula, mladić na pragu punoljetnosti. Odlučio je otići u Ameriku, ali nije imao novca za kupnju karte. Molio mu je da mu posudim kako bi mogao otputovati. Odlučio se za grad San Pedro u Kaliforniji jer je tamo bila brojna zajednica Hrvata iz Dalmacije tako da se nadao brzom zaposlenju. Međutim, moja žena nije podržavala namjeru posudbe novca jer je tvrdila na mi nikad neće vratiti posuđeno. Rekla mi je:

- Ako ti on vrati novce, ja ću isplesti pletenicu na peti.

Posudio sam mu novac usprkos njenom protivljenju. Osjećao sam se dobro, imao sam osjećaj pomaganja drugome. Veselilo me da ljudi krenu nekim svojim putem, kamo ih šalje netko odozgo.

Razgovor s Petrom Radić, kustosicom Hrvatskog pomorskog muzeja Split, povodom pripreme izložbe o ženama u pomorstvu

Uloga žene u pomorstvu kroz povijest rijetko je bila u fokusu – tek na rubovima muzejskih vitrina, uglavnom kroz uloge supruga, kćeri i majki pomoraca. No žene su i plovile, spašavale, radile, organizirale živote na kopnu i na moru. Upravo ta često prešućena dimenzija pomorske povijesti bit će u središtu nove izložbe koju zajednički pripremaju Hrvatski pomorski muzej Split i Sindikat pomoraca Hrvatske, a čije se otvorenje očekuje u proljeće 2027. godine.

Povodom početka rada na ovom opsežnom i značajnom projektu, razgovarali smo s kustosicom Petrom Radić koja istražuje pomorsku baštinu i njezine skrivene slojeve.

Kako ste se odlučili na karijeru u muzejskoj struci i kako vidite posebnosti rada u Pomorskom muzeju?”

Odmalena su me fascinirali muzeji, a najdraži mi je predmet u školi uvijek bila povijest. S vremenom me sve više zaokupljala ideja o muzeju kao mjestu gdje se prošlost ne čuva pasivno, već aktivno komunicira s publikom. Na zagrebačkom Filozofskom fakultetu uz povijest sam završila studij Muzeologije i upravljanja baštinom, no tek sam kroz stručne prakse i pripravnički staž osjetila da je muzejski rad doista ono čime se želim baviti. Kolegiji i teorija daju okvir, ali tek svakodnevni rad s predmetima, ljudima i projektima otkriva pravu složenost i ljepotu tog posla.

Svaki muzej nosi specifičan lokalni pečat, ali neki – poput pomorskih – prirodno otvaraju prostor i za globalne teme. Pomorstvo je povezano s putovanjima, migracijama, identitetima i razvojem raznolikih tehnologija, što ga čini bliskim vrlo širokom krugu ljudi.

Pomorska baština prožima svakodnevnicu, obiteljsku povijest i



Nevidljive na ka u životima – žen

kolektivnu memoriju – osobito u obalnim krajevima. More nije tek geografska činjenica. Ono je i kulturološki fenomen i resurs, a prije svega toga prostor je identiteta, rada, iščekivanja, rizika. Ta slojevitost me uvijek iznova inspirira kao kustosicu, ali i kao osobu.

Koliko dugo radite u muzeju i koji aspekti Vas osobno najviše zanimaju?

Stalno sam zaposlena od 2017. godine, otada se svakodnevno isprepliću istraživački rad, kreativnost i neposredna komunikacija

s publikom. Upravo me ta raznolikost duboko ispunjava. Imam privilegiju raditi u malom, ali posvećenom timu u kojem sam kao kustos uključena u raznolike aktivnosti: od istraživanja građe, preko stručnih vodstava i edukativnih programa pa sve do kompleksnih EU projekata.

Osobito me veseli rad na upitima koje primamo od građana – često se radi o vrlo osobnim, dirljivim traganjima za koma-



rtama, prisutne e i more

dićima vlastite prošlosti. Javlja-ju nam se s pitanjima o svojim djedovima i pradjedovima koji su služili u raznim mornaricama, o brodovima koje su njihove obitelji imale, o pomorskim nesrećama, intrigantnim predmetima koje ne mogu dokučiti... Ti su upiti ponekad lokalni, a ponekad dosežu međunarodne razmjere. Kad uspijemo doći do odgovora, nerijetko probudimo snažne emocije.

Ponekad mi se čini da sam u vremeplovu – u doticaju sam i s onima koji više nisu među nama, kroz predmete, arhivske dokumente, fotografije; ali i s onima koji dolaze tragajući za njihovim pričama. I to mi je možda i najdraži dio: činjenica da pomognem ispričati nešto što bi možda ostalo zaboravljeno.

Je li Vas kroz dosadašnji rad već zanimala tema položaja žena u pomorstvu?

Golema većina predmeta iz naših muzejskih zbirki odnosi se isključivo na muškarce. Manje vidljiv ili jednostavno previđen je sloj o ženama i njihovoj ulozi. Koliko je to duboka tema posebno sam osvijestila kroz rad na izložbi "Tuč' more", koju sam 2023. godine realizirala zajedno s kolegicom Ivanom Vuković, muzejskom savjetnicom Etnografskog muzeja Split.

Koji je po Vama glavni cilj izložbe – što želite da posjetitelji sa sobom ponesu nakon što je pogledaju?

Glavni cilj izložbe je osvijestiti ulogu žene u pomorstvu, a koja je kroz povijest bila složena i promjenjiva. Nadam se da ćemo kod posjetitelja izazvati emocije, ponajprije poštovanja i

u muzejima bile prisutne tek periferno: kroz uloge „majki, supruga, kćeri“. Tek u posljednjim desetljećima i godinama intenzivnije se radi na prepoznavanju njihovog doprinosa i vidljivosti. Ova izložba može biti korak prema trajnoj integraciji ženskih priča u hrvatsku pomorsku baštinu. Kao primjer dobre prakse istaknula bih izložbu „Žene kalafata“ Muzeja betinske drvene brodogradnje koja ovog ljeta gostuje u našem muzeju.

Možete li podijeliti neki zanimljiv primjer žene iz hrvatske pomorske povijesti koja će biti dio izložbe?

Na samom smo početku istraživačkog procesa, ali mogu spomenuti jednu manje poznatu epizodu iz daleke 1886. godine. Ona svjedoči da žene nisu bile samo „ljepše polovice“ koje su s kopna mahale brodovima, već su bile aktivne sudionice pomorske povijesti. Tada je mlada djevojka s Lošinja, Giuseppina Rodinis, preživjela dramatičan brodolom jedrenjaka kod Sardinije. U svojim memoarskim zapisima otkriva da je prethodno plovila godinu dana Mediteranom na svoje veliko zadovoljstvo. Očito se na brodu osjećala kao kod kuće. To nam slikovito govori koliko je i za ženu brod mogao biti prostor pripadnosti, a ne samo putovanja.

Koliko je, po Vašem mišljenju, ova tema aktualna danas?

Vjerujem da je itekako aktualna. S jedne strane, ravnopravnost žene potiče u pomorskim zanimanjima, a s druge izazovi ravnoteže između karijere i privatnog života nisu nestali. Pogled u prošlost pomaže nam da neke teme sagledamo drugačije, s više razumijevanja i konteksta. Ako znamo prepoznati sličnosti između tadašnjih i današnjih izazova – bilo da se tiču položaja žena, obiteljskih dinamika ili uvjeta rada – iz povijesti možemo izvući korisne uvide. Nadam se da ćemo kroz izložbu dotaknuti važne teme, a povezujući ih s današnjima nešto i naučiti.

6. Kad bismo mogli očekivati otvorenje izložbe?

Pred nama je puno posla jer je riječ o zahtjevnom projektu. Želja nam je izložbu pripremiti za proljeće 2027. godine.

razumijevanja, prema onima koje su „držale kuću dok su muševi plovili“, prema ženama koje danas plove, ali i prema emocionalnim te logističkim zahtjevima koji dolaze s tim načinom života.

U kojoj mjeri su žene zastupljene u dosadašnjim zbirka i postavima muzeja?

Kao i povijesni narativi, muzejski su postavi često oblikovani iz muške perspektive. Ne čudi stoga da su žene

Utjecaj vakuuma u glavnom kondenzatoru na energetska učinkovitost turbine

Pripremio: Tonči Munitić, upravitelj stroja



Slika 1. Brod za prijevoz ukapljenog prirodnog plina „Dukhan“

UVOD

Glavna svrha ovog članka je ukazati na važnost pravilnog funkcioniranja glavnog kondenzatora (s pripadajućim cjevovodom, ekspanzijskom dijafrazom, prirubničkim spojem, visokotlačnim i niskotlačnim drenažnim vodom, itd.), kao jednog od presudnih čimbenika u regulaciji dobivene zadovoljavajuće konačne izlazne snage na osovini propelera.

Sljedeći pogled na primjer klasične škole lako se uvjeriti u važnost i značenje održavanja jedinice u zadovoljavajućem operativnom stanju.

POZADINA

Kao jedno od rutinskih putovanja od luke za utovar (Katar) do luke za istovar (Španjolska) brod je prolazio kroz Suez Chanel.

Pozicija broda ažurirala prema zahtjevima unajmljivača i to:

- Broj okretaja glavne turbine / osovine propelera postavljen je na 73-74 o/min na kontrolnoj konzoli mosta.
- Ručka za kontrolu otvorenosti ventila pregrijane pare za glavnu turbinu u upravljačkoj sobi strojarne je namješten u skladu sa zahtjevom položaj telegrafa na kontrolnoj konzoli mosta.

Sljedeći dan dogodila se situacija koja je u potpunosti utjecala na učinkovitost parnog postrojenja.

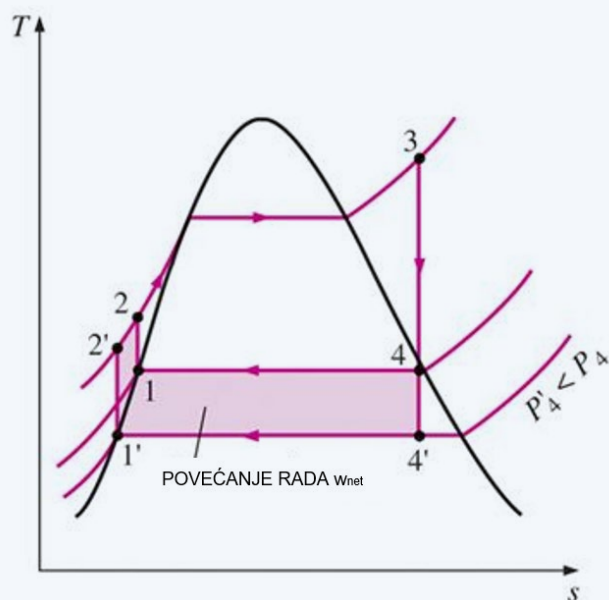
Ideja nije predstaviti teoriju termodinamičkih zakona i opisa toplinskog, kinetičkog i mehaničkog procesa, već samo ilustrirati navedeni događaj tijekom rutinskog stanja mora, koji će biti istaknut u nastavku u nekoliko koraka.

Međutim, kako bismo bolje razumjeli, navedena su neka osnovna pojašnjenja.

DIJAGRAM TOPLINSKE RAVNOTEŽE

Kao osnovna petlja:

- U brodskom generatoru pare se razvija para visoke energije,
- Prolazi kroz turbinske stupnjeve da razvije snagu,
- Ispušna para iz turbine zatim prolazi kroz kondenzator kako bi se pretvorila u kondenzat,
- Kondenzat se s pomoću pumpe kondenzata vraća u brodski generator pare za proizvodnju pare.



Slika 2. T – s dijagram

KAKO POVEĆATI UČINKOVITOST RANKINEOVOG CIKLUSA?

Osnovna ideja iza svih modifikacija za povećanje toplinske učinkovitosti je isti:

Povećati prosječnu temperaturu na kojoj se toplina prenosi na radni fluid u generatoru pare, odnosno smanjuje prosječnu temperaturu kod koje se toplina odvodi radnom fluidu u kondenzatoru.

Kako bi se iskoristila povećana učinkovitost pri niskim tlakovima, kondenzatori parnih turbina obično rade znatno ispod atmosferskog tlaka.

Postoji donja granica ovog tlaka ovisno o temperaturi rashladnog medija. Nuspojava:

Smanjenje tlaka kondenzatora povećava se sadržaj vlage u pari u završnim stupnjevima turbine.

Učinak se postiže snižavanja tlaka kondenzatora na idealni Rankineov ciklus.

OPĆI OPIS PROTOKA PARE KROZ TURBINU

Tip parne turbine je križni, složeni, impulsno reakcijski tip, sastoji se od visokotlačne i niskotlačne turbine i dizajniran je da osigura visoku učinkovitost i pouzdanost.

Visokotlačna turbina je impulsnog tipa s jednim protokom u kojem

para ulazi u parnu turbinu kroz prednji zaporni ventil spojen na visokotlačnu turbinu s pet prednjih mlaznica i prenosi svoju energiju na rotirajući element, tj. (dvoeredni Curtisovi stupnjevi i sedam Rateauovih stupnjeva) i protječe u ispušnu komoru na stražnjoj strani visokotlačne turbine. Para se vodi od ispušne komore do niskotlačne turbine kroz poprečnu cijev.

Niskotlačna turbina je tipa impulsne reakcije s jednim protokom u kojoj para protječe prema prednjoj strani, kroz parni otvor i prenosi svoju energiju na četiri Rateauova stupnja i četiri reakcijska stupnja, a zatim se spušta u kondenzator.

Međutim, potrošena para (koja je najvjerojatnije gotovo u potpunosti kondenzirana nakon zagrijavanja napojne vode) se tada mora prigušiti do tlaka kondenzatora, što je entalpijski proces koji rezultira određenim povećanjem entropije s blagim smanjenjem ukupne učinkovitosti ciklusa:

Učinkovit rad postrojenja u velikoj mjeri ovisi o održavanju vakuum glavnog kondenzatora na projektiranoj vrijednosti.

Povećanje razlike temperature mora može ukazivati na začepljenje cijevi, a u tom slučaju potrebna je inspekcija i čišćenje od posade broda.

Osim stanja čistoće kondenzatora, smanjeni vakuum može biti uzrokovan nekoliko razloga, a to su:

- Zrak u sustav,
- Problemi u radu vakuum pumpe,
- Problemi s brtvenom parom.

Svaki mogući uzrok mora se metodički provjeriti.

ČINJENICE TEMELJENE NA STVARNOM STANJU

1. korak:

Prvi ekran koji se ispisuje kao dokaz prije bilo kakve akcije, znak je da nešto nije u redu u vezi s toplinskim procesom i energetskom učinkovitošću glavnog pogona.

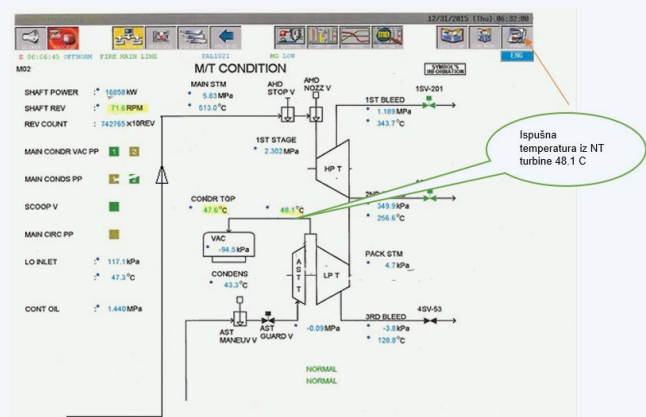
Najbitniji parametri:

- Okretanje osovine = 71.6 o/min,
- Snaga osovine = 16858 kW,
- Temperatura ispuha niskotlačne turbine = 48.1 °C,
- Glavni kondenzator Gornja temperatura = 47.6 °C,
- Temperatura kondenzirane vode = 43.3 °C,
- Vakuum glavnog kondenzatora u kPa (- 94.5 kPa).

Kao što je gore spomenuto, broj okretaja glavne turbine postavljen je na 73-74 okretaja u minuti na kontrolnoj konzoli mosta, a ručka za kontrolu otvorenosti ventila pregrijane pare za glavnu turbinu u upravljačkoj sobi strojarne prilagođena je u skladu sa zahtjevom položaj telegrafa na kontrolnoj konzoli mosta.

Uobičajena indikacija kvara prema iskustvu može biti:

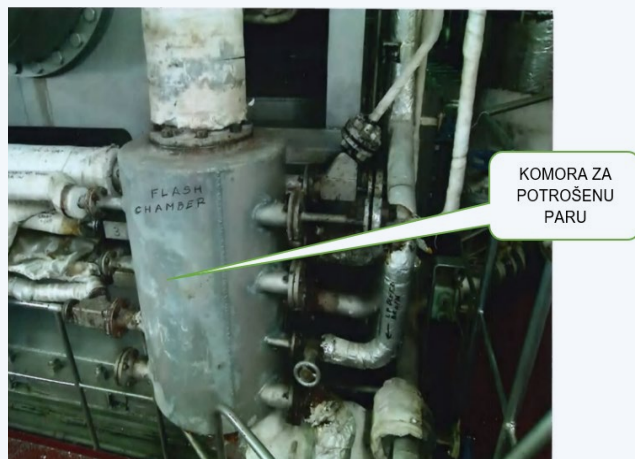
- Visoko očitavanje termometra ispušne pare,
- Nizak vakuum kondenzatora.
- Rast temperature ispušnih plinova,
- Smanjenje brzine propelera.



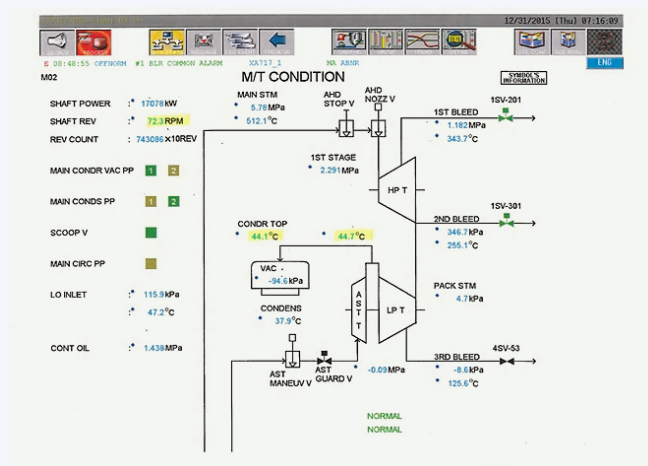
Slika 3. Shema razvoda pare VT i NT turbine 1

2. korak

Na slici ispod, vidi se da je sav zaštitni materijal uklonjen.



Slika 4. Cjevovod potrošene pare prema komori



Slika 5. Shema razvoda pare VT i NT turbine 2

Tijekom istrage i inspekcije svih spojeva primijećeno je da (vjerojatno zbog velikih vibracija tijekom prolaska Sueskim kanalom) neki od njih nisu pravilno zategnuti. Nakon što je posao započeo i kada su svi spojevi ponovno provjereni, parametri (primijećeno na sljedećoj snimci zaslona) su pokazali brza poboljšanja.

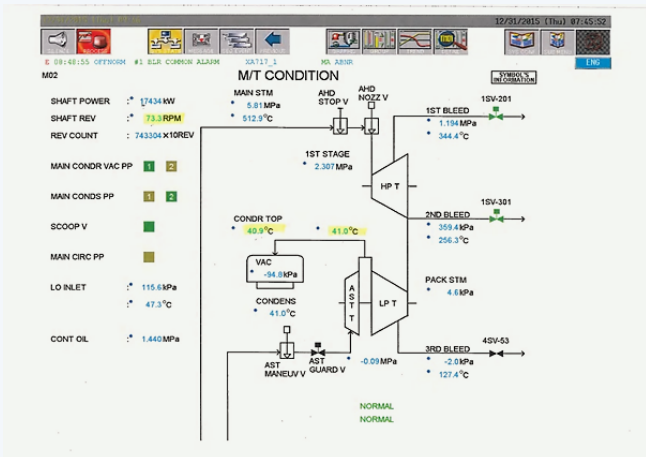
Dakle, u tom periodu od oko pola sata rezultati su bili sljedeći:

- Okretanje osovine = 72.3 o/min
- Snaga osovine = 17078 kW
- Temperatura ispuha niskotlačne turbine = 44.17 °C
- Glavni kondenzator Gornja temperatura = 44.1 °C
- Temperatura kondenzirane vode = 37.9 °C
- Vakuum glavnog kondenzatora u kPa (- 94.6 kPa)

3. korak:

U sljedećem razdoblju od pola sata parametri su bili kako slijedi na slici ispod.

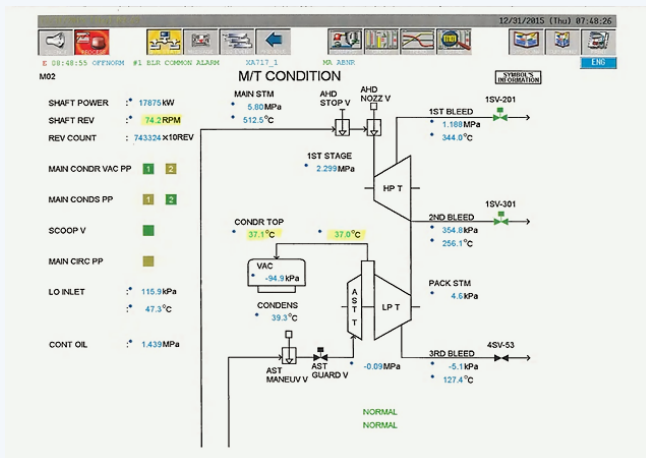
- Okretanje osovine = 73.3 o/min
- Snaga osovine = 17434 kW
- Temperatura ispuha niskotlačne turbine = 41.0 °C
- Glavni kondenzator Gornja temperatura = 40.9 °C
- Temperatura kondenzirane vode = 41 °C
- Vakuum glavnog kondenzatora u kPa (- 94.8 kPa)



Slika 6. Shema razvoda pare VT i NT turbine 3

4. korak:

- Okretanje osovine = 74.2 o/min
- Snaga osovine = 17875 kW
- Temperatura ispuha niskotlačne turbine = 37.0 °C
- Glavni kondenzator Gornja temperatura = 37.1 °C
- Temperatura kondenzirane vode = 39.3 °C
- Vakuum glavnog kondenzatora u kPa (- 94.9 kPa).



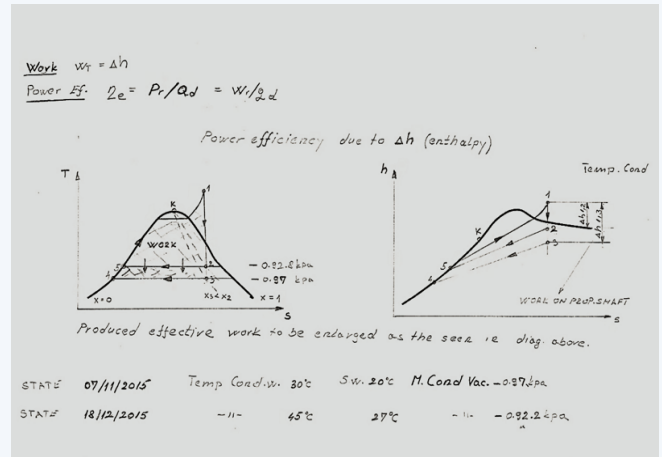
Slika 7. Shema razvoda pare VT i NT turbine 4

Teoretsko objašnjenje slijeda energije i rada koje se vidi u gornjem ispisu na ekranu možemo sažeti i potvrditi kako slijedi:

U parno turbinskom postrojenju, svrha kondenzatora je kondenzirati ispušnu paru iz parne turbine kako bi se postigla maksimalna učinkovitost, te također pretvoriti ispušnu paru turbine u kondenzat tako da se može ponovno upotrijebiti u parnom ciklusu kao napojna voda kotla.

U kondenzacijskoj parnoj turbini maksimalna količina energije izvlači se iz pare, jer postoji vrlo velika razlika entalpije između početnih i završnih stanja pare. To se postiže propuštanjem ispušne pare u kondenzator.

Dakle, zbog razlike u početnoj i konačnoj temperaturi pare i tlaku, radna površina postaje sve veća (Molièreev dijagram) što rezultira mehaničkim radom na osovini propelera.



Slika 8. T – s i h – i parni dijagram

ZAKLJUČAK:

U našem primjeru konačni rezultati su:

- Okretanje osovine s 71.6 okretaja u minuti povećano je na 74.2 okretaja u minuti,
- Snaga osovine sa 16858 kW povećana je na 17875 kW,
- Temperatura ispuha niskotlačne turbine smanjena je s 48.1°C na 37.0 °C,
- Gornja temperatura glavnog kondenzatora smanjena je s 47.6 °C na 37.1°C,
- Temperatura kondenzata smanjena s 43.3 °C na 39.3 °C.
- Vakuum glavnog kondenzatora u kPa povećan je s (- 94.5 kPa) na - 94.9 kPa.

Namjera ovog kronološkog prikaza bila je ukazati na važnost:

Tehnički aspekt – U svjetlu važnosti vakuumske kondenzatora u procesu ciklusa parnog postrojenja,

Ekonomski aspekt – Doprinos uštedi energije, što rezultira uštedom goriva,

Stručni aspekt – Važnost ozbiljnog i profesionalnog pristupa i promatranja tijekom rutinskih obveza, a sve u svrhu prevencije moguće incidente, imajući u vidu sigurnost plovlava i osoba na njemu.



LETJETI SE MORA

PIŠE

**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com

Ej, doktore, ne mogu više, svakih 20 dana ja letim tamo-vamo. Bio je to jedan od onih sretnika koji imaju ugovore 20/10. Radi na *suplieru* pa su mu smjene vezane za smjene na platformi. Takvi ugovori nekad su bili san pomoraca primoranih da mjesecima budu na brodu, ali sredinom 90-ih kada je bila kriza radne snage na tržištu rada, kompanije su počele nuditi svakakve pogodnosti (osim viših plaća) ne bi li zadržali pomorce. Krenuli su s kraćim, pa i ovakvim gore opisanim ugovorima, ali interesantno, ubrzo su se ljudi počeli žaliti: „*pa jedva se naviknem na brod pa moram doma, pa avioni, pa aerodromi...*“ i brzo su se vratili na staro. Pa što je to takav problem u avionima. Mnogi još uvijek sanjaju da idu negdje avionom.

Procjenjuje se da diljem svijeta oko 3,6 milijardi ljudi svake godine putuje komercijalnim zrakoplovima, a taj broj i dalje raste. No, mnogi putnici su često zabrinuti zbog zdravstvenih rizika letenja zrakoplovom. I nije baš da nisu u pravu. Ustvari svi koji boluju od neke bolesti moraju biti svjesni da svako putovanje, uključujući autobuse, vlakove, taksije, čekaonice, pa čak i kretanje unutar zračne luke, može predstavljati zdravstveni rizik.

Prije svega, ako se što dogodi, avion ne može tek tako sletjeti. Vama pomorcima to i nije nešto novo jer ste stalno u takvom riziku. Nasred oceana nema vam tko pomoći, a avioni ustvari koriste slični sistem *radio-mediko* kakav i vi imate na moru. Sve kompanije imaju službu u kojoj im je liječnik dostupan 24h/dan i u slučaju potrebe ga mogu tražiti savjet. Jedna je velika prednost aviona to što se na letu često nalazi neki liječnik pa može priskočiti u pomoć. S obzirom na duljinu leta postoji propisana medicinska oprema, tako da velika većina zrakoplova ima automatski vanjski defibrilator (AED) kojeg mogu koristiti članovi posade, a na duljim letovima postoji i torba s nizom lijekova koje može koristiti liječnik koji se nalazi na letu. Tako, primjerice, Lufthansa ima poseban program „Doctors on board“. Danas se i zrakoplovno osoblje više educira za pružanje prve pomoći nego ranije. Inače, liječnici koji pomažu bolesnim ili ozlijeđenim putnicima su zaštićeni od sudskih sporova konceptom *Dobrog Samaritanca* (engl. *Good Samaritan*). No kompanije se u tome razlikuju i neke neće dozvoliti liječniku intervenciju ako nema sa sobom dokaz da je liječnik. Jednom sam morao doslovno „na silu“ intervenirati dok je muž držao osoblje podalje, kako bih mogao pomoći njegovoj ženi.

Neki ljudi svakako ne bi uopće trebali putovati avionom, ali vi ustvari u tu grupu ne spadate, jer je pretpostavka da su doktori na kopnu koji su vam izdali medicinske certifikate za plovidbu, dobro obavili posao i isključili bolesti s kojima se ne bi trebalo letjeti. Sve su to bolesti koje vas diskvalificiraju i na pregledu za pomorce:

- angina pectoris ili bol u prsima u mirovanju,
- neka zarazna bolest (npr. vodene kozice, gripa), uključujući COVID-19,
- dekompresijska bolest nakon ronjenja
- povećan pritisak u mozgu (zbog krvava-

renja, ozljede ili infekcije),

- infekcija uha ili sinusa,
- nedavni srčani udar,
- nedavni moždani udar,
- nedavna operacija ili ozljeda gdje bi zrak ili plin mogli biti prisutni u tijelu (npr. želudac, crijeva, oči, lice, mozak),
- ozbiljne dugotrajne bolesti koje utječu na vaše disanje,
- nedostatak daha u mirovanju,
- neriješeni pneumotoraks („probušena“ pluća),
- anemija srpastih stanica,
- nestabilno mentalno zdravlje ili psihična bolest.

Dakle, sve ono što vas i inače onesposobljava za brod. Ali, ako imate neki problem i niste sigurni dozvoljava li vam vaša kronična bolest letenje, iako se sposobni za brod, dobro bi bilo da o tome pitate svog liječnika. Primjerice, danas možete na brod s pacemakerom, ali raspitajte se možete li proći kroz rendgen na aerodromu.

Kakogod bilo, činjenica je da čovjek nije stvoren da leti i nije „prirodno“ nalaziti se na 6000 stopa. U avionu su drukčiji uvjeti od onih na kopnu, baš kao što su i na moru ti uvjeti drugačiji i putovanje samo po sebi može predstavljati problem. Čimbenici putovanja zrakoplovom, poput izloženosti buci, nepokretnosti, nedostatka sna, promjena u prehrani, pa čak i udisanje zraka loše kvalitete, mogu utjecati na tijelo i vaše sposobnosti na načine koje mnogi možda ne očekuju. Uz sve to, putovanje je često psihički stresno zbog kašnjenja, sigurnosnih mjera i brige oko potencijalno izgubljene prtljage. Redovite rutine su poremećene kada se putuje u inozemstvo (no dobro, na to ste vi navikli). Ovisno o zemlji koju će se posjetiti, mogu biti potrebne vize i cijepljenje. Vi svi obično imate dogovorene aranžmane, ali često će agent biti jedini odgovoran i on bi trebao nastojati što više ski-

nuti taj teret putovanja s vaših leđa. Osnovne stvari poput rezervacije avionske karte mogu napraviti razliku; treba kupiti sjedala s više prostora za noge, odrediti dolazak navečer i, ako je moguće, izravne letove. Ovi aranžmani trebali bi uključivati snalaženje s formalnim postupcima pri polasku i dolasku te izbjegavanje bilo kakvih zabuna u radu s osobljem na zemlji i sigurnosnim kontrolama. Dobro zvuči, ali koliko je agenata koji stavljaju Vas, ispred zahtjeva brodarara „da tada i tada budete na brodu“? Postoji čak i službeni medicinski izraz za to: „*travel fatigue*“. Nisam siguran da ste im baš vi i vaš „*travel fatigue*“ prioritet. *Putni umor* može se definirati kao privremena iscrpljenost ili umor uzrokovan bilo kojim dugim putovanjem, bez obzira na način prijevoza. Putovanje sjever-jug uzrokuje promjenu sezona, dok putovanje istok-zapad kroz više od dvije vremenske zone uzrokuje *jet lag*. Za razliku od *jet laga* koji može trajati tjedan dana ili dulje, i to ako se pravilno liječi, putni umor popušta sljedeći dan, ali se može akumulirati ako ste u situaciji našeg pomorca s početka ovog teksta. Umor može biti trajan i utjecati na vašu sposobnost da se oporavite, uzrokujući promjene u ponašanju i raspoloženju s gubitkom motivacije.

Nakon što sigurno stigne na određište, možete patiti ne samo od *jet laga*, već i od *putnog umora* zbog uvjeta u samom vozilu. Sjedenje u sjedalu nekoliko sati dok ste u avionu može uzrokovati umor udova. Duga razdoblja neaktivnosti tijekom putovanja avionom mogu dovesti do nakupljanja krvi u nogama, a kod osjetljivih osoba uzrokovati duboku vensku trombozu kod pojedinaca koji imaju predispoziciju za to. A to baš i nije šala. To je možda i najopasnija posljedica dugotrajnog leta avionom. Dugotrajno nepomično sjedenje ograničava povratni protok krvi u srce, što kretanje mišića inače aktivno potiče. To može rezultirati nakupljanjem tekućine, prvenstveno u području potkoljenice. Povećani pritisak na tkivo može zauzvrat dovesti do smanjenja povratnog protoka krvi. U rijetkim slučajevima, kod

visokorizičnih osoba, može se razviti krvni ugrušak na stijenki vene. To je poznato kao tromboza te dodatno značajno ograničava povratni protok krvi. U vrlo rijetkim slučajevima, dio ovog krvnog ugruška može se odvojiti i zatim ga krvotok odnese u pluća, gdje se zadrži. Ako krvna žila začepi, to može dovesti do značajnog smanjenja kapaciteta srca za pumpanje. Takav događaj poznat je kao plućna embolija, koja u ekstremnim i rijetkim slučajevima može dovesti do iznenadnog zatajenja srca i smrti.

Posebno rizične skupine za razvoj duboke venske tromboze tijekom leta zrakoplovom su: osobe starije od 60 godina, osobe koje su prethodno imale trombozu, ljudi koji imaju prekomjernu težinu, osobe s malignom bolešću, žene koje uzimaju kontracepcijske pilule i također puše, osobe koje su nedavno operirane i osobe koje imaju nasljedni poremećaj koagulacije. Kao što vidite, s većinom od ovih rizika sposobni ste za brod, ali na avionu...?

I što napraviti? Preporučuje se periodično kretanje avionom tijekom putovanja, barem svaka 2 sata, i izvođenje laganih vježbi istezanja, uzeti Aspirin, a dobar savjet su i kompresivne čarape.

S obzirom na to da se kod letova zrakoplovom mijenjaju vanjski uvjeti, dolazi i do poremećaja u fiziologiji pojedinih dijelova tijela. Lako može doći do pogoršanja kroničnih zdravstvenih problema zbog promjena tlaka zraka i vlažnosti, relativne nepokretnosti tijekom letova te mogućnosti zaraze zbog blizine drugih osoba. Sjetite se samo COVID-a i strategije sjedenja u avionu (ako ste zaboravili najmanji je rizik bio u prednjem dijelu).

Putovanje avionom utječe na vaše tijelo i zbog smanjenog parcijalnog tlaka kisika. Tlak kisika u kabini općenito se održava na ekvivalentu od 5000–6000 stopa (1520–1828 m), što je ekvivalentno udahnutom tlaku kisika (PO₂) od 132–127 mm Hg. To stvara hipoksični stres, a razina zasićenosti kisikom značajno pada nakon 3 i 7 sati leta. To je vrlo precizno mjereno kod sportaša pa tako studije pokazuju da



takva izloženost visini, rezultira značajnim padom performansi u vožnji na kronometar u aerobnim sportovima. Sportašima je potrebno razdoblje prilagodbe za optimizirane performanse nakon dugih letova (>10 sati). Može biti potreban jedan dan da se potpuno oporave razine kisika, stoga se preporučuje da sportaši izbjegavaju dolazak istog dana natjecanja. No vas to nitko ne pita i vas će odmah prebaciti na brod i „adio Mare“.

Zbog takve razlike u tlaku, zrak u tjelesnim šupljinama ili drugim zatvorenim prostorima ekspandira do 25%; ova ekspanzija može pogoršati određena zdravstvena stanja. Pacijenti s neliječenim dentalnim stanjima ili nedavnim zahvatima na zubima mogu osjetiti bol uslijed promjene tlaka zraka. Taj niži tlak u avionu može dovesti i do baro-traume. Baro-trauma se može pojaviti kada tlak zraka unutar organa koji sadrži šupljine (kao što je srednje uho, sinusi ili trbuh) nije isti kao tlak zraka unutar kabine aviona. Najčešće je rezultat brzih promjena tlaka okoline, poput onih koji se događaju tijekom polijetanja, kada tlak u kabini brzo pada, i tijekom slijetanja, kada tlak u kabini brzo raste. Baro-trauma najčešće zahvaća srednje uho; događa se kada je Eustahijeva cijev začepljena i stoga ne može izjednačiti tlak zraka u srednjem uhu s tlakom kabine. Baro-trauma srednjeg uha obično nije ozbiljna ili opasna i može se spriječiti ili samo-liječiti. Rijetko može uzrokovati komplikacije poput perforacije bubnji-



ća, vrtoglavice, trajnog tinitusa ili gubitka sluha. No, pojedinci mogu osjećati začepljenost uha danima, tjednima i čak mjesecima nakon leta. Žvačite žvakaću gumu ili stavite kapi u nos da kanale držite otvorenima i omogućite ventilaciju srednjeg uha.

Zrakoplovi obično održavaju razinu vlažnosti od 20%, što je znatno ispod, za tijelo, potrebnih 30%. Unatoč tome, dugi letovi ne uzrokuju značajnu dehidraciju cijelog tijela, ali suhi zrak u kabini ipak utječe na sluznice očiju, usta i nosa te može dovesti do nelagodnosti. Iako je dodatni gubitak tjelesne vode u takvim okolnostima malen, ipak to sebi ne biste trebali priuštiti. To znači da bi biste se trebali hidrirati još više nego inače. Trebali biste piti oko 15 do 20 ml dodatne tekućine na sat, po mogućnosti neko elektrolitsko (sportsko) piće ili vodu. Trebali biste pokušati i ograničiti količinu alkohola i kofeina koju pijete jer pića koja sadrže alkohol i kofein mogu potaknuti pojačano mokrenje što može dovesti do dehidracije. Zbog dehidracije dolazi do oticanja nogu, što se često zanemaruje jer se smatra da je dugotrajno sjedenje jedini uzrok oticanja. Bez obzira na to koliko vam je nezgodno ići na WC tijekom leta, uzimajte dovoljno tekućine, više nego inače, jer time sprečavate oticanje nogu i osiguravate ugodniji ukrcaj na brod.

Na avionu i hrana može biti problem jer desinkronizacija bioloških tjelesnih ciklusa koja doprinosi osjećaju *jet laga*, također

utječe i na gastrointestinalnu funkciju i probavu. Takvi poremećaji mogu uzrokovati kašnjenje u apsorpciji hrane iz gastrointestinalnog trakta nakon jela navečer. Veliki obrok pojeđen kasno navečer može dovesti do nadutosti i poremećaja sna. Mali obroci prije i tijekom leta bolje se podnose od velikih obroka. Hrana koja se poslužuje u zrakoplovima općenito nije „gourmet“, ali u većini zrakoplovnih kompanija moguće je birati između nekoliko obroka (vegetarijanski, košer, muslimanski itd.) pa je moguće odabrati onaj koji je najbliži onome na što ste navikli. Crijevni plinovi se šire s porastom nadmorske visine, što može dovesti do nadutosti i boli. Ovaj problem pogoršava pijenje sode ili gaziranih pića jer pjenušava pića stvaraju veći volumen.

Ako često za vrijeme leta osjećate mučninu, povraćanje ili pak vrtoglavicu, vjerojatno patite od „morske bolesti“. Tegobe možete umanjiti preventivnim mjerama kao što su: Izbjegavanje letenja na prazan želudac; prazan želudac potiče vaše tegobe. Umjesto toga, prije i tijekom leta jedite

laganu hranu poput voća, povrća, salata, keksa, žitnih pločica i dvopeka. Trebali biste izbjegavati kavu, crni čaj, alkohol, nikotin te začinjena, masna jela. Odaberite pravo sjedalo; zatražite sjedalo na središnjem prolazu koje je u ravnini s krilima jer su na tom položaju kretanja zrakoplova najmanje primjetna. Ako to nije moguće, osigurajte mjesto do prozora. Ako letite danju, možete smiriti nervozni želudac tako da gledate ispred sebe i smanjite maksimalno pokrete glavom. Noću pokušajte spavati.

Ne treba zanemariti ni utjecaj na mentalno zdravlje, budući da uznemireni putnici mogu doživjeti val hormona stresa tijekom leta. Neki ljudi se jednostavno boje aviona. To bi moglo dovesti do hiperventilacije i ubrzanog kucanja srca, potencijalno pogoršavajući postojeće zdravstvene probleme. Hiperventilacija obično imitira srčanu bolest i može uzrokovati grčeve; anksioznost i hiperventilacija mogu uzrokovati paniku, paranoju i osjećaj prijeteće smrti. Sklonosti psihozi mogu postati izraženije i ozbiljnije tijekom leta.

A da li ima ozbiljnih situacija na letovima – ima iako se vrlo rijetko događaju, a najčešće su:

- sinkopa (37%),
- respiratorni problemi (12%),
- nauzeja (mučnina od putovanja) i povraćanje (10%),
- srčani problemi (8%),
- napad epilepsije (6%).
- Smrti u komercijalnim zrakoplovima procijenjene su na 0,3 na milijun putnika; otprilike dvije trećine njih uzrokovano je srčanim stanjima.

S obzirom da ste selekcionirani i svake dvije godine idete na preglede, iznimno je mala vjerojatnost da će vam se to dogoditi.

A ako vas to ne tješi, nije koptno ništa manje rizično za vas pomorce. Koliko su vas puta tjeerali na RTG pluća i koliko sam oputa čuo pitanje: *doktore hoće li taj rengen meni štetiti, stalno se snimam*. E, pa kažu da na jednom preko-oceanskom letu avionom dobijete dozu zračenja jednaku zračenju koje dobijete od šest RTG snimanja.

I što sad – ništa, letjeti se mora.

— *Odvjetničko društvo Vukić i partneri* —

Radno vrijeme pomoraca, prevencija umora

PIŠE

**LINA
SERDAR**

odvjetnica u Odvjetničkom društvu Vukić i partneri d.o.o.

Radno vrijeme pomoraca na brodovima pravno je regulirano s ciljem zaštite njihova zdravlja i sigurnosti plovidbe, kao i zbog prevencije zamora članova posade broda i pogibelnih situacija povezanih s njime. Umor posade može se smatrati jednom od opasnijih pojava na brodu jer smanjuje sposobnost percepcije i razmišljanja, radnu učinkovitost, uzrokuje pogreške u radu te negativno utječe na odnos prema radu i time proizvodi izrazito negativan učinak na sigurnost plovidbe. Umor posade može se smatrati jednim od glavnih čimbenika koji povećavaju rizik od pomorskih nesreća, osobito prilikom držanja straže. Ova pravila zbog toga reguliraju minimalne sate rada pomoraca i maksimalne sate odmora posade brodova uzimajući u obzir uočene specifičnosti pomoračkog poziva. Zapovjednik broda dužan je poduzeti sve mjere radi poštivanja zahtjeva u svezi sa satima rada i satima odmora pomoraca, a kompanija je dužna osigurati da posada može učinkovito koordinirati svoje aktivnosti u izvanrednim situacijama i u obavljanju dužnosti vezanih za sigurnost, sigurnosnu zaštitu i sprečavanje onečišćenja.

U skladu s Pomorskim zakonom Republike Hrvatske koji propisuje da se radni, životni i socijalni uvjeti za pomorce uređuju kolektivnim ugovorom te u skladu međunarodnim pravilima i standardima Konvencije o radu pomoraca (MLC, 2006.), Konvencije br. 180 te Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca (STCW konvencija), pravila o radnom radnom vremenu i razdobljima odmaranja pomoraca, u Republici Hrvatskoj jasno su definirana odredbama kolektivnih ugovora i Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja straže, te obavljanju drugih poslova na brodu kojim se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od onečišćenja (NN br. 125/05., 126/08., 34/11., 155/13., 29/16., u daljnjem tekstu: Pravilnik). Svi propisi kojima se uređuje radno vrijeme pomoraca, te raspored radnog vremena, kao i druga relevantna dokumentacija (kolektivni ugovor, sporazumi, prilozi i sl.) moraju se nalaziti na brodu i biti dostupni svim pomorcima.

U Republici Hrvatskoj na snazi su Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (Narodne novine br. 24/25.), Kolektivni ugovor za pomorce državljanke trećih zemalja na brodovima u međunarodnoj plovidbi hrvatske državne pripadnosti (2025. – 2026.) i Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine” br. 93/23., 138/23.). Njihove odredbe usuglašene su s pravilima iz MLC. Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi autonomni je izvor prava za hrvatske pomorce te po-

morce državljanke 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 državljanke 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 pomorce državljanke trećih zemalja na brodovima u međunarodnoj plovidbi hrvatske državne pripadnosti (2025. – 2026.) primjenjuje se na pomorce koji nemaju državljanstvo države članice EGP-a ili Švicarske Konfederacije, a imaju državljanstvo treće zemlje, a koji su zaposleni, uzeti u službu ili koji rade u bilo kojem svojstvu na brodu pojedine članice udruge koja je zaključila kolektivni ugovor i poslodavca navedenih u Posebnom dodatku (1) - Lista brodova i sastav posade broda. Uređenje radnog vremena i razdoblja odmaranja gotovo je istovjetno uređenju za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi.

Redovito radno vrijeme za sve pomorce iznosi 8 sati dnevno od ponedjeljka do petka, uključujući oba navedena dana, što ukupno iznosi 40 sati tjedno ili 173 sata prosječno mjesečno. Najveći dopušteni broj sati rada pomorca posade ne smije biti veći od 14 sati dnevno.

Svaki sat rada na dužnosti preko 8 sati plaća se kao prekovremeni rad čija satnica iznosi 1,25 od satnice osnovne plaće za svako određeno zvanje na brodu i tjedne sate rada. Svakom Pomorcu se mjesečno plaća najmanje 103 zajamčenih sati prekovremenoga rada prema Posebnom dodatku kolektivnog ugovora. Podatke o pojedinačnom prekovremenom radu ovjerava zapovjednik ili od njega ovlaštena osoba i pomorac. Pomorac mora svaki mjesec dobiti presliku svoje evidencije o prekovremenom radu, a može tražiti i ispis njegove evidencije o prekovremenom radu u bilo koje vrijeme trajanja njegova ugovora o zaposlenju. Kao prekovremeni rad ne plaćaju se sati rada za vrijeme opasnosti koja izravno utječe na neposrednu sigurnost broda, njegovih putnika i posade, o čemu isključivo prosuđuje zapovjednik, ili pak prigodom vježbe spuštanja čamaca za spašavanje, te rad potreban radi pružanja pomoći drugim brodovima ili osobama kojima neposredno prijete pogi-

belj, vježbe gašenja požara te vježbe propisane IMO Međunarodnim standardom upravljanja za siguran rad brodova i zaštitu od zagađivanja iz 1998. godine kako je izmijenjen i dopunjen (ISM Pravilnik) i Sistemom upravljanja i sigurnosti (SMS Pravilima), Međunarodnim pravilnikom o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora iz 2002. godine kako je izmijenjen i dopunjen (ISPS Pravilnik) i ostale vježbe predviđene Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. godine kako je izmijenjena i dopunjena (SOLAS Konvencija).

Svakom pomorcu mora se osigurati najmanje 10 sati odmora u svakom razdoblju od 24 sata i 77 sati u bilo kojem razdoblju od 7 dana. Odmor se može podijeliti na najviše dva dijela, s tim da jedan mora trajati najmanje 6 sati i razmak između uzastopnih razdoblja odmora ne može prelaziti 14 sati. Razdoblje od 24 sata će započeti kad pomorac otpočne s radom neposredno nakon što je imao najmanje 6 neprekidnih sati odmora. Kratki prekidi rada manji od 30 minuta ne smatraju se razdobljem odmaranja.

Poslodavac je dužan na vidljivom mjestu istaknuti ploču s rasporedom službe u plovidbi i u luci i najmanji broj sati odmora za svako svojstvo na brodu, i to na hrvatskom i na engleskom jeziku.

Ova pravila, međutim, ne ograničavaju pravo zapovjednika broda da zahtijeva od pomorca, da bez obzira na razdoblje njegova odmaranja, obavlja radnje potrebne u slučaju opasnosti koje utječu na neposrednu sigurnost broda, osoba na brodu ili tereta, ili u svrhu pružanja pomoći drugim brodovima ili osobama u pogibelji na moru. U takvoj situaciji, zapovjednik je ovlašten staviti van snage raspored sati rada ili sati odmora i zahtijevati od pomorca da obavi onoliko sati rada potrebnih dok se ne uspostavi sigurnost ili ukloni pogibelj. Čim to bude moguće zapovjednik mora osigurati da se svim pomorcima koji su obavljali rad u planiranom razdoblju njihova odmora omogući odgovarajuće razdoblje odmaranja.

Smotre, vježbe gašenja požara, vježbe s čamcima za spašavanje ili vježbe predviđene hrvatskim zakonodavstvom, kao i one koje propisuju međunarodni propisi trebaju se provoditi prema naređenju zapovjednika i na način da čim manje utječu na vrijeme odmora i da ne uzrokuju za-

... i utjecaj na sigurnost plovidbe

mor. Na brodovima s automatskom strojarnicom na kojima se ne obavlja stalna straža u strojarnici, vježbe se također trebaju provoditi na način da se čim manje prekida vrijeme odmora i da ne uzrokuju zamor posade. Kada se prekida vrijeme redovitog odmora, potrebno je osigurati zamjensko vrijeme odmora.

Odredbe Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu, također usklađene s MLC, više su prilagođene domaćem radnom zakonodavstvu, a ponajprije odredbama Zakona o radu Republike Hrvatske dok su se odredbe kolektivnih ugovora za pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi morale prilagoditi zaposlenju određenog trajanja i međunarodnom karakteru plovidbe. Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu se primjenjuje na sve hrvatske pomorce i pomorce drugih država članica Europskog gospodarskog pojasa (EGP) koji plove na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj. On se također primjenjuje neposredno i obvezno na pojedinačne ugovore o radu pomoraca koji plove na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj.

Ovaj kolektivni ugovor dodatno propisuje kako radno vrijeme i rad u smjenama pomoraca ukrcanih na brodovima ovisi o posebnim obilježjima pojedinih državnih, županijskih, međužupanijskih i lokalnih linija na kojima se obavlja prijevoz u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Sukladno MLC-u i Pravilniku, redovno radno vrijeme pomoraca također se temelji na osmosatnom radnom danu, s jednim danom odmora u tjednu i odmoru za državne blagdane, a najveći dopušteni broj sati rada pomoraca ne smije biti veći od 14 sati tijekom bilo koja 24 sata.

Odredbe Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu propisuju i pravila o izmjeni smjena i rotaciji te posebnom rasporedu i organizaciji radnog vremena. Pomorci se u pravilu ukrcavaju na brod u periodima do 15 dana, odnosno do 30 dana na brodovima koji održavaju međunarodne linije radi izvršenja plovidbenog zadatka na pojedinoj

liniji. Radno vrijeme pomoraca ne mora biti raspoređeno jednako po danima, tjednima odnosno mjesecima. Radno vrijeme pomoraca može se organizirati tako da u određenom razdoblju traje duže, a u drugom kraće od punog radnog vremena na način da prosječno redovno radno vrijeme nije duže od punog radnog vremena tijekom razdoblja od dvanaest uzastopnih mjeseci.

Prekovremeni rad reguliran je kao i kod međunarodne plovidbe, s time što je dodatno utvrđeno da se sati posebnog rasporeda i organizacije radnog vremena neće smatrati prekovremenim radom, a plaća se prema satnici koja je najmanje 50 % uvećana od satnice za redovni rad. Zabilježbu o pojedinačnom prekovremenom radu vodi u dva primjerka ili zapovjednik broda ili odgovorna osoba pojedine službe na brodu.

Raspored radnog vremena na brodu i Zapis o satima rada i odmora pomorca vode se u standardiziranom obliku na hrvatskom i engleskom jeziku na obrascima iz Priloga 1 Pravilnika te se moraju nalaziti na dostupnom mjestu na brodu i biti raspoloživi inspekciji i pomorcu. Raspored radnog vremena na brodu za svako radno mjesto/zvanje sadrži planirane dnevne radne sate na moru i planirane dnevne radne sate u luci, te ukupni broj sati odmora dnevno. Raspored radnog vremena na brodu potpisuje zapovjednik, a zapis o satima odmora pomorca potpisuju zapovjednik ili od njega ovlaštena osoba te pomorac na kojeg se zapis i odnosi, a mora se ovjeravati najmanje jedanput u 3 godine u sklopu redovnog inspekcijskog pregleda broda, što obavlja inspektor sigurnosti plovidbe. Preslika Zapisa o satima odmora pomorca dostavlja se pomorcu u vremenskim razdobljima ne duljim od 30 dana, odnosno prilikom iskrcaja s broda, ovisno što je ranije.

Brz napredak pomorskih tehnologija nameće sve više obveza i odgovornosti pomorcima, što dodatno povećava stres i djeluje na njihov cjelokupan život. Pravilna organizacija rada i pridržavanje pravilima o radnom vremenu i vremenu odmaranja ključni su za sprječavanje kroničnog umora pomoraca, a samim time i za plovidbenu sigurnost te uredan i siguran rad broda. Umoran pomorac, primjerice časnik straže može biti sporiji u reakcijama, manje koncentriran i sklon donošenju pogrešnih odluka, što može dovesti do sudara, nasukavanja ili drugih nezgoda. Umor utječe na stanje uma, emocija i fizičko stanje ljudskog tijela. Sposobnost rješavanja kompleksnih problema i donošenje odluka u stanju umora je znatno smanjena jer umor izravno utječe na razinu pripravnosti što rezultira narušenom sposobnošću izvođenja dužnosti. Pojedinoj osobi ponekad može biti teško prepoznati vlastite simptome umora jer umor narušava sposobnost prosudbe. Zbog svega navedenog je posebno važno poznavati utvrđena pravila o satima rada i odmora i pridržavati ih se. Poslodavci su obvezni osigurati poštivanje ovih pravila, jer je prevencija umora pomoraca izravno povezana sa sigurnošću posade, broda i morskog okoliša. U konačnici, učinkovit nadzor radnog vremena i prevencija umora nisu samo zakonska obveza, već i preduvjet za sigurnu i odgovornu plovidbu.



PIŠE
MILKO
KRONJA

Nepoznati blizanci

Od nacionalizacije privatnog brodograđevlja koje se događalo u dva navrata neposredno iza II. Svjetskog rata na našem području su djelovali samo sitni brodari (s plovilima do 50 tona nosivosti odnosno kapaciteta 50 putnika) i tako je bilo kroz idućih nekoliko desetljeća. Privatne aktivnosti na našem području živnule su koncem osamdesetih godina prošlog stoljeća, ali nešto veći brodovi pričekat će koju godinu; tada počinje (ras) prodaja teretne flote bivše JNA, a raspadom Sovjetskog saveza veliki broj rabljenih brodova starih dvadesetak i više godina potražio je svoje kupce u inozemstvu, neki su stigli i do hrvatskog dijela Jadrana. Međutim, management u pomorstvu zaživio je i dosta ranije, ali ne u Hrvatskoj, primjerice naši poslovni ljudi Zdravko Iljadica i kapetan Josip Berket su u Austriji osnovali tvrtke Alpex u Klagenfurtu i Marinconsult u Grazu. One su se uglavnom bavile ukrcajem hrvatskih pomoraca na strane brodove; Alpex je u to doba bio usko vezan za argentinsku kompaniju Maruba, a Marinconsult (osnovan 1981.) je u početku dosta poslovaio s tvrtkama iz Skandinavije. Oživljavanjem privatnog poduzetništva u brodarstvu i ove agencije počele su s akvizicijama teretnih brodova. Ovdje ćemo se dotaknuti dva blizanca iz Grčke koji su nekoliko godina plovili pod Marinconsultom, jedan je zapravo bio u vlasništvu tvrtke, a drugi u managementu. Zanimljivo je da su brodovi izgrađeni u grčkom gradu Perama, koji je u našim pomorskim krugovima poznat po činjenici da su tamo šezdesetih godina prošlog stoljeća građeni trajekti koje je koncem tog desetljeća kupila Jadrrolinija, a poznati su bili pod nadimkom "šlake". Doduše, oni su proizvod drugih brodograđilišta iz tog mjesta, a serija od pet istovjetnih teretnjaka od 80 metara dužine i nosivosti skromnih 3 100 DWT je došla u samo dvije godine – 1976. i 1977. iz brodograđilišta Argo, kojemu je to bio

pokušaj da oživi svoju brodograđevnu aktivnost. Naime, od 1962. kada je osnovano pa do 1976. isporučilo je samo 8 brodova – dva vodonosca i 6 trajekata. No, pokazalo se da je ova serija, izrađena po norveškim nacrtima, bila samo labuđi pjev; nakon nje dovršen je samo još jedan trajekt i to godine 1982. Blizanci o kojima govorimo bili su Argo Pioneer, Argo Spirit, Argo Faith, Argo Hope i Argo Glory. Prvi je potrajavao točno do Stare godine 2011. kada je izrezan kao Neptune Pioneer, drugi je pod imenom Ocean Spirit potonuo 23 milje od malteškog otoka Gozo tijekom putovanja Santander – Bombay, a četvrti je izrezan 11. listopada 2008. dok je nosio ime Sky Pacific.

Brodovi kojima se ovdje bavimo su treći i peti iz serije, odnosno Argo Faith i Argo Glory. Argo Faith je naručitelju, tvrtki Cia Comercial Transatlantica, isporučen u rujnu 1976. i plovio je pod grčkom zastavom; godine 1984. novi vlasnik je S. P. Bulkcarriers Corp, a 1986. mijenja ime u Kardla, vlasnik je Kardla S.G. Co. Ltd, zastava Malta. Godine 1989. Novo ime je Glenborrodale, zastava Bahami, a vlasnik Nephelist Ltd. Iduća promjena je 1990., kada postaje talijanska Genca Settima (vlasnik Consulenza Marittima Srl.). U ožujku 1994. godine posljednji put mijenja ime u Lažani (registrirani vlasnik ima zanimljiv naziv – Zvijezda Mora Maritime Co. Ltd.), a zastava je Sveti Vincent i Grenadini. Preuzet je u talijanskoj luci Napoli. Lažani su inače bivše selo na području današnjeg Kaštel Kambelovca koje je napušteno tijekom turskih upada odnosno njihovih pljačkanja te su se stanovnici ovog i drugih okolnih mjesta preselili na morsku obalu gdje su gradili utvrde (kašte) kako bi se lakše branili od turskih osvajača.

Brod Lažani je do proljeća 1996. plovio po Sredozemlju kada prvi put ide van Gibraltara, u belgijski Antwerpen, slijedi alžirska Annaba pa za mali teretnjak duga navi-



Zlosretni Ocean Spirit



Lažani, snimljen pod imenom Glenborrodale

ci iz Grčke

gacija ka gvajanskoj luci Georgetown, slijedi Bonaire pa onda Rotterdam. Opet se vraća u Južnu Ameriku – Point Lisas, Grenada, Paramaribo, Port-Au-Prince i Curacao. Put ga nakon toga u listopadu vodi natrag u Rotterdam. Slijedi pola godine plovidbi između Zapadne Europe i luka Zapadne Afrike, a tada brod iz Lisabona kreće u Houston te je od svibnja 1997. do konca 1998. na rutama između luka Južne Amerike i Meksičkog zaljeva. Jedina iznimka bio je period od rujna 1997. do siječnja 1998. kada iz američke luke Mobile kreće ka Sredozemlju – Gandia, Augusta, Alexandria, Manfredonia i Ravenna i naposljetku kraći remont u Malom Lošinj. Zatim iz Porto Nogara odlazi za meksički Tampico i dalje plovi među lukama sjeverne obale južne Amerike te SAD - luka Houston i Lake Charles. Međutim, sredinom srpnja 1998. zapeo je pod arestom u kolumbijskoj luci Barranquilla, nema pomaka do kraja godine a tada ga Marinconsult briše iz popisa svojih brodova, iako je i dalje nominalni vlasnik tvrtka Zvijezda Mora Maritime Co. Ltd. Brod ostaje u plovidbi i mijenja zastavu u onu države Belize, ali nije previše plovio već je nakon nasukanja stavljen u raspremu u zaljevu Manzanillo u Panami gdje je i potonuo godine 2005., a nakon toga je izrezan u Colonu, iz upisnika je brisan 15. rujna 2011. Zanimljivo je da nije uopće ticao hrvatske luke osim dolazaka u tri navrata zbog remonta, u već spomenutom Malom Lošinj, te u Kraljevici (travanj 1994.) i Trogiru (veljača 1996.). Drugi brod iz ovog članka je i posljednji iz serije – Argo Glory, isporučen istom vlasniku kao i prethodna četiri, bilo je to 14. rujna 1977. Idućih devet godina zadržava ime i zastavu uz jednu promjenu vlasnika – Taghkanic Maritime Corp.

1986. postaje Chevalier DeL' Ambre (vlasnik Oceanpoint Sc. Ltd, zastava Cipar pa Cie Flandre Bretagne, zastava Francuska). Godine 1989. novo ime je Pearl I, vlasnik

Pearl Sg. Ltd, Malta. Već iduće godine kupuju ga isti Talijani kao i opisanog prethodnika te plovi kao Genca Quinto, zastava Italija. U svibnju 1994. postaje Current (vlasnik Current Sg Ltd, Malta). Brod je u točno dvije godine pod Marinconsultom plovio praktički cijelo vrijeme unutar granica Sredozemnog mora. Jedan jedini zabilježeni dolazak u Hrvatsku je bio u lipnju 1995. kada je doplovio na vez tvornice cementa u Umagu.

Kao Current plovi do 2000. kada postaje Adriacargo (vlasnik Adriacargo Sg Lines Inc, Panama). U listopadu 2003. vraća se pod ime Current, ali neće imati previše sreće pod njim, zadržan je od vlasti u talijanskoj luci Napoli te je tu proveo nekoliko godina prije no što je otegljen u grčku Elefsinu, da bi naposljetku bio predan rezačima u Aliagi dana 16. ožujka 2008.

Eto, to je bio sažeti životopis dva teretnjaka koja su kraće vrijeme bila dio hrvatskog pomorstva, zapamćena vjerojatno samo od onih pomoraca koji su na njima plovili, a zahvaljujući ovom članku ostat će i sjećanje na njihovu povijest.



Current



Argo Glory snimljen u rujnu 1980. u plovidbi kanalom Welland.



Na mrtvom vezu u Italiji

Ima li nade za nas i je li ovo moguće? Dva pitanja za sve nas, a posljednjih mjeseci izravno su vezana za naše pomorstvo i naše pomorce. Dakako riječ je o pomorcima s trajekta „Lastovo“.

Nakon početnih izvida i priopćenja prošlog ljeta kada se i dogodila strašna tragedija s tri poginula pomorca činilo se da je sasvim jasno tko snosi najveću krivicu što je rampa pala na nesretne ljude. Ministarstvo mora i sam ministar Butković odlučno su kazali da pomorci s trajekta „Lastovo“ nisu ni u kojem slučaju odgovorni za ovu tragediju. Uprava i njezin predsjednik su početno mudro šutjeli i izbjegavali novinare po onoj staroj „šutnja je zlato“. No, znajući da će se tražiti i njihova odgovornost, od splitskog profesora pomorskog prava naručili su stručnu ekspertizu kako bi svu krivicu prebacili na trojicu pomoraca i za to je Jadrolinija platila 25.000 eura (spominje se i dvostruko viša svota eura). I umjesto da predsjednik Uprave i članovi podnesu žurne ostavke oni lukavo i bezobzirno čekaju što će kazati DORH i Agencija za istraživanje pomorskih nesreća. I znamo što se dogodilo Državno odvjetništvo za sve je okrivilo pomorce-zapovjednika, prvog časnika palube i noštroma palube. Sopta i ekipa iz Uprave nisu dali ostavke jer bi ostali bez pozamašne otpremnine i onih 6+6.

Sada je sasvim jasno zašto se platilo iz državnog proračuna splitskom profesoru da bi se sačuvala pozicija, ali ne i obraz. Hoće li Jadrolinija optuženim pomorcima platiti skupe odvjetnike kako bi dokazali svoju nevinost - posve sigurno neće! A, tek Nadzorni odbor čemu i komu služi i što to on NADZIRE, osim pristojne novčane naknade na svom tekućem računu.

Na ovom nesretnom slučaju još jednom je dokazano da je važnija politička podobnost nego struka. Zamislite saborski Odbor za pomorstvo, kojem je inače predsjednik zastupnik iz Slavonije, još nije ni nakon 7 mjeseci od tragedije održao tematsku sjednicu o „Jadroliniji“. Ne samo zbog m/



PIŠE
**JADRAN
MARINKOVIĆ**

POMORSKA VEČER (24.)

„Lastovo“, inače izgrađen još tamo 1969. u jednom japanskom brodogradilištu, nego zbog još nekoliko čudnih kvarova i nabavke polovnih trajekata, brodova i katamarana.

Pomorcima Jadrolinije skidam kapu, a zapovjedniku, prvom časniku palube i noštromu skidam kapu do poda. I nadam se da će im kolege, koje čeka još jedno ljeto s plovidbom bez voznog reda, dignuti glas i svojim nedužnom optuženim pomorcima pomoći i ljudski i novčano.

Sredinom prosinca prošle godine dobio sam poruku za rođendan-Sigurnost je jedna od najdragocjenijih stvari u životu i želim Vam sigurnu plovidbu kroz nove izazove i bezbrižnu budućnost!

A sigurna plovidba za sve pomorce znači NOVOGRADNJA.

Evo čitam kako splitski Jadroplov planira gradnju najsuvremenijeg putničkog broda na električni pogon koji bi plovio na liniji za Italiju. Takav je brod, kako pišu mediji, već projektiran s vizijom da u do gledno vrijeme bude izgrađen i zaplovi s hrvatskim pomorcima. U Jadroplovu su još i prije 2 godine krenuli i s namjerom gradnje električnog trajekta ili katamarana za redovite linije do naših otoka. Ali u

oba slučaja tražit će se i novčana potpora Europske unije uz napomenu da je ovaj splitski brodar i dalje u većinskom državnom vlasništvu.

U svakom slučaju Jadroplov i dalje pliva i plovi s 4 stara broda za prijevoz rasutih tereta (peti upravo odlazi u rezalište), ali kompaniju spašavaju dva nova LPG broda. Istodobno netko se ovih dana sjetio da je prošlo 25 godina od stečaja nekada moćnog Croatia line (Jugolinije), a gdje su Mediteranska i Dalmatinska s Korčule, Šibenska i Lošinjska plovidba i dalje da ne nabrajam s pitanjem kako jedna pomorska Rijeka nema svog brodara? Ali ima Split izvjesnu „Brodosplit plovidbu“ s tri jahte i jednim jedrenjakom, ali su svi vezani i ne smiju ispliviti jer 122 pomorca najmanje 3 mjeseca nisu primili svoje zarađene plaće.

I sada vi meni recite, kako kaže pjesma, IMA LI NADE ZA NAS? I još nešto dragi moji pomorci jedna stara španjolska glasi ovako: tri su vrste ljudi, oni koji su živi, oni koji su mrtvi i oni koji plove!

Vjerni dragi moji slušajte ponedjeljkom Pomorsku večer, jer mi smo uvijek na vašoj strani. Pomorci moji želim Vam dobro i pitomo more, jer more je naša mater. Da, i pozdrav posadi broda.

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

Pomorski izazovi i stvarnost rada u jahtingu: Ispovijest s prve crte

N

ožalost, svako malo čujemo neke loše vijesti... Em rat na Bliskom istoku koji samo što ne eskalira na svjetsku razinu, em novo nevrijeme i nasukavanje plovila. Bogu hvala, spašeni su putnici s katamarana Melita, kao i posada.

Saga s Jadrolinijom i dalje traje – u svijetu pomorstva nastavljaju se bitke zvane „napušteni brodovi i posade bez hrane“, neisplaćene plaće i slično.

S obzirom na to da sam upućena u rad Sindikata pomoraca Hrvatske (SPH), a djelomično i u rad naših ITF inspektora, svaka pohvala ide sadašnjem glavnom

tajniku, g. Nevenu Melvanu, koji se zaista trudi biti od pomoći i koristi svakom hrvatskom pomorcima u nevolji – i ne samo hrvatskom. Od financijske do psihološke ili bilo kakve druge podrške. Puno znači kad na poziciji glavnog tajnika imate osobu koja, zajedno sa svojim suradnicima, misli na svakog potrebitog pomorca.

A kako se odvija moja sezona u, još uvijek, jahtingu „pri zalasku sunca“, odnosno karijere?

Blago rečeno – ne odvija se.

Bila sam pozvana „last minute“, doslovno u zadnji tren – pet dana prije početka čartera – na jahtu koja je bila sve samo ne spremna. Brod u remontu (tamo je i trebao ostati još nekoliko mjeseci), posada okupljena u zadnji čas. Jedna kolegica stigla je dva dana prije gostiju, a druge dvije su bile potpuno neiskusne – obje „green stewardess“. I sad ti odradi vrlo zahtjevan čarter s američkim gostima.

Dan prije dolaska gostiju interijer jedva da je bio „namješten“, unatoč pomoći dvoje dayworkera. Radovi su se stalno oduživali – taman nešto uredimo, a onda opet – skidanje plafona, pomicanje namještaja jer „nismo još ovo... nismo još ono...“.

Imali smo vanjske radnike na brodu doslovno do 10 sati prije dolaska gostiju.

Za mene osobno – najgore i najneozbiljnije iskustvo do sada. Posebno od strane vlasnika i managementa.

Što se dogodilo?

Gosti su kasno odlučili doći u Cannes i prisustvovati svim događanjima. Hoteli su bili puni, pa su tražili smještaj na jahti. Broker je došao do ove jahte, a management je rekao: „Može, iznajmit ćemo vam s popustom.“ Naravno, ni broker ni gosti nisu znali u kakvom je stanju jahta – očito ni agencija nije željela priznati da brod nije spreman ni za čarter, a kamoli za sezonu.

Vlasnik ne želi ulagati, a management samo gleda kako da zaradi preko leđa posade.

Supruga glavnog gosta, tzv. Primary wife, svaki dan se šetala crvenim tepihom u Cannesu, a bili su prisutni i na elitnim događanjima tijekom Filmskog festivala i GP Monaka. Na brodu smo, uz redovnih 10–12 gostiju, svaki dan imali još 7–8 dodatnih osoba – modni dizajneri, frizeri, šminkeri, tehničari...

Radno vrijeme? Punih 7 od 10 dana čartera – 20 do 21 sat dnevno. Zakonski kažnjivo. Kapetan se prva tri dana doslovno smijao tome i govorio da ja to mogu bez problema. Smijao se dok peti dan nisam napravila grešku – ne veliku, ali greška je greška. Jer tko normalan može funkcionirati u takvom ritmu?

Imala sam deset WhatsApp grupa za logistiku. Ostale stewardesse su bile mlade, neiskusne i morale su odmarati svojih 10–12 sati dnevno, pa je cijela odgovornost pala na mene. Ostajala bih posljednja budna da dočekam goste kad bi se vraćali – nekad i iza 5 ujutro – a poruke bi stizale već oko 7, ako je bila provištva, jer smo cijelo vrijeme bili na sidru i stalno mijenjali lokacije.

Kako to obično biva – neke stvari saznate tek kad „cirkus već krene“. Tako sam i ja tijekom čartera saznala da je ovaj management na tzv. crnoj listi. Od početka godine promijenili su oko 60 članova posade – uglavnom iz interijera. Vlasnici su zahtjevni, a uvjeti loši.

Gosti su na kraju otišli nezadovoljni – shvatili su da im je netko podvalio. Mi, posada, smo se namučili – nas 6–7 od ukupno 14 zaista je dalo sve od sebe. Management je, po starom običaju, svu krivicu svalio na posadu. Kao i uvijek. I dalje ne vide vlastite pogreške.


Nakon 18 dana –četvero kolega i ja iskricali smo se odmah nakon čartera. Poželjela sam da mogu izbrisati to iskustvo i zaboraviti da sam uopće ikada bila na toj jahti.

S obzirom na ozljedu koljena koju vučem još od Badnjaka, sad je vrijeme da se posvetim sebi. Možda je ovo znak da je vrijeme za povlačenje s jahti i pronalazak posla na kopnu – vezanog uz more i pomorstvo.

Da ipak ne ispadne sve crno – istinski kompliment bio je dobiti poruku od tih istih gostiju. Pitali su me jesam li zainteresirana za poziciju „estate property i lifestyle“ upravitelja za vile u Kaliforniji i Floridi. Bila sam polaskana, zahvalila sam im i rekla da ću im se javiti ako se predomislim – ako još ne bude kasno.

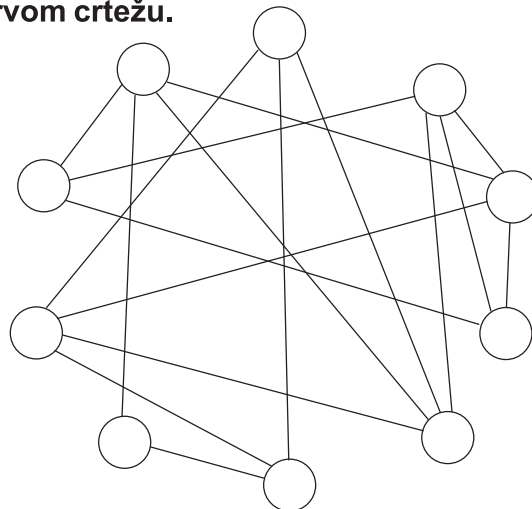
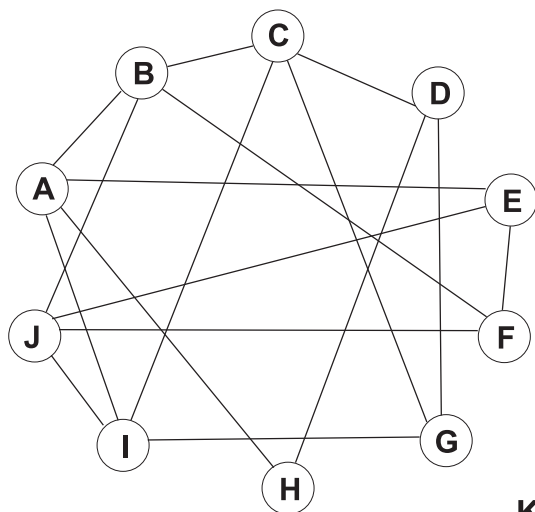
Kad već kapetan i management ne prepoznaju tvoju vrijednost, lijepo je znati da je prepoznaju oni koji itekako znaju što znači najam jahti od 50–60 mt.

No, s obzirom na to koliko je svijet danas lud i nezivjestan – Amerika mi trenutno ipak nije „obećana zemlja“.

								Znanost koja proučava grčki jezik, književnost i kulturu		Redatelj Howard	Otok u Zadarskom arhipelagu	Novi kontejnerski terminal u Rijeci (na slici)	Norveška	Nekeadašnje Splitsko brodogradilište	
								Glavni grad Ruske Republike Čečenije							
								Glumačka uloga					Vanadij	Američka glumica ("Imaš poruku")	
								Zagonetka							
								Rimski: 100		Tip talijanske strojnice					
Ivana Kindl		Žuto-bijela boja			Njemački skladataelj, Werner	Švedska glumica									
Autor: Valter	Težnja za postizanjem rekorda	Indij	Nogometni trener Mourinho	Španjolska	Grčko slovo	Kozački vojni poglavica	Vračara	Plemenita kovina (Znak Ag)							
								Pulska znamenitost							
TVRTKA KOJA UPRAVLJA LUČKIM KAPACITETIMA U RIJECI															Radnik u kamenu-lomu
GLE, EVO				MAUROVIČEV LIK IZ STRIPA											
				SVJETSKA TRGOVINSKA ORGANIZACIJA											
KALIJ		Poljska tenisačica, iga								Prištić oko Korijena Dlake					
		Zarada, dobit								Karanfili (reg.)					
PONOVO, IZNOVA					Glavni grad Nikaragve									Malta	
					Moćvarno područje									Glumica Franković	
ROBERT REDFORD			DIO PLUGA, LEMES (MN.)							Biljke iz porodice Ljiljana					
			STRAŽNJI, OKOMITI DIO OLTARA (MN.)							Trodjelni prozor					
PRAOTAC DORANA				DRUGI, OSTALI						Pučki govornik					
				KOMADI MESA S REBARCEM						Švedski nogometaš, Kristoffer					
UČINAK						Grad u Californiji									
						Stara jedinica obujma									
GLUMICA HAYWORTH					Arapska vladarska titula						Glumica Dagovert				
						Rijeka u Dalmaciji					Roker Jagger				
OBUČA TVRTKE "CONVERSE ALL STARS" (ŽARG.)							Slikanje zamagljenim tonovima								
							Niži turski plemići								
TAJLAND		Skupljanje morske soli											Anda Marić		
		Enes Čengić											Zlato		
GRAD U ZAGREBAČKOJ ŽUPANJI														Austrija	
														Dušik	
ORGANI VIDA				Imenjakinja pjevačica						Slavna hrvatska operna pjevačica, Zinka					

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

ELASTIČNE VRPCE



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

ABECEDA

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

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

	24	13	9	3	33				
15									
32								30	11
10					21				
5				29					
			19						
	15	6							17
29							16		
9							9		

SUDOKU

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

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

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



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.

