

POMORSKI VJESNIK

TEMA

**KAD NEIZVJESNOST POSTANE
SVAKODNEVICA**

AKTIVNOSTI SPH

SUSTAV JE POKVAREN, DOSTA NAM JE

ISSN 13307363



9 771330 736303 >

CAST
pod šine
ISPOD

OD RUJNA



Sindikat pomoraca Hrvatske
Seafarers' Union of Croatia

SPH ADRESAR

SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Email: info@sph.hr

URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,
23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Email: aaljinovic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

Sindikat pomoraca Hrvatske,

Središnji ured Rijeka,

Fiorello la Guardia 13, 51000 Rijeka

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

Damir Herceg, Jadran Marinković,

Julijana Aleksić, Udruga pomorskih

strojara Split, dr. Nebojša Nikolić,

Lina Serdar, Jere Bilan

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Shutterstock

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



10

NOMINACIJA
PLAVA VRPCA
VJESNIKA 2026 (2)

KAPETAN MARINKO
RADIĆ: PO MRAKU,
VJETRU I VALOVIMA
TRAŽILI SMO CRNI
"GUMENJAK" S 20-AK
IZBJEGLICA

12

ITF INSPEKTOR

LUKA SIMIĆ:
POMORCIMA
OSIGURANO VIŠE OD
332 TISUĆE DOLARA
ZAOSTALIH PLAĆA



17

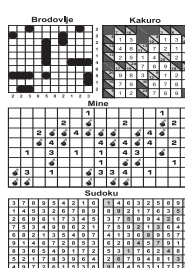
INTERVJU

DUBROVNIK
PONOVNO DOMAĆIN
MEĐUNARODNOG
CRUISE SEMINARA



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



24

KAD PLAĆA
IZOSTANE
PRAVNI PUT
POMORCA OD
OBRAČUNA DO
ZAUSTAVLJANJA
BRODA

Kad neizvjesnost postane svakodnevica

PIŠE

MARIJANA SMOKVINA

Sigurnosna kriza u Perzijskom zaljevu ne ugrožava samo plovidbu. Dugotrajna izloženost stresu ostavlja posljedice na mentalno zdravlje pomoraca i njihovih obitelji

Sigurnosna situacija u Perzijskom zaljevu posljednjih je mjeseci ponovno otvorila pitanje sigurnosti pomoraca koji plove područjima povećanog rizika. Dok svjetska javnost prati razvoj geopolitičkih događaja, za članove posada neizvjesnost nije samo vijest nego dio svakodnevice. Mogućnost eskalacije sukoba, promjene plovidbenih ruta, čekanja na sidrištima i pojačane sigurnosne mjere dodatno opterećuju već ionako zahtjevno zanimanje.

Iako se u takvim okolnostima najčešće govori o sigurnosti brodova i posada, mnogo se rjeđe govori o psihološkim posljedicama koje dugotrajna neizvjesnost ostavlja na pomorce i njihove obitelji. Mentalno zdravlje pomoraca posljednjih je godina postalo jedna od važnijih tema u pomorstvu, a aktualna sigurnosna situacija ponovno je upozorila koliko je važno o njemu otvoreno govoriti.

-Pomorstvo je vrlo specifično zanimanje, a pomorci se u svojem svakodnevnom radu susreću s različitim vrstama stresora, ističe psiholog Marko Galić te dalje pojašnjava.

Stres je prirodna reakcija organizma na situacije koje doživljavamo kao prijetnju ili opasnost. Kratkoročno nam pomaže da se prilagodimo i učinkovito reagiramo, no kada traje tjednima ili mjesecima može ozbiljno narušiti fizičko i mentalno zdravlje.

Pomorački je poziv specifičan jer brod istodobno predstavlja mjesto rada i života. Dugotrajna odvojenost od obitelji, višemjesečni boravak u ograničenom prostoru, osjećaj izoliranosti, smjenski rad, buka, vibracije i nepovoljni vremenski uvjeti samo su dio svakodnevnih izazova.

Veliko radno opterećenje, odgovornost za sigurnost ljudi, broda i tereta, prekovremeni rad te život i rad u multinacionalnom okruženju dodatno povećavaju razinu stresa. Tu su i izazovi svojstveni

pomoračkom pozivu, poput stalnog prilagođavanja životu između broda i kopna ili mogućnosti kriminalizacije nakon pomorskih nesreća.

Aktualna sigurnosna situacija u Perzijskom zaljevu sve te stresore dodatno pojačava. Dugotrajna neizvjesnost oko razvoja događaja, mogućih promjena plovidbenih ruta ili duljeg zadržavanja brodova može trajati tjednima ili mjesecima, ostavljajući posljedice koje nisu uvijek odmah vidljive.

-Dugotrajna izloženost stresu dovodi do kroničnog stresa koji ima brojne negativne posljedice za fizičko zdravlje, ali i mentalno zdravlje, upozorava Galić.

Kronični stres povećava rizik od razvoja povišenog krvnog tlaka i drugih kardiovaskularnih bolesti, slabi imunološki sustav te povećava vjerojatnost razvoja anksioznosti, depresivnih simptoma i profesionalnog sagorijevanja. Ono se najčešće očituje emocionalnom iscrpljenošću, smanjenom učinkovitosti i sve većim osjećajem udaljenosti od posla.

SPH članovima osigurao besplatnu psihološku podršku

Svjestan izazova koje nosi pomorački poziv (od dugotrajne odvojenosti od obitelji i rada u zahtjevnim uvjetima do svakodnevne izloženosti stresu) Sindikat pomoraca Hrvatske svojim je članovima osigurao besplatnu, dostupnu i potpuno anonimnu psihološku pomoć.

U suradnji s digitalnom platformom Serenity članovima SPH dostupno je online psihološko savjetovanje koje omogućuje jednostavan pristup stručnim psiholozima, diskretne i sigurne razgovore te podršku bez obzira na to nalaze li se na brodu, kod kuće ili na putovanju.

Digitalni model savjetovanja posebno je prilagođen načinu života pomoraca jer omogućuje da stručnu pomoć mogu zatražiti upravo onda kada im je najpotrebnija, neovisno o vremenu i mjestu na kojem se nalaze.

Briga o mentalnom zdravlju jednako je važna kao i briga o fizičkoj sigurnosti. Ovom suradnjom SPH dodatno potvrđuje svoju predanost zaštiti dobrobiti svojih članova pružajući im konkretan oblik podrške u suočavanju sa svakodnevnim izazovima pomoračkog života. Članovi SPH-a platformi Serenity mogu pristupiti putem mrežne stranice www.serenity.hr. Nakon unosa broja članske iskaznice i izrade korisničkog računa mogu odabrati terapeuta i dogovoriti termin savjetovanja.

U zanimanju u kojem svaka odluka može imati posljedice za sigurnost broda, tereta i posade, očuvanje mentalnog zdravlja nije samo pitanje osobne dobrobiti nego i važan preduvjet sigurnog rada.

Krizne situacije donose još jedan izazov, a to je prevelika količina informacija. Pomorci žele znati što se događa i kakav razvoj događaja mogu očekivati, no društvene mreže i internetski portali često prenose velik broj nepotvrđenih ili međusobno proturječnih informacija.

Psiholog upozorava kako upravo to može dovesti do začaranog kruga. Potraga za novim informacijama, koja bi trebala smanjiti zabrinutost, često izaziva još veću tjeskobu i potrebu za daljnjim praćenjem vijesti. Umjesto osjećaja sigurnosti, takav način informiranja dodatno povećava psihološko opterećenje.

POSLEDICE SIGURNOSNE KRIZE NE OSJEĆAJU SAMO ČLANOVI POSADE

-Situacija u Perzijskom zaljevu ne utječe samo na pomorce, već i na njihove obitelji koje su u neprestanom strahu za svoje bližnje i pokušavaju s njima uspostaviti vezu ili traže informacije o stanju u Perzijskom zaljevu, navodi Galić.

Osjećaj nemoći, zabrinutost i dugotrajno iščekivanje mogu biti jednako opterećujući kao i sama fizička udaljenost. Iako nitko ne može utjecati na razvoj međunarodnih događaja, moguće je utjecati na vlastite reakcije.

-Pomorci i njihove obitelji trebaju biti kritični prema vijestima, pronaći relevantan i vjerodostojan izvor informacija te odrediti vrijeme za provjeravanje informacija, savjetuje Galić.

Preporučuje da se informacije prate u unaprijed određeno vrijeme, primjerice jednom ili dvaput dnevno, kako bi se smanjila stalna izloženost sadržajima koji održavaju osjećaj napetosti.

Jednako je važno pronaći vrijeme za aktivnosti koje pomažu u otpuštanju stresa, npr. tjelovježbu, razgovor s obitelji i prijateljima, slušanje glazbe, čitanje, gledanje filmova ili bilo koju drugu aktivnost koja vraća osjećaj svakodnevnih rutine.

-Na kraju, važno je zapamtiti kako će alarm za uzbunu, koji situacija u Perzijskom zaljevu predstavlja, proći, a svatko od nas ima osobnu odgovornost da se s alarmom nosi na učinkovit način kako bi u mirnijem razdoblju ostao dobrog mentalnog i fizičkog zdravlja, zaključio je Galić.

Pomorci u JU NP Brijuni prvi put ostvarili pravo na pomorski dodatak



Dubravko Matić, Nataša Stojkovski, Rendi Racan, i Antun Aljinović

UFažani je 8. srpnja potpisan novi Kolektivni ugovor za Javnu ustanovu Nacionalni park Brijuni. Njime je, po prvi put, ugovoreno pravo pomoraca na pomorski dodatak, koje zaposlenici na pomorskim poslovima do sada nisu ostvarivali.

Riječ je o važnom iskoraku u unapređenju materijalnih prava pomoraca zaposlenih u Nacionalnom parku Brijuni te još jednom primjeru uspješnog socijalnog dijaloga između poslodavca i sindikata.

Sindikat pomoraca Hrvatske zahvaljuje ravnateljici Javne ustanove Nacionalni park Brijuni Nataši Stojkovski, ravnatelju Uprave za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i zelene tranzicije Igoru Kreitmayeru, kao i kolegama iz Sindikata turizma i usluga Hrvatske te Sindikata državnih i lokalnih službenika i namještenika Republike Hrvatske na konstruktivnom pristupu, razumijevanju i suradnji tijekom pregovora.

Posebna zahvala upućuje se i povjereniku podružnice Sindikata pomoraca Hrvatske u Javnoj ustanovi Nacionalni park Brijuni Petru Budiji te svim pomorcima zaposlenima u Ustanovi na iskazanom strpljenju, povjerenju i podršci tijekom pregovaračkog procesa.

Povjerenstvo donijelo rješenje o reprezentativnosti za kolektivne pregovore u nacionalnoj plovidbi

Povjerenstvo za utvrđivanje reprezentativnosti donijelo je rješenje kojim je utvrđena reprezentativnost za kolektivno pregovaranje o novom Kolektivnom ugovoru za pomorce u nacionalnoj plovidbi.

Slijedom navedenog rješenja, Sindikat pomoraca Hrvatske neće sudjelovati u predstojećim pregovorima s Hrvatskom udrugom brodarka.

U postupku utvrđivanja reprezentativnosti Sindikat pomoraca Hrvatske nije dostavio osobne podatke članova koji sindikalnu članarinu uplaćuju samostalno. Takva je odluka donesena radi zaštite privatnosti naših članova i njihovih osobnih podataka, u skladu sa Statutom SPH, Članak 14. stavak 4.

Za Sindikat pomoraca Hrvatske zaštita identiteta članova predstavlja jedno od temeljnih načela sindikalnog djelovanja. Smatramo da članovi moraju imati povjerenje da će njihove osobne informacije biti zaštićene te da se neće koristiti izvan svrhe za koju su prikupljene.

Upravo je iz tog razloga odlučeno da se osobni podaci članova koji samostalno uplaćuju sindikalnu članarinu ne dostavljaju u okviru ovog postupka. Svjesni smo da bi objavljivanje njihovih podataka, po dosadašnjim iskustvima, moglo dovesti do direktnog uskraćivanja mogućnosti napredovanja i negativnog odnosa prema članovima SPH, a o pritiscima koje pomorci doživljavaju najbolje govore izjave pomoraca koji odlaze u mirovinu i više se ne moraju bojati za svoju egzistenciju.

Ova situacija je očekivana. Nažalost, smatramo da izbacivanje sindikata iz socijalnog dijaloga sigurno ne može biti u korist pomoraca. Zahvaljujemo svim članicama i članovima na ukazanom povjerenju i hrabrosti što u ovim uvjetima biraju SPH, nastavljamo zastupati njihove interese kroz sve raspoložive pravne i sindikalne mehanizme, zaključio je glavni tajnik SPH Neven Melvan.

SPH zabranjeno sudjelovanje na skupu radnika Jadrolinije

Predstavniku Sindikata pomoraca Hrvatske je onemogućeno sudjelovanje na skupu radnika Jadrolinije koji je održan 9. lipnja.

Predstavniku SPH za Jadroliniju, capt. Antunu Aljinoviću, sudjelovanje na skupu zabranila je predsjednica Radničkog vijeća, uz obrazloženje da nema pravo nazočiti skupu radnika jer nije zaposlenik Društva, već je profesionalno zaposlen u Sindikatu.

Takvo obrazloženje pravno je potpuno neutemeljeno te predstavlja izravno kršenje Zakona o radu i ometanje sindikalnog djelovanja.

Zanimljivo je i da nazočni članovi Uprave nisu reagirali na ponašanje predsjednice Radničkog vijeća.

Ovakvo postupanje otvara niz pitanja. Zbog čega predstavnicima NSPPBH-a smeta

nazočnost predstavnika SPH na skupu radnika? Što žele spriječiti ili izbjeći te zbog čega Uprava Društva podržava takvo postupanje?

Podsjetimo, predsjednici RV Jadrolinije već godinama zabranjuju predstavnicima SPH nazočnost na Skupovima, a Uprava društva svojim nedjelovanjem očito to podržava. Kome je to u interesu? Radnicima sigurno nije.

SPH upoznao buduće pomorce s radom Sindikata i ITF-a



Romano Perić govorio je o ITF-u

S

indikar pomoraca Hrvatske i ove je godine održao niz predavanja budućim pomorcima u Zadru, Dubrovniku, Rijeci i Splitu. Cilj predavanja bio je upoznati studente s ulogom sindikata u zaštiti njihovih prava, djelovanjem Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) te izazovima s kojima se mogu susresti tijekom svoje profesionalne karijere.

Na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru predavanje je održano za studente prijediplomskog i diplomskog studija. Nakon uvodne riječi pročelnika Pomorskog odjela, izv. prof. dr. sc. Luke Grbića, predstavnici SPH-a i ITF-a, Vana Bosto i Romano Perić, upoznali su studente s djelovanjem svojih organizacija, ključnim aktivnostima te sustavom

zaštite koji je pomorcima dostupan kroz Sindikat pomoraca Hrvatske i ITF inspektorat.

Poseban naglasak stavljen je na stvarne uvjete rada na brodovima, moguće poteškoće s kojima se pomorci mogu susresti tijekom zaposlenja i plovidbe te načine na koje mogu ostvariti pomoć i zaštitu svojih radnih prava.

Studenti su aktivno sudjelovali u raspravi, postavljali brojna pitanja i pokazali velik interes za teme zaštite radničkih prava te radnih i životnih uvjeta na brodu. Zanimale su ih i praktične informacije o tome kome se mogu obratiti u slučaju problema ili nepoželjnih situacija tijekom rada na brodu.

Ista predavanja održana su i na Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci, gdje je uz Vanu Bosto, koja je predstavila rad SPH, o djelovanju ITF-a govorio ITF inspektor Luka Simić. Predavanja su održana i na Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Splitu te na Sveučilištu u Dubrovniku, gdje je uz Vanu Bosto predavač bio ITF koordinator i pomoćnik glavnog tajnika SPH Romano Perić. Na svim je predavanjima studentima predstavljena uloga SPH-a i ITF-a u zaštiti pomoraca, važnost kolektivnih ugovora, međunarodnih standarda rada te dostupnih mehanizama pomoći i podrške.

Predavanja su još jednom potvrdila važnost izravnog kontakta sa studentima, koji uz znanja stečena tijekom studija dobivaju i informacije o svojim pravima, obvezama i mogućnostima zaštite od samog početka pomorske karijere.



Vana Bosto upoznaje studente s radom SPH

Budući pomorci u Splitu poslušali predavanje „MOJ PRVI UKRCAJ“



Luka Simić približio je učenicima kako izgleda prvi odlazak na brod

Sindikata pomoraca Hrvatske nastavio je s edukacijama namijenjenima budućim pomorcima, a 21. svibnja u Pomorskoj školi Split održano je predavanje pod nazivom „Moj prvi ukrcaj“.

Predavanje je održao ITF inspektor Luka Simić, koji je uče-

nicima završnih razreda prenio vlastita iskustva s početka pomorske karijere te dao praktične savjete o pripremi za prvi ukrcaj na brod.

Kroz predavanje budući pomorci dobili su uvid u sve ono što ih očekuje pri ulasku u profesionalni život, od potrebne do-

kumentacije i komunikacije s poslodavcem do prilagodbe životu i radu na brodu te važnosti poznavanja vlastitih prava i obveza.

Cilj predavanja je buduće kadete što bolje pripremiti za njihov prvi ukrcaj i izazove pomorske profesije, a Sindikat pomoraca Hrvatske planira ovakav oblik edukacije provoditi i u drugim pomorskim školama, fakultetima i odjelima kako bi mladi pomorci u svoju karijeru zakoračili što spremniji.

SPH najoštrije osuđuje brutalni napad na pomorca u Rijeci

U ime Sindikata pomoraca Hrvatske najoštrije osuđujemo brutalni napad i pljačku našeg kolege u Rijeci. Riječ je o teškom kaznenom djelu koje izaziva duboku zabrinutost i ogorčenje u cijeloj pomorskoj zajednici.

Preziremo svaki oblik nasilja, a osobito ono motivirano bojom kože, nacionalnošću ili vjerom žrtve. Takvi napadi predstavljaju ozbiljan udar na temeljne vrijednosti sigurnosti, dostojanstva i ravnopravnosti.

Očekujemo da hrvatska policija hitno i temeljito provede istragu, a pravosudni sustav bez odgode odlučno sankcionira počinitelje ovakvih djela. Svako odugovlačenje ili blaga reakcija šalju opasnu poruku toleriranja nasilja.

Sindikata pomoraca Hrvatske stoji na raspolaganju svim kolegama kako bi se u hrvatskim lučkim gradovima osjećali što sigurnije.

Posebno je sramotno nasilje nad ljudima koji žive i rade u teškim uvjetima, često za minimalne plaće, kako bi svojim obiteljima osigurali dostojanstven život. Napadati i pljačkati ljude koji pošteno i teško zarađuju za život predstavlja dno ljudskog i društvenog posrnuća.

Zajedno s našom krovnom organizacijom ITF-om nastaviti ćemo se

boriti protiv svih oblika nasilja i diskriminacije, bez iznimke i bez tolerancije.

Kao građani Hrvatske moramo se zapitati zašto zemlja poznata po sigurnosti i gostoprimstvu sve češće svjedoči rasizmu i nasilju koje se prešutno tolerira. Na takve pojave društvo mora reagirati jasno i odlučno.

Podsjetimo, u svibnju se pojavila snimka napada na pomorca tijekom njegovog boravka u Rijeci, slijedom čega je uslijedilo i uhićenje napadača.

“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

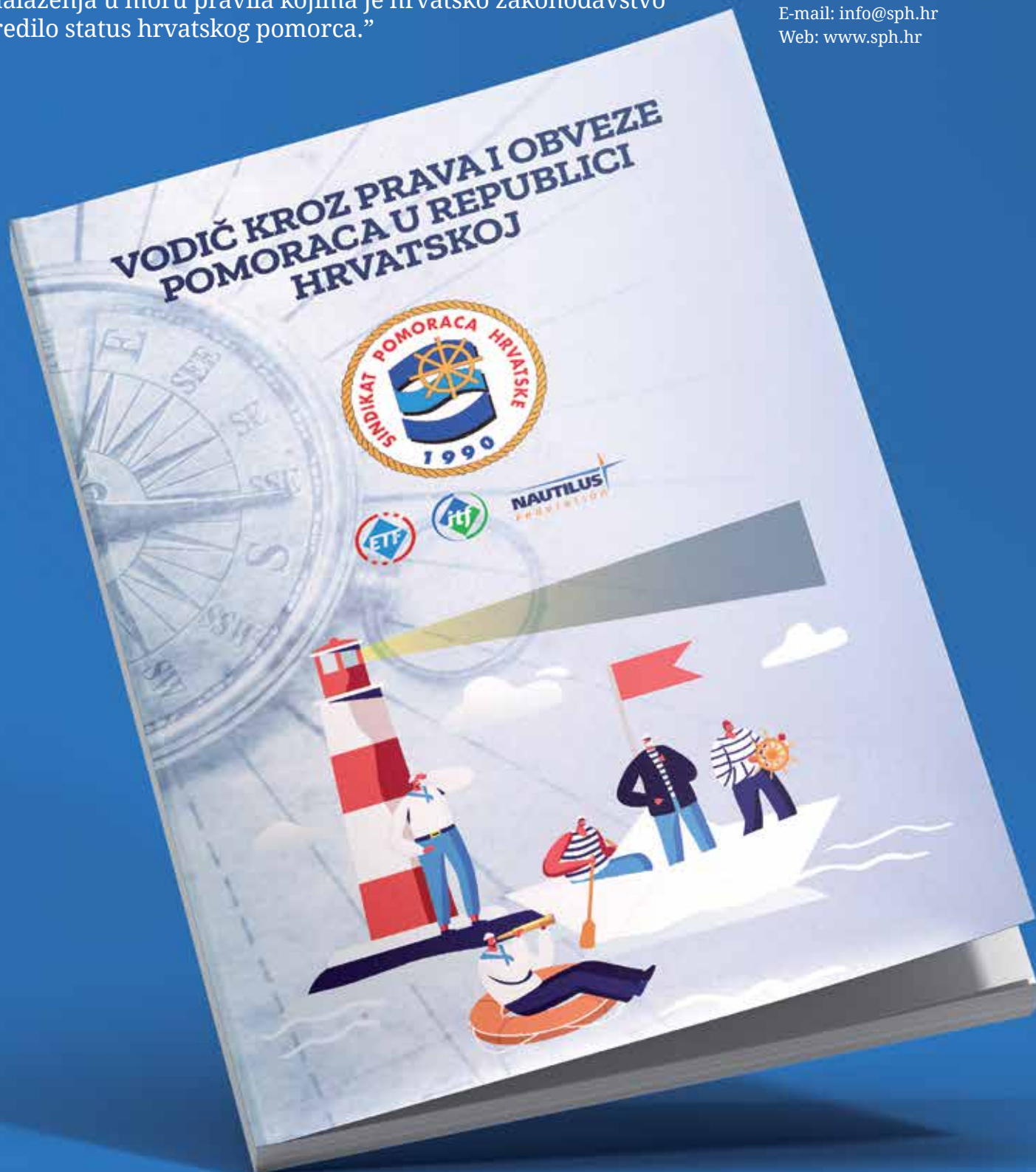
Kontakt:

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



NAUTILUS
Federation

Sustav je pokvaren, dosta nam je

Sindikati pomoraca i lučkih radnika iz cijelog svijeta zahtijevaju trenutačan kraj humanitarne krize pomoraca – pozivaju vlade da se suoče sa sustavom zastava pogodnosti koji omogućuje iskorištavanje i ne štiti pomorce.

Pomorski sindikati iz cijelog svijeta okupili su se na sastanku ITF-a - Fair Practices Committee u dosad nezabilježenom iskazu solidarnosti kako bi zahtijevali trenutačan kraj humanitarne krize s kojom se suočavaju pomorci u Perzijskom zaljevu.

Sindikati ponovno potvrđuju poziv ITF-a na trajni prekid vatre i potpunu deeskalaciju svih strana, kao i hitno pokretanje diplomacije utemeljene na međunarodnom pravu. Osuđuju nezakonito bombardiranje koje su proveli Izrael i Sjedinjene Američke Države, kao i naknadne uzvratne napade Irana diljem regije, čime je prekršeno jedno od temeljnih pravila međunarodnog prava: zabrana uporabe sile.

Više od 20.000 pomoraca i dalje je zarobljeno u Hormuškom tjesnacu, suočeno sa strahom i neizvjesnošću, odsječeno od svojih obitelji, a u mnogim slučajevima i s nedostatkom hrane, vode i goriva.

Pomorci su ubijeni i ranjeni u napadima u ratnoj zoni u koju nisu svojom voljom ušli. To su radnici, daleko od doma, koji prevoze svjetski teret u ime svih naših gospodarstava i zajednica. Ipak, koriste se kao pijuni u geopolitičkom sukobu.

Mentalno zdravlje pomoraca u regiji pod golemim je pritiskom, a poslodavci – uključujući naše partnere u Međunarodnom pregovaračkom forumu – i dalje odbijaju osigurati pojačanu zaštitu od psihosocijalne štete, uključujući i slučajeve samoubojstva u najtežim okolnostima.

ITF i naši pridruženi sindikati desetljećima se bore protiv sustava zastava pogodnosti (FOC). Jasno smo ga imenovali, vodili kampanje protiv njega, dokumentirali njegove posljedice po ljude i zahtijevali od vlada da poduzmu mjere kako bi ga ukinule.



Ponovno ga imenujemo i sada: sustav FOC trula je jezgra iskorištavanja pomoraca. U ovoj krizi stoji iza mnogih zlouporaba s kojima se naši inspektori i timovi za podršku svakodnevno suočavaju. On je temeljna struktura koja omogućuje djelovanje „flote iz sjene“, rekordne brojke napuštanja posada i najteže zlouporabe tijekom krize zamjene posada za vrijeme pandemije bolesti Covid-19. A vlade su iz godine u godinu, iz krize u krizu, odlučivale iznevjeriti pomorce.

Sustav je slomljen – a dokazi postoje

Od početka rata između SAD-a/Izraela i Irana, ITF je zaprimio više od 2.200 zahtjeva za pomoć pomoraca u regiji. Polovica se odnosi na neisplaćene plaće i ugovorna prava; oko 20 % na zahtjeve za repatrijaciju; a približno 10 % na brodove koji su kritično ostali bez osnovnog goriva i zaliha. Do danas je ITF pomogao u repatrijaciji više od 540 pomoraca.

Ova kriza nije došla bez upozorenja. Podaci ITF-a pokazali su da je 2025. ponovno bila najgora godina zabilježena po pitanju napuštanja pomoraca – napuštena su 6.223 pomorca, što je povećanje od 32 % u odnosu na prethodnu godinu i šesta uzastopna godina rasta broja slučajeva. Kriza je već bila u tijeku.

U okviru sustava FOC, brodovlasnik može registrirati plovilo u državi koja nema stvarnu povezanost s njegovim vlasništvom, upravljanjem ili operativnim djelovanjem – čime se krši Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora. U zamjenu za registracijske naknade, države zastave nude minimalan nadzor i gotovo nikakvu odgovornost. One prodaju suverenitet bez provedbe zakona.

Sama činjenica da brodovlasnik može kupiti zastavu, iskorištavati posadu, napustiti

brod i već sutra legalno registrirati plovilo pod drugom zastavom govori sve o zabrinjavajućem stanju pomorskog upravljanja.

Države zastave i nesavjesni poslodavci više su puta iznevjerili pomorce bez ikakvih posljedica. Najgore FOC zastave pokazale su potpuno odricanje od odgovornosti prema svojim posadama. To je svjestan izbor – izbor prikupljanja registracijskih naknada umjesto provedbe i zaštite prava pomoraca.

Naši zahtjevi

Obvezna transparentnost stvarnog vlasništva za sve registracije plovila.

Vladine istrage o sustavu FOC.

Provedba načela „stvarne povezanosti“ – države zastave koje to ne mogu dokazati trebale bi izgubiti pravo izdavanja zastava.

Potpuna odgovornost država zastave koje opetovano krše svoje obveze iz Konvencije o radu pomoraca.

Zajamčeno pravo na repatrijaciju, naplatu plaća i pravnu zaštitu za napuštene pomorce – uz financijsku odgovornost država zastave kada se brodovlasnici ne mogu pronaći.

Sustav FOC izgrađen je i proširen aktivnim odlukama vlada. Može se reformirati drugačijim odlukama. Napuštanje pomoraca, lažne zastave, flote iz sjene i izbjegavanje sankcija – sve su to međusobno povezane posljedice nefunkcionalnog sustava. One će se nastavljati ponavljati sve dok se sustav ne reformira.

Kao predstavnici sindikata pomoraca i lučkih radnika iz cijelog svijeta poručujemo: dosta nam je. Dosta iskorištavanja. Dosta napuštanja. Dosta sustava koji ljude koji održavaju svjetsko gospodarstvo u pokretu tretira kao potrošnu robu.

Svijet promatra Hormuški tjesnac. Međunarodna zajednica mora odlučiti je li doista spremna zaštititi radnike koji održavaju svjetsku trgovinu u pokretu.

PIŠE

DAMIR
HERCEG

Kapetan Marinko Radić: Po mraku, vjetru i valovima tražili smo crni “gumenjak” s 20-ak izbjeglica

*Španjolska spasilačka
brodica približava
se “gumenjaku”
s izbjeglicama, koje
reflektorom osvjetljava
posada Clia*

Mali brod za kružna putovanja Clio, dugačak 100 metara, u vlasništvu tvrtke Grand Circle Cruises iz Bostona (SAD), pod zastavom Malte, plovio je 16. travnja 2026. u kasnim večernjim satima iz Cartagene za Malagu. Na brodu je bilo 89 putnika iz SAD-a, koji su bili na desetodnevnom krstarenju od

Barcelone do Portugala. O njima je brinulo 59 članova posade pod zapovjedništvom Marinka Radića (47) iz Marine (kod Trogira), iza kojeg je 26 godina plovidbe na trgovačkim i putničkim brodovima.

Na zapovjednom mostu Clia, u 23.37 sati, prvi časnik palube Marko Marjanović iz Splita primio je poziv Nacionalne središnjice za

usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Almeriji (Španjolska), iz koje su zatražili razgovor sa zapovjednikom Clia kako bi brod krenuo u potragu za gumenom brodicom dužine sedam do osam metara, u kojoj je bilo 20-ak osoba. Kapetan Radić odmah je došao na zapovjedni most, a nekoliko minuta kasnije Clio je promijenio kurs te zaplovio deset milja istočno prema poziciji na kojoj se trebao nalaziti spomenuti “gumenjak” s ljudima u nevolji. Radić je o novonastaloj situaciji obavijestio svog nadležnog, kapetana Nikolu Baju, potpredsjednika za pomorsko i tehničko poslovanje tvrtke Grand Circle Corporation. U tim trenucima svi gosti na Cliu mirno su spavali, a nakon što je hrvatski zapovjednik dao “tihu uzbunu”, oko 20 ljudi palube, stroja i hotela (bijelo osoblje) te liječnik u tišini i vrlo brzo bilo je spremno za provođenje akcije traganja i spašavanja te prihvat ljudi sa spomenutog plovila. Osim Radića i Marjanovića, treći hrvatski član posade Clia bio je časnik za sigurnost Pero Moretić iz Dubrovnika.

“Plovili smo kroz mrak uz vjetar od 25 čvorova i valovima od metra, a kad smo 20 minuta iza ponoći stigli na poziciju dobivenu od MRCC Almeria, na njoj nije bilo crne gumene brodice s 20-ak osoba. Brodskim reflektorima pretraživali smo površinu mora, ali bezuspješno. U tim trenucima, u razgovoru s operaterom MRCC Almeria, doznao sam da ljudi na “gumenjaku” nemaju ručne baterijske svjetiljke ni baklje koje bi upalili da ih lakše



Brod Clio



Brod za kružna putovanja Clío



Časnik za sigurnost Pero Moretić



Fotografije su iz osobnih albuma M. Radića i P. Moretića

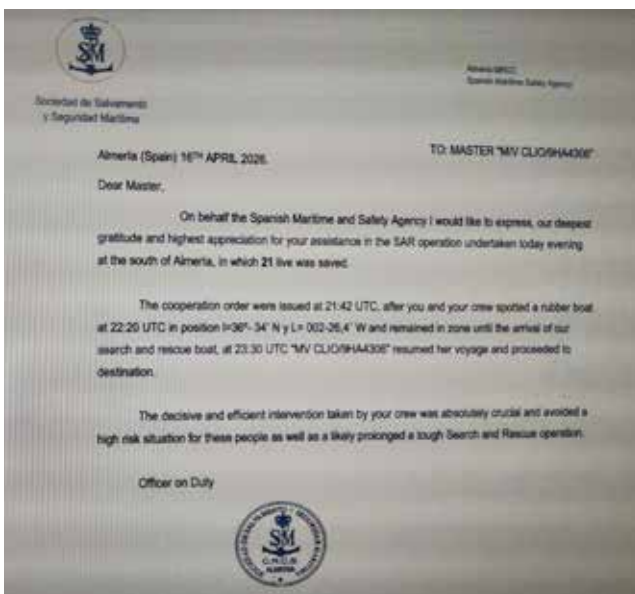
Zapovjednik Radić (u sredini) ponosan je na posadu Clia. Prvi desno do njega je prvi časnik palube Marko Marjanović

uočimo. Potragu smo proširili u pravcu sjeverozapada, a nakon 15 minuta plovidbe, na milju i pol od prvotne pozicije pronašli smo brodicu s izbjeglicama. Točnije, na oko milju udaljenosti primijetili smo slabo svjetlo, a kad smo se približili, ugledali smo "gumenjak" pun ljudi od

kjih je nekolicina svijetlila mobitelima. U njihovu pronalaženju pomoglo je i to što smo, ploveći kroz mrak, nekoliko puta dali zvučne signale brodskom sirenom. To su čuli ljudi na gumenoj brodici pa su neki upalili svjetlo na mobitelima. "Gumenjak" je plutao svega 20-ak centimetara iznad površine mora pa smo ljudima koji su u njemu stajali vikali da sjednu. U tim trenucima vjetar je već puhao brzinom od 30 čvorova, a valovi su bili sve veći. Cliom smo napravili zavjetrinu tom plovilu, koje je bilo bez pogona, jer im se, izgleda, pokvario vanbrodski motor ili su ostali bez goriva. Bili smo spremni prebaciti te ljude na naš brod, ali iz MRCC Almeria javili su da ništa dalje ne poduzimamo, osim ako je netko životno ugrožen ili ako se nađe u moru, jer će

oni po njih poslati spasilački brod španjolske Obalne straže. Ta spasilačka brodicica stigla je iz 27 milja udaljene Almerije oko 1.30 sati 17. travnja 2026. Prilikom prekrcanja na španjolsko plovilo utvrđeno je da se radi o 21 osobi, od toga dvoje djece. Ti ljudi su u potrazi za boljim životom najvjerojatnije isplovili iz Alžira prema 100 milja udaljenoj Španjolskoj, zaključio je Radić, a Clío je oko dva sata nastavio plovidbu prema Malagi. Te noći neki od putnika probudili su se jer su osjetili da se brod zaustavio i da se nešto neuobičajeno događa. Radić je za vrijeme večere 17. travnja putnicima objasnio da je posada sudjelovala u akciji traganja i spašavanja koja je uspješno okončana.

Španjolske pomorske vlasti (Spanish Maritime and Safety Agency) pismeno su izrazile "najdublju zahvalnost i najveće poštovanje" zapovjedniku Radiću i njegovoj posadi za pomoć pruženu u akciji spašavanja 21 osobe.



Španjolske pomorske vlasti pismeno su zahvalile hrvatskom kapetanu i njegovoj posadi za pomoć pruženu u akciji spašavanja 21 osobe

ITF inspektor Luka Simić: pomorcima osigu

Posljednijih mjeseci ITF inspektor Luka Simić vodio je nekoliko zahtjevnijih slučajeva zaštite prava pomoraca, koji su rezultirali isplatom više od 332 tisuće američkih dolara zaostalih plaća te repatriacijom članova posada koji su željeli napustiti brodove. Slučajevi na brodovima LPG Premier, ICON 1 i Anakin još jednom su pokazali koliko su važni međunarodni mehanizmi zaštite pomoraca i suradnja ITF-a s lučkim vlastima, inspekcijama i administracijama zastava.

Prvi slučaj odnosio se na brod *LPG Premier*, koji je bio na inspekciji u INA-inoj luci Bakar. Posada je kontaktirala ITF inspektora jer dva mjeseca nije primila plaću, što prema Konvenciji o radu pomoraca (MLC 2006) predstavlja jedan od kriterija za proglašenje napuštanja posade od strane brodarara.

Nakon dojave organizirana je zajednička inspekcija ITF-a i Port State Controla (PSC). Međutim, samo dva dana prije dolaska inspektora kompanija je isplatila jednu zaostalu plaću, čime u tom trenutku formalno nisu bili ispunjeni uvjeti za proglašenje



napuštanja posade. Istodobno, do kraja tekućeg mjeseca nedostajalo je još nekoliko dana pa se ni taj element nije mogao uzeti u obzir. Tijekom inspekcije utvrđeno je da plaća za travanj nije isplaćena.

Nakon što je brod isplovio prema Turskoj, 1. lipnja ispunjeni su svi uvjeti za pokretanje postupka zbog napuštanja posade. ITF inspektor kontaktirao je osiguravajuće društvo i administraciju zastave broda, Komore, a zahvaljujući PSC izvješću iz Rijeke bilo je moguće dokazati da plaće doista nisu podmirene. Postupak je uspješno okončan isplatom ukupno 105.889 američkih dolara zaostalih

potraživanja, dok su svi članovi posade koji su to željeli repatriirani iz Turske.

Ništa manje zahtjevan nije bio ni slučaj broda *ICON 1*, koji je 21. lipnja boravio u luci Raša. Posada je prijavila da nisu isplaćene plaće za travanj i svibanj, iako je brod imao potpisan ITF kolektivni ugovor. Dodatnim pregledom utvrđeno je da su iznosi plaća navedeni u ugovorima o radu bili gotovo upola niži od minimalnih plaća propisanih ITF kolektivnim ugovorom.

Posebnu težinu slučaju daje činjenica da se brod već gotovo mjesec dana nalazio u Raši zbog posljedica pomorskog sudara, no posada se ITF-u obratila tek večer prije planiranog isplovljavanja. ITF inspektor odmah je sljedećeg jutra došao na brod, ali zbog kratkog vremena nije bilo moguće organizirati i inspekciju Port State Controla.

Kako bi zaštitio interese pomoraca, ITF inspektor osigurao je bankovnu garanciju za isplatu dugovanja. Budući da je brod plovio prema Izraelu, dogovoreno je da će, u slučaju neispunjavanja obveza, u postupanje biti uključene izraelske nadležne vlasti. Zahvaljujući pritisku ITF-a i P&I osiguranja, posadi je naknadno isplaćeno ukupno 133.722 američkih dolara, a ugovori o radu usklađeni su s odredbama važećeg ITF kolektivnog ugovora.

Treći slučaj zabilježen je na brodu *Anakin*, koji plovi pod zastavom Toga. Posada je prijavila da dva mjeseca nije primila plaću, da na brodu nedostaje hrane te da voda nije

Bez ijednog nedostatka: ITF inspekcija potvrdila



Redovita ITF inspekcija na brodu *CMA CGM Daytona* pokazala je kako se visoki standardi sigurnosti, radnih i životnih uvjeta mogu uspješno provoditi i u praksi. Tijekom pregleda broda u luci Kopar nije utvrđen niti jedan nedostatak, a inspekcija je potvrdila da su prava pomoraca u cijelosti zaštićena kroz važeći ITF kolektivni ugovor.



Riječ je o Ro-Ro carrieru za prijevoz automobila, izgrađenom 2024. godine, koji plovi pod malteškom zastavom. Na brodu je zaposleno 25 članova posade različitih nacionalnosti.

ITF inspektor Luka Simić, koji je obavio pregled, ističe kako je posada tijekom cijelog postupka bila iznimno otvorena i susretljiva.



rano više od 332 tisuće dolara zaostalih plaća



prikladna za piće. Dodatno, pomorci su tvrdili da je zapovjednik lažirao njihove potpise na novim ugovorima o radu i potvrđama o isplati plaće.

ITF je o prijavi odmah obavijestio inspektore sigurnosti plovidbe nadležne za luku Bršica u Raši, nakon čega su PSC i ITF inspektor zajedno obavili inspekciju broda. Zanimljivo,

upravo u vrijeme dolaska inspektora na brod stigla je i dostava hrane.

Dok je PSC provjeravao tehničke i sigurnosne nedostatke, ITF inspektor usredotočio se na pitanja iz područja MLC-a 2006. S obzirom na to da su pomorci tijekom razgovora rekli kako su im lažirani potpisi, Simić ih je zamolio da se potpišu na prazan list papira te je usporedbom potpisa utvrdio da potpisi na ugovorima i potvrđama o isplati ne odgovaraju njihovim stvarnim potpisima. Suočen s dokazima, zapovjednik je priznao da je potpise krivotvorio prema uputama kompanije.

Ukupna dugovanja prema posadi iznosila su 93.016 američkih dolara. Zbog utvrđenih MLC nedostataka, kao i drugih nepravilnosti koje je evidentirao PSC, brod je zadržan u luci. Već sljedećeg dana unajmitelj broda donio je cjelokupan iznos dugovanja u gotovini te su članovima posade isplaćene sve zaostale plaće. Dio pomoraca zatražio je repatrijaciju, a nakon otklanjanja svih nedostataka brodu je dopušten nastavak putovanja.

Kako je sljedeća luka bila u Alžiru, dogovoreno je da će repatrijacija biti organizirana odande. Hrvatski ITF inspektor kontaktirao je kolegu u Alžiru te ga zamolio da dočeka pomorce, provjeri jesu li zadržali isplaćena sredstva te ih isprati do zračne luke radi sigurnog povratka kući.

Ukupno gledajući, intervencije ITF-a u ova tri slučaja rezultirale su isplatom 332.627 američkih dolara zaostalih plaća pomor-



cima te sprječavanjem daljnjih kršenja njihovih radnih i socijalnih prava. Slučajevi potvrđuju koliko je važna pravodobna reakcija posada koje prijavljuju nepravilnosti, ali i učinkovita suradnja ITF inspektora, lučkih vlasti i međunarodnih institucija u zaštiti ljudi koji rade na moru. ITF inspektor Luka Simić istaknuo je odličnu suradnju s inspektorima sigurnosti plovidbe (PSC) te im se ovim putem zahvaljuje na suradnji i pomoći.

visoke standarde na brodu CMA CGM Daytona

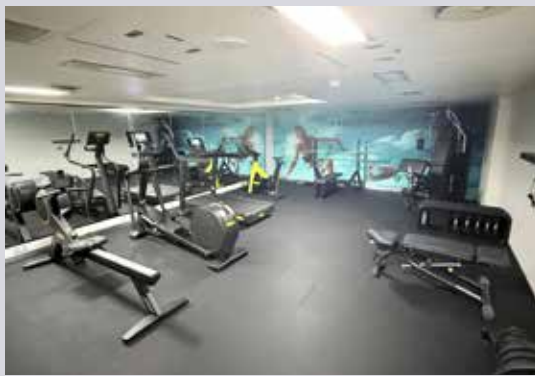
– Posada je bila vrlo kooperativna, a na njima se jasno vidjelo da su zadovoljni radnim i životnim uvjetima na brodu. Takva atmosfera uvijek je najbolji pokazatelj da brod funkcionira kako treba i da se vodi računa o dobrobiti pomoraca, rekao je Simić. Posebno ga je impresionirala razina opremljenosti smještajnog dijela broda.

– Prilikom pregleda nadgrađa ostao sam ugodno iznenađen. Brod ima ugrađen Aqua Plant sustav, a prvi put sam na jednom trgovačkom brodu vidio odvojene muške i ženske sanitarne čvorove. Osim toga, članovima posade na raspolaganju su i sportski sadržaji, uključujući teren za padel i košarku, što dodatno pridonosi

si kvaliteti života tijekom višemjesečnih putovanja, istaknuo je ITF inspektor.

Budući da pomorci velik dio godine provode daleko od svojih obitelji, kvalitetni uvjeti smještaja, mogućnosti rekreacije i poštivanje radnih prava imaju važnu ulogu u očuvanju njihova fizičkog i mentalnog zdravlja. Primjer broda CMA CGM Daytona pokazuje da ulaganje u dobrobit posade nije samo pitanje ispunjavanja propisa, nego i stvaranja radnog okruženja u kojem se pomorci osjećaju sigurno, poštovano i zadovoljno.

Rezultati inspekcije u Kopru još su jednom potvrdili važnost ITF kolektivnih ugovora, koji pomorcima osiguravaju definirane standarde plaća, radnog vremena i uvjeta rada, ali i služe kao jamstvo da će njihova prava biti zaštićena bez obzira na zastavu pod kojom brod plovi.



PIŠE

JERE
BILAN

Moj je stric još prije Prvog svjetskog rata otišao u Ameriku trbuhom za kruhom, u vremenu gladi zbog bolesti vinove loze zvane filoksere, koja je poharala vinograde u Dalmaciji. Bolest se pojavila u Francuskoj i prvo opustošila njihove vinograde, a posljedica toga je bio veliki porast cijene vina. Bio je to motiv da se Dalmacija potpuno okrene vinogradarstvu do te mjere da su čak iz zemlje vađene masline kako bi se na tom mjestu podignuli novi nasadi vinograda. Tada su krčene i gore, kako su ljudi nazivali neplodan krš na obroncima brda.

GLAD

Kada je filoksere ili žiložder, kako je ta bolest nazivana u narodu, došla do nas, zavládala je glad. Vina je nestalo, a to je bio važan izvor prihoda u obiteljima. Trebalo je tada preživjeti, a odlazak u Ameriku bio je rješenje. Neki su otišli u Južnu, što se kasnije pokazalo kao loš izbor, a neki u Sjevernu. Tako je i moj stric 1910. godine otplovio u Novi svijet s još dvadesetak ljudi iz našeg mjesta, a izbor je pao na Sjevernu. Kriterij izbora bio je taj što je bura, za razliku od juga, zdraviji vjetar, a puše sa sjevera. Tih je godina naš otok bio opustio i trebalo je proći vremena dok se rode nove generacije. Nije bilo tada jednostavno slati novac preko Atlantika u svoj rodni kraj, već je bilo jednostavnije poslati vreće brašna ili kukuruza.

RUKA

Teško je znati je li stric tamo imao sreće ili nije kada mu se dogodila nesreća na radu. Nakon dvadesetak godina boravka, stroj za baliranje sijena priključio mu je lijevu ruku koju su mu nakon toga odsjekli tako da je postao invalid. Dobio je veliku odštetu s kojom je kupio zemlju i kuću na otoku i u gradu, popravio svoju staru rodnu kuću u kojoj smo živjeli te kupio uljaru koja je imala mlinska kameinja i hidrauliku za tlačenje samljevenih maslina. Meni je darovao mali sklopivi nožić s dvije oštrice-britulin na kojem je pisalo Stainless steel, Made in USA. Koristio sam ga kad god bi išao na ribe, a to sam jako volio. Nije mi bilo teško rano ustati, uzeti košaru-sprtvu od ple-



Britul

tenog pruća, britulin i tanki konop koji smo zvali traina. U pličaku bih pronašao raka, vezao ga na kraj traine i bacao ga tako vezanog što dalje u more. Na to bi se uhvatila hobotnica koju bi privukao u plitko te je zakačio s granom od smriča koja je na vrhu imala nekoliko udica zvjezdasto raspoređenih.

REZ

Ulovljene hobotnice stavio bih u sprtvu i otišao put sela gdje bi ih prodavao, a neprodane primjerke bih sušio za zimske dane. Tako sam se jednom vraćao iz ribolova i začuo uznemirene ženske glasove koji su zvali u pomoć. Hitrim sam korakom došao na

in

sao sam britulin što sam bolje mogao i presjekao pupkovinu. Tada sam osjetio da ovaj britulin imaju neku posebnu moć jer se nož obično veže uz neke loše događaje, a s mojim britulinom to nije slučaj. On služi samo za lijepe stvari. Nakon što sam presjekao pupčanu vrpцу, trebalo je i zavezati pupak. Otkinuo sam komad traine, još slane od mora i podvezao ga. Nisam tada razmišljao o sterilnim uvjetima, a pokazalo se da je sve proteklo bez ikakvih problema. Današnja djeca već pri samom porodu u bolnici lako dobiju bakteriju, isto kao i njihove majke. Rođenom djetetu dali su ime Mikula, po sv. Nikoli, zaštitniku putnika i djece, ali je Mikula čitav život imao nadimak Putnik jer je bio rođen na putu.

KNJIGE

Moj stric imao je, za ono doba, neobičnu sklonost jer je vjerovao da čitanje knjiga može značajno proširiti čovjekove vidike i pomoći mu da bolje razumije svijet oko sebe i na taj način donosi pravedne odluke u svoju korist i u korist zajednice u kojoj živi. Tako je on iz Amerike donio knjige Aristotela, Renea Decartesa i Tome Akvinskog kao i rječnik engleskog jezika. Te su me knjige zanimale u tolikoj mjeri da sam se potrudio sa stricem naučiti engleski kako bih mogao čitati literaturu. Moguće je da sam od strica pokupio sklonost promišljanju ljudskog života i kritičku misao jer sam se razlikovao od mojih vršnjaka. Njihovi su mi razgovori bili isprazni, zvao sam to babanje, a ja sam volio voditi analitičke diskusije o životnim stvarima i gledati širu sliku. Rado sam razgovarao sa svećenikom koji mi je posuđivao svoje knjige.

POMOĆ

To su primijetili i mještani koji su imali životne teškoće i nedoumice te bi dolazili po savjet. Ja sam im takve savjete davao pomoću britulina. Ukoliko bi se radilo o međuljudskim, a najčešće o rodbinskim ili muško-ženskim odnosima, a smatrao bih da treba biti rezolutan u tome, davao bih im u ruku jedan kraj traine, a drugi kraj bi držao ja. Onda bi britulinom presjekao na trainu pola što je značilo da treba biti oštar u komunikaciji i presjeći nezdrave odnose u kojima se osoba nalazi. Uz to bi im objasnio što sve treba kazati osobi s druge strane. Učio sam ih i umijeću komuniciranja. Ukoliko sam smatrao da treba popustiti, ne bi koristio britulin nego bi svoju ruku primaknuo njegovoj ruci tako da bi trainom formirao slovo

U što je značilo da treba popustiti. I u tom bih slučaju objasnio širu sliku odnosa i dao savjet što reći. Smatrao sam da promjene kreću od nas samih i da se odnosi drugih prema nama mijenjaju kada se mijenjamo mi. Glas o meni širio se izvan otoka na kojem sam boravio pa su kod mene je navraćali i žene i muškarci sa šireg područja koji bi me pitali o razrješenju složenih životnih situacija. Ljudi bi mi, kao izraz zahvalnosti, donosili darove.

ENERGIJA

Spasio sam mnoge brakove, nekima sam savjetovao da stupe u brak, ali sam svojom podrškom pomagao prekinuti nezdrave odnose u kojima je bilo verbalnog, fizičkog ili ekonomskog nasilja. U tim sam se razgovorima i slušanju tuđih priča punio nekom nezdravom energijom koju sam trebao iz sebe izbaciti. Primijetio sam da mi paše jutarnja šetnja kroz polje i udisanje svježeg zraka. Šetao sam bos i na taj bih način ostvarivao preko tabana kontakt sa zemljom koja je upijala tu negativnu energiju. Tada sam osjećao kako bi mi misli postajale bistrije i kako ta negativna energija odlazi iz mene. Kad bi mi meteorološke prilike dopuštale, ušao bih u more koje je iz mene izvlačilo sve ono negativno što sam pokupio od drugih. Shvatio sam tada što je moć vode i razumio zašto se ljudi krste uranjanjem u vodu. Na taj sam način sačuvao svoje mentalno zdravlje.

ŽELJA

U selu sam slovio za vrsnog majstora za izradu ribarskih alata. Od traine sam radio parangale. Naučio sam da onaj donji dio predveza mora biti upleten kako ugori i murine ne bi mogli zubima presjeći konop. Pored toga, krpao sam mreže, a tu je pak bilo potrebno prilagoditi rupu kako bi bila pripremljena za krpanje. Od biljke lopočike napravio bih igle-jagle raznih veličina za krpanje. Tu sam bio vrlo vješt, a moj britulin mi je uvelike služio. Rado sam i kalemio-nacjepljivao voćke po polju. Meni je taj nožić obilježio čitav život. Kada mi je stric darovao britulin, nisam mislio da će mi on primijeniti život, a posredstvom mene i drugim ljudima. Zasnova sam i obitelj, žena mi je rodila tri sina i sada sam u dubokim godinama. Od mog se nožića se ne odvajam. Rekao sam i ženi i sinovima:

- Kada odem na onaj svijet, pored mene u kovčeg stavite moj britulin jer ne znam što me tamo čeka. Možda i tamo njime budem radio dobra djela.

lice mjesta gdje sam zatekao dvije žene od kojih je jedna ležala na tlu i rađala. Druga joj je pri tome pomagala. Sačekao sam sa strane i nakon rođenja muškog djeteta, zamolili su me da prerežem pupčanu vrpцу. Nikada mi nije padalo na pamet da će moj britulin pomoći rađanju novog života, ali čovjek nikad ne zna što ga sutra čeka. Obri-



YOUR UNION, YOUR RIGHTS, YOUR INDUSTRY

Croatia 2026

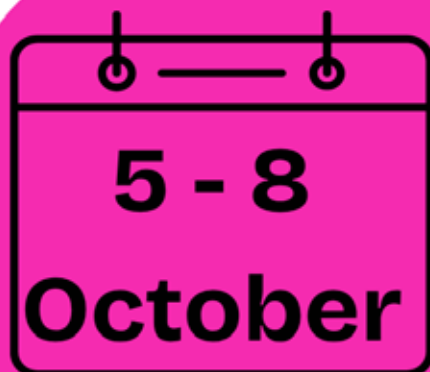
ITF maritime unions will be holding a free seminar for seafarers in the cruise industry.

Learn about:

- Collective bargaining agreements(CBA)
- Seafarers' rights
- Financial planning
- Health and wellbeing

Open to seafarers living in Europe

This seminar is free



Scan here for more details

Dubrovnik ponovno domaćin međunarodnog Cruise seminara

Već gotovo dva desetljeća Cruise seminar okuplja pomorce zaposlene na brodovima za kružna putovanja, sindikalne predstavnike i stručnjake iz više europskih zemalja. Ovogodišnje izdanje, koje će se od 5. do 8. listopada održati u Hotelu Kompas u Dubrovniku, četvrto je po redu u Hrvatskoj.

Seminar je otvoren za pomorce iz zemalja srednje Europe, pa će i ove godine u Dubrovniku okupiti sudionike različitih nacionalnosti i zanimanja iz industrije kružnih putovanja. Namijenjen je svim članovima posade, neovisno o spolu, državljanstvu ili radnom mjestu na brodu. Sudjelovanje je u potpunosti besplatno, a organizatori, sindikati i Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), sudionicima osiguravaju hotelski smještaj i podmiruju putne troškove.

O programu, aktualnim izazovima u industriji kružnih putovanja i razlozima zbog kojih bi svaki pomorac koji radi na kruzeru trebao iskoristiti ovu priliku razgovarali smo s jednim od organizatora i predavača seminara, pomoćnikom glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske i ITF koordinatore Romanom Perićem.

Cruise seminar ove će se godine četvrti put održati u Hrvatskoj, ponovno u Dubrovniku. Kako se seminar razvijao od prvog izdanja do danas?

Kada smo prije nekoliko godina prvi put organizirali seminar u Hrvatskoj, željeli smo pomorcima iz regije koji rade na brodovima za kružna putovanja ponuditi nešto više od klasičnih stručnih predavanja. Htjeli smo stvoriti mjesto na kojem će moći razgovarati o problemima iz svakodnevnog rada, dobiti pouzdane informacije i razmijeniti iskustva s kolegama iz drugih zemalja. Pokazalo se da je takav susret itekako potreban. Svako novo izdanje okupilo je više sudionika i potvrdilo da seminar ima svoje mjesto među pomorcima zaposlenima u cruise industriji.

Koje su najveće promjene u industriji kružnih putovanja koje ste uočili od prvog hrvatskog izdanja seminara?

Industrija se razvija vrlo brzo. Brodovi postaju sve veći i tehnološki napredniji, mijenjaju se propisi i očekivanja putnika, ali istodobno raste svijest da bez stručne, motivirane i zadovoljne posade nema ni kvalitetne usluge. Sve se više pozornosti posvećuje radnim uvjetima, sigurnosti, zaštiti prava zaposlenih i njihovu zdravlju. To su

teme koje danas zauzimaju važno mjesto i u našem programu.

Seminar nije namijenjen samo predavanjima nego i razmjeni iskustava među pomorcima. Koliko su takvi razgovori važni?

Ponekad su upravo oni najvrjedniji dio seminara. Na jednom mjestu okupe se ljudi koji rade za različite brodarske kompanije, na različitim brodovima i u različitim odjelima. Razgovarajući međusobno, često shvate da dijele iste izazove i da postoje rješenja za probleme koje su smatrali isključivo svojima. Upravo zbog toga ovakva okupljanja imaju posebnu vrijednost.

Koje će teme biti u središtu ovogodišnjeg programa?

Govorit ćemo o radnim pravima pomoraca, kolektivnim ugovorima, primjeni Konvencije o radu pomoraca (MLC), zaštiti od uznemiravanja i diskriminacije, sigurnosti na radu te očuvanju tjelesnog i mentalnog zdravlja. Program nije zamišljen kao niz teorijskih predavanja. Nastojimo da svaki sudionik dobije informacije koje će mu koristiti već pri sljedećem ukrcaju ili u svakodnevnom radu na brodu.

Mentalno zdravlje pomoraca posljednjih je godina sve češće tema stručnih skupova. Zašto?

Posao na brodu za kružna putovanja nosi veliku odgovornost. Dugotrajna odvojenost od obitelji, intenzivan ritam rada i život u zatvorenoj zajednici mogu biti veliko opterećenje. O tome se prije desetak ili petnaest godina gotovo nije govorilo, a danas znamo da takve probleme ne treba skrivati ni zanemarivati. Važno je prepoznati ih na vrijeme i znati gdje potražiti pomoć.

Na seminar dolaze pomorci različitih nacionalnosti i zanimanja. Jesu li izazovi s kojima se susreću uglavnom isti?

Bez obzira radi li netko u hotelskom odjelu, kuhinji, strojarnici ili na zapovjednom mostu, većina izazova zajednička je svim članovima posade. Svi su važni sigurni uvjeti rada, poštovanje radnog vremena, pravo na odmor i dostojanstven odnos prema zaposlenicima. Razlike među

brodarskim kompanijama postoje, ali temeljna pitanja ostaju ista.

Koliko su brodarske kompanije danas spremne poslušati prijedloge koji dolaze od pomoraca i njihovih sindikata?

Napredak postoji. Ozbiljne brodarske kompanije razumiju da su zadovoljni zaposlenici preduvjet sigurnog rada i kvalitetne usluge. Promjene se ne događaju preko noći, ali kroz socijalni dijalog i suradnju sindikata, poslodavaca i međunarodnih organizacija mogu se postići konkretni pomaci. Zato je važno da pomorci budu informirani i da se ne ustručavaju iznositi probleme s kojima se susreću.

Hrvatski pomorci već desetljećima imaju dobar ugled u svijetu. U kakvom su danas položaju u odnosu na kolege iz drugih zemalja?

Hrvatski pomorci i dalje su cijenjeni zbog svoje stručnosti, odgovornosti i profesionalnog odnosa prema poslu. Nalazimo ih na svim razinama, od hotelskog osoblja do najodgovornijih časničkih dužnosti. Međutim, ugled stečen znanjem i iskustvom treba stalno potvrđivati. Zato je važno pratiti promjene u propisima, usavršavati se i dobro poznavati svoja prava.

Zašto bi se hrvatski pomorci koji rade na brodovima za kružna putovanja trebali prijaviti na ovogodišnji seminar?

Prije svega zato što će na jednom mjestu dobiti korisne informacije izravno od stručnjaka i predstavnika međunarodnih sindikalnih organizacija te imati priliku razgovarati s kolegama koji rade u različitim brodarskim kompanijama. Sudjelovanje je potpuno besplatno, a organizator sudionicima i članovima njihovih obitelji osigurava smještaj i prehranu tijekom trajanja seminara te troškove puta. To je rijetka prilika za učenje, razmjenu iskustava i stvaranje novih profesionalnih kontakata, bez ikakvih troškova za sudionike.

Što biste poručili pomorcima koji još razmišljaju hoće li se prijaviti?

Pozvao bih ih da iskoriste ovu priliku. Seminar je namijenjen upravo njima i bavi se temama koje izravno utječu na njihov svakodnevni život i rad na brodu. Vjerujem da će svaki sudionik otići kući s novim znanjem, korisnim poznanstvima i boljim razumijevanjem svojih prava. Ako pritom nekoliko dana provedu u Dubrovniku u društvu kolega i svojih obitelji, tim bolje. Veselimo se njihovom dolasku i vjerujem da će se kući vratiti zadovoljni.

Sinkroni motori i generatori

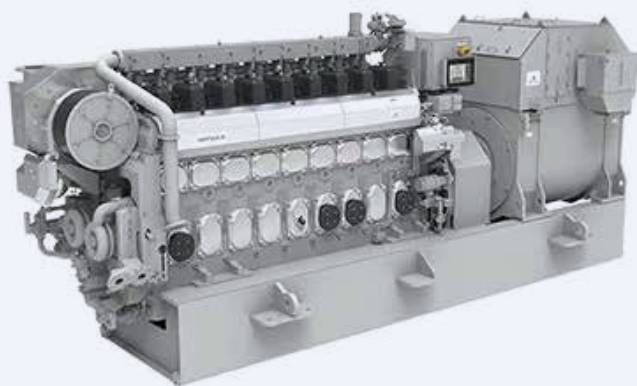
1. SINKRONI MOTORI

Definicija

Motor koji radi sinkronom brzinom poznat je kao sinkroni motor. Sinkrona brzina je konstantna brzina kojom motor generira elektromotornu silu. Sinkroni motor koristi se za pretvaranje električne energije u mehaničku energiju.

Princip rada sinkronog motora

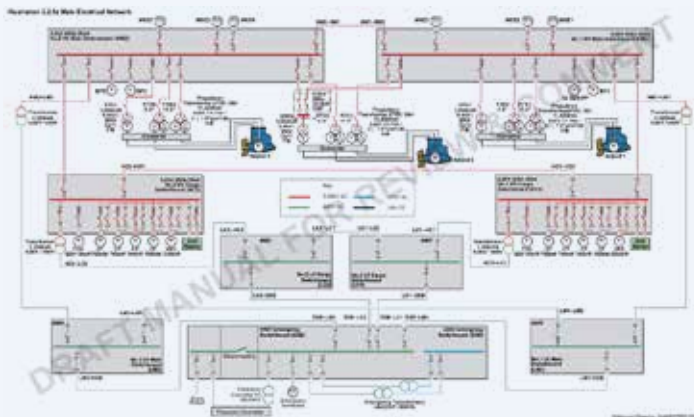
Sinkroni motori se tako nazivaju jer je brzina rotora ovog motora jednaka rotirajućem magnetskom polju. To je motor s fiksnom brzinom jer ima samo jednu brzinu, a to je sinkrona brzina, ili drugim riječima, sinkroniziran je s frekvencijom napajanja.



Slika 1. Dizel generator

1. KONSTRUKCIJA SINKRONOG MOTORA

Stator i rotor su dva glavna dijela sinkronog motora. Stator postaje nepomičan i nosi armaturni namot motora. Armaturni namot je glavni namot zbog kojeg se u motoru inducira elektromotorna sila (EMS). Rotor nosi namote polja. Glavni tok polja inducira se u rotoru. Rotor je konstruiran na dva načina, tj. rotor s istaknutim polovima i rotor s neistaknutim polovima.



Slika 2. Shema glavne električne mreže na brodu

Sinkroni motor koristi rotor s istaknutim polovima. Riječ istaknuti pol označava polove rotora usmjerene prema armaturnim namotima. Rotor sinkronog motora izrađen je od čeličnih lamela. Lamele smanjuju gubitak vrtložnih struja koji se javljaju na namotima transformatora. Rotor s istaknutim polovima uglavnom se koristi za projektiranje motora srednje i niske brzine. Za dobivanje brzih motora koristi se cilindrični rotor.

2. RAD SINKRONOG MOTORA

Stator i rotor su dva glavna dijela sinkronog motora. Stator je stacionarni dio, a rotor je rotirajući dio stroja. Trofazno izmjenično napajanje dovodi se do statora motora.

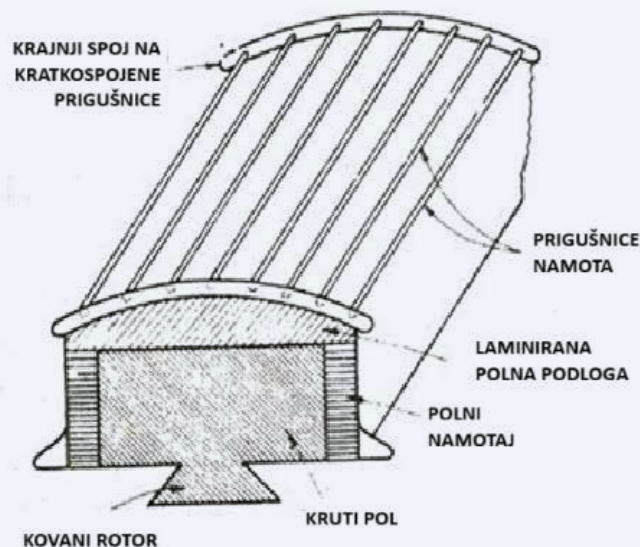
Stator i rotor se pobuđuju odvojeno. Pobuđivanje je proces induciranja magnetskog polja na dijelovima motora uz pomoć električne struje.

Kada se trofazno napajanje dovodi do statora, rotirajuće magnetsko polje razvija se između razmaka statora i rotora. Polje s promjenjivim polaritetima poznato je kao rotirajuće magnetsko polje. Rotirajuće magnetsko polje razvija se samo u polifaznom sustavu. Polifazni sustav je sustav distribucije električne energije koji koristi više faza izmjenične struje. Zbog rotirajućeg magnetskog polja, sjeverni i južni pol se razvijaju na statoru.

Rotor se pobuđuje istosmjernim napajanjem. Istosmjerno napajanje inducira sjeverni i južni pol na rotoru. Kako istosmjerno napajanje ostaje konstantno, tok induciran na rotoru ostaje isti. Dakle, tok ima fiksni polaritet. Sjeverni pol se razvija na jednom kraju rotora, a južni pol na drugom kraju.

Sinkroni motor je uređaj koji pretvara izmjeničnu struju u mehanički rad pri sinkronoj brzini. Pokretanje sinkronog motora ne događa se samo od sebe. To znači da sinkroni motor ne može sam pokrenuti. Može se pokrenuti sljedećim metodama navedenima u nastavku.

Danas se na osovina velikih sinkronih motora nalazi sustav uzbuđe bez četkica. Ovi uzбудnici se koriste kao pokretači motora.



Slika 3. Dio rotora sinkronog motora

2.1. SUSTAV UZBUDE SINKRONOG STROJA

Za uzbuđu namota polja rotora sinkronog stroja potrebna je istosmjerna struja. Istosmjerna struja se dovodi u polje rotora malog stroja s pomoću generatora istosmjerne struje koji se naziva pobudni uređaj.

Trenutačno veliki sinkroni strojevi koriste sustav uzbuđe bez četkica. Pobudni uređaj bez četkica je mali izravno spojeni generator izmjenične struje s pobudnim krugom na statoru i armaturnim krugom na rotoru. Trofazni izlaz pobudnog generatora izmjenične struje ispravlja se s pomoću ispravljača u čvrstom stanju. Ispravljeni izlaz je izravno spojen na pobudni namot, čime se eliminira upotreba četkica i kliznih prstenova.

Sustav uzbuđe bez četkica zahtijeva manje održavanja zbog odsutnosti četkica i kliznih prstenova. Gubitak snage je također smanjen. Istosmjernu struju potrebnu za polje samog pobudnog uređaja pone-

kad osigurava mali pilotni pobudni uređaj. Pilotni pobudni uređaj je mali generator izmjenične struje s permanentnim magnetom montiranim na osovinu rotora i trofaznim namotom na statoru. On osigurava struju polja pobudnog uređaja. Pobudni uređaj dovodi struju polja glavnog stroja. Dakle, korištenje pilotnog uzбудnika čini pobudu glavnog generatora potpuno neovisnom o vanjskim napajanjima.

1.2.2. GLAVNE ZNAČAJKE SINKRONOG MOTORA

- Brzina sinkronog motora neovisna je o opterećenju, tj. promjena opterećenja ne utječe na brzinu motora,
- Sinkroni motor se ne pokreće sam od sebe, odnosno primarni pogon koristi se za rotaciju motora pri njegovoj sinkronoj brzini,
- Sinkroni motor radi i za vodeći i za zaostajući faktor snage,
- Sinkroni motor se također može pokrenuti uz pomoć prigušnih namota.

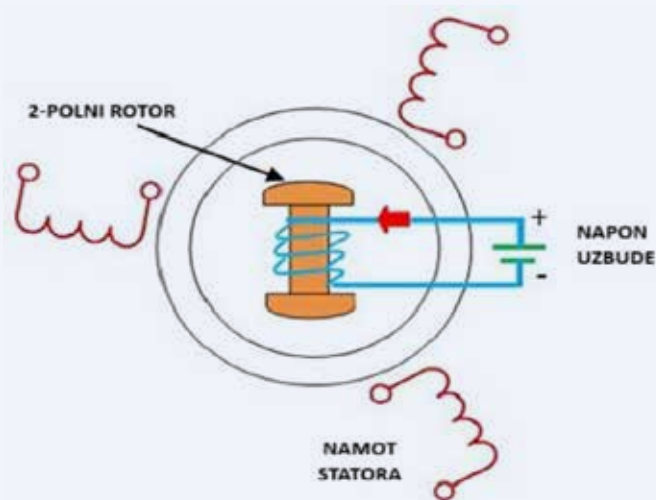
3. SINKRONI GENERATORI

Definicija

Sinkroni generator ili alternator je električni stroj koji pretvara mehaničku snagu iz glavnog pogonskog motora u izmjeničnu električnu energiju određenog napona i frekvencije. Sinkroni motor uvijek radi konstantnom brzinom koja se naziva sinkrona brzina.

Sinkroni generator radi na principu Faradayevih zakona elektromagnetske indukcije. Elektromagnetska indukcija navodi da se elektromotorna sila inducira u armaturnoj zavojnici ako se ona okreće u uniformnom magnetskom polju. Elektromotorna sila će se također generirati ako se polje okreće i vodič postane stacionaran. Dakle, relativno gibanje između vodiča i polja inducira elektromotornu silu u vodiču. Oblik vala induciranog napona uvijek je sinusoidna krivulja.

Rotor i stator su rotirajući i stacionarni dio sinkronog generatora. Oni su komponente sinkronog generatora koje generiraju energiju. Rotor ima pol polja, a stator se sastoji od armaturnog vodiča. Relativno gibanje između rotora i statora inducira napon između vodiča.



Slika 4. Sinkroni generator

3.1. PRIMJENA SINKRONOG GENERATORA

Trofazni sinkroni generatori imaju mnoge prednosti u proizvodnji, prijenosu i distribuciji. Veliki sinkroni generatori koriste se u nuklearnim, termoelektranama i hidroelektranama za generiranje napona.

Sinkroni generator snage 100 MVA koristi se u proizvodnim stanicama. Transformator snage 500 MVA koristi se u super termalnim elektranama. Sinkroni generatori su primarni izvor električne energije. Za proizvodnju velike energije, stator sinkronog generatora dizajniran je za napone između 6.6 kV i 33 kV.

Aktivna snaga

Definicija

Snaga koja se stvarno troši ili koristi u izmjeničnom krugu naziva se stvarna snaga ili aktivna snaga ili realna snaga. Mjeri se u kilovatima (kW) ili MW. To su stvarni rezultati električnog sustava koji pokreće električne krugove ili opterećenje.

Reaktivna ili jalova snaga

Definicija

Snaga koja teče natrag i natrag, što znači da se kreće u oba smjera u krugu ili reagira sama na sebe, naziva se reaktivna snaga ili jalova snaga. Jalova snaga mjeri se u kilovolt-amper-reaktivnim (kVAR) ili MVAR.

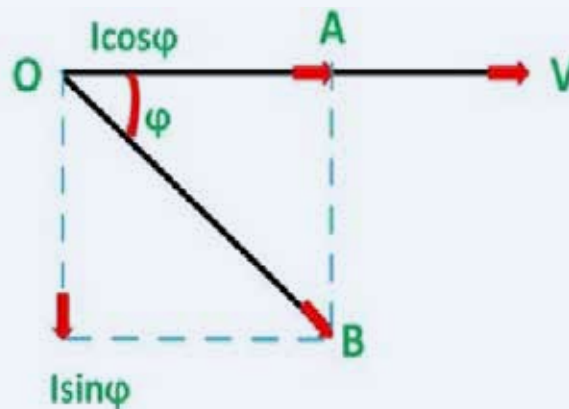
Prividna snaga

Definicija

Umnožak efektivne vrijednosti napona i struje poznat je kao prividna snaga. Ova snaga se mjeri u kVA ili MVA.

Aktivna snaga = napon x struja u fazi s naponom.

Jalova snaga = napon x struja izvan faze s naponom.



Slika 5. Dijagram faza induktivnog kruga

Uzimajući napon U kao referencu, struja I zaostaje za naponom U za kut ϕ . Struja I se dijeli na dvije komponente:

- $I \cos \phi$ u fazi s naponom V
- $I \sin \phi$ koji je 90 stupnjeva izvan faze s naponom U

Stoga, sljedeći izraz prikazan u nastavku daje aktivnu, jalovu i prividnu snagu.

- Aktivna snaga $P = U \times I \times \cos \phi = U \times I \times \cos \phi$
- Jalova snaga P_j ili $Q = U \times I \times \sin \phi = U \times I \times \sin \phi$
- Prividna snaga P_a ili $S = V \times I = U \times I$

Aktivna komponenta struje

Komponenta struje koja je u fazi s naponom strujnog kruga i doprinosi aktivnoj ili stvarnoj snazi strujnog kruga naziva se aktivna komponenta ili vatna komponenta ili komponenta struje u fazi.

Jalova komponenta struje

Komponenta struje koja je u kvadraturi ili 90 stupnjeva izvan faze s naponom strujnog kruga i doprinosi jalovoj snazi strujnog kruga naziva se jalova komponenta struje.

4. SINKRONI GENERATORI

U modernim generatorima uzбудnici su statički. Istosmjerna struja za elektromagnet dolazi iz samog glavnog izlaza generatora. Brojni tiristori velike snage ispravljaju izmjeničnu struju kako bi proizveli istosmjernu struju koja se dovodi do rotora kroz klizne prstenove. To eliminira probleme s radom i održavanjem povezane s posjedovanjem drugog rotirajućeg stroja. Statički uzбудnici nude bolju kontrolu izlaza od elektromehaničke kontrole.

Tijekom pokretanja, kada nema izlaza iz generatora, velika baterijska sklopka osigurava potrebnu snagu za pobudu.

4.1. UZBUDNI SUSTAV BEZ ČETKICA

Drua metoda je sustav bez četkica. U ovom sustavu armatura uzbudnog sustava nalazi se na samom vratilu rotora. Istosmjerni izlaz ove armature, nakon ispravljanja s pomoću poluvodičkih uređaja, ide na zavojnice rotora. Budući da su armatura i rotor na istoj rotirajućoj osovinu, to eliminira potrebu za kliznim prstenovima. Stoga se smanjuje zahtjevi za održavanje i rad, a time i poboljšava pouzdanost.

Tiristorski statički sustav pobude, zbog svojih brojnih prednosti, izvršnih karakteristika odziva, jednostavnog održavanja i pojednostavljene konstrukcije glavnog stroja, sada se široko koristi za vodene ili parne turbine srednjeg i velikog kapaciteta. Regulator napona i sustav statičke pobude s potencijalnim izvorom funkcioniraju za kontrolu napona sinkronog generatora izravnim upravljanjem istosmjernom strujom polja generatora.

4.2. TIRISTORSKI ISPRAVLJAČKI MOST I TIRISTORSKI ELEMENTI

Trofazni ispravljački krug s punim mostom ima karakteristike brzog odziva. Kompaktni dizajn kabine ostvaren je s tiristorskim elementima s velikom strujom uključenog stanja i visokim obrnutim naponom te prisilnim hlađenjem zrakom. Tiristorski elementi ugrađeni su u ladice i mogu se mijenjati tijekom rada. Za bolje isplative performanse, može se proizvesti i tip bez ladice.

Treperenje polja

Krug treperenja polja potreban je kada se generator pokrene zbog sustava samopobude. Kao početni izvor napajanja pobude obično se koristi istosmjerna baterija. Izmjenično napajanje također se može usvojiti s pomoću ispravljača i transformatora.

Potiskivanje polja

Funkcija potiskivanja je brzo smanjenje energije polja kada je to potrebno, a također, i odvajanje kruga rotora od sustava uzbude. Općenito se koristi istosmjerni prekidač polja. Za bolje isplative performanse može se isporučiti statički sustav prekidača polja. Ovaj sustav smanjuje energiju polja preokretanjem napona pobude s pomoću kontrola vrata ispravljača.

Zaštita od prenapona

C-R apsorberi i varistori ugrađeni su u svaki izmjenični i istosmjerni krug za zaštitu tiristorskih elemenata od prenapona. U sustavima s velikim kapacitetom, na izmjeničnom krugu se prilagođava polužni krug.

Uzbudni transformator

Uzbudni transformator smanjuje napon napajanja na razinu potrebnu za uzbudu. Općenito se koristi suhi tip za mali kapacitet ili uljni tip za veliki kapacitet.

Nadzorni uređaji

Dostupni su alarmi za pregorjeli osigurač tiristora, kvar ventilatora za hlađenje i visoku temperaturu zraka. Pretvarač temperature rotora i detektor uzemljenja polja mogu se opcionalno ugraditi u ormare za uzbudu.

4.3. UZBUDNI SUSTAVI

Oni imaju snažan utjecaj na dinamičke performanse i raspoloživost generatora, osiguravaju kvalitetu napona generatora i reaktivne snage, tj. kvalitetu isporučene energije potrošačima.

Uobičajeni su sljedeći tipovi:

- Uzbudni sustavi bez četkica, s rotirajućim uzbudnim strojevima i automatskim regulatorom napona,
- Statički uzbudni sustavi, koji napajaju rotor izravno iz tiristorskih mostova putem četkica.

Glavne funkcije uzbudnog sustava su osiguravanje promjenjive

istosmjerne struje s kratkotrajnim preopterećenjem, kontrola napona na terminalima s odgovarajućom točnošću, osiguranje stabilnog rada s mrežom i drugim strojevima, doprinos prijelaznoj stabilnosti nakon kvara, komunikacija s upravljačkim sustavom elektrane i održavanje stroja unutar dopuštenog radnog raspona.

Uzbuda / napon uzbude ili preciznije uzbudni sustav generatora izmjenične struje jedno je od vodećih područja sumnji i pitanja koja se postavljaju u intervjuima. Dok ovi veliki strojevi rade na Faradayevom zakonu elektromagnetske indukcije, potreban im je neki izvor energije ne samo za stvaranje magnetskog polja već i za njegovu kontrolu izbjegavajući promjene napona. Uostalom, kontrola magnetskog polja automatski će kontrolirati izlazni napon alternatora.

Stabilno magnetsko polje proizvodi se tako da dolazi do uzbude, odnosno istosmjerni napon dovodi se na namote polja rotora iz istosmjernog generatora spojenog sinkrono na istu osovinu. Tok se proizvodi u namotima polja rotora istosmjernim napajanjem dok razina uzbudenja ovisi o struji opterećenja, brzini i faktoru snage stroja.

5. ŠTO JE NAPON UZBUDE?

Napon uzbude ili struja je količina električne energije (istosmjerne struje) koja se dovodi u namot uzbude rotora alternatora kako bi se stvorio magnetski tok i magnetsko polje. Izlazni napon alternatora ovisi o magnetskom polju, a time i o naponu uzbude. Stoga se uređaj koji se naziva automatski regulator napona ugrađuje i koristi za kontrolu konačnog izlaza podešavanjem napona uzbude. Uobičajeno se u tu svrhu koristi generator istosmjerne struje sinkroniziran i spojen s alternatorom na istoj osovinu.

Dok većina dizajna koristi konvencionalni generator istosmjerne struje, nekoliko dizajna također koristi istosmjernu bateriju u tu svrhu. Alternator koji daje vlastiti napon uzbude naziva se samouzbudeni alternatori. Jedini problem s njima, i za izmjenične i za istosmjerne generatore, je što ih je potrebno držati izoliranim od vanjskog opterećenja tijekom početnog razdoblja pokretanja. Kod generatora istosmjerne struje ili pobude, uzbuda polja se generira samo kada polovi posjeduju određeni preostali magnetizam. Pri rotaciji osovine generatora, preostali magnetizam generira mali napon u armaturi. To dovodi do stvaranja još veće jakosti polja, a time i većeg izlaznog napona i tako dalje.

5.1. ZAŠTO SE ZA POBUDU U ALTERNATORIMA KORISTI SAMO ISTOSMJERNA STRUJA?

Magnetski tok i brzina dva su ključna elementa za stvaranje elektromotorne sile u alternatoru. Namot polja rotora stvara jako magnetsko polje kada je izložen istosmjernoj struji. Mogu se primijeniti različiti načini za dovod istosmjerne struje u namote rotora, ali dvije glavne vrste su statički i rotacijski. Dok rotacijska metoda može uključivati izmjenični ili istosmjerni uzbudnik montiran na istu osovinu. Statički uzbudnik koristi tiristor za ispravljanje izmjenične struje kako bi proizveo istosmjernu struju.

5.2. VRSTE SUSTAVA POBUDE

Magnetski tok i brzina dva su ključna elementa za stvaranje elektromotorne sile u alternatoru. Namot polja rotora stvara jako magnetsko polje kada je izložen istosmjernoj struji. Mogu se primijeniti različiti načini za dovod istosmjerne struje u namote rotora, ali dvije glavne vrste su statički i rotacijski. Dok rotacijska metoda može uključivati izmjenični ili istosmjerni uzbudnik montiran na istu osovinu. Statički uzbudnik koristi tiristor za ispravljanje izmjenične struje kako bi proizveo istosmjernu struju.

5.2.1. ISTOSMJERNA UZBUDA

U tipičnom konvencionalnom alternatoru imamo mali istosmjerni generator koji se naziva glavni uzbudnik, a spojen je na istu osovinu kao i alternator. Istosmjerna struja koju proizvodi uzbudnik pri rotaciji osovine zatim se dovodi do namota rotora putem četkica i kliznih prstenova. Ovaj napon uzbude zatim se kontrolira promjenom struje polja glavnog uzbudnika putem pilot uzbudnika.

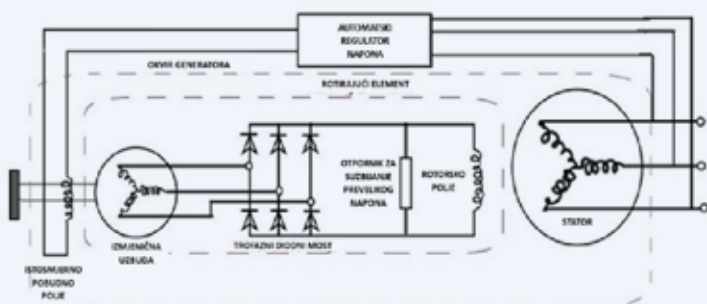
Automatski regulator napona zatim se koristi za kontrolu pilotnog i glavnog napona uzbude prema zahtjevu na izlaznom terminalu. Dakle, kontroliranjem napona uzbude na namotima polja rotora, konačni izlazni napon alternatora može se mijenjati ili održavati konstantnim. Dok su kod većine dizajna primarni i glavni uzбудnik montirani na istu osovinu, kod nekih dizajna mogu biti odvojeno pokretani motorom.

5.2.2. TIRISTORSKA STATIČKA UZBUDA

Metoda statičke uzbude koristila je snagu samog alternatora za dovoz pobudnog napona. Omogućuje brži i bolji odziv uz niske troškove rada. Obično koriste tiristorski ispravljač za pretvaranje izmjenične u istosmjernu struju koja se zatim dovodi u rotor s pomoću četkica i kliznih prstenova. Prvo se izlaz iz alternatora smanjuje s pomoću uzbuđnog transformatora, a zatim se ispravlja za dovoz u rotor.

Ovo je nepopularan, ali najučinkovitiji način uzbude jer pomaže u smanjenju operativnih troškova eliminirajući troškove održavanja, gubitke trenja i gubitke zbog komutatora i namota. Zaseban izvor energije koristi se tijekom pokretanja za proces uzbude; To se radi zato što na izlaznom terminalu alternatora nema izlazne struje za ispravljanje.

Općenito, zasebna baterija koristi se za osiguravanje početne uzbuđne struje kako bi se dosegao željeni nazivni broj okretaja i nazivni napon. Nakon što se dosegne nazivni napon, statička uzbuda preuzima i održava uzbuđno polje.



Slika 6. Shema uzbude sinkronog generatora

5.2.2. SUSTAV UZBUDE BEZ ČETKICA

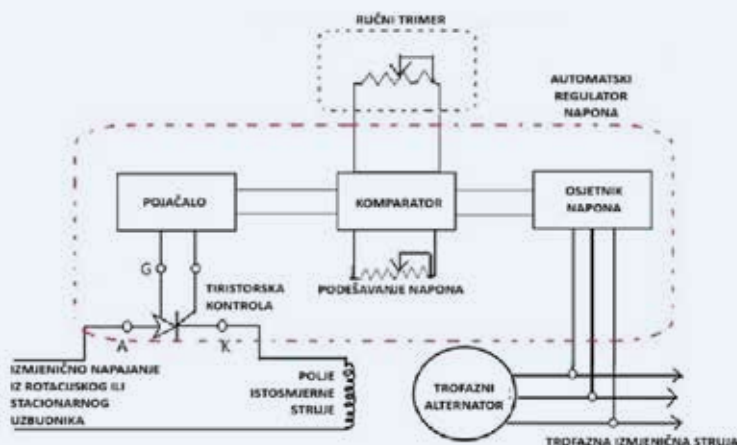
To je metoda uzbude s armaturnim namotom uzbuđnika na istoj osovinu. U osnovi, ovaj sustav sastoji se od ispravljača, glavnog uzbuđnika i pilotnog uzbuđnika s poljima permanentnih magneta (mislim na generator s permanentnim magnetom koji proizvodi magnetska polja). Izlaz armature dovodi se do ispravljača, a zatim do namota rotorskog polja. Ovaj raspored armature i rotora na istoj osovinu eliminira potrebu za kliznim prstenovima i četkicama.

Odsutnost dijelova i problema poput kolektora, četkica, kliznih prstenova i ugljične prašine (problem) značajno poboljšava pouzdanost i performanse alternatora. Također pomaže u smanjenju troškova održavanja. U nekim izvedbama ugrađeni su čak i dodatni elektronički detektori koji daju alarme i isključenja u slučaju kvara diode.

5.3. AUTOMATSKI REGULATOR NAPON

Nagla promjena struje opterećenja generatora može dovesti do promjene njegovog izlaznog napona. To je zbog pada napona u namotu generatora. Neregulirani sustav uzbude stoga bi bio neprihvatljiv i neizvodljiv za održavanje izlazne snage pri promjenjivom opterećenju. Na brodskim i kopnenim elektranama postoji redovita fluktuacija u potražnji za opterećenjem. Ako ostane nereguliran, to bi destabiliziralo generatore.

Veličina i struktura pada napona uvelike ovise o karakteristikama opterećenja i oporavka generatora. Dok oporavak ovisi o automatskom regulatoru napona, regulatoru i sustavu uzbude. Automatski regulator napona prepoznaje izlazni napon generatora i u skladu s tim mijenja napon uzbude.



Slika 7. Shema automatskog regulatora napona

Konstrukcija i rad

Iako se dizajn automatskog regulatora napona mijenja ovisno o proizvođaču, neki osnovni ključni elementi poput transformatora (pričvršćenog na jedinicu za mjerenje napona), ispravljača, tranzistora i tiristora ostaju isti. Jedinica za mjerenje napona ispravlja i smanjuje napon na niski istosmjerni napon proporcionalno naponu na terminalu alternatora.

Ovaj izlazni istosmjerni napon zatim se uspoređuje s postavljenom i željenom vrijednošću uz pomoć komparatora. Svaka razlika između njih pokrenut će signal pogreške koji se zatim uvodi u tiristorski krug. Tiristor djeluje kao ispravljač i prekidač koji kontrolira količinu i veličinu uzbuđnog napona ili struje. Općenito na brodu uvijek postoji jedan ili dva rezervna automatska regulatora napona dostupna za zamjenu u slučaju sumnje na kvar.

Ostale ključne značajke automatskog regulatora napona uključuju:

- Brzi odziv,
- Pravilnu raspodjelu reaktivnog opterećenja na generatore koji rade u paraleli.
- Alarmi i isključenja zbog podnapona ili prenapona.

5.4. TIRISTOR

Tiristor je elektronička komponenta koja se može koristiti za stvaranje sklopa za zaključavanje. Ima tri vodiča koji se nazivaju anoda, katoda i ulaz. Normalno, struja ne teče kroz tiristor osim ako je napajanje spojeno na uređaj i mala količina struje se ne primijeni na ulaz.

Tiristor je poput dva tranzistora postavljena jedan uz drugi. Kada mala struja teče kroz ulaz, ona uključuje jedan od tranzistora i uzrokuje njegov pad prema katodi. Struja zatim teče kroz bazu drugog tranzistora i uključuje ga. Nakon što su oba tranzistora uključena, struja može slobodno teći kroz cijeli tiristor. Struja može teći samo u jednom smjeru kroz tiristor i ne teče struja ako se primijeni obrnuti napon.

Tiristor ostaje uključen čak i ako se struja ulaza ukloni jer se dva tranzistora međusobno drže uključenima. Ova karakteristika čini tiristore vrlo korisnima u alarmnim krugovima.

Tiristor je poluvodič u čvrstom stanju s četiri sloja koji se koristi u elektroničkim uređajima i opremi za kontrolu električne snage ili izlazne struje putem tehnike upravljanja faznim kutom. Tiristor je također poznat kao poluvodički kontrolirani ispravljač ili silicijem kontrolirani ispravljač.

Tiristor radi kada mala struja teče kroz vrata, omogućujući većoj struji da teče od anode do katode i da se zaključa. Anoda je pozitivni terminal, dok je katoda negativni terminal. Tiristor je elektronička komponenta koja se može koristiti za stvaranje sklopa za zaključavanje.

Razlika između diode i tiristora je u tome što je dioda elektronički uređaj koji omogućuje protok struje samo u jednom smjeru, dok je tiristor poluvodička dioda koja ima dodatna „vrata“ terminal za uključivanje.

PIŠE

NEBOJŠA
NIKOLIĆ

MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com



HUMANOST NA KUŠNJI MORA

More koje hrani svijet, ali krije opasnosti

Više od 80 posto svjetske trgovine odvija se morskim putem. Tisuće trgovačkih brodova svakoga dana povezuju kontinente i omogućuju funkcioniranje globalnog gospodarstva. Iza te goleme logističke mreže nalaze se pomorci koji mjesecima rade daleko od svojih domova i obitelji. Za većinu javnosti oni ostaju nevidljivi, premda upravo njihov rad omogućuje da police trgovina budu pune, da industrija ima sirovine i da energenti stignu do krajnjih korisnika. Osim...

Osim kada negdje krene rat i pomorski putevi bude blokirani ili ako krene poštast piraterije i opet budu blokirani ti isti pomorski putevi. E, onda se svijet sjeti pomoraca i činjenice da netko na brodovima mora i ploviti i prenijeti im tu naftu i banane.

Jer, pomorski život nije samo priča o profesionalnosti i međunarodnoj suradnji. U određenim dijelovima svijeta pomorci se i danas suočavaju s prijetnjom ratnih sukoba piratstva i oružanih pljački. Unatoč diplomatskim, vojnim i drugim inicijativama vlada, međunarodnih organizacija i brodarskih tvrtki, piratstvo i oružane pljačke i dalje predstavljaju prijetnju međunarodnoj pomorskoj zajednici. Od 2007. godine više od 5.700 pomoraca bilo je uzeto za taoce u različitim incidentima diljem svijeta. U pojedinim slučajevima zatočeništvo je trajalo mjesecima ili čak godinama. Što će pokazati rezultati statistika kada ovaj rat u zaljevu završi, vidjet ćemo, ali brojke sigurno neće biti male. Svakodnevno više od 100.000 pomoraca plovi ili se približava opasnim područjima te živi u neizvjesnosti i strahu. Njihove obitelji dijele iste brige i često osjećaju nemoć. Iako se broj incidenta mijenja iz godine u godinu, posljedice svakog napada ostaju duboke i dugotrajne. U vremenu u kojem živimo mi doista ne znamo gdje će buknuti slijedeći sukob i to više nije samo sigurnosni problem. To predstavlja humanitarni izazov koji pogađa posade, njihove obitelji i cijelu pomorsku zajednicu.

Posljednjih desetljeća međunarodna zajednica ulaže velike napore u borbu protiv piratstva. Vojne operacije, međunarodna suradnja i sigurnosni protokoli smanjili su broj napada u nekim područjima i piratstvo i otmice nestale su s naslovnih strana. Ali međunarodna zajednica i ratuje, a protiv toga nema lijeka.

Piratstvo je na naslovnim stranama zamijenio Hormuški prolaz i brodovi blokirani između dvije neprijateljske strane. Forma se možda i razlikuje, ali posljedice su iste. U suštini je svejedno jeste li oti u zarobljeništvu bez ikakve pomoći i komunikacije s vanjskim svijetom ili zarobljeni na brodu, s ugašenim svijetlima i blokiranom komunikacijom, koji nema gdje otploviti i kojeg svaki trenutak može pogoditi neki dron. I u jednoj i u drugoj situaciji svjesni ste da je vaš život u tuđim rukama.

Kada se brod pretvori u mjesto zatočeništva

Za pomorca koji postane žrtva otmice ili zarobljen na brodu, vrijeme poprima potpuno drugačije značenje. Dani prolaze sporo, bez jasnih informacija i bez mogućnosti utjecaja na vlastitu sudbinu. Mnogi bivši taoци opisuju osjećaj potpune neizvjesnosti kao najteži dio iskustva. Uvjeti zatočeništva često su iznimno teški. Nedostatak hrane, pitke vode, lijekova i osnovnih higijenskih uvjeta samo su dio problema. Na mnogim brodovima zarobljenim u Hormuzu nedostaje i hrane i lijekova i svih drugih osnovnih potrepština. Stalna izloženost prijetnjama, mogućem nasilju i nepredvi-

vom ponašanju otmičara dodatno povećava psihološko opterećenje kako otetih, tako i onih koji u svoj kabini čekaju da ih pogodi raketa ili dron svjesni da nemaju baš nikakvu obranu.

Psiholozi koji rade s preživjelim pomorcima ističu kako ljudski mozak teško podnosi dugotrajnu neizvjesnost. Kada osoba ne zna što će se dogoditi sutra, za tjedan dana ili za nekoliko mjeseci, razina stresa ostaje trajno povišena. Upravo zato posljedice zatočeništva i izoliranosti na brodu u blokadi, ne nestaju odmah nakon oslobađanja ili prolaska kroz Hormuz.

Obitelji – nevidljive žrtve krize

Dok se pozornost javnosti uglavnom usmjerava na pomorce, njihove obitelji prolaze vlastitu krizu. Supružnici, roditelji i djeca često mjesecima čekaju vijesti, pokušavajući održati svakodnevni život unatoč stalnoj zabrinutosti.

Neizvjesnost predstavlja jedan od najvećih izvora stresa. Obitelji često nemaju dovoljno informacija, a medijski napisi i društvene mreže mogu dodatno povećati strah. U takvim okolnostima kvalitetna komunikacija između kompanije i obitelji postaje presudna, ali nisu sve kompanije dobre, ima i onih loših kojima je cilj samo da sačuvaju teret; a ljudi – ah, pa oni su ionako samo „na ugovoru“. Važno je samo progurati naftu kroz Hormuz pa ako i zarobe brod, ...

Brojna istraživanja potvrđuju da redovite, provjerene i pravodobne informacije značajno smanjuju psihološko opterećenje članova obitelji. Čak i kada nema novih vijesti, važno je održavati kontakt i pokazati da nitko nije zaboravljen.

MPHRP – primjer humanitarnog pristupa

Kako bi se odgovorilo na potrebe pomoraca i njihovih obitelji, razvijen je *Maritime Piracy Humanitarian Response Programme* i njegova iskustva se danas naširoko koriste i u sadašnjoj krizi. Pokazalo se da su se kompanije koje su na temelju iskustva s piratskim problemom i na temelju ključnih preporuka ovog programa ozbiljno uspostavile svoje vlastite krizne programe, uspješnije nosile s problemom blokiranih brodova u Hormuzu. One su znale i kako i kada što učiniti da bi se pomorcima na njihovim brodovima pomoglo.

Program *Maritime Piracy Humanitarian Response Programme* (MPHRP) osnovan je 2011. godine kao neprofitni savez partnera iz pomorske industrije, pomorskih sindikata i *welfare* organizacija pomoraca. Cilj MPHRP-a je pružanje pomoći pomorcima i njihovim obiteljima pogođenima pomorskim piratstvom, ali se naravno koristi i u ovoj današnjoj situaciji.

Osim pomoći u oporavku i rehabilitaciji pomoraca i njihovih obitelji, MPHRP je razvio vodiče dobre prakse, organizirao programe osposobljavanja za brodarske tvrtke i pomorce te uspostavio mrežu educiranih stručnjaka za podršku pomorcima i njihovim obiteljima.

Programom upravlja *International Seafarers Welfare and Assistance Network* (ISWAN), registrirana humanitarna organizacija sa sjedištem u Velikoj Britaniji.

Za žrtve napada, njihove obitelji te sve pomorce kojima su potrebne informacije ili pomoć dostupna je telefonska linija za pomoć 24 sata dnevno. Valja je znati – u čudnom svijetu živimo: +442073232737

Svi pomorci i njihove obitelji koji postanu žrtve piratstva, otmice ili izolacije na brodu u ratnoj zoni suočavaju se sa sličnim prijetnjama, no ishodi mogu biti vrlo različiti ovisno o razini podrške koju primaju prije, tijekom i nakon incidenta. Kada se primjenjuju dobre prakse, stres i poteškoće znatno su manji. Kada podrška izostane, posljedice mogu uključivati dugotrajne psihološke probleme i ozbiljne financijske poteškoće za obitelji.

Ovaj program okuplja stručnjake iz različitih područja i promiče pristup koji čovjeka stavlja u središte svih aktivnosti. Umjesto da se pažnja usmjeri isključivo na sigurnosne procedure, program naglašava važnost psihološ-

ke otpornosti, komunikacije i dugoročne podrške. Cilj nije samo preživjeti incident nego i omogućiti kvalitetan oporavak nakon njega. Posebna vrijednost programa jest njegova usmjerenost na cijeli životni ciklus krize: pripremu prije incidenta, upravljanje tijekom incidenta te rehabilitaciju i povratak normalnom životu nakon oslobađanja.

Priprema prije nego što nastupi kriza

Stručnjaci naglašavaju da se najvažnije odluke često donose prije nego što se incident dogodi. Odgovarajuća priprema povećava otpornost pomoraca na posljedice kriznih situacija te doprinosi boljem razumijevanju situacije kod pomoraca i njihovih obitelji. Dobro pripremljena kompanija može značajno smanjiti posljedice krizne situacije. To uključuje edukaciju pomoraca, upoznavanje obitelji s procedurama, imenovanje osoba za kontakt i razvoj jasnih komunikacijskih protokola. Pomorci trebaju znati kome se mogu obratiti, a obitelji moraju imati povjerenje da će u slučaju krize dobiti pravodobne informacije. Priprema također uključuje razvoj kriznih timova, suradnju s međunarodnim organizacijama i redovito ažuriranje kontaktnih podataka. Takve mjere možda se čine administrativnima, ali upravo one mogu biti presudne kada nastupi stvarna opasnost. I da, funkcioniraju. Pokojni Kapetan Božić iz agencije TANA takav je tim na vrijeme osigurao i kada su naši dečki s Cresa zapeli u Japanu u tsunamiju, na aerodromu ih je dočekao krizni tim, izvršio prvi *debriefing* i tek onda su novinari imali pristup. Bila je osigurana sva psihološka pomoć i taj je model predstavljan na nekoliko stručnih skupova i bio usvojen od mnogih kompanija.

Prvi sati nakon napada

U trenutku napada, a u današnjem kontekstu to može biti prelet drona ili rakete, prioritet naravno mora biti zaštita života. Posade prolaze kroz snažan emocionalni šok, a reakcije poput straha, ljutnje, zbunjenosti ili osjećaja nestvarnosti potpuno su normalne. One se čak pojavljuju u predvidljivom obrascu i tipične faze uključuju:

1. Pred-krizno razdoblje
2. Šok
3. Suočavanje sa stvarnošću
4. Prihvaćanje događaja
5. Prilagodbu
6. Oporavak

Ove reakcije mogu se pojaviti i kod pomoraca i kod članova njihovih obitelji.

Kod osoba koje su preživjele incident u kojem su drugi stradali mogu se javiti: osjećaj krivnje, pitanja zašto su oni preživjeli kao i preispitivanje vlastitih postupaka

Važno je naglasiti da su ljudske reakcije tijekom takvih događaja različite. Neki ljudi djeluju smireno, dok drugi pokazuju snažne emocionalne reakcije. Oba odgovora smatraju se normalnim reakcijama na nenormalne okolnosti.

Dugotrajne posljedice traume

Jedna od najvažnijih poruka stručnjaka temeljenih na iskustvima zbijanja onih koji su bili taoci u piratskim napadima jest da oslobađanje ili izlazak iz opasne zone ne označava kraj problema. Kod mnogih pomoraca posljedice postaju vidljive tek nakon povratka kući. Ustvari isto ono što se događalo s našim povratnicima iz rata: nesanica, noćne more, razdražljivost, povlačenje iz društva i poteškoće s koncentracijom među najčešćim su simptomima. Kod dijela pomoraca mogu se razviti i ozbiljniji poremećaji, uključujući posttraumatski stresni poremećaj (PTSP), depresiju, anksiozne poremećaje ili probleme povezane s uporabom alkohola ili drugih sredstava. U takvim slučajevima potrebno je stručno psihijatrijsko ili psihološko liječenje.

Mnogi izvještavaju o gubitku samopouzdanja, osjećaju manje vrijednosti i poteškoćama u razgovoru o iskustvu s osobama koje ga nisu proživjele. Treba imati na umu da pomorci nakon takvih iskustava često nemaju povjerenja u druge ljude, imaju poteškoća u donošenju odluka i osjećaju gu-

bitak kontrole nad vlastitim životom. Psihološke reakcije mogu se pojaviti nekoliko dana nakon događaja, nekoliko tjedana nakon događaja ili čak i nekoliko mjeseci nakon događaja. Određeni zvukovi, mirisi ili slike mogu ponovno aktivirati traumatična sjećanja. Mnoge reakcije predstavljaju normalan odgovor na traumatično iskustvo i s vremenom se smanjuju uz odgovarajuću podršku obitelji, kolega i poslodavca.

Takve reakcije ne predstavljaju znak slabosti. One su posljedica iznimno stresnog iskustva koje je nadilazilo uobičajene ljudske kapacitete suočavanja sa stresom. Pravodobna pomoć može značajno poboljšati izgleda za oporavak.

Povratak u svakodnevni život

Tvrtke se danas potiču da aktivno podrže povratak pomoraca na posao, uz razumijevanje da povratak u područja visokog rizika može izazvati dodatni stres kod pomoraca i njihovih obitelji. Potrebno je razvijati organizacijsku kulturu u kojoj traženje pomoći nije znak slabosti nego odgovoran korak u procesu oporavka. Kod duljeg zatočeništva preporučuje se da članovi posade ostanu zajedno nekoliko dana nakon oslobađanja. Razlozi za to su međusobna podrška, lakše razumijevanje zajedničkog iskustva, provođenje liječničkih pregleda, lakše praćenje psihološkog stanja i potrebno im je osigurati sigurno okruženje, privatnost i mogućnost susreta s obitelji.

Neke tvrtke organiziraju dolazak najbližih članova obitelji na mjesto repatrijacije kako bi omogućile zajedničko vrijeme prije konačnog povratka kući.

Po dolasku u domovinu preporučuje se: pomoć pri prolasku kroz graničnu kontrolu i carinu, podrška u odnosima s medijima, upozorenje na rizike društvenih mreža, cjelovit liječnički pregled, upoznavanje sa stručnim osobama za podršku, ažuriranje informacija o plaćama i naknadama, omogućavanje privatnog i dostojanstvenog susreta s obitelji. Dakle sve ono što smo i prije desetak godina radili. E, sad, ima li kod nas još ljudi kao što je bio pokojni Božić, ne znam.

Pomorcima povratnicima također treba omogućiti razgovor sa socijalnim radnicima, predstavnicima vjerskih zajednica, sindikalnim predstavnicima, drugim stručnim osobama koje mogu pomoći oko pravnih i administrativnih pitanja, a kod multinacionalnih posada preporučuje se održavanje kontakta među članovima posade, uključujući virtualne mreže podrške. Nakon povratka kući mnogi pomorci očekuju da će se život brzo vratiti u normalu. Međutim, stvarnost je često složenija. Obitelj se tijekom njihova izbjivanja može promijeniti, djeca su „naglo odrasla“, a svakodnevne navike postale su drugačije. Povratak zahtijeva vrijeme i strpljenje. Stručnjaci preporučuju postupnu prilagodbu i otvorenu komunikaciju unutar obitelji. Važno je razumjeti da se oporavak ne može ubrzati silom. U nekim slučajevima pomorcima je potrebna dodatna stručna podrška kako bi ponovno izgradili osjećaj sigurnosti i povjerenja.

Nova kultura skrbi u pomorstvu

Od tih medijski iznimno jako praćenih godina piratstva, na kraju je ispalila i neka korist. Svi su shvatili kako je sve skupa krhko i kako pomorca treba sačuvati. Pomorska industrija posljednjih godina sve više prepoznaje važnost mentalnog zdravlja. Sigurnost više nije samo pitanje tehnologije, procedura i opreme. Ona uključuje i psihološku dobrobit ljudi. Kompanije koje ulažu u programe podrške stvaraju otpornije organizacije. Takav pristup koristi zaposlenicima, obiteljima i samim poslodavcima jer doprinosi dugoročnoj stabilnosti radne snage. Sve više stručnjaka smatra da će upravo kultura brige za ljude postati jedno od ključnih obilježja uspješnih pomorskih kompanija u budućnosti.

Priče o piratstvu i ratnoj zoni nisu samo priče o kriminalu i sigurnosnim prijetnjama. One su priče o ljudima koji se suočavaju s ekstremnim okolnostima i pokušavaju sačuvati dostojanstvo, nadu i vjeru u povratak kući. Iskustva pomoraca i njihovih obitelji pokazuju koliko su važni podrška, razumijevanje i kvalitetna komunikacija.

U svijetu koji ovisi o pomorskom prometu, briga za ljude mora biti jednako važna kao i zaštita brodova. Humanost nije dodatak sigurnosti. Ona je njezin sastavni dio.



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

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

KAD PLAĆA IZOSTANE



PIŠE

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

Plaća pomorca u međunarodnom i hrvatskom pomorskom pravu uživa zaštitu koja nadilazi redovitu naplatu ugovornoga duga. Pomorcu su, uz zahtjev prema poslodavcu, na raspolaganju financijsko jamstvo za slučaj napuštanja, pomorski privilegij na brodu, privremeno zaustavljanje broda te, kada se primjenjuje hrvatsko radno pravo, ovrha na temelju obračuna neisplaćene plaće. Učinkovitost tih instrumenata počiva na brzom postupanju, urednoj dokumentaciji te točnoj identifikaciji osobe koja duguje plaću i broda koji može poslužiti za osiguranje naplate.

PLAĆA POMORCA KAO POSEBNO ZAŠTIĆENA TRAŽBINA

Temeljni međunarodni izvor jest Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine, s izmjenama i dopunama, odnosno MLC 2006 koja propisuje redovitu i potpunu isplatu ugovorene plaće, u razmacima koji nisu dulji od mjesec dana, te mjesečni obračun dospjelih i isplaćenih iznosa, dodataka i primijenjenoga tečaja kada se isplata obavlja u drugoj valuti (MLC 2006, Pravilo 2.2 i Standard A2.2, st. 1. i 2.). Točan dan dospijeca, sastav plaće, prekovremeni rad, dodatci i način isplate određuju se ugovorom o radu odnosno ugovorom o zaposlenju i kolektivnim ugovorom koji se primjenjuje na konkretan radni odnos.

Za pomorce obuhvaćene Kolektivnim ugovorom za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu plaća za prethodni mjesec obračunava se i isplaćuje najkasnije do petnaestoga dana idućega mjeseca (KU za obalni promet, čl. 21. st. 7.). Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi primjenjuje se na pomorce i brodove obuhvaćene njegovim člankom 2. i posebnim dodatcima; ako posebnim dodatkom nije ugovoreno drukčije, plaća za prethodni mjesec isplaćuje se najkasnije do posljednjega dana idućega mjeseca, a obračun se dostavlja do kraja mjeseca za mjesec koji neposredno prethodi (KU za međunarodnu plovidbu, čl. 2. i čl. 11. st. 3. i 5.). Prvi praktični korak zato čini provjera ugovora, područja primjene kolektivnoga ugovora i datuma dospijeca konkretnoga iznosa.

Pomorski zakonik osigurava tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku, časnicima i ostalim članovima posade u vezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove povratnoga putovanja i doprinose za socijalno osiguranje. Za takvu tražbinu po sili zakona nastaje pomorski privilegij, odnosno zakonsko založno pravo na brodu, koje obuhvaća i kamate te se proteže na pripadak broda. Njegov nastanak nije vezan uz upis u upisnik brodova (PZ, čl. 241. st. 1. t. 1. te st. 2. i 3.). Praktična je svrha privilegija omogućiti namirenje iz vrijednosti broda uz povlašteni prvenstveni red.

PRVA REAKCIJA: DOKAZNI TRAG I PISANI ZAHTEJV

Uspješan zahtjev počinje dokazima. Temeljni paket čine ugovor o radu ili ugovor o zaposlenju sa svim dodatcima, primjenjivi kolektivni ugovor, mjesečni obračuni plaće, evidencija radnih i prekovremenih sati, bankovni izvadci, popis posade, pomorska knjižica ili druga isprava o ukrcaju i iskrcaju te korespondencija s poslodavcem, brodarom, zapovjednikom, agentom i posrednikom. Posebnu vrijednost imaju ime broda, IMO broj, zastava, luka upisa, izvadak iz upisnika brodova te podaci o vlasniku, brodaru i kompaniji koja upravlja brodom. Mjesečni obračun predstavlja pravo pomorca prema međunarodnom standardu, a ujedno je jedan od najvažnijih dokaza o dospijecu i visini duga (MLC 2006, Standard A2.2, st. 2.).

Nakon što plaća nije isplaćena o dospijecu, trebalo bi odmah poslati pisani zahtjev poslodavcu i brodaru, uz točan iznos, razdoblje na koje se dug odnosi, valutu, sastavne dijelove plaće i kratak, razuman rok za uplatu. Istodobno se može pokrenuti brodski postupak po prigovoru. MLC 2006 zahtijeva brz, pravičan i djelotvoran postupak na brodu, dopušta izravno obraćanje zapovjedniku te čuva pravo pomorca da se obrati nadležnim tijelima izvan broda; pomorac pritom uživa zaštitu od nepovoljnoga postupanja zbog podnesenoga prigovora (MLC 2006, Pravilo 5.1.5 i Standard A5.1.5.). Sindikalna intervencija u toj fazi objedinjuje komunikaciju, osigurava trag o pravodobnoj prijavi tražbine i priprema daljnje radnje dok je brod još dostupan.

FINANCIJSKO JAMSTVO U SLUČAJU NAPUŠTANJA POMORCA

Poseban put naplate otvara se kada kašnjenje prerašće u napuštanje pomorca. Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine smatra pomorca napuštenim kada brodar odbije pokriti troškove povratnoga putovanja, ostavi ga bez potrebnoga uzdržavanja i potpore ili na drugi način jednostrano prekine veze s njim, uključujući neisplatu ugovorene plaće tijekom najmanje dva mjeseca (Pravilnik o primjeni MLC-a, čl. 3. st. 2.). Na brodu se mora nalaziti dokument o financijskom jamstvu, postavljen na vidljivom i pomorcima dostupnom mjestu, s podacima o brodu, pružatelju jamstva i kontaktima za podnošenje zahtjeva (Pravilnik o primjeni MLC-a, čl. 5.; MLC 2006, Standard A2.5.2.).

Obrazloženi zahtjev može podnijeti pomorac ili njegov predstavnik. Jamstvo mora omogućiti izravan

od obračuna do zaustavljanja broda

pristup i žurnu financijsku pomoć, a pokriva najviše četiri mjeseca neisplaćenih plaća i drugih prava, opravdane troškove povratnog putovanja te osnovne životne i zdravstvene potrebe do povratka u mjesto prebivališta. Kada postoji sumnja u valjanost pojedinih stavki zahtjeva, odmah se isplaćuju stavke za koje je utvrđeno da su opravdane (Pravilnik o primjeni MLC-a, čl. 4. st. 2.–5.). Isplata iz jamstva čuva ostala prava i pravne lijekove pomorca, uz uračunavanje već primljenoga iznosa radi urednoga obračuna ukupne naknade (Pravilnik o primjeni MLC-a, čl. 6. st. 3. i 4.).

Potvrdu o jamstvu korisno je fotografirati ili pohraniti još tijekom ukrcaja. Kontakt pružatelja jamstva često postaje najbrži put do stvarne isplate kada je kompanija insolventna, nedostupna ili je prestala opskrbljivati brod. Kod stranoga broda potrebno je provjeriti režim države zastave i sadržaj same potvrde, dok prijava nadležnom tijelu države luke može pokrenuti MLC nadzor uvjeta života i rada na brodu (MLC 2006, Pravilo 5.2.1 i Standard A5.2.1.).

POMORSKI PRIVILEGIJ I PRIVREMENO ZAUSTAVLJANJE BRODA

Pomorski privilegij daje tražbini oslonac u vrijednosti broda, a njegova snaga ovisi o pravodobnoj sudskoj reakciji. Za tražbine plaće posade privilegij prestaje protekom jedne godine od iskrcaja pomorca. Taj rok prestaje teći svakom radnjom koju privilegirani vjerovnik poduzme pred sudom radi osiguranja ili namirenja tražbine. Prestanak privilegija ukidanje posebno založno osiguranje na brodu, dok sama tražbina nastavlja postojati prema pravilima o zastari koja se na nju primjenjuju (PZ, čl. 246. st. 1. t. 2., čl. 247. st. 1. t. 1. i st. 2. te čl. 249. st. 1.).

Kada se brod nalazi u hrvatskoj luci, PZ dopušta privremeno zaustavljanje radi osiguranja tražbine koja proizlazi iz prava posade po osnovi rada. Mjera se provodi zabranom odlaska broda iz luke, a sud može naložiti oduzimanje brodskih isprava (PZ, čl. 951. st. 1., čl. 952., čl. 953. st. 1. t. 10. te čl. 962. u vezi s čl. 860. st. 1. t. 1.). Brod se oslobađa zaustavljanja ako se položi odgovarajuće jamstvo za glavnice, kamate i troškove, primjerice novčani polog, bankovna garancija ili jamstvo osiguratelja odgovornosti brodarka koje prihvati vjerovnik ili koje sud ocijeni dovoljno kvalitetnim (PZ, čl. 955. st. 1. i 2.). Mogućnost zamjene zaustavljenoga broda kvalitetnim jamstvom često vodi brzom uplati ili nagodbi.

Prijedlog za zaustavljanje mora precizno povezati tražbinu, osobnoga duž-

nika i brod. Upisani vlasnik, brodar, kompanija, poslovođa i ugovorni poslodavac u pomorskom poslovanju često su različite osobe. Za tražbine iz članka 953. stavka 1. PZ-a može se zaustaviti i drugi brod koji je u vlasništvu osobnoga dužnika, dok se radi ostvarenja pomorskoga privilegija zaustavlja brod opterećen tim privilegijem. Privilegij pritom ne prestaje promjenom vlasnika, upisa ili zastave broda (PZ, čl. 243. i čl. 954. st. 1.–4.). Službeni izvadak ili upisni list iz upisnika zato ima veću dokaznu težinu od neslužbenoga mrežnog ispisa ili poslovne pretpostavke o pripadnosti broda određenoj grupi.

POUKE IZ SUDSKE PRAKSE: ZAUSTAVLJANJE BRODOVA RADI TRAŽBINA POSADE

Dostupna praksa trgovačkih sudova u Rijeci i Splitu potvrđuje stvarnu primjenu ovih instrumenata. Sva prvostupanjska rješenja o privremenim mjerama navedena u nastavku nisu pravomoćna. Njihova je vrijednost praktična: pokazuju kako sud procjenjuje vjerojatnost tražbine, vezu između dužnika i broda, opasnost za naplatu te primjereno jamstvo.

U predmetu R1-95/2025-4 Trgovački sud u Rijeci odredio je zaustavljanje broda SARA STAR radi osiguranja iznosa od 10.000 američkih dolara, od čega se 6.715 dolara odnosilo na glavni dug zapovjedniku. Sud je naložio oduzimanje brodskih isprava, a žalba nije odgađala provedbu mjere. Već sljedećega dana utvrđena je djelomična isplata, a preostali je iznos položen u sudski polog, nakon čega je brod oslobođen. Taj slijed pokazuje neposrednu naplatu i pregovaračku snagu zaustavljanja.

Isti je slučaj pokazao presudnu važnost točne identifikacije vlasnika. Nakon ukidne odluke Visokoga trgovačkog suda Republike Hrvatske, Trgovački sud u Rijeci prihvatio je prigovor treće osobe koja je upisnim listom iz Panamskoga upisnika brodova dokazala da je vlasnik broda SARA STAR. Budući da poslodavac pomorca nije bio vlasnik toga broda ni osoba za čije obveze vlasnik odgovara, prijedlog za zaustavljanje u odnosu na poslodavca odbijen je (Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-4081/2025-4; Trgovački sud u Rijeci, R1-109/2025-26). Prije podnošenja prijedloga stoga treba pribaviti službeni upisni dokument i jasno obrazložiti pravnu vezu između duga, dužnika i broda.

U predmetu R1-29/2026-4 Trgovački sud u Rijeci odredio je zaustavljanje i zabranu otuđenja jahte SEA LADY radi osiguranja iznosa od 90.000 eura, koji je obuhvaćao naknadu plaće zapovjednika, kamate i troškove. Pravomoćna presuda u radnom sporu prethodno je utvrdila nedopuštenost izvanrednoga otkaza i odredila sudski raskid ugovora o radu, a sud je u postupku osiguranja učinio vjerojatnim postojanje tražbine naknade plaće. Predlagatelju je određen rok od petnaest dana za pokretanje postupka radi opravdanja mjere (Trgovački sud u Rijeci, R1-29/2026-4; Općinski sud u Pazinu, Pr-15/2024-57; Županijski sud u Rijeci, Gž R-48/2026-3). Primjer povezuje radnopravnu zaštitu s pomorskim osiguranjem stvarne naplate.

Primjer izvan riječke prakse nalazi se u predmetu R1-83/2025-2, u kojem je Trgovački sud u Splitu odredio zaustavljanje jahte APOLLO u Trogiru radi osiguranja tražbine sedmero članova posade. Tražbine po osnovi plaće iznosile su ukupno 432.464 eura, dok je ukupna glavnica po svim navedenim osnovama iznosila 455.843 eura, a mjera je određena do iznosa od 550.000 eura s kamata i troškovima. Naloženo je i oduzimanje brodskih isprava te je određen rok od petnaest dana za pokretanje postupka radi opravdanja mjere (Trgovački sud u Splitu, R1-83/2025-2). Ovaj primjer potvrđuje primjenu zaustavljanja broda i kada više članova posade zajednički osigurava znatne tražbine.

KADA SE PRIMJENJUJE HRVATSKI ZAKON O RADU

Kada se na radni odnos primjenjuje ZOR, plaća se isplaćuje u roku određenom kolektivnim ugovorom ili ugovorom o radu, a najkasnije petnaestoga dana tekućega mjeseca za prethodni mjesec. Poslodavac koji na dan dospjeća ne isplati cijelu plaću ili njezin dio mora do kraja mjeseca u kojem je isplata dospjela radniku dostaviti dva propisana obračuna, a ti obračuni imaju svojstvo ovršnih isprava (ZOR, čl. 92. st. 4. i čl. 93. st. 2. i 5.). Na temelju tih obračuna moguće je pokrenuti ovrhu bez prethodne parnice radi ponovnoga utvrđivanja iste tražbine.

U međunarodnoj plovidbi primjena toga puta ovisi o mjerodavnom pravu i sadržaju ugovora. Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskoga parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I) propisuje da

izbor prava ne smije radnika lišiti zaštite prisilnih odredaba prava koje bi se primjenjivalo bez toga izbora, pri čemu se osobito ispituje država u kojoj ili iz koje radnik redovito obavlja rad. U predmetu Voogsgeerd, koji se odnosio na odgovarajuće pravilo prethodne Rimske konvencije, Sud Europske unije naglasio je potrebu stvarnoga ispitivanja mjesta iz kojega pomorac obavlja svoje obveze i organizira rad; formalni elementi poput mjesta sklapanja ugovora ili sjedišta poslodavca čine dio širega činjeničnog sklopa (Uredba Rim I, čl. 8.; Sud Europske unije, C-384/10, Voogsgeerd). Zato se u prekograničnom predmetu od početka zasebno utvrđuju nadležni sud, mjerodavno pravo, ugovorni dužnik i imovina na kojoj je naplata izvediva.

PRAKTIČNI REDOSLIJED POSTUPANJA

1. Sačuvati ugovor i njegove dodatke, obračune plaće, evidenciju sati rada, bankovne izvratke, podatke o ukrcaju i iskrcaju, dokument o MLC financijskom jamstvu te svu korespondenciju.
2. Odmah poslati pisani zahtjev poslodavcu, brodaru i zapovjedniku te uključiti sindikat i pokrenuti brodski postupak po prigovoru.
3. Kod najmanje dvomjesečne neisplate ugovorene plaće, odnosno ranijega napuštanja uskraćivanjem uzdržavanja ili povratnoga putovanja, podnijeti obrazloženi zahtjev pružatelju financijskoga jamstva.
4. Dok je brod dostupan, pribaviti službeni izvadak ili upisni list, utvrditi vlasnika i osobnoga dužnika te odmah procijeniti prijedlog za privremeno zaustavljanje broda.
5. Prije isteka jedne godine od iskrcaja poduzeti sudsku radnju radi osiguranja ili namirenja tražbine i očuvanja pomorskoga privilegija te usporedno voditi odgovarajući postupak protiv točno utvrđenoga dužnika (PZ, čl. 247. st. 2.).

Zaštita plaće pomorca počiva na povezivanju radnoga i pomorskoga prava. MLC 2006 osigurava redovitu mjesečnu isplatu, obračun i žurnu financijsku pomoć u slučaju napuštanja; PZ daje pomorski privilegij i mogućnost zaustavljanja broda; ZOR, kada je mjerodavan, obračunu dugovane plaće daje ovršnu snagu. Najvišu praktičnu vrijednost ostvaruje njihova usporedna uporaba: uredan dokazni paket, sindikalna i upravna intervencija, zahtjev pružatelju financijskoga jamstva, pravodobno sudsko osiguranje te postupak protiv pravoga dužnika. Brzina čuva brod kao sredstvo osiguranja, a preciznost čuva mjeru od procesnoga rušenja.



*Umetanje
sekcije u brod
Strathconon,
6. ožujka 1981.,
brodogradilište
Chita*



Nekadašnja Jugolinija u svojim je nešto više od pola stoljeća postojanja (od 1947. do otvaranja stečaja 2000. godine) ukupno posjedovala 175 brodova. Među njima je bilo tek devet namjenskih kontejnerskih brodova, a ovu malu skupinu možemo pojedinačno spomenuti.

Prvi je bio Pionir, koji je u flotu stigao 1974. godine (izgrađen 1973. u tadašnjoj Zapadnoj Njemačkoj). Slijedili su blizanci Sušak i Hreljin 1977. godine, također novogradnje iz Njemačke, zatim Jadran Express (izgrađen 1978. u Japanu), Rijeka Express (1980., Poljska) te četiri najveća broda koje je pulski Uljanik izgradio od 1987. do 1993. godine – Sarajevo Express, Koper Express (kasnije Dubrovnik Express), Zagreb Express i Croatia Express.

Najmanji, Pionir, imao je kapacitet od 297 TEU, Sušak i Hreljin po 574 TEU, Jadran Express 926 TEU, Rijeka Express 930 TEU, a jadranski kvartet po 1.782 TEU. Kada bi se svi njihovi kapaciteti zbrojili, ovih devet brodova moglo je prevesti ukupno 10.429 TEU.

Radi usporedbe, već u vrijeme gradnje broda Maritime Champa (kasnije Pionir) Atlantikom i Pacifikom plovili su kontejneraši dvostruko veći od četiri pulska "Expressa", i po veličini i po broju spremnika koje su mogli prevesti. U trenutku pisanja ovog teksta u riječkoj se luci, primjerice, nalazio kontejnerski brod nosivosti 157.000 DWT i kapaciteta 15.000 TEU. Valja napomenuti da je taj brod izgrađen još 2015. godine, dok danas svjetskim morima plove kontejneraši kapaciteta većeg od 24.000 TEU. Najveći kontejnerski brod koji je dosad pristao u Rijeci može prihvatiti 16.500 TEU.

PIŠE

MILKO
KRONJA

JADRAN



Dakle, svi ti brodovi višestruko nadmašuju nekadašnje kontejneraše iz flote Jugolinije, odnosno Croatia Linea, baš kao što su oni u svoje vrijeme imali znatno veći kontejnerski kapacitet od svih ostalih klasičnih i polukontejnerskih brodova iz flote bivše države zajedno.

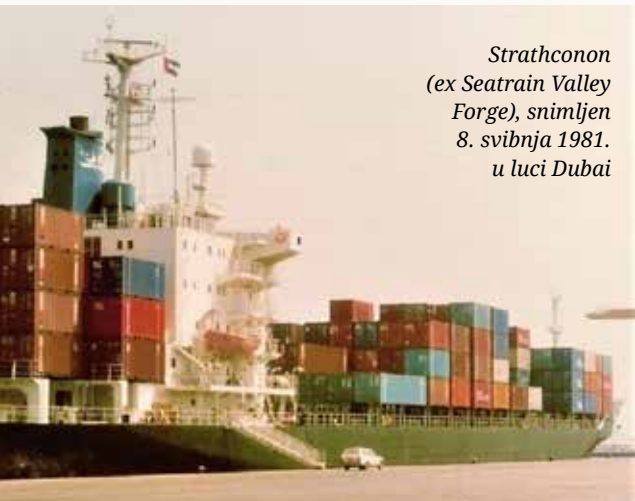
Ovdje ćemo se prisjetiti broda Jadran Express, jedinog Jugolinijina kontejnerskog "Japanca". Nabavljen je pomalo neplanirano, u trenutku kada je postalo jasno da klasični teretni brodovi nepovratno gube utrku na prekoatlantskim linijama.

Kobilica je položena 10. srpnja 1978. godine u gradu Aioiju, u brodogradilištu Ishikawajima-Harima Heavy Industries. Brod je porinut 11. listopada iste godine, a predan je 15. prosinca 1978. godine. Bio je dug 164 metra, širok 26 metara, s visinom boka od 13,6 metara. Imao je 13.423 BRT i nosivost

od 19.455 DWT. Pogonski stroj IHI-Pielstick snage 13.300 BHP omogućavao mu je brzinu veću od 17,5 čvorova.

Kao vlasnik bila je upisana tvrtka European Container Service Inc., a na krmi se vijorila zastava Singapura. Ipak, javnosti je brod predstavljen kao Jugolinijin, premda je kompanija tada ugovorila samo njegov zakup na razdoblje od 42 mjeseca.

Za bolje razumijevanje tadašnjih događaja vrijedi spomenuti da je Ishikawajima-Harima tijekom 1978. godine izgradila još dva blizanca Jadran Expressa – Seatrain Valley Forge (porinut kao Marejet) i Seatrain Trenton (porinut kao Marestar). Premda su japanski brodograditelji radili brzo i učinkovito, ti su brodovi već pri izlasku iz brodogradilišta zaostajali za sve većim kontejnerskim brodovima koji su se pojavljivali na tržištu.



*Strathconon
(ex Seatrains Valley
Forge), snimljen
8. svibnja 1981.
u luci Dubai*



*Jadran Express,
srpanj 1980.,
Delaware Bay*

EXPRESS



Tako je Jadran Express završio u Rijeci, dok je za druga dva broda, premda su u početku imala nešto veći kapacitet od 1.106 TEU, odlučeno da će biti prodana i produžena. To je učinjeno u proljeće 1981. godine umetanjem sekcije duge 14,5 metara, čime je njihov kapacitet povećan na ukupno 1.266 TEU.

Unatoč povećanju kapaciteta, nisu dugo opstali. Nakon pet promjena imena i vlasnika završili su u rezalištu Alang u travnju, odnosno svibnju 1999. godine.

Jadran Express uplovio je u riječku luku 5. siječnja 1979. godine te odmah zauzeo mjesto na liniji za Sjevernu Ameriku. Polovicom 1982. godine istekao je zakup, nakon čega je brod postao stvarno vlasništvo Jugolinije, s lukom upisa Rijeka.

U travnju 1983. godine Jadran Express, sukladno produženju linije prema lukama Per-

zijskog zaljeva, zaplovio je iz Livorna prema Jeddahu, Dammamu i Kuvajtu. Izbijanjem Zaljevskog rata ostao je u feeder-liniji na tom području, a 1991. godine ponovno plovi starom linijom, koja sada uključuje i indijske luke.

Te je godine doživio i tešku havariju. Dana 15. svibnja 1991. u Atlantiku je zaribala osovina pogonskog stroja, pa je brod tri dana poslije dotegljen u New York, gdje je obavljen popravak.

U međuvremenu je u Hrvatskoj izbio Domovinski rat, pa je Jadran Express dobio maltešku zastavu, dok je kao vlasnik bila upisana Jugolinijina offshore tvrtka Malta Cross Shipping Company Ltd. Prije toga posada je na desetak minuta uspjela podignuti hrvatsku zastavu na krmi te tako ući u povijest.

Brod je potom uključen u nabavu oružja za Hrvatsku. U službenim pregledima kretanja brodova bilo je navedeno da plovi u vremenskom najmu po sredozemnim lukama, no teret je uglavnom ukrcao u lukama Crnog mora. Plovio je ponovno i prema Perzijskom zaljevu, gdje ga je u listopadu 1992. godine zadesio isti kvar kao i godinu prije, dok je plovio iz Dubaija prema indijskoj luci Nhava Shevi. Nezgoda se dogodila oko 50 milja od Bombaya, nakon čega je brod dotegljen u Dubai, gdje je ostao na popravku do 22. prosinca 1992. godine. Šteta, bez gubitka prihoda, procijenjena je na više od milijun američkih dolara.

Nakon toga brod je nastavio s prijevozom oružja za Jadran, dok se u javnosti i dalje

objavljivalo da plovi sredozemnim lukama. Međutim, 11. ožujka 1994. godine ispred Otranta zaustavila su ga plovila NATO-a i sprovela u luku Taranto, gdje su zaplijenjena 133 kontejnera s oružjem. Zapovjednik broda, kapetan Kuzma Medanić, završio je u talijanskom zatvoru. Kasnije se doznalo da je u teret bio podmetnut odašiljač koji je otkrio nedopuštenu trgovinu.

Riječki brodar i dalje je objavljivao netočne podatke o kretanju broda, no nakon gotovo godinu dana Jadran Express službeno se ponovno pojavio u Rijeci, u ožujku 1995. godine. Sljedećeg mjeseca promijenio je ime u Hrvatska, dok su vlasnik i zastava ostali isti.

Pojedini izvori navode da je brod nakon toga ostao na mrtvom vezu u Rijeci, no zapravo je počeo ploviti na liniji prema istočnoj obali Južne Amerike, gdje je ostao sljedeće tri i pol godine, uz iznimku jednog putovanja u travnju 1996. prema lukama Perzijskog zaljeva i Indije.

U kolovozu 1998. godine boravio je u brazilskim lukama Vitória i Santos, nakon čega je nastavio prema sredozemnim lukama i naposljetku Rijeci, gdje je stigao 10. listopada te ostao na mrtvom vezu.

Poslovne teškoće riječke kompanije kulminirale su 2000. godine, kada je službeno otvoren stečaj. Jadran Express tada je upisan na tvrtku Croatia Line d.d., zadržao je maltešku zastavu i čekao svoj kraj, baš kao i šačica preostalih riječkih brodova. U Rijeci su rasplet čekali Buzet i Pionir, Hreljin se nalazio u Malom Lošinj, a Sušak u Trogiru.

Ironijom sudbine Jadran Express postao je jedini iz te skupine, ali i posljednji brod u vlasništvu Croatia Linea koji nije prodan za daljnju plovidbu, nego za rezanje. To se dogodilo u lipnju 2002. godine. Dana 13. srpnja 2002. doplovio je u tursko rezalište Aliaga, a dva dana poslije nasukan je na obalu. Time je zauvijek zaključena povijest kontejnerskih brodova u vlasništvu riječke kompanije.

POMORSKA VEČER



More, ne znam da l' si krivo za sve...

PIŠE

JADRAN MARINKOVIĆ

„More, ne znam da l' si krivo za sve...” završetak je jedne od više od stotinu pjesama posvećenih našim pomorcima i moru. No, je li doista more krivo što tvrdoglavi politički čelnici sa svih strana svijeta zatvaraju glavne pomorske putove i desecima tisuća pomoraca onemogućuju da rade, zarađuju za život i skrbe o svojim obiteljima?

Kad na televiziji vidim prizore iz Perzijskog zaljeva i stotine brodova usidrenih ne danima ili tjednima, nego mjesecima, ne mogu se ne zapitati kako je ljudima na tim brodovima. Njihova je glava svakoga dana u torbi, a neizvjesnost postaje dio svakodnevice.

U Hrvatskoj, nažalost, nemamo pravog pomorskog analitičara pa o zatočenim pomorcima vrlo malo čujemo u našim medijima. U ovih nekoliko mjeseci, koje slobodno možemo nazvati ratnim razdobljem, naši se ekonomski i vojni analitičari ponajviše bave inflacijom, BDP-om i sve moćnijim naoružanjem. O zarobljenim brodovima i našim pomorcima čuje

se vrlo malo. Malo smo čuli i od resornog Ministarstva mora, koje još uvijek nema državnog tajnika, a tek poneku štru izjavu dobili smo iz Ministarstva vanjskih i europskih poslova.

Valja, međutim, priznati da su kolege iz *Pomorske večeri*, zahvaljujući mobilnoj komunikaciji, razgovarale s našim pomorcima te iz prve ruke doznale imaju li dovoljno hrane i lijekova, kako funkcioniraju ukrcaji i iskrcaji te što će biti s onima kojima ugovor istječe nakon mjeseci provedenih na usidrenom brodu, bez ijednog dana stvarne plovidbe.

I u ovoj kriznoj situaciji ponovno se najviše čuo glas Sindikata pomoraca Hrvatske i njegova glavnog tajnika Nevena Melvana.

Sjećam se mladog Melvana kada je 2013. godine prvi put došao u studio *Pomorske večeri* u Splitu. Doveo ga je Branko Berlan i predstavio kao novog čelnika splitskog ureda Sindikata pomoraca Hrvatske. Kao sindikalac iz Ploputa i bivši radiotelegrafist nije mi tada djelovao kao iskusan i borben sindikalni vođa. No, od tada je prošlo više od desetljeća i gotovo da nije bilo emisije *Pomorska večer* u kojoj Melvan nije gostovao i imao svojih desetak minuta.

U tim smo razgovorima često bili vrlo kritični prema resornom ministarstvu. Posebno kada je riječ o beneficiranom radnom stažu pomoraca, famoznih 183 dana međunarodne plovidbe ili

obvezi godišnjih poreznih prijava. Tražilo se da se u tih 183 dana priznaju i razdoblja školovanja, dodatnih stručnih tečajeva te bolovanja. Na kraju je većina tih problema riješena na zadovoljstvo pomoraca.

Zašto danas spominjem glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske? Zato što se upravo njegov glas razuma posljednjih mjeseci najviše čuje kada je riječ o krizi u Perzijskom zaljevu i Hormuškome tjesnacu, koja iz dana u dan postaje sve više politička, a sve manje pomorska priča.

Početak ove priče želim povezati s budućim pomorcima. Unatoč svim ratovima, zatvorenim pomorskim putovima i rastućoj nesigurnosti, u splitskoj Srednjoj pomorskoj školi interesa za upis ni ove godine neće nedostajati. Za smjer naučara ponovno se otvaraju tri razreda s po 24 učenika, dok će za brodstrojarske tehničare biti dva razreda, također s po 24 učenika.

Od nove školske godine više neće biti ribarskog smjera, ali zato dolazi novi program za tehničare prometne logistike, kao i razred za učenike koji žele raditi u sektoru jahti i marina.

Koliko čujem, i Pomorski fakultet nastavlja sa svim svojim studijskim programima. Posebno se najavljuje jačanje studija pomorske elektronike, uz naglasak na sustave klimatizacije i održavanja, jer kruzerska industrija upravo takav kadar sve više traži.

No, kako me upozorava jedan od nastavnika Pomorske škole, ponovno se vraća stari problem – gdje budući časnici mogu odraditi obvezni pripravnički plovodbeni staž.

Splitski Jadroplov, koji od početka godine ima novu upravu, a koja i dalje ne komunicira s medijima, više ne ukrcaja po tri ili četiri kadeta i asistenta kao nekada. Razlog je jednostavan – flota je spala na svega pet brodova, od kojih su tri već odavno kandidati za rezalište.

Usput doznajem i podatak koji zabrinjava – u hrvatskom upisniku danas plovi tek tridesetak trgovačkih brodova pod hrvatskom zastavom.

I što još reći? Ovo je ipak pisana *Pomorska večer*, a ne radijska emisija. Da je radio, sada bih pustio neku od bezvremenskih pjesama poput **Samo moru virujen, More, ti mi život značiš, Samo moru kažem sve** ili jednostavno **More, more...**

U *Pomorskoj večeri* gotovo je stalni gost bio kapetan Ivan Pavlović – dugogodišnji direktor Luke Ploče, ali i jedan od rijetkih hrvatskih pomorskih analitičara. Nažalost, prije nekoliko mjeseci izgubio je bitku s teškom bolešću.

Adio, kapetane.

Dragi moji, slušajte ponedjeljkom *Pomorsku večer* Hrvatskoga radija, jer smo uvijek bili i ostali na strani pomoraca.

I ne zaboravite – bez obzira na ovaj ludi svijet, more je naša mater.

A vama, moji pomorci, želim dobro i pitomo more.

I, naravno – pozdrav posadi broda.

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

Sigurnost počinje prije isplovljavanja

Nažalost, i ovaj članak započinjem s tugom zbog novih pomorskih nesreća kojima u posljednje vrijeme svjedočimo. Daj Bože da kolizija katamarana i jedrilice bude posljednja. No, iz vlastitog iskustva, ali i iskustava brojnih kolega pomoraca, znam da se tijekom ljeta ovakve tragedije događaju češće nego što bismo željeli.

Izgubljeni su ljudski životi, a utvrđivanje svih okolnosti nesreće potrajat će. Ipak, nijedna istraga ne može vratiti one koji su stradali. Obiteljima i prijateljima poginulih upućujem iskrenu sućut, a preživjelima s jedrilice i posadi katamarana želim što brži psihički oporavak.

Ovakve tragedije uvijek me vraćaju na isto pitanje: tko danas plovi na plovilima svih vrsta? Provodi li se prije isplovljavanja obavezna familijarizacija s brodom i sigurnosna vježba (drill), bez obzira radi li se o charter jedrilicama, katamaranima, motornim brodicama ili drugim plovilima u nautičkom turizmu?

Također se pitam imaju li svi članovi posade, kada ih je više, položenu temeljnu sigurnosnu izobrazbu (D2) ili se, zbog nedostatka radne snage, ukrcava bilo tko samo kako bi se popunila posada. Po mom mišljenju, svaki član posade trebao bi imati završenu takvu obuku prije prvog ukrcaja. Na moru nema mjesta improvizaciji, a upravo temeljna sigurnosna znanja mogu biti presudna u izvanrednim situacijama.

Ne smijemo zaboraviti ni ljudski faktor. Katkad su dovoljna jedno ili dva pića tijekom sparnog ljetnog dana da procjena vlastitih sposobnosti postane potpuno pogrešna. Nije ovdje riječ samo o alkoholu, nego o svijesti što znači biti na moru, čak i kada se nalazite svega jednu nautičku milju od obale. More ne oprašta podcjenjivanje opasnosti.

Kad smo već kod sigurnosti, nedavno sam pročitala članak o događaju na jednoj većoj jahti s većinski hrvatskom posadom, u kojem se navodi da je glavni kuhar prijetio svom pomoćniku. Budući da nisam bila prisutna, ne mogu znati što se doista dogodilo niti donositi zaključke o odgovornosti bilo koje strane.

Međutim, tijekom dugogodišnjeg rada na brodovima naučila sam da odnosi među člano-

vima posade ponekad mogu biti iznimno složeni. Nažalost, nije rijetkost da osobni interesi, sukobi ili borba za određenu poziciju prerastu u ozbiljne međuljudske probleme. Svjedočila sam situaciji u kojoj je skupina članova posade pokušala diskreditirati zapovjednika kako bi na njegovo mjesto dovela svog čovjeka. Radilo se o scenariju koji je izgledao poput filmskog trilera, a cilj je bio isključivo promjena zapovjedne strukture.

Slično iskustvo imala sam i osobno. Trebala sam se ukrcati na jednu jahtu na kojoj je hrvatski zapovjednik, koji me nikada prije nije upoznao niti radio sa mnom, o meni iznosio potpuno neistinite tvrdnje. Kasnije sam doznala da je razlog bio pokušaj da na moje mjesto dovede osobu s kojom je bio u privatnoj vezi. Takve situacije, nažalost, postoje i ostavljaju gorak okus svima koji svoj posao žele raditi profesionalno.

Upravo zato, čitajući članak o događaju na jahti, posebno mi je za oko zapela izjava da se dio posade boji kako bi svi mogli dobiti otkaz. To mi je otvorilo više pitanja nego što je dalo odgovora. Ne tvrdim da znam što se dogodilo niti želim prejudicirati ishod postupka, ali iz iskustva znam da se iza pojedinih sukoba među posadom ponekad kriju mnogo složeniji odnosi nego što se na prvi pogled čini.

Istodobno, smatram da i mediji moraju biti oprezniji u izvještavanju. U istom članku bila je navedena procjena vrijednosti jahte koja, prema mom poznavanju industrije, nije odgovarala stvarnim tržišnim okvirima. Takve netočnosti možda djeluju nevažno, ali umanjuju vjerodostojnost cijelog teksta.

Kuhari na jahtama doista su posebna kategorija članova posade, ali ne zato što bi bili skloni prijetnjama ili sukobima. Jednostavno im je potrebno određeno vrijeme da se prilagode činjenici da više ne rade u restoranu na kopnu, nego na brodu gdje vrijede sasvim drugačija pravila života i rada. Tko nije plovio, teško može razumjeti koliko se dinamika rada na moru razlikuje od one na kopnu.

Na kraju, vjerujem da će nadležne institucije utvrditi što se u konkretnom slučaju doista dogodilo. Kao pomorkinja mogu govoriti jedino iz vlastitog iskustva, a ono me naučilo da na brodu ništa nije uvijek onako kako izgleda na prvi pogled. Upravo zato uvijek treba pričekati činjenice, a ne suditi na temelju prvih dojmova ili medijskih napisa.

								AUTOR: VALTER	TRAJEKTN LUKA NA ISTOČNOJ OBALI ISTRE	KAPAK NA DUČANU OD VALOVITOG LIMA (MN.)	EDIBIN IMENJAK	TAJLAND	DRŽANJE NEPRIJA- TELJA U OKRUŽENJU	BIBLJSKI LIK, JEDINI PREŽIVIO OPĆI POTOP
								FRANCUSKI KNJŽEVNIK, NADREALIST ANDRE ("NADJA")						
								RODBINA, SVOJTA				TALJANSKA RIJEKA, (PAD)		
								ZATVORENA JAJOLIKA KRIVULJA						
								TRAJEKTN LUKA NA OTOKU MLJETU						TRAJEKTN LUKA NA OTOKU RABU
TRAJEKTN LUKA NA PELJEŠCU NEDALEKO STONA, POVEZUJE KOPNO S OTOKOM MLJETOM	TRAJEKTN LUKA NA OBALI POD- VELEBITSKOG KANALA	UKOPAN STRELJAČKI ZAKLON NA BOJIŠNICI	SVJEDODŽBA O KAKVOĆI I PODRIJETLU PROIZVODA	TRAJEKTN LUKA NA OTOKU CRESU	ROBERT REDFORD	AUSTRIJA	TRAJEKTN LUKA NA OTOKU PAŠMANU	OSOBN ZAMJENICA			"ELEKTRO- DINAMO- METAR"			
								PORICANJE, NIJEKANJE			ZACINSKA BILJKA			
										JAPANSKA MARKA ELEK- TRONSKIH UREĐAJA KISELINE				
POKRETN DIO STROJA						TROPSKO VOĆE							"ŠKOLA" PRITOK	
						TRAJEKTN LUKA NA HVARU							VARDARA U SJEVERNOJ MAKEDONIJI	
TRIJEŠKA					VOJNICI NJEMAČKI FIZIČAR, NOBELOVAC PHILIPP							SLOVA IZA "B" I "N"		
												ISTANČAN, SUPTILAN		
"OSCAROM" NAGRAĐEN FILM COSTE GAVRASA		TRAJEKTN LUKA U TROGIRU GRAD U NJEMAČKOJ							NAŠ NAJVEĆI POLUOTOK					
									OVAMO					
STARIJI NJEMAČKI NOGOMETAŠ, GÜNTER							U KOJE VRIJEME				"ALPHA- NUMERIC" KEYBOARD			
							STANIČJE (MN.)				NESTRUČNJAK			
MJERA ZA POVRŠINU			PRKOS					TRAJ. LUKA NA BRAČU						AUSTRALSKI GLUMAC ("TROJA")
			KOŽNA BOLEST (MED.)					RANJII FR, NOGOMETAŠ, NICOLAS						
VOĐEĆA HRVATSKA TVRTKA ZA PRUŽANJE FINANCIJSKIH USLUGA						NA NAČIN, POPUT					PRITOK RAJNE U ŠVICARSKOJ			
						NATJECANJA U BRZINI					MANJI AUTOBUS			
TRAJEKTN LUKA NA ISTOKU OTOKA BRAČA									STRUČNJAK ZA MINIRANJE					
									FIZIČAR BOHR					
MORSKI KRASTAVAC				OTOČNA TRAJ. LUKA									KAZUO ISHIGURO	
				TRAJEKTN LUKA NA OTIKU CRESU									MASA SLIČNA TIJESTU	
NA ISTI NAČIN (LAT.)					HRVATSKI FILOZOF, BORIS NOVINARKA KEŽIĆ						SALAMURA			
											PUČKI LAKRDIJAŠ EULEN- SPIEGEL			
NORVEŠKA		KRAVLJE MLADUNČE					NOGOMETAŠ "LOKOMOTIVE", AMAD						BELGIJA	
		GLUMICA ULLMANN					SPOJ KOD ZAVARIVANJA						KAMEN (PJESN.)	
PRA- STANOVNICI BALKANA						TRAJEKTN LUKA NA OTOKU KRKU								
						KIRK DOUGLAS								
ROMKINJA								NASLON OSMANSKIH VLAD ARA						
								KISIK						
TALJANSKI FIZIČAR I KEMIČAR IZ 19. STOLJEĆA AMEDEO									OSUŠENE STABLIJKE ŽITARICA					

BRODOVLJE

Ispunite mrežu danim shemama brodova. Pritom će vam pomoći brojevi uz mrežu koji govore koliko ima popunjenih polja u odgovarajućem retku, odnosno stupcu. Niti jedan brod se ne dodiruje s drugim, čak ni dijagonalno.



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.



MINE

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

SUDOKU

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

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



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/III paket kartica Diners Club Croatia Airlines i Visa Croatia Airlines bez plaćanja članarine za prvu godinu korištenja.

Bez papira. 100% digitalno.

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

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



ERSTE

Diners Club
INTERNATIONAL