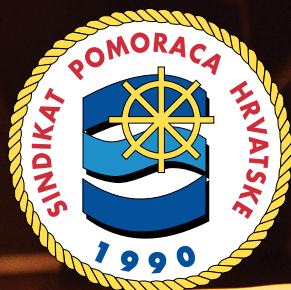


POMORSKI

VJESNIK



PLAVA VRPICA VJESNIKA 2024.

**ZVONIMIR FRANIĆ, MILJENKO
KONJEVODA I IVO MIŠKOVIĆ
LAUREATI 60. PLAVE VRPCE
VJESNIKA** | STR.7

ISSN 13307363



9 771330 736303 >



*Sretan Božić
i uspješna nova godina*



Sindikat pomoraca Hrvatske
Seafarers' Union of Croatia

SPH ADRESAR

SREDIŠNJI URED RIJEKA

F. La Guardia 13/7, 51000 Rijeka

Tel.: + 385 51 325 340

Fax.: + 385 51 213 673

Email: info@sph.hr

URED ZADAR

Ulica Specijalnih postrojbi Zadar 4,

23000 Zadar

Tel.: + 385 23 250 230

Fax.: + 385 23 254 050

Email: aaljinovic@sph.hr

URED SPLIT

Marmontova 1, 21000 Split

Tel.: + 385 21 340 040

Fax.: + 385 21 345 339

Email: vbosto@sph.hr

URED DUBROVNIK

A. Hebranga 83, 20000 Dubrovnik

Tel.: + 385 20 418 992

Fax.: + 385 20 418 993

Email: rperic@sph.hr

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

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

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

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

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

PVV

TISAK:

Og grafika d.o.o.

NAKLADA:

3.000

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

05

SINDIKATI U BORBI PROTIV KRIMINAL- IZACIJE POMORACA



07

ZVONIMIR FRANIĆ, MILJENKO KON- JEVODA I IVO MIŠKOVIĆ LAUREATI 60. PLAVE VRPCE VJESNIKA

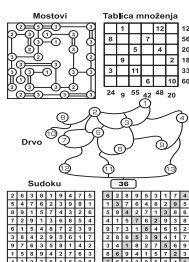
12

DAMIR HERCEG TAJNIK ODBORA PLAVE VRPCE VJESNIKA



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



17

PUKNUĆE HLADN- JAKA ULJA ZA POD- MAZIVANJE POGON- SKOG MOTORA



PIŠE KAPETAN

ANTUN ALJINOVIĆ, predstavnik SPH za Jadroliniju

Ima li za vlastodršce u Jadroliniji veću vrijednost 5 kg junećeg i svinjskog mesa od tri ljudska života

Radniku je uručen otkaz ugovora o radu. Zahtjev za zaštitu prava Radnika nije uvaženi i Poslodavac nema zakonsku obvezu o istom se očitovati.

Tako nam je rekla Izvršna direktorica ljudskih resursa.

Ima li ljudskosti u ljudskim resursima i ostalim sitnijim i krupnijim vlastodršcima u Jadroliniji? Ima li ljudskosti u Radničkom vijeću koje je dalo suglasnost za otkaz Radniku, a da nije prethodno saslušalo njegovu stranu priče, već je postupilo po nalogu Poslodavca?

Zašto se to pitamo?

Evo činjenica:

• Slučaj 1.

Policija je na izlasku iz trajekta zaustavila kombi (koji nije u vlasništvu Radnika) iz kojeg je zaplijenila kantu od 17 kg mazi-va (koja s Radnikom nema i ne može imati nikakve veze), 10,10 kg svinjskog i 13,585 kg junećeg mesa (ukupno 23,685 kg mesa). Izvanredna inventura skladišta provedena od strane Poslodavca utvrdila je manjak svinjskog mesa od 3,10 kg i junećeg od 2,46 kg (ukupno 5,56 kg).

Unatoč činjenici da na Radnika nikada ranije nije bilo pritužbi, Radnik je dobio otkaz bez mogućnosti za „popravni“ i bez imalo milosti. Radi 5,56 kg manjka mesa!

Radnik koji je život pomorca započeo kao maloljetnik 23. kolovoza 1986. godine na Jadrolinijinoj Iliriji, nakon 38 godina plovidbe na Jadroliniji, danas u svojim pedesetim godinama mora „trbuhom za kruhom“ tražiti novi posao. Nemaju direktori milosti za radnike.

• Slučaj 2.

Predsjedniku Strukovnog sindikata pomoraca Jadrolinije po drugi put (u godinu dana) se „pakira“ otkaz radi „kršenja obveza iz ugovora o radu“, a zapravo zbog sindikalnog rada i prozivanja Predsjednika Uprave kojeg (obzirom na sve nedavne incidente u Jadroliniji) smatramo „najzaslužnijim“ za „grubo narušavanje ugleda Društva“.

• Slučaj 3.

2019. godine, dugogodišnji zapovjednik na brodovima Jadrolinije smijenjen je i degradiran zato što nije dopustio nazočnost zaštitara skupu radnika na brodu kojim on zapovijeda. Unatoč činjenici da je sukladno Pomorskom zakoniku isključivo Zapovjednik odgovoran za sigurnost i red na brodu

• Slučaj 4.

Unatoč preporuci Pravobranitelja za osobe s invaliditetom i Centra za profesionalnu rehabilitaciju, osobi s invaliditetom nije omogućena adekvatna promjena radnog mjesta, tj. „omogućena“ joj je prebacivanjem s jednog šaltera na drugi u istom radnom prostoru. Cinično zar ne? Da nije žalosno bilo bi smiješno.

Dok je, istovremeno, osobama bliskim vodi partnerskog sindikata Uprave omogućen rad u mirnom okruženju za-sebnih ureda.

• Slučaj 5.

Inspekcija rada utvrdila je da Jadrolinija pojedinim radnicima nije omogućila korištenje tjednog odmora na način i pod uvjetima propisanim zakonom o radu. Poslodavac je platio kaznu oko sto puta veću od cijene 5,56 kg svinjskog i junećeg mesa. Nitko od odgovornih vlastodržaca radi toga nije smijenjen ili dobio otkaz.

Uz sve navedene slučajeve, 11. kolovoza dogodila se tragedija na trajektu Lastovo u kojoj su tri pomorca izgubila život. Nacrt Izvješća o Upravnoj istrazi MMPI utvrdio je odgovornost Predsjednika Uprave. Unatoč najavama Jadrolinije o pomoći, obitelji poginulih pomoraca prisiljene su svoja prava tražiti sudskim putem.

Ima u Jadroliniji, nažalost, još ovakvih događaja, ali vlastodršci ne žale radnike, ljude iz tih priča. Vlastodršcima Jadrolinije žao je samo što je ova „jako iznimna nesreća“ (kako je David Sopta nazvao tragediju na trajektu Lastovo) malo zasjenila sve njihove odlične rezultate i kupnju pet novih katamarana.

Sindikati u borbi protiv kriminalizacije pomoraca na zasjedanju radne grupe IMO-ILO

© Alloume Ndaiye / ILO



Kriminalizacija pomoraca bila je glavna je tema zajedničke IMO - ILO radne grupe koja je u zadnjem tjednu studenoga zasjedala u Ženevi, a na sastanku su sudjelovali i predstavnici sindikata udruženih u Međunarodnu federaciju transportnih radnika (ITF). Na sastanku je sudjelovala i pomoćnica Glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Dorotea Zec.

Cilj sastanka bilo je usvajanje Smjernica za pravedno postupanje prema pomorcima u slučaju kada su osumnjičeni za počinjenje kaznenog djela (Draft Guidelines on fair treatment of seafarers detained on suspicion of committing crimes).

Pomorci zaslužuju pravedan tretman, bez podvrgavanja nepotrebnoj kriminalizaciji ili nepoštenom postupanju, poruka je upućena vladama cijelog svijeta iz Ženeve.

“Svjedoci smo slučajeva u kojima se pomorce tretira kao kriminalce, drže ih mjesecima u zatvoru bez suđenja i osuđuju za zločine koje nisu počinili,” rekao je predsjednik Sekcije pomoraca i predsjednik Sindikat pomoraca Sjeverne Amerike, David Heindel i dodao kako su ovo gruba kršenja ljudskih prava i kao takva se moraju prozvati kako bi ova užasna kriminalizacija pomoraca prestala.

Od strane IMO Pravnog odbora te zajedničkim radom sekretarijata IMO-a i ILO-a pripremljen je prijedlog budućih smjernica koje bi se trebale primjenjivati u slučajevima tzv. kriminalizacije pomoraca, kod pomoraca koji

se nalaze u stranim državama i protiv kojih se provodi istraga i kazneni postupak u slučaju sumnje na počinjenje kaznenih djela.

ITF je lobirao za jačanje okvira koji štite pomorce, navodeći globalnu prirodu nepravednog kriminaliziranja pomoraca i nepravednog postupanja, te širok raspon pitanja zbog kojih su pomorci sve više kriminalizirani i pritvarani, bilo da se radi o pomorskim nesrećama, nedopuštenom teretu ili onečišćenju okoliša.

Imamo slučaj, iz rujna ove godine kada su dvojica pomoraca osuđena na 30 godina zatvora nakon što je na brodu usidrenom u Turskoj pronađena droga. Zapovjedniku i prvom časniku, koji su već proveli godinu dana u istražnom zatvoru, izrečena je kazna unatoč tome što nije bilo dokaza o nedjelu.

Glavni tajnik ITF-ove članice, Sindikata pomoraca Hrvatske, Neven Melvan, odluku je nazvao “nečuvenom” i “potpunim nerazumijevanjem i nepoštovanjem pomoračke profesije”.

Kontinuirani neuspjeh u zaštiti pomoraca od kriminalizacije i nepravednog tretmana događa se u trenutku kada se pomorska industrija suočava s globalnom krizom zapošljavanja i zadržavanja kadrova.

“Opće poznato je da se industrija trenutno suočava s krizom zapošljavanja i zadržavanja”, rekao je glavni tajnik Nautilus Internationala i predstavnik pomoraca pri ILO-u Mark Dickinson. “Pomorci se prečesto smatraju krivima dok se ne dokaže da su nevin, uskraćuju im

se temeljna prava, a to šalje strašnu poruku koja riskira budućnost naše pomorske industrije i potkopava otpornost globalnih opskrbnih lanaca.”

Nove Smjernice Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i Međunarodne organizacije rada (ILO) imaju za cilj osigurati da „pomorci koji su pritvoreni zbog sumnje da su počinili kazneno djelo budu pravedno tretirani tijekom bilo koje istrage i pritvaranja od strane javnih vlasti, te da pritvaranje ne traje duže nego što je potrebno, a u skladu sa zakonima pojedinih država”. Smjernice uzimaju u obzir jedinstvenu ulogu pomoraca te da im je, zbog globalnog poslovanja pomorske industrije što znači da pomorci prolaze kroz različite jurisdikcije, potrebna “posebna zaštita” kada je u pitanju kontakt s vlastima.

Nove Smjernice također:

- Određuju različite odgovornosti za pravedno postupanje s pomorcima kada su pritvoreni zbog sumnje da su počinili kaznena djela: za luke i obalne države, države zastave, brodovlasnike i državu čiji je pomorac državljanin.
- Pružaju podršku pomorcima, uključujući pristup konzularnim uslugama, pravnu pomoć i naglašavaju važnost poduzimanja mjera koje nisu zatvorske tijekom istrage.
- Naglašavaju uživanje temeljnih ljudskih prava za pomorce i potrebu da se prema pomorcima u svakom trenutku postupa s poštovanjem i dostojanstveno.
- Pozivaju na jačanje suradnje između država zastava, država državljanstva pomoraca, države luke u kojoj se pomorci istražuju ili su zadržani, kao i s vlasnicima brodova i predstavnicima pomoraca.
- Naglašavaju da pomorci moraju biti svjesni rizika inkriminiranja samih sebe i mogućnosti koje su im dostupne ako dođu u situaciju da budu pod istragom ili pritvorom.

Postojeće Smjernice ILO-a i IMO-a o poštenom postupanju s pomorcima u slučaju pomorske nesreće stupile su na snagu 1. srpnja 2006. Međutim, do danas ITF smatra da se Smjernice ne provode na odgovarajući način.

Predstavniku SPH zabranjen dolazak na skup radnika Jadrolinije

Predstavniku Sindikata pomoraca Hrvatske je 20. studenoga opet onemogućeno sudjelovanje na skupu radnika Jadrolinije.

Unatoč nedavnoj izjavi u kojoj se naglašava da Uprava "Jadrolinije" uspješno surađuje sa sindikatima i činjenici da SPH zastupa prava znatnog broja pomoraca i radnika, predstavniku SPH za Jadroliniju onemogućeno je nazočenje na skupu radnika uz obrazloženje zamjenika predsjednice Radničkog vijeća, Nediljka Bulića, kako se na skupu iznose "tajni" podaci o poslovanju Društva Jadrolinija, a predstavnik SPH nije zaposlenik Društva Jadrolinija.

Na sve prethodno nitko od nazočnih predstavnika "Uprave koja uspješno surađuje sa sindikatima" nije imao potrebe očitovati se.

Iz ovakvog postupanja predstavnika Uprave jasno je da Uprava Društva surađuje samo s partnerskim "sindikatom". Jedino što nije jasno je vodi li Uprava partnerski "sindikatom" ili partnerski "sindikatom" vodi Upravu.



Dodijeljene stipendije SPH 2024.

Na temelju provedenog javnog Natječaja za dodjelu stipendija Sindikata pomoraca Hrvatske, objavljujemo da su stipendiju dobili studenti prve godine pred-diplomskog studija Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci.

Također, dosadašnji stipendisti koji su ispunili uvjete propisane Pravilnikom o stipendiranju nastavili su primati stipendije SPH.

Sindikatom pomoraca Hrvatske stipendije dodjeljuje od 2018., a trenutačno ima šest stipendista.

Čestitamo!

Blagdan Sv. Nikole – polaganje vijenaca i paljenje svijeća



Zadar



Šibenik



Rijeka



Ploče

Na blagdan Svetog Nikole, predstavnici Sindikata pomoraca Hrvatske su u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku odali počast pomorcima polaganjem vijenaca i paljenjem svijeća.

Riječ je tradicionalnom odivanju počasti onima kojih više nema, a koji su za more i od mora živjeli.

Ovim putem zahvaljujemo svima koji su nam se pridružili u ovom tradicionalnom događanju.



Split

Zvonimir Franić, Miljenko Konjevoda i Ivo Mišković laureati 60. Plave vrpce Vjesnika

Splićanin Zvonimir Franić je Plavu vrpцу Vjesnika 2024. posvetio poginulim kolegama s “Lastova” i njihovim obiteljima



Plava vrpca Vjesnika

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

Gotovo 200 sudionika okupilo se 2. prosinca na svečanosti dodjele priznanja za spašavanje na moru, 60. Plavoj vrpци Vjesnika u hotelu Radisson Blu u Splitu. Ova jubilarna dodjela će se pamtili po iznimno emotivnom

ozračju, a do posljednjeg mjesta uzvanicima ispunjena dvorana Hotela Radisson je te večeri posebno odisala plemenitošću i hrabrošću.

U pojedinačnoj konkurenciji

zlatni prsten i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika pripali su upravitelju stroja Zvonimiru Franiću iz Splita, za spašavanje teško ozlijeđenog kolege prvog časnika palube, nakon pada pramčane rampe broda Lastovo u Malom Lošinju, 11. kolovoza 2024. godine. U momčadskoj konkurenciji Plavu vrpцу Vjesnika su dobili kapetan Miljenko Konjevoda iz Rijeke i prvi časnik palube Ivo Mišković s Paga, koji su predvodili posadu tankera Atlas T, u vlasništvu Transocean Maritime Agency (TMA) te menadžmentu Thome Croatia d.o.o., prilikom akcije spašavanja 70 izbjeglica iz Afrike, 50 milja od Mauritanije. Ti nesretnici prethodno su četiri dana bespomoćno plutali Atlantikom u 12. metarskom plastičnom čamcu bez pogona.

U konkurenciji za 60. Plavu vrpцу Vjesnika još je bilo šest poduhvata, a počinili su ih: splitski kapetan Marin Raić, koji je zapovijedajući LNG brodom Gaslog Salem, grčkog brodarar Gaslog, na Tihom oceanu spasio sedmoricu brodolomaca s potonulog japanskog tunolovca Konfimaruru No8; drugi časnik palube Matan Cvitković iz Klenovice, koji je ploveći na brodu za kružna putovanja Carnival Vista, brodarar Carnival Cruise Line, zaslužan za spašavanje šestorice brodolomaca kod Dominikanske Republike jer je na radaru uočio signal pogibelji odaslana s uređaja EPIRB; dubrovački kapetan Mario Rončević zapovijedajući brodom za prijevoz rasutog tereta Rostrum Optima, brodarar AVB Ahrenkiel Vogemann Bolten GmbH iz Hamburga, spasio je na sidrištu jedne kineske luke ribara, odbivši pritom naredbu kineskog agenta broda da ne spašava tog čovjeka, jer bi mogao imati problema s tamošnjim vlastima; ronilac s Mljeta Mario Orlandini prvo je milju od obale spasio šestoro nautičara koji su skočili u more s glisera na kojemu je izbio požar, a potom je spriječio da vjetar odnese gliser buktinju do samog otoka, jer bi u protivnom došlo do katastrofalnog požara; voditelji brodice Tomislav Zrinski i Mladen Šojat te voditelj sigurnosti plovidbe Danijel Vrzić, svi iz Lučke kapetanije Senj, spasili su u Senjskom kanalu po buri od 20 čvorova petero stranih “daskaša” među kojima

je bila i osmogodišnja djevojčica; posada ophodnog broda Vid, Lučke kapetanije Rijeka, zapovjednik Anton Grubišić, upravitelj stroja Zoran Burazer i mornar Angelo Brkić, koja je spasila kod Cresa po orkanskom nevremenu Lea Pavlu i Lea Butkovića, kojima se na gumenoj brodići pokvario motor. Prethodno su dva Lea s Filipom Gardošom i Josipom Lencem pritekla u pomoć trojici švicarskih nautičara na jedrilići Kigo2, s kojom su potom Filip i Josip sretno doplovili u Medulin na istarskoj obali. Njima su plakete uručili komodor Milan Blažević, zapovjednik Obalne straže RH, i Matea Dorčić, pročelnica Upravnog odjela za turizam, pomorstvo i promet Splitsko – dalmatinske županije. Glavna priznanja u pojedinačnoj i momčadskoj konkurenciji dobitnicima je uručio glavni tajnik Sindikata pomorac Hrvatske Neven Melvan.

Na samom početku svečanosti nazočne je pozdravio glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske, Neven Melvan. - Protekla 2024. godina je pokazala brutalnu istinu o profesiji koja usprkos naprednim tehnologijama i dalje slovi i jeste jedna od najtežih i najopasnijih. Primjer toga je slučaj kapetana Marka Bekavca i njegove posade. Samo promislite - 30 godina u zatvoru u Turskoj za nešto što evidentno niste učinili, niti je sud ustvrdio da su imali bilo kakvih doticaja s kokainom pronađenim u skladištu ispod tereta rasutog ugljena.

U 2024. se dogodila i najveća pomorska tragedija u poslijeratnoj Hrvatskoj i jedna od najvećih pomorskih tragedija na ovim prostorima uopće. A svi zajedno smo nakon tragedije pratili potpuni sumrak morala i odgovornosti. Svjedočimo sumraku sigurnosti na brodovima pod hrvatskom zastavom u vlasništvu Republike Hrvatske koji povezuju hrvatske otoke s kopnom. Svjedočimo sumraku zdravog razuma. Kada politika u potpunosti preuzme profesiju i postavi neke standarde bespogovorne poslušnosti i vjernosti onda svjedočimo i sumraku profesije. Čekamo da institucije odrade svoj posao. Vjerojatno ćemo čekati godinama, a u međuvremenu će politika do zadnje kapi tuđe krvi štiti svoje kadrove čije je neznanje i nespo-



U Splitu dodijeljena priznanja 60. Plave vrpce Vjesnika

Članovi Odbora za dodjelu Plave vrpce Vjesnika su: predsjednik Odbora, kap. Edo Šarunić, voditelj Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru Rijeka, kap. Dragomir Mucić, Sindikat pomoraca Hrvatske, kap. Mario Zorović, predsjednik Udruge hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca (CROSMA), prof.dr.sc. Alen Jugović, redoviti profesor u trajnom zvanju Pomorskog fakulteta u Rijeci, doc. dr. sc. Igor Kegalj, dipl. ing., ravnatelj Pomorske škole Bakar, Mario Pavić, Hrvatska udruga broдача Mare Nostrum, Kristijan Pavić, predsjednik Uprave ACI d.d., Vladimir Šetka, novinar Hrvatskog radija – Radio Zadar, kap. Željko Vuković, dobitnik Plave vrpce Vjesnika 2014., te Damir Herceg, tajnik Odbora PVV.

sobnost dovela do tragedije. Lakše je optužiti zapovjednika i posadu i na tome se besramno radi. To bi bio nagori i najeklatantniji primjer kriminalizacije pomoraca u Europskoj uniji – bez presedana, rekao je Melvan.

Melvan je istaknuo i da je Plava vrpca Vjesnika iznad politike te da okuplja sve one koji od mora i za more žive, te je zahvalio članovima Odbora Plave vrpce Vjesnika koji svake godine imaju tešku ulogu odabrati najhrabrije među hrabrima.

Među mnogobrojnim uzvanicima bio je izaslanik zapovjednika Hrvatske ratne mornarice komodora Damira Dojkica - zapovjednika Obalne straže RH komodor Milan Blažević, pročelnica Upravnog odjela za turizam, pomorstvo i promet Splitsko dalmatinske županije, Matea Dorčić, zamjenik gradonačelnika



Dobitnici i nominirani za Plavu vrpču Vjesnika 2024.



Klapa Sveti Juraj HRM



Neven Melvan, glavni tajnik SPH



Zvonimir Franić i Miljenko Konjevoda

Grada Splita Antonio Kuzmanić, predstavnici Udruga pomoraca, brodarskih kompanija i lučkih kapetanija, predstavnici pomorskih fakulteta i odjela i pomorskih škola, te brojni pomorci. Svečanu dodjelu Plave vrpce Vjesnika potpomogli su Plovput, Tankerska plovidba, Rapska plovidba, Udruga hrvatskih posrednika pri zapošljavanju pomoraca (CROSMA), Jadranski pomorski servis, Zorovic Maritime Services, i Grad Split.

ZVONIMIR FRANIĆ: TUGA MI NADJAČA OSJEĆAJ RADOŠTI I VESELJA

-Kad sam krenuo prema pozornici primiti zlatni prsten i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika, iz ruku glavnog tajnika Sindikata pomoraca Hrvatske Nevena Melvana, toliko su me savladale emocije da sam mislio da ću se rasplaka-

ti. Prije toga, minuta šutnje za moje tragično stradale kolege mi je užasno teško pala jer me je u mislima vratila u Mali Lošinj. I danas, kad mi ljudi čestitaju na Plavoj vrpici Vjesnika ne osjećam veselje, što je ružno reći, jer spašen je jedan život, ali tuga mi nadjača osjećaj radosti i veselja. Ovo priznanje posvećujem trojici mojih poginulih kolega, ustvari prijatelja, i njihovim obiteljima. Nastojim se što bolje nositi s tom tragedijom, koja će uvijek ostati dio mene. Bez obzira što sam svjestan da život mora ići dalje," rekao nam je Franić dan nakon svečane dodjele 60. Plave vrpce Vjesnika.

ANĐELA I JAKOV KONJEVODA SILNO SU BILI PONOSNI ŠTO LJUDI NJIHOVOG TATU ZOVU HEROJEM

- Iznimno sam ponosan što sam dobio ovo, u svijetu pomorstva, ugledno i cijenje-

no priznanje, a posebno sam sretan što su činu dodjele srebrne plakete i svilenog plamenca Plave vrpce Vjesnika nazočila moja djeca – kćer Anđela (18) i sin Jakov (22). Slušajući uživo sve nominirane i gledajući filmove o njihovim poduhvatima mogu reći da svi zaslužuju najsjajnija odličja. Lijepo je biti u društvu tako velikog broja hrabrih i plemenitih ljudi, rekao nam je Konjevoda.

Anđela i Jakov bili su silno ponosni kad su čuli da okupljeni u dvorani njihovog tatu zovu herojem Plave vrpce Vjesnika.

DOJMOVI DOBITNIKA PLAKETA ZA NOMINACIJU:

Kapetan Mario Rončević je napomenuo da mu je drago što je preko Plave vrpce Vjesnika svoje iskustvo spašavanja kinetskog ribara podijelio s kolegama u Hr-

Svečanost je održana u hotelu Radisson Blu u Splitu



vatskoj, kako bi znali što mogu očekivati u tom dijelu svijeta. Njegova supruga Doris je istaknula da je na taj Marijev čin ponosna njihova šira obitelj, a njihov 4,5 – godišnji sin Marko je bez daha pratio cijelu svečanost, na kojoj su bile i njegove sestre Maris (8) i Mihaela (1).

-Dodjela ovogodišnje Plave vrpce Vjesnika je bila toliko emotivna da sam uvjeren kako u dvorani nije bilo osobe koja nije pustila suzu, ustvrdio je ronilac Mario Orlandini, koji je dodao kako se na Jadranu događa i malo nesreća koliko preko ljeta ima plovila.

Kapetan Marin Raić je prvi izašao na pozornicu kako bi primio plaketu, a svih je oduševio film o njegovoj nominaciji, koji počinje sa snimkom ceremonijalne predaje zahvalnice njemu i njegovoj posadi od strane predstavnika Obalne straže Japana. Još nam je rekao kako su iz njegove kompanije Gaslog tražili da im pošalje fotografije na kojima se vidi kako prima plaketu Plave vrpce Vjesnika, kako bi ih objavili na svojim internetskim stranicama uz prigodan tekst.- Sretan sam što u kompaniji razmišljaju na taj način, rekao je Raić.

Primivši plaketu Leo Pavela je s pozornice poslao poruku javnosti i nadležnima kako on smatra da bi Hrvatska trebala graditi nove brodove za spašavanje na moru, kako bi stvorili bolje okruženje za život. Rekao nam je kako je iznenađen s čime se sve susreću naši zapovjednici na morima diljem svijeta, poput kapetana Rončevića kojemu je agent htio zabraniti da spasi čovjeka iz mora.

Klenovar Nenad Cvitković je plaketu primio umjesto sina Matana, koji je na brodu, a rekao nam je da takvu emociju na jednom skupu nikada ranije nije osjetio. Senjaninu Tomislavu Zrinskom ovo je bila treća nominacija za Plavu vrpce Vjesnika, što pokazuje koliko je Senjski kanal opasan za plovidbu.

-Dok bude mora i plovila, bit će i spašavanja, zaključio je ovaj iskusni djelatnik Lučke kapetanije Senj.



Miljenko Konjevoda u društvu kolega



Zvonimir Franić u društvu kolega



Plaketa za uspomenu na nominaciju

Damir Herceg, tajnik Odbora Plave vrpce Vjesnika

PIŠE

MARIJANA
SMOKVINA

P

restično priznanje za spašavanje ljudi i imovine na moru dodjeljuje se od 1966. godine, a Damir Herceg je tajnik Odbora Plave vrpce Vjesnika postao još 1996. godine. Na toj funkciji, koju je zadržao i kad je 2012. Plavu Vrpce Vjesnika preuzeo Sindikat pomoraca Hrvatske, je zadužen za prikupljanje podataka o svakoj nominaciji te je najbolji sugovornik o temi priznanja Plava vrpca Vjesnika.

Nedavno je održana 60. dodjela priznanja Plave vrpce Vjesnika. S obzirom na to da je priznanje utemeljio Ratko Zvrko 1966., mnogi su u glavi zbrajali, kako to da je 60.?

Riječ je o 60.toj dodjeli Plave vrpce Vjesnika, jer su 1977. održane dvije dodjele tog priznanja. Prvo je Plava vrpca Vjesnika dodijeljena Josipu Brozu Titu i počasna brodu JRM Galeb, a potkraj te godine upriličena je dodjela priznanja najhrabrijima među hrabrima za počinjene poduhvate spašavanja na moru. Tako je u pojedinačnoj konkurenciji Plavu vrpce Vjesnika 1977. dobio luč-



Imao sam privilegiju i čast upoznati mnoge hrabre i plemenite ljude

ki kapetan iz Novog Vinodolskog Miljenko Žanić, i to za niz intervencija na moru, dok je u momčadskoj konkurenciji priznanje pripalo posadi broda Osor, Lošinjske plovidbe iz Lošinja, koja je po nevremenu u Viškom kanalu spasila posadu jednog pomoćnog broda Jugoslavenske ratne mornarice. Kapetan Žanić je Plavu vrpce Vjesnika dobio i 1982., i to zajedno s ribarima iz Klenovice, za spašavanje većeg broja osoba po olujnoj buri.

Sindikata pomoraca Hrvatske je organizaciju svečanosti i prikupljanje nominacija preuzeo 2012., i Vi ste od tada tajnik Odbora za dodjelu Plave vrpce Vjesnika, ali ste i ranije sudjelovali u Plavoj vrpici Vjesnika?

Nakon likvidacije političkog dnevnika Vjesnik u travnju 2012., brigu o svečanoj dodjeli Plave vrpce Vjesnika i prikupljanju nominacija je preuzeo Sindikat pomoraca Hrvatske. Kao Vjesnikov novinar u Rijeci bio sam zadužen za praćenje pomorstva, brodogradnje, ribarstva i nautičkog turizma, a tajnik Odbora Plave vrpce Vjesnika postao sam 1996. Prije toga u nekoliko navrata nazočio sam dodjeli tog u svijetu jedinstvenog priznanja, vrlo cijenjenog u domaćim i stranim pomorskim krugovima. Članovi Odbora su osobe vezane uz pomorstvo i obrazovanje budućih pomoraca, kojima je svake godine iznimno teško odabrati najhrabrije među hrabrima.

Je li se Plava vrpca Vjesnika i, ako je, koliko promijenila tijekom godina?

Plava vrpca Vjesnika slavi najplemenitije ljudske osobine, poput hrabrosti, solidarnosti, požrtvornosti i odlučnosti. Ona nam preko svojih heroja, a to su svi čije nominacije je Odbor prihvatio, vraća vjeru u ljude te nas obvezuje, kako kaže dobitnik tog priznanja iz 2014. kapetan Željko Vuković, da budemo bolji članovi društva. Svaka dodjela Plave vrpce Vjesnika prožeta je snažnim emocijama, a prostor u kojem se svečanost odvija odiše hrabrošću i plemenitošću. Poseban je doživljaj nazočiti takvoj svečanosti te od srca zapljeskati



ljudima koji su nekome spasili život. Na žalost, ima i trenutaka kad tuga za izgubljenim životima nadvlada radost zbog dobivenog priznanja. Kad tim istinskim herojima spomenete hrabrost, oni će vam skromno pojasniti da hrabrost dolazi sa znanjem i iskustvom.

Sigurna sam da ima puno anegdota, postoji li nešto što biste izdvojili?

Bez pretjerivanja, svaka dodjela Plave vrpce Vjesnika uđe u legendu, a nerijetko je njenim junacima lakše spasiti pun brod ljudi nego izgovoriti rečenicu - dvije okupljenima na svečanoj dodjeli. Prisjetimo se recimo dobitnika tog priznanja iz 2023. Nike Peršića iz Rijeke, koji je "umirao od treme" dok su okupljeni u dvorani čekali da im nešto kaže o svojem poduhvatu, a radilo se o dramatičnom spašavanju 90 izbjeglica u Egejskom moru, među kojima je bio veliki broj male djece. Niko je uzdahnuo i mirno rekao: "Dok spašavaš ljudske živote ne osjećaš bol!" Cijelo

to spašavanje odradili su po valovima i vjetru on i njegov kolega Andrija Dević iz Sukošana, a obojica su bili članovi posade talijanskog istraživačkog broda Laura Bassi. Osobno, najsretniji sam kad dodjelu priznanja Plave vrpce Vjesnika iz prvih redova gledališta prate djeca nominiranih te dobitnika najsajnijih odličja, čiji su tate u tim trenucima najveći i najhrabriji ljudi na svijetu. Plovidba je grub i opasan posao, a pomorci su čvrsti ljudi, ali i njih u tom ozračju preplave emocije.

Riječ je o priznanju za spašavanje na moru, jesu li se tijekom godina promijenile okolnosti, način spašavanja, kakvi su nekad bili slučajevi, a kakvi su danas?

-Kad je riječ o spašavanju na Jadranu, treba reći da ljudi u sustavu kako nekada tako i danas daju sve od sebe kad na moru treba nekome priteći u pomoć. Međutim, bez suradnje s običnim građanima, ribarima i roniocima nema ni uspješnog spašavanja. Jedan od sjajnih primjera takve suradnje je akcija spašavanja dvojice stonskih ribara po olujnoj buri u Velebitskom kanalu potkraj studenog 2021., a junaci tog poduhvata bili su ribar Denis Cvitković iz Klenovice i djelatnik Lučke kapetanije Novi Vinodolski Željko Zoričić. Njih dvojica su u Cvitkovićevom gliseru isplavila u "pakao" te od sigurne smrti u posljednji tren spasila dvojicu nesretnika kojima je u oluji potonula tek kupljena kočica. Jednostavno, nema na Jadranu spašavanja bez tih - malih velikih ljudi. Kad je riječ o spašavanju na morima i oceanima diljem svijeta, nekada su za Plavu vrpce Vjesnika uglavnom bile nominirane posade brodova naših brodara, koji su u međuvremenu uglavnom propali, pa danas hrvatski pomorci spašavaju ljudske živote ploveći na stranim brodovima. Pritom valja istaknuti da naši zapovjednici i časnici na stranim brodovima redovito preuzimaju odgovornost i uzimaju inicijativu prilikom provođenja akcija spašavanja. To najbolje svjedoči koliko im je stalo do pomoračkog kodeksa časti, koji je prvenstveno odraz njihovog osobnog stava prema životu.

Što Vama znači Plava vrpca Vjesnika?

Zahvaljujući Plavoj vrpici Vjesnika imao sam privilegiju i čast upoznati mnoge hrabre i plemenite ljude, koji su svoj život izložili opasnosti da bi spasili tuđi. Zadatak tajnika Odbora je prikupljanje podataka u vezi svake nominacije, a to činim s puno poštovanja prema nominiranima. Pomorci obično nisu od puno riječi, a pritom redom smatraju da oni nisu nikakvi heroji, već da su samo "pružili ruku" nevoljnicima na moru.

PIŠE

**JERE
BILAN**

V

idi, ovako stoje stvari, ponestala mi je volja za čekanjem na tvoje dolaske, osjećam da mi život prolazi u čekanju. Što ću ja s tobom? Nemamo djece, nemamo zajedničke imovine. Mislim da je najbolje za oboje da se neko vrijeme ne čujemo niti da međusobno izmjenjujemo poruke.

Ove mi je riječi uputila Ona prije mog zadnjeg ukrcaja na brod. Kad sam prošao brodsku skalju, sve mi se promijenilo, sve je postalo nekako drugačije. Brod je bio isti onaj s kojeg sam se iskrcao jer je politika tvrtke bila da iste ljude ukrcava na iste brodove, ali su u mojoj glavi stvari bile različito posložene.

SAMOĆA

Do tada sam na brodu imao osjećaj samoće, jedan dobar osjećaj u kojem sam nalazio mir i zadovoljstvo. Imao sam potrebu za samoćom kao odmakom od svojih svakodnevnih aktivnosti, odmakom od buke, opterećenosti, pa i od ljudi. Imao sam potrebu za traženjem sebe u miru i tišini. Ali, na ovom zadnjem ukrcaju, samoća je prešla u osamljenost, u neku sasvim drugačiju emociju. Obuzimao me osjećaj praznine, izoliranosti, neželjenosti i bezvrijednosti. Žudio sam za prisutnošću nekih meni emocionalno bitnih ljudi, ali njih oko mene nigdje nije bilo. Javljaio mi se intenzivan osjećaj tuge. O tome nisam ni s kim od posade razgovarao jer sam se bojao da me ne proglase osobom s psihičkim tegobama, što bi značilo veliki minus na poslu i umanjilo mogućnost napredovanja.

VIJESTI

Svanulo je svježe proljetno pacifičko jutro. Pročitao sam vijesti s portala na mobitelu. Zadnja vozila na diesel i benzinski pogon uništavana su u reciklažnim dvorištima tako da su ostali samo automobili na električni pogon. U Zagrebu je otvoren metro. Stanoigradnja je doživjela ekspanziju, a u tim zgradama žive novi stanovnici, bogataši koji su prije dvadesetak godina došli u Zagreb iz Nepala i Indije kao dostavljači hrane i građevinski radnici, ali su se s vremenom organizirali i preuzeli područja ugostiteljstva i građevinarstva. Njihova politička stranka Khari Boli nije osvojila većinu u Saboru, ali

je prešla izborni prag i predstavlja važan faktor u koalicijskoj Vladi. Prvi korak im je bio uvođenje Hinskog i Nepalskog jezika kao izbornog jezika u školama.

POSAO

Završio sam Pomorski fakultet praktički ne izlazeći iz svoje sobe. Sve je bilo on-line, a većina nastavnika bili su mi Indijci. Zaposlio sam se u brodskoj kompaniji koja se bavi prijevozom davno zakopanog smeća koje se sada otkopava i vozi na obradu u treće zemlje. Tamo se kriju mnogi vrijedni materijali kao aluminij, čelik i plastične mase koje imaju vrijednost na tržištu. Moj je posao nadgledanje brodskog pogona i analiza parametara. Točnije, praćenje onog što mi



Prava

SUSRET

Nakon mjeseci dopisivanja i nakon mog iskraja odlučili smo se vidjeti. Znao sam kako izgleda jer smo izmjenjivali fotografije, ali je upoznavanje uživo uvijek poseban događaj. Tu se može bolje osjetiti ona stvarna energija između dvoje ljudi. Zato sam imao i malu tremu, adrenalin je strujao kroz mene. Dogovorili smo se naći kraj Zoološkog vrta u Maksimiru, na klupi pored Prvog jezera. Dok sam hodao prema dogovorenom mjestu, razmišljao sam o čemu ću s njom razgovarati. Odlučio sam da ću voditi razgovore o pogledima na život i o tome što sam osjećao prema njoj svo ovo vrijeme. Polako sam se primicao mjestu dogovora. Kasnila je.

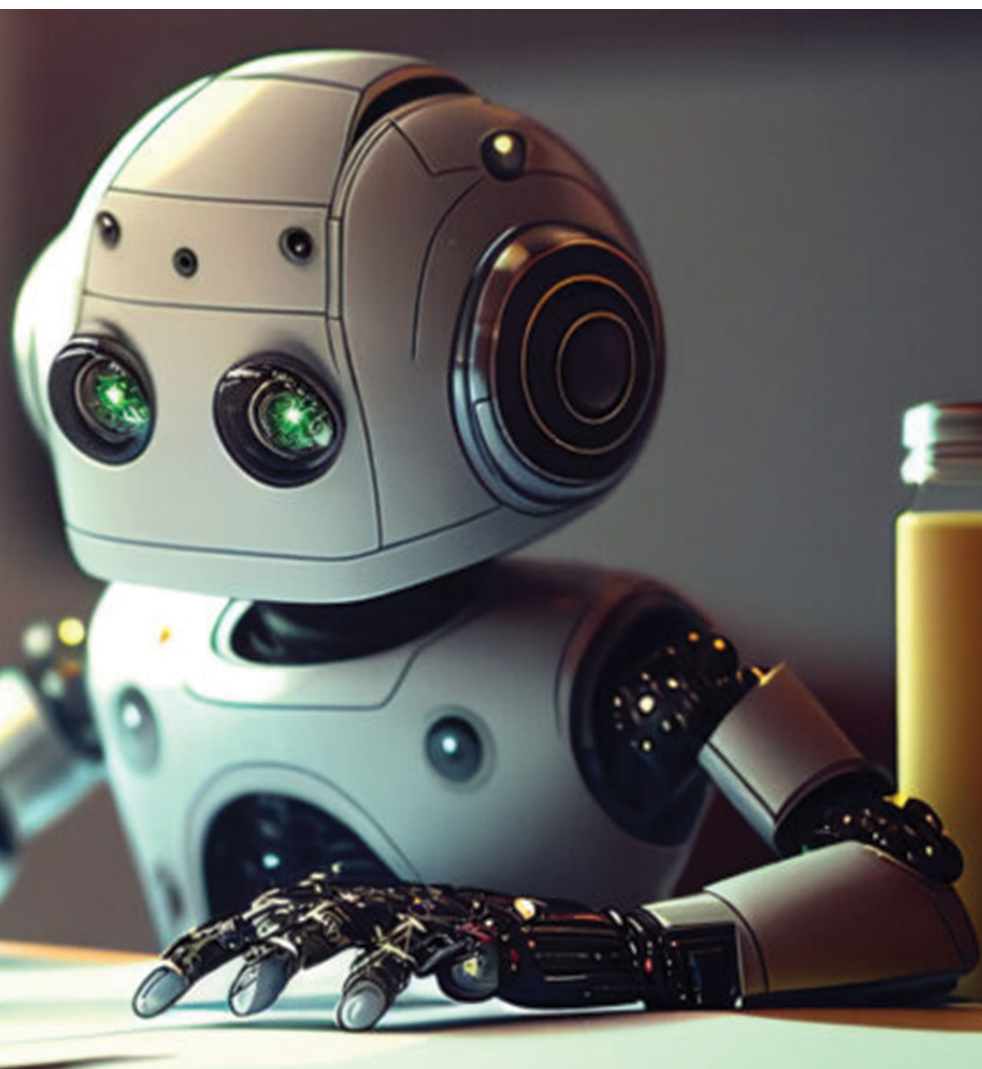
IZNENAĐENJE

Odjednom, kraj mene su se našla dva muškarca. Osjetio sam neki ubod od kojeg sam utonuo u san. Više se ničeg ne sjećam. Probudio sam se u šumi, kako sam poslije saznao, nedaleko od Pakraca, u napuštenom selu sa srušenim kućama. Boljela su me leđa, na desnoj strani. Uspio sam kroz šipražje doći do ceste gdje sam zaustavio automobil, a vozač je pozvao policiju i hitnu pomoć. Hospitaliziran sam i uspješno se oporavljam. Više nemam desni bubreg.

Polijski istražitelji su mi objasnili da sam na stranicama za upoznavanje imao posla s umjetnom inteligencijom koju kriminalci koriste kako bi namamili ljude u klopku i iskoristili ih za trgovinu njihovim organima. Imao sam veliku sreću što sam ostao samo bez jednog bubrega. Nekima uzmu rožnicu, srce, jetru, nekima oba bubrega, a tijelo im nikada ne bude pronađeno. Kako se našalio policajac, imao sam posla s humanim kriminalcima. Policija nikako ne može otkriti gdje se nalazi operacijska dvorana u kojoj se obavljaju zahvati.

Ja uopće nisam imao osjećaj da sam imao posla s umjetnom inteligencijom. Mislio sam da je s druge strane žena koja ima emocije, stav, kritičko razmišljanje. Priznajem, zaljubio sam se u nju. I nakon svega proživljenog, ni sam nisam siguran s kim sam razgovarao, a ne znam ni dandanas kako bih uopće prepoznao umjetnu inteligenciju. Ali sam u jednu stvar siguran: ako budem tražio djevojku, tražit ću je samo po preporuci i po mogućnosti u susjednom selu.

**Ovo je jedna od vizija budućnosti koja nas čeka.*



ljubav

računalo signalizira kao potencijalnu sigurnosnu ugrozu. Usprkos poslu koji nije bio posebno težak i posadi koju su činili Hrvati, i dalje me proganjao osjećaj osamljenosti. Zato sam odlučio nešto poduzeti u vezi s tim. Odlučio sam se prijaviti na stranicu za upoznavanje žena, s reklame za takvu stranicu koja mi iskače na ekranu mobitela dok čitam vijesti iz domovine.

SREĆA

Tražio sam osobu koja voli more, nije mi bilo bitno je li već bila u braku, a najbitnije od svega mi je bilo da je normalna osoba, da s njom mogu razgovarati. Nadjenao sam sebi nadimak Ma-

gellan i krenuo. Stvari su išle relativno brzo. Ona je bila Zagrepčanka, njeni su se doselili prije pedesetak godina s otoka Ista jer joj je otac bio novinar, a Zagreb je pružao veće mogućnosti. Završila je Edukacijsko-rehabilitacijski fakultet, studij Logopedije, za rad s djecom s posebnim potrebama. Dobro je plaćena za svoj posao jer računala još nisu preuzela rad s djecom koji se temelji na korektivnim vježbama.

Osjetio sam da je to to. Svaki slobodan trenutak kad nisam u gvardiji koristio sam za dopisivanje. Mentalno zdravlje mi se značajno popravilo, osamljenost me više nije mučila. Nakon dugo vremena, osjetio sam sreću. Bila je to prava ljubav.



Sindikata
pomoraca
Hrvatske



Pripreme za poručnički ispit

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



terestričke navigacije



astronomske navigacije



stabilnosti broda



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

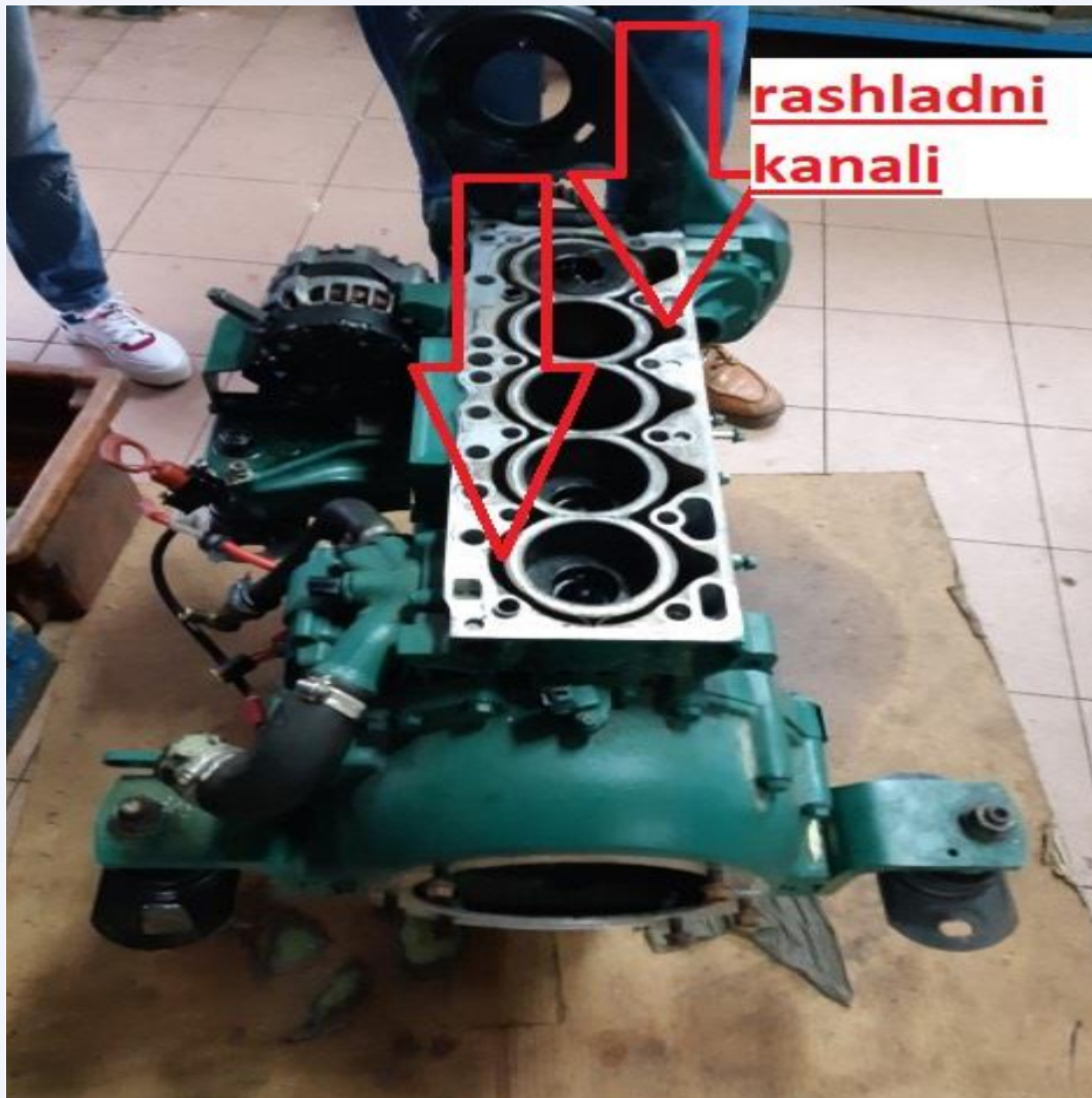
www.sph.hr

NAUTILUS
Federation

PUKNUĆE HLADNJAČA ULJA ZA PODMAZIVANJE POGONSKOG MOTORA

Pripremio **DINKO PODUJE** pom. st. I. klase

Udruga pomorskih strojara - Split



Slika 1: Rashladni kanali pogonskog motora

◀ Glavni podaci o brodu:

Vlasnik: Vladimirovna d.o.o., A.B. Šimića 12, 21000 Split

Datum pregleda broda: 03.12.2020.

Pogonski motor: Volvo Penta

Tip: D3-110I-G

Snaga: 81 kW / 110 KS

Brzina: 4000 okr. / min.

Godina proizvodnje pogonskog motora: 2012.

Radni sati pogonskog motora: 3500 do 4000 sati

Radno okruženje: brod za iznajmljivanje (engl. Charter)
– cijeli životni vijek

Prema prijavi štete i pregledanom oštećenom pogonskom motoru predmetnog plovila prilikom startanja pogonskog motora kod prijavljene štete sve je bilo u redu, tj. svi parametri motora (tlak ulja pogonskog motora, temperatura i nivo ulja i rashladne tekućine su bili uredni tj. u granicama dozvoljenog). Nakon početka plovidbe i rada od nekoliko sati pojavio se alarm u radu pogonskog motora. Plovilo je vraćeno s istim motorom (vlastitim pogonom) u bazu u marinu Kaštela iz koje je krenulo u plovidbu (iako je pogonski motor bio u alarmu). Prvim pregledom je utvrđeno da je ulje za podmazivanje izašlo iz sustava ulja za podmazivanje i prodrlo u rashladni sustav (nije bilo ulja u karteru motora i na sondi za mjerenje). Utvrđeno je da je došlo do miješanja rashladne tekućine i ulja za podmazivanje.

Miješanjem ulja za podmazivanje i rashladne tekućine nastala je gusta "pasta" te je predmetni pogonski motor izgubio hlađenje i podmazivanje (vidi slike 1-3).

Predmetni pogonski motor je demontiran i odnesen u radionicu na detaljan pregled i dijagnostiku kvara. Utvrđeno je da je došlo do puknuća hladnjaka ulja (vidi sliku 4) za podmazivanje te je ulje zbog toga što ima veći tlak (maksimalno 4.5 bara) od rashladne tekućine (maksimalno 1.5 bara) kompletno iscurilo u rashladni sustav.



Slika 4: Hladnjak ulja za podmazivanje (pločasti / lamelasti)



Slika 2: Mješavina ulja i rashladnog medija u rashladnim kanalima bloka motora



Slika 5: Oštećenja na košuljicama cilindra br. 2 i 3



Slika 3: Mješavina ulja i rashladnog medija – gusta pasta

Detaljnim rastavljanjem predmetnog pogonskog motora utvrđena su oštećenja na cilindrima broj 2 i 3 predmetnog pogonskog motora što je uzrok prestanak podmazivanja i hlađenja predmetnog pogonskog motora (vidi sliku 5).

Košuljice u predmetnom pogonskom motoru su integrirane tj. nije ih moguće mijenjati i prema servisnom izvještaju ovlaštenog V.P. servisera (Poljomar d.o.o.) potrebno je mijenjati kompletan bob-tail verziju predmetnog motora.

Na pregledu 03.12.2020. u radionici ovlaštenog Volvo penta servisera testiran je hladnjak ulja za podmazivanje – riječ je o lamelastom / pločastom hladnjaku ulja za podmazivanje gdje su lamele / ploče za hlađenje pričvršćenje za kućište tj. integrirane su u kućište hladnjaka i kao takve se ne mogu demontirati.

Testiranje hladnjaka je izvršeno tako da je hladnjak ispunjen tekućinom te je tlačen zrak kroz ulaz rashladne tekućine u hladnjak te su se na strani ulja počeli pojavljivati mjehurići. Pojavljivanjem mjehurića na suprotnoj strani jasan je znak da je došlo do frakture na jednoj od lamela / ploča u hladnjaku. Također jasan znak da je došlo do puknuća hladnjaka ulja za podmazivanje je taj što je ulje za podmazivanje ispunilo prostor za hlađenje rashladnim sredstvom na načina kako je to prije opisano.

Daljnijim pregledom otvoren je oštećeni hladnjak da se utvrdi gdje je došlo do propuštanja tj. de se eventualno vide oštećenja/pukotine gdje je ulje za podmazivanje ušlo u prostor(e) za hlađenje - rashladni kanale (vidi slike 6-8).



Slika 6: Otvoreni ("raspilani") hladnjak ulja za podmazivanje

Na pregledu nisu utvrđene pukotine na hladnjaku ali je evidentno da je hladnjak pukao tj. da je to mjesto na kojem je ulje za podmazivanje ušlo u rashladni sustav te je zbog toga predmetni pogonski motor ostao i bez hlađenja i bez podmazivanja što je posljedično dovelo do predmetne štete na motoru.



Slike 7 i 8: Otvoreni ("raspilani") hladnjak ulja za podmazivanje

◀ Zaključak

Pregledom je utvrđeno da na hladnjaku nisu bili nikakvi znakovi vanjskih oštećenja što bi navodilo da je uzrok puknuća hladnjaka i sam uzrok predmetne štete vanjski utjecaj. Također prilikom startanja pogonskog motora i korištenjem do nastanka predmetne štete svi parametri

u radu pogonskog motora su bili uredni (tlakovi, temperature su bili u okvirima normalnog). Maksimalan radni tlak ulja za podmazivanje tog pogonskog motora je oko 4.5 bara i to samo dok je motor hladan nakon što se zagrije tlak jednim dijelom padne. Maksimalan tlak rashladne tekućine je oko 1.5 bara. Iz ovoga zaključujem da nije bilo visokog tlaka koji bi upućivao na mehanička oštećenja uslijed povišenog tlaka posebno što nije bilo neispravnosti tijekom samog rada motora. Temperatura ulja za podmazivanje kod ulaska u hladnjak ulja je max. 90 °C, a temperatura rashladnog sredstva mora biti manja da bi sustav hlađenja funkcionirao. Iz toga bih isključio i termička naprezanja tj temperature od 90 °C nisu posebno velike temperature koje bi zbog termičkih naprezanja dovele do frakture na lamelama/pločama hladnjaka ulja za podmazivanje.

Slijedom svega navedenog te činjenica da je pogonski motor star 8 godina tj da ima između 3500 i 4000 radnih sati (podatak od vlasnika i servisera) i da je cijeli svoj životni vijek proveo u najmu (Charter – korištenje koje nije sukladno pravilima o pravilnom korištenju pogonskog motora), da su parametri u radu pogonskog motora bili uredni (ništa ne navodi da je bilo povišenog mehaničkog i termičkog naprezanja ili bilo kojeg drugog vanjskog utjecaja) i da nema tragova vanjskih oštećenja hladnjaka (hladnjak izvana je izgledao uredno) zaključujem da je tijekom godina upotrebe (prolaskom vremena od 3500 do 4000 radnih sati) i redovnog korištenja pogonskog motora te konstantnog redovnog termičkog naprezanja (stezanje i rastezanje materijala) prilikom startanja i korištenja pogonskog motora došlo do slabljenja materijala što je u konačnici dovelo i do puknuća hladnjaka i nastanka predmetne štete.

Iako je ovo rijedak slučaj da na ovakav način pukne ovakav hladnjak ovdje bi isključio grešku u materijalu ili zamor materijala hladnjaka jer je od početka upotrebe predmetnog pogonskog motora prošlo 8 godina ili 3500 do 4000 radnih sati. Da pogonski motor ima do 1000 radnih sati ili je star nekoliko godina (2 do 3 godine) tada bi se eventualno moglo govoriti o grešci u materijalu ili zamoru samog materijala hladnjak ulja predmetnog pogonskog motora.



Pomorci s brodova C3 Magnar i Jadro napokon dobili dio neisplaćenih plaća

Pomorci s brodova C3 Magnar i Jadro su u listopadu konačno dobili četiri plaće za razdoblje od prosinca 2023. do ožujka 2024. koje smo tražili od osiguravatelja, P&I kluba British Marine jer je brodovlasnik insolventan.

Za C3 Magnara isplaćena svota je 90, 282.18 dolara, a za Jadro 64, 721 dolara, što je ukupno 155, 003.18 US\$.

Za brodara slijedi stečajni postupak, a za pomorce bitka za isplatu preostalih plaća koje nisu dobili. Sud će ustanoviti visinu njihovih potraživanja i, ovisno o iznosu koji će se dobiti sudskom prodajom ovih brodova, utvrditi koliko će na koncu priče oni još dobiti, zaključio je ITF inspektor Milko Kronja.





PIŠE

NEBOJŠA
NIKOLIĆ

MD, MS, FRIPHH

Akutni gastroenteritis na moru ili što bi naši rekli – proljev

Osvim boleštinama na brodu smo pisali, ali ima jedna koju ni ne smijete izgovoriti na nekim brodovima. Na cruiseru, bolje vam je da kažete „napada ju nas pirati“ nego „imam proljev“. Isti čas pokreće se uzbuna, svi bježe od vas i zatvaraju vas u kabinu. Nastaje panika i pokreću se posebne mjere zaustavljanja zaraze. I ovo uopće nije karikirano. To je doslovno tako. Pa što je to tako veliki problem?

Svi oblici putovanja ne samo avanturistička, imaju svoje elemente rizika. Krstarenje se primjerice smatra ugodnim i relativno sigurnim načinom za razgledavanje egzotičnih područja, ali iako brodovi za krstarenje nude ugodan osjećaj doma i sigurnosti, oni ne mogu u potpunosti ukloniti rizike međunarodnih putovanja, dapače, neke i povećavaju.

Opcenito, vrste bolesti koje se vide na brodovima odražavaju one na kopnu. Glavne razlike su velika gustoća naseljenosti na brodu, veliki promet putnika i veliki broj zemalja iz kojih potječu posada i putnici. Svi ovi problemi su značajni u prijenosu zaraznih bolesti na brodovima za krstarenje, budući da su brodovi izolirane zajednice s prenapučenim stambenim prostorom, zajedničkim sanitarnim čvorovima i zajedničkim zalihama vode i hrane. Neki brodovi prevoze više od 8000 putnika i članova posade po plovidbi.

Na brodovima za krstarenja većina putnika su starije osobe, a sve veći broj je imunosuprimiranih zbog raznih infekcija i terapija. Ti su ljudi izloženi povećanom riziku od bolesti koje se prenose hranom i vodom, što možda ne predstavlja veliki problem u općoj populaciji, ali može imati

razorne posljedice za ranjive podskupine. Brzo kretanje brodova za krstarenje iz jedne luke u drugu, gdje postoje razlike u sanitarnim standardima i epidemiološkom riziku, mogu izložiti putnike i posadu infekciji tijekom razgledavanja ili ukrcaja a što može dovesti do izbijanja epidemije na brodu. Ritam života na cruiserima je takav: preko dana ste na kopnu (izloženi bolestima lokalne populacije), a navečer isplivljavate zajedno s virusima i bakterijama koje ste pokupili od lokalaca. Uvjeti na brodu maksimalno olakšavaju širenje zaraznih bolesti s osobe na osobu, a budimo iskreni i iskrcavanje putnika i posade može zaraziti lokalno stanovništvo. A ne zaboravite, svi koji se iskrcavaju s broda, mogu zaraziti i svoje matične zajednice. I tu ne mislim samo na HIV ili gonoreju.

Pregled literature WHO-a identificirao je više od 100 epidemija bolesti povezanih s brodovima između 1970. i 2000. Prijavljena su izbijanja ospica, rubeole, varicele, meningokoknog meningitisa, hepatitisa A, legionarske bolesti, gripe i gastroenteritisa među putnicima na cruiserima. Razmjeri izbijanja i sporadičnih slučajeva zaraze diljem svijeta nisu poznati jer su sustavi nadzora u prikupljanju podataka i izvješćivanju o rezultatima vrlo promjenjivi, međutim, prijavljeni klasteri zaraze povezani s brodovima pokazuju da su putnici, a ponekad

i posada, potencijalne skupine osjetljivih osoba kojima prijete infekcija.

Već na prvim krstarenjima, kada je industrija još bila u razvoju, proljev na putovanju bio je čest problem. Prva sustavna istraživanja provedena sedamdesetih godina zabilježila su više od stotinu brodskih epidemija gastroenteritisa između 1970. i 2000. godine od toga je bilo prijavljeno trinaest epidemija Norovirusa. Tijekom ljeta 2002. došlo je do naglog porasta izbijanja gastroenteritisa na cruiserima i obalnim mjestima diljem svijeta. Da dobro ste razumjeli, putnici su ga prenosili lokalcima. I da, Norovirus je bio primarni uzrok tog povećanja. Te su godine američki *Centri za kontrolu i prevenciju bolesti (CDC)* istražili 21-no izbijanje akutnog gastroenteritisa na 17 brodova za krstarenje. Devet od ovih izbijanja potvrđeno je laboratorijskom analizom uzoraka stolice i bile su povezane s Norovirusom. Takve su se epidemije i dalje događale, i tih godina je nekoliko brodova moralo zaustaviti operacije i otkazati krstarenja kako bi se brod dekontaminirao. Tada je prijavljeno gotovo 1500 slučajeva gastroenteritisa, ali zajednički izvor nije utvrđen. Istragu o izbijanju koordinirala je mreža za nadzor koju je financirala EU, nazvana *Divine-net*, u suradnji s Europskim centrom za prevenciju i kontrolu bolesti (ECDC). Problem se pokazao kao velik i počeo je ugrožavati industriju.



Pa zašto je to postala tako velika ugroza? Populacija brodova za krstarenje neprestano se mijenja, a zalihe se neprestano dopunjuju lokalnom hranom i vodom. I prvi uzrok pronađen je u vodi i hrani. Većina otkrivenih izbijanja gastrointestinalnih bolesti povezanih s kruzerima prije 2000. godine bila je povezana s hranom ili vodom konzumiranom na brodu. Čimbenici koji su pridonijeli tadašnjem izbijanju epidemija uključivali su kontaminiranu vodu u rezervoarima, neadekvatnu dezinfekciju pitke vode, loš dizajn i konstrukcija spremnika za pitku vodu, nedostatke u rukovanju hranom, pripremi i kuhanju i korištenje morske vode u kuhinji i pitku vodu kontaminiranu kanalizacijom na brodu. E to vam ne mogu odoljeti ne ispričati:

Cruiser vezan na tropskom otoku na kojem su doslovno svi putnici i posada oboljeli od akutnog gastroenteritisa – dakle, proljeva (mora da je to bio krasan prizor kada par hiljada ljudi odjednom odlazi u WC. A i krasan miris i zvuk puštanja vode u toaletima). Kompanija je zaustavila brod, svi putnici i posada stavljeni u karanteni, a brod vezan doku. Kompanija je poslala svog glavnog doktora (jer ovaj na brodu je također dobio proljev) da pokuša riješiti problem. Kolega je prema intervalu izbijanja simptoma (čitaj - proljeva) odmah zaključio da se radi o „hidričnoj“ epidemiji i odmah se krenulo s traženjem uzroka. I našli su ga: jedan „majstor“ je jednostavno krivo spojio cijevi – spojio je kanalizaciju za brodski sustav cijevi kojima je tekla pitka voda (pitka dok on nije spojio) i „poklonio“ proljev svim putnicima i posadi!!!

Sve su te epidemije bile značajni financijski udarci za industriju i vrlo brzo su uvedeni sustavi koji su osiguravali sigurnu hranu i vodu na brodu. Bilo je bolje, ali kako ništa nije sasvim sigurno sporadične epidemije su se i dalje događale. Najčešći

uzrok izbijanja gastroenteritisa na kruzerima danas su Norovirusi, a broj izbijanja epidemija na brodovima raste paralelno s porastom norovirusnih infekcija na kopnu. Simptomi često počinju iznenadnom pojavom povraćanja i/ili proljeva. Mogu se javiti vrućica, grčevi u trbuhu i malaksalost. Gastroenteritis uzrokovan Norovirusom vrlo je zarazan i iako izbijanja mogu započeti kao bolest koja se prenosi hranom ili vodom, virus se lako prenosi kontaktom s osobe na osobu. Znači onu foru kako smo se pozdravljali za vrijeme *Corone*: umjesto rukovanja „za pozdrav smo se „bok-sali“ stisnutom šakom o šaku. Vjerovali ili ne ali taj pozdrav je zbog smanjenja rizika od prijenosa infekcije rukovanjem, na brodovima *Cristal Cruises* uveo doajen *cruise* medicine Dr. Eilif Dahl iz Norveške. Nakon te kompanije preuzele su ga i druge i putnicima se kod ukrcaja govori da „se mi tako na brdu rukujemo“. Dakle i ovdje je pomorska medicina nešto dala ostatku svijeta. Norovirusna bolest je teška za dijagnosticirati jer su simptomi slični onima uzrokovanim drugim vrstama gastroenteritisa, a do nedavno nije postojala brza i dovoljno pouzdana dijagnostička pretraga. Tek posljednjih godina pojavili su se tzv. „brzi testovi“ koji se koriste na brodovima. Epidemije često pogađaju i putnike i posadu, ponekad s vrlo visokim stopama obolijevanja. I ponavljanje epidemija na uzastopnim krstarenjima je uobičajeno. Epidemije se mogu dugo nastaviti jer se skupine novih osjetljivih putnika redovito ukrcajavu svakih sedam dana, tako da umjesto da epidemija ide svojim tijekom i utihne, ona se nastavlja tijekom razdoblja od nekoliko krstarenja s uvijek svježim priljevom novih putnika, potencijalnih bolesnika. Premošćivanje između grupa može se dogoditi i zbog „rezervoara bolesti“ u posadi ili zbog neuspjeha u dekontaminaciji okoliša.

Brod je u osnovi izolirana međunarodna zajednica i ne treba ni očekivati istu razinu medicinske usluge kao na kopnu. Ne postoje ni međunarodno prihvaćeni standardi medicinske skrbi za brodove za krstarenje, ali na sreću svi imaju medicinske centre s osobljem i opremom u skladu sa smjernicama Američkog koledža liječnika hitne pomoći (ACEP) i Međunarodnog vijeća brodova za krstarenje (ICCL). Oni su sposobni pružiti razumnju hitnu pomoć na brodu, služeći putnicima i posadi 24 sata dnevno. Jedini potpuno međunarodno prihvaćeni propisi su oni pod nadzorom Međunarodne organizacije rada (ILO) i Svjetske zdravstvene organizacije (WHO). Neki drugi međunarodni propisi i preporuke, poput revidiranih Međunarodnih zdravstvenih propisa (IHR), bave se zdravstvenim zahtjevima za brodske operacije i konstrukciju. Postoje globalni standardi koji se odnose na brodske i lučke sanitarne uvjete, zdravstveni nadzor kao i odgovor na zarazne bolesti. Daju se i smjernice za osiguranje sigurne vode, hrane, kontrolu vektora i glodavaca te odlaganje otpada. A što se tiče pacijenata, u jednom članku jednostavno se navodi: ” Putnicima ili posadi s simptomima najbolje se savjetuje da ostanu u kabini.”

Brodovi moraju poštovati međunarodne propise i pravila svoje države/zastave, ali što se tiče sanitarnih uvjeta moraju se pridržavati i javnozdravstvenih propisa luka koje posjećuju. Kako sjevernoameričko tržište pokriva 2/3 globalnog volumena krstarenja, suradnja s američkim vlastima posebno je važna za industriju krstarenja.

Američki centri za kontrolu i prevenciju bolesti (CDC) uspostavili su Vessel Sanitation Program (VSP) 1970-ih kao aktivnost suradnje s industrijom brodova za krstarenje. Program pomaže industriji brodova za krstarenje u ispunjavanju odgovornosti





za razvoj i provedbu sveobuhvatne sanitarne zaštite, kako bi se smanjio rizik od gastrointestinalnih bolesti. Svako plovilo koje ima inozemni itinerer (izvan SAD-a) i prevozi 13 ili više putnika podliježe inspekciji dva puta godišnje i, kada je potrebno, ponovnoj inspekciji.

VSP definira slučaj gastrointestinalne bolesti koji se može prijaviti kao:

1) Proljev (tri ili više epizoda rijetke stolice u razdoblju od 24 sata); ili

2) Povraćanje i jedan dodatni simptom uključujući jednu ili više epizoda rijetke stolice u razdoblju od 24 sata, ili grčeve u trbuhu, ili glavobolju, ili bolove u mišićima, ili vrućicu (temperatura $\geq 38\text{ }^{\circ}\text{C} = 100,4\text{ }^{\circ}\text{F}$).

VSP nadalje navodi:

- Lijekovi protiv proljeva ne smiju se prodavati niti dijeliti putnicima ili posadi osim od strane ovlaštenog medicinskog osoblja.

- Standardizirani dnevnik praćenja gastrointestinalnih bolesti za svako krstarenje vodit će se svakodnevno i navodit će: 1) sve prijavljene slučajeve gastrointestinalnih bolesti; 2) svi putnici i članovi posade kojima se s plovila dijele lijekovi protiv proljeva.

- Unos u dnevnik nadzora gastrointestinalnih bolesti za svakog putnika ili člana posade mora sadržavati sljedeće informacije: 1) datum prve prijave bolesti osoblju; 2) ime, dob i spol osobe; 3) oznaka kao putnik ili posada; 4) položaj člana posade ili posao na plovilu, ako je primjenjivo; 5) broj kabine; 6) podaci o mjestima za obrok; 7) datum i vrijeme početka bolesti; 8) simptomi bolesti, uključujući prisutnost sljedećih odabranih znakova i simptoma: broj epizoda proljeva i povraćanja po danu, krvave stolice, vrućica, zabilježena temperatura, grčevi u trbuhu, glavobolje i bolovi u mišićima; 9) zabilježba je li uzorak stolice zatražen i primljen; 10) Primjena lijekova protiv proljeva; i 11) prisutnost temeljnih medicinskih stanja koja mogu utjecati na tumačenje akutne gastroenteritisa, na primjer dijabetičkog proljeva, upalne bolesti crijeva, gastrektomije ili drugih.

- Uputnici s detaljima o aktivnostima i mjestima obroka tijekom 72 sata prije početka bolesti bit će podijeljeni svim putnicima i članovima posade koji imaju gastrointestinalne bolesti.

- Medicinski dnevnik, dnevnik gastrointestinalnih bolesti i 72-satni upitnici koji sami popunjavaju moraju se čuvati na plovilu 12 mjeseci.

- Zapovjednik broda namijenjenog za luku u SAD-u iz strane luke mora podnijeti najmanje jedno standardizirano izvješće o gastrointestinalnim bolestima (telefonom, faksom ili po mogućnosti elektroničkim putem) na temelju broja prijavljenih slučajeva u dnevniku gastrointestinalnih bolesti, čak i ako broj je 0, VSP-u 36-24 sata prije očekivanog dolaska broda u američku luku.

- Ako se broj slučajeva promijeni nakon podnošenja početnog izvješća, ažurirano izvješće mora se dostaviti najmanje 4 sata prije dolaska plovila u luku SAD-a.

- Zapovjednik također mora podnijeti posebno izvješće u bilo kojem trenutku tijekom krstarenja kada kumulativni postotak prijavljenih slučajeva unesenih u dnevnik nadzora gastrointestinalnih bolesti dosegne 2% među putnicima ili 2% među posadom, a plovilo je unutar 15 dana od očekivanog dolaska na američka luka.

- Medicinsko osoblje bit će odgovorno za održavanje zalihama od najmanje 10 spremnika za prikupljanje kliničkih uzoraka i za virusne i za bakterijske agense (po 10 za svaki), kao i za odgovarajuće spremnike za otpremu i naljepnice za iste. Kada plovilo dosegne 2% prijavljenih gastrointestinalnih bolesti kod putnika ili članova posade, medicinsko osoblje će početi prikupljati uzorke cijele stolice za analizu virusa, osim ako iz kliničkih i epidemioloških podataka nije jasno da je uzročnik bakterijske ili parazitske etiologije.

Zahtjevi VSP-a za izolaciju simptomatskih i primarnih kontakata posade i putnika s akutnim gastroenteritisom je:

- Zaposlenici koji rukuju hranom trebaju biti izolirani

dok simptomi ne nestanu najmanje 48 sati, a ostala posada 24 sata. Prije vraćanja izolirane posade na posao potrebno je praćenje i odobrenje medicinskog osoblja. Medicinsko ili nadzorno osoblje obaviti će usmeni razgovor s asimptomatskim suradnicima u kabini i neposrednim kontaktima simptomatske posade (odmah, a zatim svakodnevno do 48 sati nakon pojave simptoma bolesnih članova posade) kako bi potvrdili njihovo stanje, savjetovali ih o higijeni i činjenicama o pranju ruku, te ih uputiti da se odmah jave medicinskom osoblju ako razviju simptome bolesti.

- Bolesne putnike treba savjetovati da ostanu izolirani u kabini dok ne ozdrave najmanje 24 sata nakon povlačenja simptoma. Preporučuje se praćenje od strane medicinskog osoblja, uključujući savjete za pranje ruku i informativni list o osobnoj higijeni koji se dostavlja brodom.

Pokušavajući izbjeći epidemije, neki brodovi imaju smjernice kompanija koje premašuju preporuke CDC-a i izoliraju posadu koja rukuje hranom na 72 sata, a drugu posadu i putnike 48 sati nakon posljednjeg simptoma, dok se asimptomatski kontakti bolesne posade i putnika izoliraju na 24 sata za promatranje.

Tvrtke koje vjeruju da njihovi brodovi nisu u stanju ili ne žele održavati VSP standard, drže svoje brodove izvan američkih luka, ali trebaju znati da druge zemlje, poput Kanade i Australije, imaju vlastite stroge sanitarne programe a i europski ECDC je dobio svoj VSP za sprječavanje i kontrolu izbijanja Norovirusa na brodovima za krstarenje, uključujući razvoj praktičnih i standardiziranih smjernica temeljenih na najboljim praksama identificiranim iz prethodnog iskustva. I sve skupa funkcionira dobro.

A evo i ovdje jednog zanimljivog detalja: znate li tko mu je bio glavni kreator-momak iz Slavonije ukrčan na *Carnivalo*-vom brodu kao sanitarni inženjer. Naš čovik osmislio i cijeli svijet prihvatio!

ZAŠTITA OD ONEČIŠĆENJA S POMORSKIM OBJEKATIMA

More je jedno od najdragocjenijih prirodnih bogatstava našeg planeta, ali istovremeno i jedno od najugroženijih. Svake godine, onečišćenja uzrokovana pomorskim objektima – brodovima, platformama i drugim plovilima – predstavljaju ozbiljnu prijetnju morskim ekosustavima, gospodarskim aktivnostima i kvaliteti života. Od izlivanja nafte i ispuštanja štetnih tvari do nepravilnog zbrinjavanja otpada, pomorska industrija suočava se s izazovom da uskladi svoj rast s očuvanjem okoliša.

Pomorci imaju ključnu ulogu u očuvanju morskog okoliša jer su svakodnevno izravno uključeni u rad pomorskih objekata, koji predstavljaju jedan od izvora onečišćenja okoliša, ne samo u slučaju pomorske nesreće ili nezgode nego i tijekom svog redovnog rada.

Republika Hrvatska ima razvijen pravni okvir koji regulira zaštitu mora i obalnog područja od onečišćenja s pomorskih objekata. Hrvatski pravni okvir uključuje niz zakona i podzakonskih propisa koji reguliraju pomorski promet i koji štite okoliš te u koje su implementirani i europska legislativa i međunarodne konvencije koje je Republika Hrvatska ratificirala, a koji su posvećeni zaštiti okoliša. Svakako, jedna je od najvažnijih Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađivanja mora s brodova, odnosno MARPOL-konvencija. Ona se odnosi na sve brodove koji plovo pod zastavom države potpisnice konvencije ili obavljaju operacije pod njenom nadležnošću, a ne odnosi se na javne i ratne brodove. MARPOL konvencija ima izravan utjecaj na rad i obveze pomoraca jer propisuje standarde i prakse koje oni moraju poštivati u svakodnevnom radu na brodu. Pomorci su se dužni pridržavati zahtjeva MARPOL konvencije te moraju proći odgovarajuću obuku i posjedovati svjedodžbe i certifikate u skladu s MARPOL-om. Pomorci su odgovorni za pridržavanje MARPOL standarda koji se odnose na sprječavanje različitih vrsta onečišćenja.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske propisuje obvezu zapovjednika broda, članova posade broda, osoba koje upravljaju brodicom ili jahtom i članova posade brodice ili jahte, te članova posade ili stručnih radnika na nepomičnim odobalnim i plutajućim objektima da moraju prilikom plovitve ili boravka u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, epikontinentalnom ili gospodarskom pojasu Republike Hrvatske poštovati međunarodne, europske i hrvatske propise i standarde o zaštiti od onečišćenja mora i zraka s pomorskih objekata i onečišćenja prouzročeno

potapanjem s pomorskih objekata. Ova obveza odnosi se i na zapovjednika i članove posade pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti neovisno o području plovidbe.

Pomorskim zakonikom izričito je zabranjeno u more i na morskou obalu ispuštati i odbacivati kruti i tekući otpad, zauljene vode, fekalije i ostatke tereta s pomorskog objekta, kao i sve druge tvari koje onečišćuju more, zrak ili obalu.

Plovni i plutajući objekti smiju prazniti spremišta krutog i tekućeg otpada, zauljenih voda, fekalija i ostataka tereta s broda, kao i svih drugih tvari koje onečišćuju more i obalu samo na mjestima u luci ili izvan nje gdje postoje uređaji za prihvatanje ovih tvari. Zapovjednik broda, osim ribarskog i javnog broda, dužan je lučkom upravu, lučkoj kapetaniji i koncesionaru luke posebne namjene dostaviti informacije o brodskom otpadu, a ova informacija mora se nalaziti na brodu najmanje do sljedeće luke i mora biti dostupna za inspekciju. Prije isplovljenja iz luke, zapovjednik broda je dužan predati sav brodski otpad u lučke prihvatne uređaje. Iznimno, brod smije isploviti iz luke bez predaje brodskog otpada u lučke prihvatne uređaje ako iz informacije o brodskom otpadu proizlazi da je kapacitet za prikupljanje otpada na brodu dostatan za sav brodski otpad koji je prikupljen ili će biti prikupljen na planiranom putovanju do luke u kojem će biti predan. Ako lučka kapetanija utvrdi da bi zbog nepostojanja adekvatnih prihvatnih uređaja u luci u kojoj je brod namjeravao iskrcati otpad ili kada je ta luka nepoznata moglo doći do praznjenja spremišta u more tijekom plovidbe, naredit će zapovjedniku plovnog ili plutajućeg objekta da prije isplovljenja iz luke ta spremišta isprazni, u protivnom lučka kapetanija takvom plovnom ili plutajućem objektu može zabraniti isplovljenje iz luke.

Ostaci tereta mogu se predati samo u lučke prihvatne uređaje, sukladno odredbama MARPOL konvencije.

Zapovjednik broda ima posebnu odgovornost za provedbu mjera zaštite okoliša, nadzor rada posade i pravodobno izvještavanje nadležnih tijela. Pomorski zakonik posebno propisuje obveze zapovjednika broda.

Ako se na brodu opazi onečišćenje uljem, opasnim kemikalijama i štetnim tvarima na plovnom putu, zapovjednik broda dužan je opis tog događaja, odnosno bilješku o opaženom onečišćenju na plovnom putu odmah unijeti u brodski dnevnik, a najkasnije u roku od 24 sata. Zapovjednik broda dužan je o takvom događaju, odmah nakon dolaska, a najkasnije za 24 sata, podnijeti izvještaj zajedno s izvatkom iz brodskog dnevnika lučkoj kapetaniji u luci u koju brod najprije uplovi odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske ako se brod nalazi u inozemstvu. Pored navedenog, zapovjednik broda dužan je preko radiotelekomunikacija odaslati obavijest o bilo kojoj neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naide, a osobito ako opazi onečišćavanje uljem, opasnim kemikalijama i štetnim tvarima.

Ako se brodu dogodi nesreća ili se otkrije nedostatak koji utječe na potpunost opreme za zaštitu okoliša od onečišćavanja uljem, opasnim kemikalijama i štetnim tekućim tvarima, zapovjednik ili kompanija mora što je prije moguće izvijestiti Ministarstvo i priznati organizaciju koji će pokrenuti postupak utvrđivanja je li potreban odgovarajući pregled broda.

Zapovjednik broda ima pravo za vrijeme plovidbe ograničiti slobodu kretanja na brodu svakoj osobi koja teže ugrozi sigurnost broda, članova posade, putnika i drugih osoba, stvari na brodu i okoliš onečišćenjem uljem, opasnim kemikalijama ili štetnim tvarima.

Nadalje, zapovjednik pomorskog objekta koji onečisti more, zrak ili obalu ili primijeti onečišćenje dužan je bez odgađanja izvijestiti Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Ministarstvo je dužno odmah izvršiti očevid, utvrditi stanje, istražiti sve okolnosti zbog kojih je došlo do onečišćenja, ako je moguće procijeniti visinu nastale štete, provesti postupak radi utvrđivanja počinitelja, te prema okolnostima slučaja pokrenuti prekršajni postupak i/ili podnijeti kaznenu prijavu sukladno propisu koji uređuje kazneni postupak.

U slučaju onečišćenja mora, lučka kapetanija će zabraniti isplovljenje plovnog objekta iz luke, odnosno narediti zadržavanje plovnog objekta koji je prouzročio onečišćenje u morskim vodama Republike Hrvatske dok plovni objekt ne podmiri troškove čišćenja i druge štete nastale onečišćenjem ili dok ne položi odgovarajuće jamstvo za pokriće ovih šteta. Nastalu štetu treba utvrditi i procijeniti, ako je moguće, u nazočnosti počinitelja onečišćenja, a po potrebi i u nazočnosti vještaka i svjedoka. O obavljenom očevidu sastavlja se zapisnik. Šteta može biti imovinska i ekološka. Ekološka šteta je

MORSKIH OBJEKATA

posebna vrsta štete koja za posljedicu ima uništenje okoliša, prirode i krajolika. Kriteriji za utvrđivanje ekološke štete su: očuvanost i izvornost prirode, stupanj zakonske zaštite, ljepota krajolika, mogućnost restitucije, bogatstvo flore i faune i slično. Ekološka šteta nadoknađuje se i kada priroda nije intaktna, u odgovarajućem opsegu. Tko počini štetu morskom okolišu dužan je i nadoknaditi je.

Lučka kapetanija dužna je o onečišćenju mora izvijestiti nadležno tijelo županije radi poduzimanja odgovarajućih mjera, a nadležno županijsko tijelo dužno je bez odgađanja poduzeti sve potrebne mjere radi sprečavanja širenja onečišćenja, te otklanjanja onečišćenja, kako je to utvrđeno Planom intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora kojeg je uredbom propisala Vlada Republike Hrvatske. Planom intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora utvrđuju se postupci i mjere za predviđanje, sprječavanje, ograničavanje, spremnost i intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora, smanjenje šteta u morskom okolišu i otklanjanje posljedica šteta radi zaštite morskog okoliša i obalnog područja u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i morskom dnu i podzemlju tih područja, kao i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu i epikontinentalnom pojasu te drugim područjima mora nad kojima je Republika Hrvatska dužna provoditi takve postupke i mjere u skladu s međunarodnim ugovorima.

Pomorci podliježu inspekcijama i postupanje protivno odredbama Pomorskog zakonika glede zaštite od onečišćenja prekršajno je kažnjivo prema Pomorskom zakoniku te su propisane vrlo visoke novčane kazne za zapovjednika i članove posade koji postupaju protivno ovim pravilima ponašanja na moru.

Zaštiti mora i morskog okoliša treba pristupiti vrlo ozbiljno. Neodgovorno ponašanje može imati dugoročne posljedice, uključujući uništavanje staništa, ugrožavanje morskih organizama i degradaciju ekosustava. Kako su ljudi najčešći izvor od kojeg potječe zagađenje mora, poznavanje pravila o zaštiti od onečišćenja s pomorskih objekata omogućava pomorcima, koji su na prvoj liniji obrane u zaštiti mora i okoliša, da prepoznaju potencijalne rizike i poduzmu odgovarajuće mjere kako bi spriječili ili umanjili štetu. Njihovo razumijevanje i primjena pravila od onečišćenja ključni su za sprječavanje štetnih posljedica, očuvanje prirodnih resursa i osiguranje održivog razvoja pomorske industrije. Pomorci su nositelji te odgovornosti i njihova edukacija, stručnost i pridržavanje propisa ključni su za očuvanje jadranskog mora i globalnih pomorskih puteva. Članovi posade broda imaju jasne zakonske obveze vezane za zaštitu okoliša, a nepoštivanje tih obveza može rezultirati kaznama, odgovornošću brodovlasnika i narušavanjem profesionalnog ugleda. Stoga je od ključne važnosti redovita edukacija i osposobljavanje posade te stroga provedba propisanih mjera.

PIŠE

**LINA
SERDAR**

mag.iur.



PIŠE

MILKO
KRONJA

*Yaga, igrom
slučaja snimljena
baš ispred
portugalske luke
Leixoes godine
1972.*



Berina, ex Carsten Sif, ime je promijenio nedugo prije brodoloma Yage

Tragični brodolom broda Yaga koji se zbio prije točno pola stoljeća nije nepoznat široj pomorskoj javnosti. Ovdje ćemo se prisjetiti nesretne sudbine sedmorice pomoraca s ovog broda koji su izgubili živote u pobješnjelom moru dana 23. prosinca 1974. godine. Prije toga ide uspomena na jedan sličan događaj iz 1960. godine koji je zamalo završio istim ishodom, a povezuje ih jedan hrvatski pomorac.

Početkom 1960. u pomorskom Šibeniku je bilo dosta živo; tek osnovana Slobodna Plovidba preuzimala je treći odnosno četvrti brod u svojoj floti dok je tamošnja Obalna plovidba, oformljena 1955., a potekla iz brodarškog poduzeća Dupin upravo mijenjala ime u Dalmatinska plovidba. Zašto se to zbio, odgovor je vrlo jednostavan, naime poduzeće je akvizicijom četiri teretnjaka velike obalne plovidbe proširilo svoj opseg poslovanja te se to odrazilo i na imenu tvrtke. Doduše, kao i kod Slobodne plovidbe i u slučaju Dalmatinske svoje prste je tu umiješala Udba, s tek jednom sitnom razlikom. Većeg šibenskog brodarara je u svoju shemu uzela Udbina tvrtka za preprodaju brodova Maritenia Shipping iz Schaana, a manjeg Omnico Etablissement, osnovan u Vaduzu. Sam kraj pedesetih i početak šezdesetih godina prošlog stoljeća označio je bum ovog unosnog i jednostavnog posla kojim je zloglasna Udba zakoračila u poslovne vode. Princip je bio jednostavan – prodaj stare brodove skupo, a kupi ih jeftino; s tim da se najčešće prvo odvio proces prodaje, a tek onda kupnja od inozemnih brodovlasnika. Tako je, primjerice, Slobodna plovidba za kupnju svog prvog parnog teretnjaka, Šubićevac trebala platiti 127 200 funti sterlinga, a tek nakon potpisa kupoprodajnog ugovora Maritenia Shippinga, bez ikakvog rizika i uz masnu zaradu kupuje od talijanskog brodovlasnika kako bi ga uvalila Šibenčanima. Ova rabota trajala je do 1962. kada se iz vrha bivše države uviđa kako ovi

Kobni drugi

poslovi donose veliku štetu, a ne boljitak mjestima u kojima su bila sjedišta brodarških kompanija, često na brzinu osnovanih kako bi i oni imali svoju flotu. Jasno je da je tu falilo i pomorskog kadra pa je nakon bujanja novokomponiranog brodarstva uzduž Jadrana stiglo otrežnjenje jer su vlasti uz zabranu daljnjeg sklapanja poslova kupnje teretnjaka putem bare boat chartera donijele odluku da se gase sve kompanije koje nisu imale brodove ukupne nosivosti od 150 000 tona ili više. Ali, to bi bila tema za neki drugi članak a ovdje se bavimo nečim skroz različitim. Dakle, Obalna plovidba Šibenik nabavila je tijekom siječnja i veljače 1960. godine četiri jednaka mala teretnjaka nosivosti 1 150 DWT, bili su to Novigrad, Dravograd, Višegrad i Biograd, koji je zadnji uključen u flotu na dan

29. veljače 1960. Svaki brod ih je koštao 85 440 funti sterlinga, a naravno, ugovori su potpisani ranije no oni osnovni, Udbini, s njemačkim brodovlasnikom Reineckeom. Mana ovih brodova su bili slabi motori, originalno pred-

viđeni za ugradnju na njemačkim podmornicama, ali su za potrebe obnove devastirane njemačke trgovačke mornarice dobro poslužili za početak. Ugovorom je bila predviđena zamjena motora na tri broda suvremenijim Kruppovim strojevima, dok se na Novigradu to obavilo već prije. Tako je posada Biograda prije ulaska broda u eksploataciju trebala u Hamburgu odraditi ugradnju novog pogonskog stroja. Kako dolazak u Jadran ne bi bio u balastu, nađen je i teret za talijansku luku Chioggia te je brod krenuo put Sredozemlja. Ali, u vodama Biskaja zadesilo ih je strahovito nevrijeme praćeno vjetrom snage čak 11 bofora.

Pomorci su očekivala najgore, pramčane prostorije posade su bile praktički uništene, ali brod se nekako poslije dva dana agonije uspio domoći sigurnosti španjolske luke Vigo gdje su obavljene nužni popravci. Tu je dana 4. travnja 1960. nastala i ova fotografija koja prikazuje posadu na palubi broda, među njima se nalazi i prvi časnik palube, Grgo Martinčević iz Šibenika, tada 28-godišnji pomorac (na slici stoji prvi slijeva). Svi su, naravno, bili sretni što su izbjegli potapanje u Biskaju.

Biograd je prosljedio u određenu luku i nakon iskrcanja tere-ta prvi put uplovio u Šibenik, 5. svibnja 1960., gdje je ostao puna tri tjedna na popravku. Brod je iduće godine zajedno sa svojim blizancima prešao u flotu većeg šibenskog brodarara jer je donijeta odluka o likvidaciji Dalmatinske plovidbe zbog velikih dugovanja i nelikvidnosti. U listopadu 1968. godine, kao zadnji od četvorke prodat je u Italiju, a baš u to vrijeme, točnije 17. rujna 1968. bokeljski brodovlasnik Nikša Sekulović kupuje u Nizozemskoj brod Maarsbergen, vrlo sličnih gabarita kao i šibenski teretnjaci i daje mu ime Yaga (zastava Liberija). Bio je to posljednji iz serije od tri broda građenih u nizozemskom brodogradilištu Van Diepen u Waterhuizen za tvrtku NV Zuid Hollandsche Scheepvaart Mij sa



U luci Vigo



Biograd u nevremenu

krug pakla u Biskaju

sjedištem u Rotterdamu, a dio velike serije od preko 50 sličnih teretnjaka velike obalne plovidbe koji su tu građeni od konca 40-tih godina prošlog stoljeća pa sve do 1967. Maarsbergen je porinut 29. ožujka 1958., a predan dana 24. svibnja iste godine. Dužina preko svega je bila 68,7, širina 10,1 a gaz 4 metra, dok je nosivost bila 1 036 DWT.

Imao je prilično miran životopis, tek je zabilježeno da je na samom početku karijere, dana 4. prosinca 1958. spasio jednu nizozemsku obitelj čija se brodica potapala u rijeci Scheldi. Mirne plovidbe su se nastavile i kroz idućih šesnaest godina, ali onda slijedi tragedija. Brod se sredinom prosinca 1974. zatekao u britanskoj luci Teignmouth gdje je krcao 1 000 tona minerala poznatog pod nazivom "China clay", u našem jeziku bi to bila porculanača, odnosno sirovina koja se koristi pri proizvodnji porculanskih pločica. Propisi u vrijeme izgradnje broda su omogućavali da se registrira s bruto tonažom izračunatom na bazi zatvorene zaštitne palube, što su brodovlasnici obilato koristili jer im je to omogućavalo da plate manje dažbine – Maarsbergenu je, kao i većini sličnih brodova upisana zapremnina od tek 499 BRT. Naravno, svi oni su imali dvije palube za razliku od većine današnjih teretnjaka. Ta okolnost može pomoći na nemirnom moru ako se primjerice donje skladište ispuni teretom, ali to kod porculanače nije bio slučaj, što će se pokazati kobnim. No, brod je nedugo prije toga, točnije 9. rujna 1974. obavio opsežan remont u brodogradilištu Viktor Lenac u Rijeci pa je ta činjenica držala pomorce u uvjerenju da će se njegove buduće plovidbe između luka Zapadne Europe i Sredozemlja odvijati u redu.

Yaga je pod zapovjedništvom kapetana Grge Martinčevića, istog čovjeka koji je preživio pakao u Biskaju 1960. godine isplovila iz Teignmoutha dana 21. prosinca 1974. s dvije odredišne luke – prva je trebala biti alžirska Skikda, a nakon nje Bizerta u Tunisu. Na malom brodu je bilo osam članova posade, uz zapovjednika Martinčevića tu su bili prvi časnik palube Ivica Sladić, upravitelj stroja Ante Marović, drugi časnik stroja Želj-



Teretnjak Simone



Motorni tanker Heinersdorf

ko Živković, kormilari Davor Kršulja, Ante Vidović te Stipe Šimleša, a kuhar je bio Duje Gazde. Uz njih se na brodu nalazila i putnica Ružica Majić. Već idući dan brod se našao u nevremenu, koje je kulminiralo 22. prosinca uvečer kada je vjetar pojačao na 10 bofora, a valovi bili visine četverokatnice. U ranim jutarnjim satima, tek nekoliko milja od rta Finisterre, valjanje Yage je prouzročilo pomak tereta i brod se značajno nagnuo na stranu. Pomorcima je odmah bilo jasno da praktički ne postoje šanse da se brod izvuče iz te situacije i oko 6 sati ujutro, 23. prosinca 1974. poslali su poziv u pomoć putem VHF-a. Prvi ih je čuo danski teretnjak Berina, isto tako malen brod, ali se uspijevao nositi s pobješnjelim morem. Krenuli su prema mjestu gdje se trebala nalaziti Yage, ali njena posada u panici nije uspijevala odrediti točnu poziciju.

Iza osam sati stigli su na mjesto brodoloma, sama Yaga je već prije nestala u morskim dubinama, kasnije se mjesto potonuća odredilo na zemljopisnoj širini 42.30 N, odnosno dužini 9.36W). Spazili su dva tijela, ali i jednog pomorca koji je davao znakove života. No, iako je jedan danski pomorac skočio u more vezan konopom za svoj brod, nije ga uspio spasiti zbog nedovolj-

ne dužine konopa. Posada Berine je uspjela pronaći još jednog utopljenika te je s tri tijela unesrećenih pomoraca krenula ka kopnu, igrom sudbine je najbliža luka bio španjolski grad Vigo, isti onaj u kojem je kapetan Martinčević sa svojom posadom četrnaest godina prije proslavio spašavanje iz olujnog mora. Iako to spasiocima još nije bilo poznato, na Berini se nalazilo tijelo zapovjednika Grge Martinčevića, a uz njega su tu još bili kormilar Stipe Šimleša te kuhar Duje Gazde. Berina je ipak naposljetku otplovila ka svojoj odredišnoj luci, bio je to portugalski Leixoes, gdje su tijela pomoraca preuzele tamošnje vlasti. U Vigo je, pak, uplovio teretnjak Simone, koji je pronašao tijelo strojara Željka Živkovića, te je nesretni pomorac tamo i pokopan.

Istočnonjemački tanker Heinersdorf je imao više sreće, oni su spasili Ivicu Sladića i Ružicu Majić ali su iz mora izvukli još jedno beživotno tijelo, to je bio tek punoljetni kormilar Davor Kršulja, isti onaj pomorac kojeg su doslovno centimetri dijelili od spašavanja od strane posade broda Berine. Heinersdorf je krenuo ka portugalskom Lisabonu, gdje su iskrcani preživjeli te tijelo nesretnog kormilara.

Poginuli pomorci su, nakon što su avionom prevezeni u domovinu, pokopani u svojim rodnim mjestima – 7. siječnja 1975. kapetan Grgo Martinčević je sahranjen u Šibeniku, a istog dana kuhar Duje Gazde u Splitu, Davor Kršulja u Salima te Stipe Šimleša u Bajagiću. Sa španjolskim vlastima se vodila pravna bitka oko ekshumacije strojara Željka Živkovića, ali je naposljetku i on dopremljen u Split, gdje je pokopan dana 22. siječnja 1975. Tako je zatvoreno jedno tužno poglavlje u crnoj knjizi stradanja hrvatskih pomoraca.

Ova tri broda su iz pobješnjelog mora izvukla šestoricu članova posade Yage te putnicu s broda. Tijela preostale dvojice pomoraca s nesretnog teretnjaka, upravitelja stroja Ante Marovića i kormilara Ante Vidovića nisu nikad pronađena.



Posljednja fotografija broda Yaga, britanska luka Teignmouth, prosinac 1974.

U

Lučkoj kapetaniji u Splitu nedavno sam čuo divnu poruku: POMORCI SU UŽASNO PRISTOJNA PUBLIKA! Namjerno ne spominjem autora ove rečenice jer, zamislite, bez odobrenja resornog ministarstva djelatnici Lučkih kapetanija i ispostava ne smiju davati izjave medijima. Ali ova izjava zaslužuje punu pozornost jer pomorcima je puna kapa birokracije u vidu čekanja na razne potvrde, obnove breveta, prijave za raznorazne ispite (ne samo časničke) i tko zna zbog čega još moraju do svoje matične kapetanije. Dakle, točno, pomorci su pristojna, ali i strpljiva publika. No bez obzira na sve izrečeno, ponovno, nakon lokalnih i parlamentarnih izbora, najveći dio naših pomoraca nije mogao glasovati i na izborima za hrvatskog predsjednika.

Izborna pravila naime kažu da glas imaju isključivo pomorci koji plove na brodovima koji viju hrvatsku zastavu. E, ali gle čuda na našoj okrnjenoj trgovačkoj floti ukrcano je više stranaca nego naših, izuzev naravno putničke flote. U eri elektroničke revolucije i umjetne inteligencije ne može se glasnati on line ili mailom, odnosno svoj glas zaokružiti u zapečaćenoj i ovjerenom kuverti. U svakom slučaju što se izbora i pomoraca tiče, ponovno ista priča. A što ćemo kada je riječ o pristojnoj i strpljivoj publici koja uredno plaća i mirovinsko i zdravstveno osiguranje.

Slušam nedavno jednog našeg uvaženog ekonomskog analitičara koji kaže i tvrdi da se godišnje u hrvatske banke iz inozemstva uplati 5,5 milijardi eura. Pitam se koliko od tih pustih milijardi eura uplate hrvatski pomorci. Pojedini uvaženi pomorski analitičari kažu, a to mogu i bankari potvrditi, radi se više od milijardu eura. Eto još jedne potvrde da su hrvatski pomorci pristojna i domoljubna publika, ali u svojoj domovini su ljudi drugog reda. Ne samo zbog izbora.



PIŠE
**JADRAN
MARINKOVIĆ**

POMORSKA VEČER (23.)

Istodobno čujemo vapaj naše dvije ili tri pomorske kompanije koje kažu: FALI NAM POMORACA! Ne časničkog kadra, nego posade. Nema više Ukrajinaca i Rusa, tek nešto Filipinaca. Naši kormilari, kuhari, čistači, mehaničari i ostali vele da istu, ako ne i bolju plaću, mogu zaraditi na kopnu. A tek božićnica, uskrsnica i regres su najmanje 300 posto manji, nego što imaju zaposlenici Hrvatskih cesta ili Hrvatskih željeznica. Mali podatak iz Jadroplova, koji je na burzi i 70 posto u državnom vlasništvu, za ovogodišnju božićnicu mogao bi izdvojiti stotinjak dolara.

Nisam mislio u ovoj kolumni spominjati Jadroliniju, ali upravo pratim vijesti i dvije nove havarije našeg najvećeg putničkog brodar. Na trajektu Petar Hektorović ušlo more u jedan tank, a katamaran Silba umjesto pristajanja u luku udario u obalu. I sada su u škveru i čeka se ishod istrage. Ovo više nije slučajnost, jer sve znamo o strašnoj tragediji trajekta „Lastovo“ i troje poginulih pomoraca, a na još tri trajekta „Jadrolinije“ padale su i zakazale izlazne rampe. Svaki pomorac, osim brodske hrane, kazat će Vam da je najvažnija sigurnost. E, baš ti odgovorni za sigurnost posade i putnika sjede u Rijeci u toplim kancelarijama. Još jednom valja

ponoviti da je bitna profesija na čelu tvrtke, a ne politika i politikantstvo. Sve je lako i brzo rješivo ako imaš imalo savjesti i ponudiš ostavku. No Uprava Jadrolinije koncem 2024. ponovno će se hvaliti s milijunima prevezenih putnika i vozila.

A pomorci „bijeje flote“, njima još jednom sve pohvale i kapa dolje.

Sredinom studenoga sam se javio u Pomorsku večer Radio-Pule i začuđo rekao da bih volio krenuti na jedan vijad. Da, ali iz onih vremena prije 40-50 godina. Zatvoren Suez 6 mjeseci do Australije i Novog Zelanda, 6 do 7 dana po lukama, izlasci, susreti s našim ljudima, 42 člana posade, tri kuhara, tri konobara, 7 kormilara, meštar, noštro-mo, meho, električar, telegrafista i časnici, barba, kapo... Jedno ludo, ali sjetno sjećanje jednog kadeta, koji je prosincu napunio 71 godinu. Vjerujte bilo je i valjanja i ciklona, ali bilo je lipo, jer kada imaš 19-20 godina ne moraš misliti na obitelj, suprugu i djecu. Danas je to sasvim druga priča, ne sa sedam, nego devet kora kruha. Dragi moji slušajte i dalje ponedjeljkom Pomorsku večer jer mi smo uvijek na vašoj strani.

Pomorci moji želim Vam dobro i pitomo more jer more je naša mater.

Pozdrav i posadi broda.



Ima nas divnih i onih loših

A

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

kako drugačije ja mogu ići dalje, nego iz pustolovine u pustolovinu! Mojim avanturama nikad kraja pa sam se tako našla na toj balerina jahti na crossingu iz Engleske u Monaco.

Iako mi nije prvi put da sam se našla na toj jahti kao relief chief stewardess, prvi put sam naišla na novu, pomalo čudnu posadu uključujući novog relief kapetana. Kako je bila polovica kolovoza iz Šibenika sam otputovala s cca 36 °C i došla u Southampton na 16 °C. Naravno, jasno je da je tada vremenska prognoza bila za sve, samo ne za isplavljanje iz Southamptona prema Biskaju i da-

lje. Međutim, eto tog našeg mladog i nadobudnog kapetana s odlukom da se kreće na crossing. Kolega i ja u čudu na tu njegovu odluku, pitamo ga kad točno misli isploviti, koji dan, a on nam kaže: “pa sutra naravno“. Radar i satelitske snimke u crvenom na najjače, a on misli isploviti. Meni je to trenutno značilo, “ćerco moja, kupi valižu i via prvi aerodrom natrag za Hrvatsku“. Nakon nekoliko sati nagovaranja, taj isti kapetan je donio, napokon, ispravnu odluku i odgodio plovidbu za tjedan dana.

I tako je došao taj dan da se krene u novu pustolovinu. Sam prolazak Biskaja je prošao relativno mirno, međutim na granici Portugala i Španjolske zavaljalo nas je samo tako, u tolikoj mjeri da nam se cijeli namještaj u gornjem salonu prevrnuo. Sreća pa nije bilo ozlijeđenih članova posade, iako sam i sama skoro nastradala. Naime, u tom trenutku kad se namještaj prevrnuo, nisam sjedila na mjestu gdje inače sjedim za tim stolom, nego preko puta stola. Da sam tu sjedila, sigurno bih imala par slomljenih rebara i prijelom ruke. Bogu hvala pa je sve prošlo u redu!

Društvene mreže postoje i koristimo ih u različite svrhe. Ja svoj Instagram uglavnom da ljudima približim svoj posao i svoje doživljaje. Tako sam i ovaj put na svoj story stavila sliku tog gornjeg salona kako izgleda prije i video poslije prevrnutog namještaja. Hm, ljudi koji su to vidjeli, normalno su komentirali kako to strašno izgleda, pitali me kako sam, je li sve u redu itd... I tu sad “nastupa” drugi, onaj glavni zapovjednik te iste jahte, jer ovaj prvi spomenuti je na zamjeni ovome. Kako me tada pratio na IG tako je i vidio moju priču i...

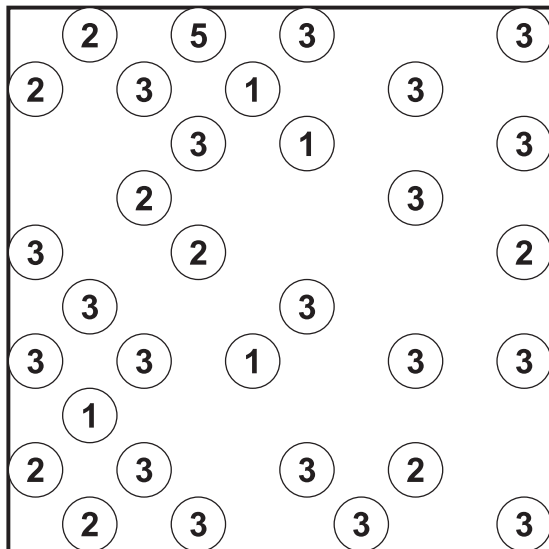
Dok sam bila u gvardiji na mostu komentira mi kapetan kako ga je zvao dotični da mu kaže da je netko od članova posade objavio “to i to”, a da mu nije rekao tko je u pitanju. I ja kao iz topa ispalim “da, to sam bila ja”. I ovaj zbunjeno odgovara “pa zašto nije tebe kontaktirao”? Ni ja sama ne znam zašto nije, s obzirom je zvao i zapovjednika stroja i rekao mu kako je ljut i bijesan na mene. Da napomenem, kao što ste mogli primijetiti, ja nikada ne objavljujem naziv broda, niti imena vlasnika ili menadžmenta!

I upitam ja zapovjednika stroja, je li „dotični“, kad je vidio taj video, pitao kako je posada, ima li ozlijeđenih, kakvo je stanje broda itd., a ovaj samo odgovori “ne, nije njega uopće briga za posadu, njemu je samo bitno da se jahta što prije proda”. Eto, svega vam ima kod nas u jahtingu, tako da ne zavaravajte se kako je ovdje divno sve i mi samo uživamo! Ima divnih dana, ali i onih loših. Isto je i s ljudima, posadom. Ima nas divnih i onih loših.

|  | | | | | | | AUTOR: VALTER | UGLEDNI ZADARSKI BRODAR | PRILOG: DANJU | "PRIMJER" | (SKUPA S ***) SREDIŠNJA SAKRALNA GRAĐEVINA U ZADRU | SITNO- ZRNAŠTI KREMEN, POLUDRAGI KAMEN | DRŽAVA U SREDNJOJ AMERICI (KANAL!) | NAZIVI |
|---|------------------------------------|---|--|--|---|---|---|--|------------------|---|--|--|---|--------|
| | | | | | | | FILM JULESA DASSINA S PETEROM USTINOVOM | | | | | | | |
| | | | | | | | AMERIČKI DRŽAVNIK LINCOLN | | | | | | | |
| | | | | | | | NEODIMIJ | | | METAK, ZRNO AMERIČKI GLUMAC, BRAD ("TROJA") | | | | |
| | | | | | | | ZAPOVJEDNIK BRODA | | | | | | | |
| NEDAVNO PREMINULA AMERIČKA GLUMICA I PJEVAČICA ("BLISKI SUSRETI TREĆE VRSTE") | LJUBAVNI ROMAN PAM JENOFF | DUGO RAZDOBLJE | HRVATSKI POVJESNICAR IZ 19. STOLJEĆA, FRANJO | ITALO CALVINO | "GRAM" | SLAVNI DANSKI PIŠAČ BAJKI, HANS CHRISTIAN | BRITANSKA KNJIŽEVNICA BLYTON SLIKAR GOLDONI | | | | MAKARSKA IZRAZ MIRENJA SA ČINJENICAMA | | | |
| | | | | | | | | ČOKOT, TRS MOMAČKO SKUPNO PJEVANJE | | | | | POZNAȚA ZADARSKA ATRAKCIJA | |
| PRIPADNIK JEDNOG EUROPSKOG OTOČNOG NARODA | | | | | SILOVIT NALET NAFTOVOD (LAT.) | | | | | | MALTA PLAHA ŠUMSKA ŽIVOTINJA | | | |
| ŽELJEZNA PEKA (TURC.) | | | | ODUČAVANJE (MN.) SIMPATIČNI VANZEMALJAC IZ TV-SERIJE | | | | KAUBOJSKO UZE S OMCOM PREGRŠȚ | | | | | | |
| ITALIJA | | GLAVNA ZADARSKA ULICA SLIKA NAGOG TIJELA | | | | | | | | ROBERT REDFORD KOMIČAR OLIVER HARDY | | | | |
| AMERIČKI KNJIŽEVNIK, NORMAN ("GOLJI MRTVI") | | | | | | AMERIČKI SOCIOLOG, TALCOTT ZAGREBAČKA KOVNICA | | | | | | | | |
| OTON KUĆERA | | | OKAMINA NOVAC ZA IZDRŽAVANJE KRALJEVSKE OBITELJI | | | | | ZMIJSKA KOŽA MJERA ZA TEKUĆINE | | | | | | |
| ŽIDOVSKA NOVINSKA AGENCIJA | | | | IZREZI NA HALJINAMA ZAGREBAČKA IZDAVAČKA TVRTKA | | | | | | | ŠPANJOLSKA NOSITELJ NASLJEDNIH OSOBINA | | | |
| "EAST" | | PTICE IZ PORODICE FAZANA SRNINA MLADUNČAD | | | | | | DRŽAVA U ZAPADNOJ AFRICI ALBUM DAMI- RA URBANA | | | | | | |
| AMERIČKA GLUMICA, KAREN ("PET LAKIH KOMADA") | | | | | STILIZIRANE BISKUPSKE KAPE ŠARENICA OKA | | | | | ERBIJ GRAD U ISTOČNOJ RUMUNJSKOJ | | | | |
| REĆI ONO ŠTO NIJE TREBALO | | | | | | PRELJEV ZA SALATU (ENGL.) "ACTIVE" | | | | | | | | |
| STARO IME VJETNAMA | | | | | SENJSKI KAPETAN IZ 16./17. ST., JOSIP NOBELIJ | | | | | | URAN UZVIK DOZIVANJA | | | |
| ZADARSKA TRAJEKTNJA LUKA | | | | | | | | STARI NAZIV ZA MARASKINO RIMSKI: 50 | | | | | | |
| VJERNOST, PRIVRŽENOST | | | | | | | PRILOG: SLABIJE, NEVALJALIJE | | | * | * | * | * | |

Krugovi s brojkama predstavljaju otoke. Broj u krugu označava s koliko je mostova spojen dotični otok s drugim otocima. Mostovi mogu biti postavljeni isključivo vodoravno ili okomito, i ne smiju se križati. Dva otoka mogu biti spojena s najviše dva mosta. Ako je zadatak ispravno riješen onda svi otoci moraju biti povezani.

MOSTOVI



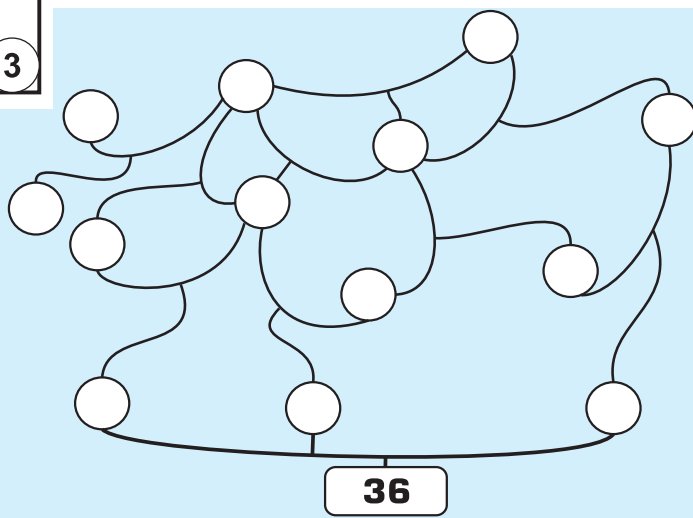
Smjestite brojeve od 1 do 12 u mrežu tako da u svakom retku i u svakom stupcu budu po dva broja. Brojevi desno i ispod mreže predstavljaju umnožak brojeva u pripadnom retku odnosno stupcu.

TABLICA MNOŽENJA

| | | | | | | |
|----|---|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 12 |
| | | | | | | 56 |
| | | | | | | 20 |
| | | | | | | 18 |
| | | | | | | 33 |
| | | | | | | 60 |
| 24 | 9 | 55 | 42 | 48 | 20 | |

DRVO

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



SUDOKU

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

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

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 1 | 7 | |
| 1 | | 7 | | | 8 | 2 | | |
| 5 | 9 | | | | 1 | | 8 | |
| | 1 | 5 | | 6 | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | 3 | | 4 | 1 | |
| | 4 | | 8 | | | | 6 | 9 |
| | | 9 | 4 | | | 7 | | 3 |
| | 5 | 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/ili paket kartica Diners Club Croatia Airlines i Visa Croatia Airlines bez plaćanja članarine za prvu godinu korištenja.

Bez papira. 100% digitalno.

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

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

