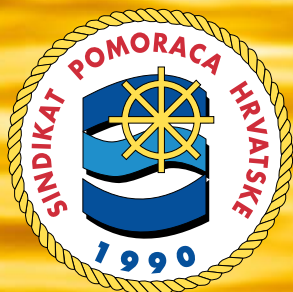


POMORSKI VJESNIK



TEMA

DODIJELJENA PRIZNANJA

61. PLAVE VRPCE VJESNIKA

HRABROST, PONOS I EMOCIJE

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:

Shutterstock

TISAK:

Og-grafika

NAKLADA:

3.200

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

04

DODIJELJENA

PRIZNANJA

61. PLAVE VRPCE

VJESNIKA



13

SPH OBILJEŽIO
BLAGDAN
SVETOG NIKOLE,
ZAŠTITNIKA
POMORACA

16

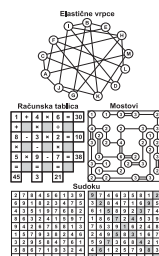
NEVEN MELVAN

"GODINA VELIKIH
IZAZOVA, ALI I
VAŽNIH ISKORAKA
ZA POMORCE"



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



30

PRIČA O DVA
BRODA, A USTVARI
O SUDBINI RIJEČKE
KOMPANIJE

PIŠE

**DAMIR
HERCEG**

U Opatiji je, 1. prosinca 2025., održana svečana dodjela priznanja 61. Plave vrpce Vjesnika u pojedinačnoj i momčadskoj konkurenciji.

U pojedinačnoj konkurenciji zlatni prsten i svileni plamenac pripali su Mariju Popovcu iz Omiša, koji je svojim "gumenjekom" spasio oko 70 ljudi tijekom strašnog požara u Marušićima. Po vjetru i valovima prevezao ih je s plaže na koju su se sklonili pred vatrenom stihijom do brodova nekoliko kapetanija, Pomorske policije i MORH-a.

U momčadskoj konkurenciji srebrna plaketa i svileni plamenac pripali su mještanima otoka Premude, koji su spasili 72 putnika i posadu nasukanog katamarana *Princ Zadra*. U akciji spašavanja sudjelovala je flota od 10 barki s 19 otočana, koji su po mraku, valovima i vjetru prvo spasili djecu, žene i starije osobe, a potom i ostale putnike i posadu.

Oba priznanja dobitnicima je uručio glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske, Neven Melvan, koji je u svom govoru naglasio važnost očuvanja ovog priznanja za buduće generacije: *"Dok posljednji ostaci novinske kuće Vjesnik, u kojoj je 1966. godine utemeljena nagrada Plava vrpca, nestaju u plamenu, naša je obveza sačuvati ovo priznanje za junake kojima je ljudski život važniji od osobne sigurnosti i profita. Broj nominiranih dokaz je da je pomorcima ljudski život i sigurnost najvažnija moralna kategorija. Zahvaljujem i s poštovanjem se klanjam našim junacima."*

Melvan se prisjetio i tragedije na trajektu *Lastovo*, naglašavajući da su zapovjednik Goran Đolonga, prvi časnik palube Davor Zagorac i vođa palube Predrag Vulić nepravedno izloženi optužbama. Sindikat je otvoreno dao podršku ovim kolegama, istaknuvši da su njihove profesionalne i moralne zasluge neupitne.



Dodijeljena priznanja 61. Plave Hrabrost, pon





Nominirani i dobitnici Plava vrpce Vjesnika 2025. s predstavnicima Grada Opatije, PGŽ, HRM-a i SPH

Plava vrpce Vjesnika Ponos i emocije



Svečanost su pozdravili i predsjednik Gradskog vijeća Grada Opatije, Kristian Tončić te zamjenik župana Primorsko-goranske županije, Robert Matić.

U konkurenciji za 61. Plavu vrpce Vjesnika bilo je još šest poduhvata, među kojima su istaknuti:

- Kapetan Pero Šutalo iz Cavtata, koji je spasio 11 kubanskih izbjeglica u Meksičkom zaljevu.
- Puljski ribari Nikola Simić i Mario Mrdenović, koji su po jakom jugu odsukali izletnički brod *Srebrno* pun turista.
- Četvorica mladića iz Novog Vinodolskog, Erik i Raul Čemeljić, Kristjan Berisha i Tin Buneta, koji su spasili više od 15 ljudi tijekom nevremena u Vinodolskom kanalu.
- Trojica Cavtačana, Luko Radović, Asmir Šahinović i Antonio Lang, koji su izvukli dvojicu francuskih tinejdžera iz razbješnjelog mora.
- Posade hrvatskih ophodnih brodice i aviona koje su spasile talijanski bračni par kod Poreča.
- Posade Mornarice Crne Gore i helikoptera Vojske Crne Gore koje su spasile hrvatskog skijaša Ivicu Kostelića iz ledenog mora.

Plakete nominiranima predali su zamjenik župana Robert Matić i kapetan fregate Anđelko Škare.



U dvorani hotela Royal tražilo se mjesto više



Glavni tajnik SPH Neven Melvan i dobitnik PVV u pojedinačnoj konkurenciji Mario Popovac s obitelji

Dojmovi dobitnika i nominiranih

Marijo Popovac opisao je trenutak dodjele kao iznimno emotivan:

"Kad je voditeljica Dorina Tikvicki izgovorila moje ime i pozvala me da preuzmem zlatni prsten i svileni plamenac, srce mi je snažno lupalo, koljena klecala, a suze su zamalo krenule niz lice. Pred očima su mi prolazile slike dramatičnih trenutaka s plaže. More volim, osjećam kako teče

mojim venama, i puno toga sam na njemu doživio, ali dodjela Plave vrpce Vjesnika je poseban doživljaj. Kad je pozvana cijela moja obitelj, supruga Petra i sinovi Karl i dvomjesečni Petar, glas mi je nestao u grlu ... oni su uz mene ... svi smo tu ... radost, ponos, ispunjenje."

Mještani Premude istaknuli su ponos zbog priznanja:

"Srebrna plaketa i svileni plamenac Plave vrpce Vjesnika 2025. imat će posebno mjesto u otočnom muzeju Premujski fundament. Želimo da i buduće generacije naših sumještana budu ponosne na ovo sjajno priznanje. Gotovo svakodnevno primamo

čestitke sa Silbe i Oliba," rekao je umirovljeni kapetan Ivan Smirčić (75), koji je sa svojim nećakom Ivanom Maljićem prvi pohitao barkom u pomoć putnicima nasukanog katarana.

Luko Radović, zamjenik direktora hotela Croatia u Cavtatu, posebno je istaknuo zajedništvo mještana Premude:

"Svečanost dodjele Plave vrpce Vjesnika fantastično je iskustvo koje daje osjećaj sreće, ponosa i zadovoljstva. Osobe kojima je spašavanje posao i dužnost kroz ovu nominaciju mogu spoznati koliko ih cijene i poštuju ljudi s kojima dijele iste osjećaje prema moru i brodovima."



Hrvoje Šestan, Ana Beržaj, Toni Lukić, Matej Ravlić, Damir Barišić, Davor Romić, Đani Blažina



Pripadnici crnogorske mornarice i zrakoplovstva i Ivica Kostelić

Poručnik bojnog broda Hrvoje Šestan dodao je da je nominacija priznanje svima koji svakodnevno sudjeluju u spašavanju života na moru.

Pulski ribar Nikola Simić naglasio je da mu je bila čast sudjelovati u svečanoj dodjeli, koja slavi hrabrost i solidarnost. Mladi Pero Šutalo primio je plaketu umjesto svog oca i rekao da je u tim trenucima osjećao silan ponos. Brigadir Damir Barišić istaknuo je da nominacija njega i poručnika Mateja Ravlića priznaje dugogodišnji uspješan



Za dobro raspoloženje pobrinuo se sastav Nardis



Antonio Lang, Asmir Šahinović i Luko Radović



Erik Čemeljić, Kristijan Berisha, Tin Buneta i Anđelko Škare



Dobirnici priznanja u momčadskoj konkurenciji su mještani Premude

rad Zrakoplovstva i Obalne straže Hrvatske ratne mornarice.

Crnogorski časnici, Mihailo Miletić i Lazar Novičević, istaknuli su da spašavanje Ivica Kostelića nisu doživjeli kao herojsko djelo, već kao ono što je trebalo učiniti. Novičević je rekao:

“Svečanost dodjele Plave vrpce Vjesnika ostavila je snažan dojam na sve nas. Biti dio događaja koji 61 godinu slavi hrabrost iskazanu na moru, među ljudima koji razumiju težinu svakog vala i vrijednost svakog spašenog života, predstavlja veliku čast. Zahvalni smo organizatoru na prihvaćenoj nominaciji i na toplom prijemu u Hrvatskoj.”

Ivica Kostelić je Plavu vrpцу Vjesnika opisao kao:

“Svjetlo koje obasjava nepoznate junake mora, najsvjetlije primjere ljudske dobrote. Na moru nepoznati postaju braća, a ljudi daju najbolje od sebe.” Prisjetio se dramatičnih trenutaka kada je proveo pet sati u hladnoj vodi držeći se za kajak francuskog kolege, dok su ga crnogorski časnici spašavali: *“Kad sam se našao na palubi patrolnog čamca, svakog člana posade sam zagrljio i poljubio. Kasnije smo se upoznali, ali više nismo bili obični znanci, nismo bili prijatelji, bili smo braća.”*

Posebna priznanja

Ove godine dodijeljena su dva posebna priznanja:

- Prof. dr. sc. Alen Jugović za izniman doprinos razvoju visokoškolskog pomorskog obrazovanja.
- Tvrtki Adria Docks d.o.o. iz Splita za dugogodišnju pomoć pomorcima s brodova *Jadro* i *C3 Magnar*.

Priznanje Adria Docksu bit će naknadno uručeno zbog spriječenosti čelnika tvrtke da prisustvuju svečanosti.



dr. sc. Alen Jugović i Damir Herceg, tjanik Odbora Plave vrpce Vjesnika



Pero Šutalo preuzeo je plaketu za svoga oca



Nominirani Nikola Simić i kapetan fregate Anđelko Škare



Sekcija žena SPH

Dijalog umjesto sukoba: radnici Plovputa izborili pravednije plaće

Tijekom ljeta 2025. godine odnosi između Uprave društva Plovput d.o.o. i sindikata našli su se u središtu pozornosti javnosti zbog nezadovoljstva zaposlenih visinom plaća i dugogodišnjeg zaostajanja primanja u odnosu na slična državna poduzeća i javnu administraciju.

Povod intenziviranju socijalnog dijaloga bio je sindikalni zahtjev za povećanjem koeficijenata složenosti poslova za 0,5, čime bi se barem djelomično ispravila nepravda prema radnicima i pomorcima koji svakodnevno osiguravaju sigurnost plovidbe na hrvatskom dijelu Jadrana. Uprava je u početku odbila taj prijedlog, pozivajući se na loše poslovne rezultate, proračunski manjak, inflaciju i stagnaciju prihoda.

S obzirom na važnost Plovputa kao trgovačkog društva od strateškog interesa u stopostotnom vlasništvu Repu-

blike Hrvatske, sindikati su zatražili hitan sastanak s predstavnicima Uprave, Nadzornog odbora i Skupštine Društva, odnosno s predsjednikom Skupštine, ministrom mora, prometa i infrastrukture Olegom Butkovićem. Cilj je bio pronaći održivo rješenje kroz dijalog i izbjeći industrijske akcije.

Plovput danas zapošljava oko 260 radnika, među kojima su pomorci na radnim brodovima, operatori pomorskih komunikacija u obalnim radijskim postajama, svjetioničari na čuvanim svjetionicima te brojno tehničko osoblje. Njihov rad izravno doprinosi sigurnosti plovidbe, razvoju otoka, ribarstva i nautičkog turizma, zbog čega su sindikati jasno poručili da se poslovni problemi ne smiju rješavati na teret radnika.

Nakon niza razgovora i pritiska zaposlenih, došlo je do preokreta. Najavljeno mirno okupljanje radnika krajem srpnja 2025.

godine otkazano je jer je postignut dogovor između Uprave i sindikata. Uprava Plovputa prihvatila je ključni sindikalni zahtjev te pristala na povećanje koeficijenata složenosti poslova za sva radna mjesta u ukupnom iznosu od 0,5.

Povećanje će se provesti u dvije faze: od 1. listopada 2025. koeficijenti će se povećati za 0,3, a od 1. siječnja 2026. slijedi dodatno povećanje od 0,2.

Sindikat pomoraca Hrvatske izrazio je zadovoljstvo postignutim dogovorom, zahvalivši radnicima na jedinstvu, odlučnosti i spremnosti na kolektivno djelovanje, kao i Upravi na iskazanoj volji za dijalog i razumijevanje opravdanih zahtjeva zaposlenih.

Ovaj primjer pokazao je da su socijalni dijalog i zajednički napor najbolji put prema pravednijem vrednovanju rada i kvalitetnijim radnim uvjetima, ali i da se i u društvima od strateškog interesa interesi radnika moraju i mogu uspješno zaštititi.

Sindikat pomoraca traži brže i humanije repatrijacije za pomorce

PIŠE

ROMANO
PERIĆ

Sindikat pomoraca Hrvatske traži preispitivanje i harmonizaciju prakse repatrijacije pomoraca, ključnih radnika u globalnoj pomorskoj industriji. Naime, hrvatski i strani pomorci suočavaju se s otežanom procedurom pri povratku u matičnu zemlju unutar šengenskog prostora, osobito kada im istekne ili nedostaje odgovarajuća viza.

Trenutna praksa predviđa izdavanje tranzitnih viza samo u hitnim medicinskim slučajevima, dok pomorci, čiji su ugovori uredno završeni, često moraju čekati i po nekoliko dana ili tjedana u Hrvatskoj ili drugim državama šengenskog prostora. Ovo ne samo da stvara nepotreban psihološki pritisak, nego i kontradiktira statusu pomoraca kao ključnih radnika globalne opskrbe.

Sindikat navodi da su problemi neujednačeni unutar šengenskog prostora, dok se u nekim državama poput Portugala, Italije i Nje-

mačke suočavaju sa sličnim izazovima, u drugim državama takvih problema nema.

Rješenje tog problema dovelo bi do restrukturiranja posada od administrativnog pritiska, ubrzanje procedura nadležnih službi, jačanje međunarodnog ugleda Hrvatske i smanjenje komercijalnih gubitaka u pomorskoj industriji. Sindikat pomoraca Hrvatske uključit će i Međunarodnu federaciju transportnih radnika (ITF) u rješavanje ove problematike.

Glavni tajnik Sindikata pomoraca Hrvatske Neven Melvan i pomoćnik glavnog tajnika i koordinator inspektorata ITF Romano Perić naglašavaju da je ovo mali, ali značajan korak prema sustavu koji bolje razumije izazove pomorskog poziva i uvažava ljudsku dimenziju profesije koja je ključna za globalnu trgovinu i sigurnost plovidbe.

Održan sastanak u Ministarstvu rada na temu: Problem statusa pomoraca pri ostvarivanju prava roditelja djeteta s teškoćama u razvoju



U Ministarstvu rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike početkom studenoga je održan radni sastanak na temu „Problem statusa pomoraca pri ostvarivanju prava roditelja djeteta s teškoćama u razvoju“.

Cilj sastanka je bio ukazati te prepoznati izuzetnu važnost predmetne problematike kao i potrebu za hitnim rješavanjem predmetnih izazova izmjenom postojećih propisa i stvaranjem sveobuhvatnijeg i pravednijeg zakonskog okvira koji uređuje pitanje roditeljskih prava u kontekstu roditelja koji imaju status pomorca, a sve u skladu s najboljim interesima djece s težim smetnjama u razvoju.

Na sastanku su sudjelovali predstavnici Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, Ministarstva demografije i

useljništva, Građanske inicijative Pomozimo djeci s invaliditetom, Sindikata pomoraca Hrvatske (SPH), Hrvatskog zavoda za zdravstveno osiguranje (HZZO), i Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje (HZMO).

Podsjetimo, Građanska inicijativa Pomozimo djeci s invaliditetom i Sindikat pomoraca Hrvatske još od 2012. godine upozoravaju na niz nelogičnosti i nepravdnih situacija u važećim propisima koji se odnose na ostvarenje roditeljska prava zaposlenog roditelja ili samozaposlenog roditelja djeteta s težim smetnjama u razvoju i na dopust ili na rad u skraćenom radnom vremenu radi njege djeteta, čiji je jedan od roditelja pomorac u međunarodnoj plovidbi.

Naime, u praksi se redovito pojavljuje problem kada se otac – pomorac – vrati s broda i u razdoblju između ugovora o plovidbi nema aktivan

status zaposlenja, već se vodi kao nezaposlena osoba. Iako je riječ o privremenom razdoblju između ugovora, sustav ga tretira kao osobu bez zaposlenja, što ima niz negativnih posljedica za cijelu obitelj.

U obiteljima koje imaju dijete s teškoćama u razvoju, ova situacija postaje osobito teška jer majka, koja je često primarni skrbnik, tada gubi pravo na skraćeno radno vrijeme ili pravo na dopust radi njege djeteta te je obvezna biti zaposlena puno radno vrijeme. Time se smanjuje mogućnost pružanja djetetu kontinuirane, intenzivne i specifične brige koja mu je potrebna, a ista se, s obzirom na prirodu posla koji kao pomorac veći dio godine provodi izvan doma, ne može u potpunosti nadomjestiti. Otac pomorac, unatoč iskazanoj brizi i predanosti, zbog objektivnih okolnosti povezanih s njegovim zanimanjem, nije u mogućnosti pružiti razinu svakodnevne skrbi kakvu majka može osigurati.

Prema važećim zakonskim propisima, ta prava može ostvariti samo ako su oba roditelja zaposlena, ili u razdoblju od 60 dana od dana prestanka zaposlenja drugog roditelja.

S obzirom na dinamiku posla pomoraca, nije moguće utvrditi periode kada će pomorac biti kod kuće, a kada na brodu te kada je na brodu – koliko dugo će ostati (primjerice, prilikom utvrđivanja vremena koje će pomorac raditi uvijek se ostavlja vremenski period +/- 1 mjesec, što ovisi o kompaniji koja u bilo kojem trenutku takav ugovor može skratiti ili produžiti), kao ni to da pomorci vrlo često niti ne znaju kada će početi raditi te ih se nerijetko obavijesti o tome par dana prije samog odlaska na brod.

Zbog navedenih razloga, supruga pomorca nije u mogućnosti svakih mjesec ili dva mjeseca mijenjati svoj status na radnom mjestu, te joj postaje nemoguće zadržati zaposlenje, što dodatno otežava ionako teške životne uvjete.

Građanska inicijativa i SPH smatraju da bi se prilikom odlučivanja o ostvarivanju tih prava trebalo uzeti u obzir specifičan radni status pomoraca.

Pomorci imaju ugovore koji su sezonskog ili cikličkog karaktera, pa se razdoblje između plovidbi ne bi smjelo tumačiti kao razdoblje nezaposlenosti, već kao sastavni dio prirode njihova zanimanja.

Na navedenom sastanku zaključeno je da će tri resorna ministarstva u narednom periodu zajednički raditi na pronalasku najboljeg rješenja putem izmjena i dopuna postojećih propisa koji reguliraju ovo pitanje, uzimajući u obzir prijedloge GI i SPH. Cilj je da se izbjegn timer postojeće nepravde, obiteljima pomoraca omogućiti realna i pravedna primjena zakonskih prava, te osigurati jednaka dostupnost prava svim roditeljima djece s teškoćama u razvoju.

Sindikat pomoraca Hrvatske, u dobroj vjeri, smatra da su svi dionici ovog sastanka konačno prepoznali važnost ovog problema te, s iskrenom namjerom i zajedničkim angažmanom, donijeli odluku o pristupanju rješavanja ovog pitanja sustavn timer i pravednim rješenjem u najboljem interesu onih najpotrebitijih – djece s teškoćama u razvoju.

Godina izazova u pomorstvu: sigurnost, prava radnika i socijalni dijalog

PIŠE

ANTUN
ALJINOVIĆ

Smjena Uprave i novi prioriteti u Jadroliniji

Početkom veljače smijenjena je Uprava Jadrolinije kao posljedica tragedije na trajektu *Lastovo*, u kojoj su 11. kolovoza 2024. godine život izgubila trojica pomoraca. Umjesto dotadašnjeg predsjednika Uprave Davida Sopte, za predsjednika Uprave imenovan je Robert Blažinović. U svojim prvim javnim istupima nova Uprava istaknula je obnovu flote novogradnjama i povećanje sigurnosti na brodovima kao ključne prioritete. Sindikat pomoraca Hrvatske takve je najave pozdravio te izrazio punu podršku svim mjerama usmjerenima na unapređenje poslovanja Društva, osobito onima koje se odnose na poboljšanje radnih i socijalnih standarda pomoraca i ostalih radnika.

Socijalni dijalog – pomaci i prepreke

Sa samim predsjednikom Uprave uspostavljen je kvalitetan i korektan socijalni dijalog. Međutim, na nižim razinama upravljanja, osobito u kadrovskom sektoru, i dalje je prisutan snažan utjecaj tzv. kućnog sindikata. Zbog toga se Sindikatu pomoraca Hrvatske često onemogućuje ravnopravan socijalni dijalog, što dugoročno narušava povjerenje radnika i odnose unutar Društva.

Tragedija *Lastova* i kaznena prijava

U srpnju je Sindikat pomoraca Hrvatske podnio kaznenu prijavu protiv osoba čiji su propusti, prema nalazima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, doveli do tragedije na trajektu *Lastovo* u kolovozu 2024. godine. Sindikat je pomorcima koji su preživjeli tragediju pružio potrebnu pomoć te im je i dalje na raspolaganju.

Pregovori o Kolektivnom ugovoru i materijalna prava

Nakon višemjesečnih inicijativa Sindikata pomoraca Hrvatske, krajem svibnja započeli su pregovori između HUB-a Mare Nostrum i reprezentativnih sindikata o izmjenama i dopunama Kolektivnog ugovora iz rujna 2023. godine. Sindikat je predložio povećanje osnovnih plaća u skladu s rastom minimalne plaće, povećanje pomorskog dodatka te poboljšanje ostalih materijalnih prava pomoraca. Brodari su te prijedloge odbili i prihvatili znatno skromniji prijedlog kućnog sindikata.

U pokušaju postizanja kompromisa Sindikat pomoraca Hrvatske uputio je dodatni prijedlog kojim bi se osiguralo realno povećanje primanja pomoraca uz razmjerno malo povećanje troškova za brodare. Unatoč tome, u kolovozu je zaprimljen prijedlog prema kojem bi dio pomoraca imao osnovne plaće niže od zakonom zajamčene minimalne plaće, zbog čega je Sindikat takav prijedlog odbio kao neprihvatljiv i protivan propisima Republike Hrvatske.

Potpisivanje dodataka KU-a i posljedice u Jadroliniji

Početkom rujna potpisan je Opći dodatak Kolektivnom ugovoru između brodara i samo jednog reprezentativnog sindikata, dok je Sindikat pomoraca Hrvatske odbio potpisati takav dokument. U Jadroliniji je istodobno potpisan i Posebni dodatak Kolektivnom ugovoru. Linearno povećanje plaća dovelo je do narušavanja omjera plaća u odnosu na razinu odgovornosti i složenosti poslova, što ima demotivirajući učinak na pomorce i smanjuje interes za profesionalno napredovanje.

Radničko vijeće i gubitak demokratskih prava

Tijekom godine provedeni su izbori za Radničko vijeće Jadrolinije, koji su, kao i ranije, provedeni protivno važećem Pravilniku. Unatoč tome, u Radničko vijeće izabran je jedan predstavnik s liste Sindikata pomoraca Hrvatske, koji zastupa interese pomoraca i ostalih radnika Društva.

Posebnu zabrinutost izazvale su izmjene Statuta Jadrolinije, kojima je ukinuto pravo radnika na neposredan izbor svog predstavnika u Nadzorni odbor Društva. Umjesto toga, predstavnika sada imenuje Radničko vijeće. Time su radnici izgubili važno demokratsko pravo koje je, na inicijativu Sindikata pomoraca Hrvatske, početkom 2000-ih bilo ugrađeno u Statut Jadrolinije. S obzirom na način provođenja izbora za Radničko vijeće, postoji realna opasnost da pomorci i radnici ostanu bez stvarnog i odgovornog predstavljanja u Nadzornom odboru.

Djelovanje Sindikata u drugim ustanovama

Uz aktivnosti u Jadroliniji, Sindikat pomoraca Hrvatske nastavio je djelovanje i u drugim javnim ustanovama. Pokrenuta je inicijativa za sklapanje kolektivnog ugovora za javnu ustanovu Rezervat Lokrum, uz iskazanu spremnost Uprave na konstruktivan socijalni dijalog. U ostalim ustanovama u kojima Sindikat djeluje održavan je redovit kontakt s članovima i sindikalnim povjerenicima.

U Hrvatskom hidrografskom institutu došlo je do zastoja u pregovorima o Kolektivnom ugovoru zbog mogućeg rashoda brodova i neizvjesne budućnosti pomorskog segmenta djelatnosti.

Sektorsko vijeće za pomorstvo – pogled unaprijed

Na nacionalnoj razini Sindikat pomoraca Hrvatske aktivno sudjeluje u inicijativi Saveza samostalnih sindikata Hrvatske za osnivanje sektorskih vijeća za socijalni dijalog. S obzirom na stratešku važnost pomorstva za Republiku Hrvatsku, predloženo je osnivanje posebnog sektorskog vijeća za pomorstvo, koje bi se bavilo praćenjem kolektivnih ugovora, sigurnosti i zdravlja na radu, obrazovanja i osposobljavanja te utjecaja tehnoloških promjena na radna mjesta.

Održana sjednica Središnjeg odbora SPH u Opatiji



Središnji odbor Sindikata pomoraca Hrvatske održao je svoju redovitu sjednicu 2. i 3. prosinca u Opatiji. Tijekom dvodnevnog zasjedanja raspravljalo se o ključnim temama za rad Sindikata u nadolazećem razdoblju, uključujući okvirni plan rada za iduću godinu, problematiku kriminalizacije pomoraca, nastavak FOC kampanje te pregled međunarodnih aktivnosti SPH-a. Članovi odbora osvrnuli su se i na aktualna događanja u organizaciji te na ostale teme važne za pomorce i sindikalno djelovanje.

Drugog dana održane su i sjednice sekcija SPH, Sekcije mladih te Sekcija žena, a ovom prilikom organizirana je edukativna radionica na temu seksualnog uznemiravanja. Radionicu je vodio Darko Šeperić iz Saveza samostalnih sindikata Hrvatske (SSSH), a okupljenima je predstavio praktične primjere, mehanizme zaštite te smjernice za prepoznavanje i prijavljivanje takvih oblika neprihvatljivog ponašanja.

Sjednica u Opatiji zaključena je uz jasnu poruku o nastavku snažnog zalaganja SPH za prava i sigurnost pomoraca, kao i za jačanje sindikalne mreže kroz edukacije, kampanje i međunarodnu suradnju.



Koordinator ITF-a za Hrvatsku i pomoćnik Glavnog tajnika SPH, Romano Perić održao je prezentaciju o radu ITF inspektorata



Katalinića Brig, Split

SPH obilježio blagdan Svetog Nikole, zaštitnika pomoraca

Sindikats pomoraca Hrvatske obilježio je blagdan Svetog Nikole, zaštitnika pomoraca, prigodnim događanjima u gradovima diljem obale. Kao i svake godine, članovi SPH, pomorci i njihove obitelji odali su počast svim stradalim pomorcima i onima koji svoj život provode na moru.

U Splitu je delegacija Sindikata položila vijenac na Katalinića brigu, tradicionalnom mjestu sjećanja na pomorce i njihov doprinos hrvatskoj pomorskoj baštini. U Zadru je vijenac položen kod spomenika Pomorac, uz okupljanje članova i simpatizera koji su se pridružili obilježavanju.

U Šibeniku i Pločama održano je tradicionalno isplovljavanje i polaganje vijenaca u more, simboličan čin kojim se iskazuje zahvala i pijetet prema svim pomorcima koji su život posvetili moru. Događanja su protekla u dostojanstvenom ozračju, uz molitvu i zajedničko prisjećanje.

Sindikats pomoraca Hrvatske nastavlja njegovati ovu važnu tradiciju, podsjećajući na neizmjernu ulogu pomoraca u hrvatskom društvu te na potrebu trajnog poštovanja i brige za njihova prava, sigurnost i dobrobit.



Na Katalinića brigu bio je i Neven Melvan, glavni tajnik SPH



Dino Ivanković i Antun Aljinović u Zadru

Aktivnosti ITF inspektorata u 2025. godini

Inspections & Back Pay Collected between 01/01/2025 and 20/12/2025

Inspector	Total Insp.	Wages \$	Overtime \$	Leave Pay \$	Home Allot. \$	Sick Pay \$	Backpay \$	Total \$
Luka Simic	119	508,288	28,173	0	0	125,748	320	662,529
Milko Kronja	100	330,203	16,718	2,878	0	5,823	0	355,622
Romano Peric	61	488,446	8,202	4	10,607	0	272,523	783,778
Total:	280	1,326,937	53,093	6,878	10,607	131,571	272,843	1,801,929

U tablici je prikazan učinak ITF inspektorata u razdoblju od 1. siječnja do kraja godine. Planirani broj inspekcija premašen je za 10 %, odrađeno je 280 inspekcija. Ukupni iznos vraćenih zaostalih plaća pomorcima iznosi **1,801,929 američkih dolara**.

Tijekom godine zabilježeno je nekoliko slučajeva koji su privukli veliku pozornost javnosti. Među istaknutijima je slučaj broda **Golden Horizon** Brodosplita, kao i napuštene posade brodova **Jadro** i **C3 Magnar**, na kojima je inspektorat bio kontinuirano prisutan i ostvario značajan povrat sredstava pomorcima. Iako je postignut dio rezultata, slučajevi ovih brodova još uvijek nisu u potpunosti riješeni te se i dalje traže modeli isplate koji bi osigurali pomorcima ostvarivanje njihovih prava.

Značajan odjek u javnosti izazvali su i slučajevi brodova **Eco-mar** i **Santa Cruz**, na kojima je radio mlađi inspektor **Luka Simić**, te ih uspješno priveo kraju unatoč brojnim izazovima, poput nesuradnje brodovlasnika i problema unutar posade.

Tijekom cijelog razdoblja ITF inspektorat djelovao je u interesu posada, kako na brodovima koji viju zastave pogodnosti, tako i u nizu slučajeva koji se odnose na pomorce pod nacionalnim zastavama, uključujući domaće brodare. U mnogim slučajevima postignuti su rezultati zahvaljujući suradnji s članovima Izvršnog odbora Sindikata pomoraca Hrvatske.

U 2025. godini ured u Dubrovniku posjetio je i znatan broj pomoraca koji su tražili informacije, pomoć ili savjet. Oko 30 slučajeva bilo je složenije naravi te su evidentirani u internoj bazi SPH. Uz aktivnosti u hrvatskim lukama, inspektorat je djelovao i u lukama Slovenije, ponajprije u **Luci Koper**, te u albanskim lukama **Drač (Durrës)** i **Porto Romano**.

Sudjelovanje u međunarodnim kampanjama

Inspektorat je kroz godinu aktivno sudjelovao u sljedećim međunarodnim kampanjama:

ISU – protiv lažnih sindikata

MsoC – za poboljšanje životnih i radnih uvjeta na brodovima koji plove isključivo u Mediteranu, pod izrazito lošim zastavama poput Cook Islands, Togo, Palau, Sierra Leone i sl.

ILO – radni sati i sati odmora

MLC 2006 – praćenje i nadzor primjene Konvencije o radu pomoraca

U hrvatskim lukama nastavljena je iznimno dobra suradnja s predstavnicima **PSC-a**, pri čemu se često provode zajedničke inspekcije podstandardnih brodova.

Ostale aktivnosti ITF inspektorata

Osim redovitih inspekcija brodova i pomoći pomorcima, ITF inspektorat bio je aktivan i u području edukacije i stručnog usavršavanja:

- održavanje predavanja i prezentacija u pomorskim školama i fakultetima diljem obale
- priprema mladih pomoraca za međunarodno tržište rada (uključujući *Cruise seminar*)
- sudjelovanje na okruglim stolovima i konferencijama vezanim uz položaj hrvatskih pomoraca
- sudjelovanje na **Officers Conference** sastancima brodarskih kompanija
- edukacija i odabir novih ITF inspektora na međunarodnoj razini
- edukacije pomoraca u sklopu stručnih seminara.

Također, inspektorat je sudjelovao u kolektivnim pregovorima zajedno sa savjetnikom za kolektivno pregovaranje SPH Vladimirom Svalinom, a s brodarskim kompanijama kao što su: **Grand Circle Cruise Line**, **Atlantska Plovidba**, **G&V Line**, **Tankerska Plovidba**, **Jadroplov**, **Udruga norveških brodara** te **Lokrum rezervati**.

PIŠE

MILKO
KRONJA

Situacija u Trogiru

Dobra vijest je da je brod **C3 Magnar** konačno prodan na dražbi održanoj 11. studenoga malteškoj kompaniji **Matis Maritime Ltd.** po cijeni od 1.312.500 eura. Iako višestruko niža od početne cijene od 5,25 milijuna eura, ova kupoprodajna cijena omogućit će potpunu isplatu zaostalih plaća posadi broda, koje iznose nešto više od 200.000 američkih dolara. Brod je napustio vez 2. prosinca i prebačen u suhi dok u Trogiru, gdje će se obaviti nužni radovi kako bi ponovno zaplovio – ali ne više pod starim imenom, već kao **Melita**, s malteškom zastavom.

Što se tiče broda **Jadro**, prva dražba održana 24. lipnja nije privukla nijednog kupca. Nova je dražba prvotno bila zakazana za 24. srpnja, no posada broda zatražila je odgodu. U međuvremenu je pokrenut i stečaj tvrtke **Jadro OSK**, formalnog vlasnika broda.

Tijekom studenoga pristigle su dvije ponude za kupnju broda, odnosno njegovo rezanje, no ni jedna nije zadovoljila posadu Jadra. Radi se o iznosima od 50.000 američkih dolara za rezanje broda u Hrvatskoj te 25.000 američkih dolara za tegljenje u rezalište u Aliagi. Kako su potraživanja pomoraca već premašila 300.000 američkih dolara, jasno je da posada nije zadovoljna trenutnom situacijom. Rok za prihvaćanje ponuda bio je 15. prosinca, no budući da je stečajno ročište zakazano za 13. siječnja 2026., dobiveno je dodatno vrijeme za pokušaj korigiranja cijene te traženje pomoći od **Adria Docksa** i razgovora

o otpisu potraživanja države za doprinose za mirovinsko i zdravstveno osiguranje. **Sindikata pomoraca Hrvatske** nastavlja opskrbljivati pomorce hranom i osnovnim potrepštinama.

Treba istaknuti da se u Trogiru nalaze i tri jahte čija je posada zatražila pomoć ITF inspektora. Najteži slučaj je s jahtom **Apollo** (zastava: Kajmanski otoci, vlasnik: Ukrajinac), gdje se pomorcima duguje od osam do trinaest plaća. Osiguravatelj, tvrtka **Aurora P&I Club**, odbio je platiti četiri zaostale plaće te je samovoljno retroaktivno poništio policu osiguranja koja je bila valjana do polovice studenoga. Dogovoren je sastanak s predstavnicima osiguratelja kako bi se pokušalo pronaći rješenje za isplatu posade. Također, traju pregovori između tvrtke **Capax**, koja ima potraživanja prema brodu zbog obavljenih radova, i odvjetnika vlasnika o namirenju duga. Povoljna okolnost je procijenjena vrijednost jahte, koja iznosi oko 20 milijuna američkih dolara, što omogućuje naplatu posade i u slučaju pokretanja sudske prodaje.

Dana 17. prosinca 2025. u 8.30 sati brod **Melita** (ex **C3 Magnar**) isplovio je iz Trogira prema Valletti, nakon što su u brodogradilištu obavljeni svi radovi nužni za obnovu brodskih svjedodžbi te nakon što je kupac u cijelosti uplatio kupoprodajnu cijenu.

Sudsko ročište na kojem će se odlučivati o raspodjeli sredstava održat će se 14. siječnja 2026., neposredno nakon prvog ročišta u stečajnom postupku tvrtke **Jadro OSK**, zakazanog za 13. siječnja 2026.



Jadro sam na vezu



Apollo

ITF Inspektor Luka Simić: neisplaćene plaće i dvostruki ugovori na brodovima

ITF inspektor Luka Simić u proteklom mjesecima tijekom inspekcija brodova u hrvatskim i slovenskim lukama, otkrio ozbiljne nepravilnosti u isplati plaća i ugovorima za posadu.

Na brodu **ASG ANNA VOVCHUK**, nakon prijave pomorca da mu plaća kasni dva mjeseca, utvrđeno je da četiri člana posade nisu primila plaću. Kompanija je pokušala prikriti dugovanja lažnim potvrdom o isplati i tvrdnjama da su plaće isplaćene u gotovini. Nakon zahtjeva inspektora Simića, zapovjednik broda i kompanija isplatili su dugovanja u roku od dva sata, ukupno oko 13.000 dolara. "Zahvaljujem Lučkoj kapetaniji Pula na

suradnji, bez koje ovo ne bi bilo moguće," istaknuo je Simić.

Na brodu **SEA WORLD** otkriveno je dvostruko vođenje knjiga (*double book keeping*), koje se odnosilo na indijsku posadu. Dugovanja prema članovima posade iznosila su 23.505 dolara, a brod je zadržan na sidru u suradnji s PSC Kopar dok se plaće nisu isplatile. Pomorci su također prijavili da moraju plaćati posrednicima za ukraj, što je dodatno prijavljeno nadležnima.

Slično, na brodu **SEA MOON** posada je imala dvostruke ugovore s različitim iznosima plaće, jedan stvarni, a drugi lažni, namijenjen inspekcijama. Dugo-

vanja su premašivala 124.000 dolara, a brod je zadržan u teritorijalnim vodama Slovenije dok se posadi nije u potpunosti isplatilo ono što im pripada. "Ovo je jasan slučaj napuštanja posade, kako je definirano Konvencijom o radu pomoraca (MLC 2006)," rekao je Simić.

Ukupno je posadi isplaćeno više od 160.000 dolara. Inspektor Simić naglašava da su uspjesi ostvareni zahvaljujući otvorenosti posade, upornosti inspektora te suradnji lučkih kapetanija i PSC-a. "Ove akcije potvrđuju da posada ima prava koja se moraju poštovati i da će ITF inzistirati na njihovoj zaštiti," zaključio je Simić.

PIŠE

**MARIJANA
SMOKVINA**

Ugodini koja je za pomorce bila jedna od emocionalno najtežih u novijem razdoblju, razgovaramo s glavnim tajnikom Sindikata pomoraca Hrvatske, **Nevenom Melvanom**. Tragedija na Lastovu koja se dogodila 2024., oslobađanje kapetana Marka Bekavca, stanje u Jadroliniji, Brodosplit, kriminalizacija pomoraca, sve su to teme koje su obilježile 2025., i kroz koje je, kaže Melvan, postalo očito da se na pomorce još uvijek gleda kao na potrošni materijal.

„Ono što se dogodilo posadi Lastova ne smije postati novi standard, to bi značilo da je sustav legalizirao nepravdu“

U vašem obraćanju uzvanicima na Plavoj vrpci Vjesnika posebno ste se osvrnuli na slučaj Lastova. Kako gledate na činjenicu da se pred sudom i dalje nalaze članovi posade, iako istrage ne ukazuju na njihovu krivnju?

To je najteži dio ove godine. Tri obitelji ostale su bez svojih hranitelja, a odgovorni za održavanje flote, za tehničku opremu, za sigurnosne procedure nisu ni ispitani te su de facto i de jure unaprijed abolirani od svake krivične odgovornosti. Sve profesionalne analize, uključujući i rekonstrukciju, jasno pokazuju da članovi posade nisu mogli znati sve tehničke nedostatke i nisu bili upoznati s propisanim procedurama. Bez signalizacije, bez kamera, bez uputa, to je rad u uvjetima koji tjeraju na improvizaciju i praktički su unaprijed osuđeni na rizik.



NEVEN MELVAN

“Godina velikih izazova, ali i važnih iskoraka za pomorce”

Ako prihvatimo da su oni krivi, onda prihvaćamo da se pomorac može optužiti i osuditi za nešto što nije mogao znati niti spriječiti. To bi bio poraz pravne države.

„Ova godina nas je natjerala da priznamo: kriminalizacija pomoraca nije nešto što se događa samo drugdje“

U govoru na Plavoj vrpici nabrojali ste više primjera kriminalizacije pomoraca. Koliko je problem zahvatio i Hrvatsku?

Tišina oko toga često je glasnija od činjenica. Mi smo se godinama borili protiv kriminalizacije u Turskoj, Libiji, Angoli, Indoneziji... ali onda se dogodio Lastovo i shvatili smo da se ista logika može primijeniti i ovdje: pustiš čovjeka u sustav koji radi s neispravnom opremom 60 godina starog broda, bez uputa i nedovoljno educiran i upoznat s propustima sustava i onda taj isti sustav teret prebacuje na njega. Eklatantan primjer kriminalizacije!

Dakle, svjedoci smo da se kriminalizacija pomoraca ne događa samo daleko. Ona se događa i kod nas, ispred naših očiju u lipej našoj, a sustav se pravi slijep. I to ostaje najveća poruka ove godine.

„Bekavac je pušten jer se pokrenula rijetko viđena međunarodna solidarnost“

Oslobađanje kapetana Marka Bekavca jedna je od rijetkih pozitivnih vijesti. Kako ste doživjeli cijeli proces?

Bio je to izuzetno težak slučaj. U Turskoj pravo, pravda i politika funkcioniraju na poseban- drugačiji način. Međutim, činjenica da su tužitelji ublažavali optužnice i povlačili pojedine točke govori da međunarodni pritisak jest djelovao. Što je od toga bilo ključno – to je nevažno. Bitno da je cilj barem djelomično ispunjen.

Mi smo uključili sve: ITF, ICS, BIMCO, pravnike, nevladine organizacije... svat-

ko je radio što je mogao. ITF inspektor iz Turske, kolega Kenan Dinc i prijatelji iz Sindikata pomoraca Turske (TDS) su nam bili od neprocjenjive pomoći. Kolege iz Udruga kapetana u Hrvatskoj također. Ministarstvo vanjskih poslova, sam ministar, a posebno veleposlanstvo u Ankari su više nego profesionalno odradili ono što je bilo u okviru njihovog djelovanja. No srž problema ostaje ista: pomorac koji je poduzeo sve što je bilo u njegovoj moći te tražio dodatne sigurnosne mjere, završio je u zatvoru. To govori sve o apsurdnosti kriminalizacije.

Ono što posebno brine jest da prvi časnik, Finac Ali Albokhari, i dalje nije na slobodi. Isti slučaj, iste optužbe, ista presuda, ali još uvijek čami u zatvoru u Ankari! Javnost to prečesto zaboravlja, ali mi ne smijemo zaboraviti kolege ma koje nacionalnosti ili državljanstva oni bili.

„Godinu završavamo s flotom koja je na izdisaju i posadama koje odbijaju raditi improvizacije“

U kakvom je stanju Jadrolinija na kraju ove godine?

Flota je starija nego što bi smjela biti i to je posljedica deset godina neulaganja. Da je svake godine kupljen jedan brod, danas bi ih imali deset novih. Očekivati od trenutnog vodstva čuda preko noći jednostavno je nerealno, ali prvi dojam je da novi predsjednik Uprave ima viziju, podršku i iznimnu volju što pozdravljamo i podržavamo.

S druge strane, promijenilo se nešto drugo, mnogo važnije: posade više neće pristajati na improvizacije. U prvom redu štite i sebe i kolege kad ih već sustav zanemaruje. Ako sustav neće ispuniti standarde sigurnosti, posada će reagirati i brod će stati. I to je jedini racionalan put nakon tragedije kakva se dogodila.

„Kada uprava nije odgovarala ni za vlastite odluke, kako onda očekivati odgovornost za tuđe živote?“

Ministarstvo je protiv tadašnjeg predsjednika Uprave Jadrolinije pokrenulo samo prekršajni postupak. Je li to, po Vašem mišljenju, dovoljan odgovor?

Takav epilog ne može biti prihvatljiv. Prekršajna kazna od nekoliko tisuća eura je simbolika, ne pravda. Ako su profesionalne istrage ukazale na propuste Uprave, onda je najmanje što se moglo očekivati ozbiljan kazneni postupak.

Sindikat je zato sam podnio kaznene prijava. U javnosti se manje zna, ali one su negdje u ladici. Na sustavu je da pokaže želi li stvarnu pravdu ili površno zatvaranje slučaja.

„S Brodosplitom smo se naslušali obećanja.“

Spominjali ste i probleme s Brodosplit plovidbom. Kakva su iskustva pomoraca?

To je bio sustav u kojem ništa nije funkcioniralo bez pritiska. Brodovi su po međunarodnim standardima napušteni, a plaće su se isplaćivale s mjesecima kašnjenja, i to tek nakon ozbiljnog pritiska i pravnih postupaka. Samo veliki trud ITF inspektorata je osigurao naplate potraživanja pomoraca ma koje nacionalnosti i državljanstva oni bili.

Što se tiče novih sporova oko azbesta i sličnih situacija, bojim se da će Debeljakov model ponovno završiti tako da će država platiti, a on ostati „iznad vode“ uporno ignorirajući temeljno radničko pravo da budu plaćeni za izvršeni rad. Ne znam koliko puta sustav treba vidjeti isti- neprihvatljivi obrazac ponašanja Uprave da bi reagirao.

„Ovo je bila godina u kojoj smo naučili: pomorci više neće šutjeti“

Kada biste morali sažeti godinu iza nas, što biste izdvojili kao ključnu poruku?

Da je ovo godina buđenja. Pomorci su pokazali da neće prihvaćati nepravdu niti tiho potpisivati tuđe propuste. Znamo da sigurnost nema alternativu i da se protiv kriminalizacije moramo boriti i doma, ne samo u državama trećeg svijeta. More nas ne razdvaja, ono nas povezuje. Pomorci plove zajedno, bez obzira na kulturološke, religijske i rasne razlike. Bilo bi dobro kada bi se i društvo učilo od njih.

To je poruka koju nosimo dalje.

PIŠE

JERE
BILAN

Prvi svjetski rat završio je 1918. godine, ali je pitanje suvereniteta grada Zadra ostalo neriješeno još dvije godine nakon završetka. Talijani su 1915., za vrijeme samog trajanja Prvog svjetskog rata, promijenili dres i prešli na stranu pobjednika. Zauzvrat su dobili teritorij na istočnoj obali Jadrana. Kako bi talijanska vlast pridobila lokalno hrvatsko stanovništvo imala je niže cijene namirnica (Porto franco) od cijena u susjednoj Kraljevini SHS kojom je grad bio okružen.

DID

Moj se dida bavio trgovinom, a možda je jednostavnije kazati švercom. U svom leutu plovio je nakrcan iz Italije u Zadar, ali sav teret ne bi stigao na odredište. Dio tereta zapakiran u nepromočive vreće završavao je u moru oko otoka Ugljana gdje su ih njegovi jataci kupili iz mora i dalje preprodavali sadržaj vreća. Dida je imao ožiljak na desnom obrazu koji je dobio u tuči u nekoj gostionici u Anconi. Radilo se o nekvalitetnoj robi koju su neki Sicilijanci prodali zadarskom trgovcu, a ovaj je optužio dida da je on kriv za to jer je zamijenio robu. Ni Sicilijanac nije dobro prošao, ali te detalje dida nije htio iznositi. Nešto sam drugo zapamtio. Pričao je da mu je toga dana jedna trgovkinja blitvom i pečnim maslinama na tržnici u Anconi rekla da je sjeme blitve iz Sicilije i da je to jedino što tamo vrijedi. Njemu je to kroz jedno uho ušlo, a kroz drugo izašlo. Nakon zbivanja u gostioni, počeo je razmišljati o riječima nepoznate žene. Pomislio je da mu je dala znak koji nije prepoznao.

KARABINJERI

Talijanska vlast nije blagonaklono gledala na didove aktivnosti. Oni su htjeli uspostaviti, kako se to stručno kaže, ustavni poredak na svakom dijelu svoga teritorija. Organizirali su mrežu špijuna koji su karabinjerima javljali što se događa po otocima zadarskog arhipelaga. U zasjedi koju su organizirali, došlo je do okršaja u trenutku dok su, pod okriljem noći did i njegova posada baca-

li vreće u more. Jedan mornar, rodом iz Mrljana na otoku Pašmanu, bio je lakše ranjen u nogu, ali se izvukao. Prije samog polaska dida je otišao kod brice u Anconi na šišanje. U razgovoru (dida je naučio talijanski) brico mu je rekao da je dobro mijenjati rutu plovidbe jer na taj način upoznaješ nova mjesta i obogaćuješ iskustvo. Nije njemu brico rekao što mu se sprema, uostalom, on to i ne zna, ali je na neki način poslao poruku didu. Dao mu je neki znak.

BROD

Sposoban i okretan dida je povećavao svoju flotu tako da je kupio brod za prijevoz vina imena „Vinograd“ kojim je obilazio otoke i prodavao vino i rakiju. Već je bio u poodmaklim godinama kad me je vodio duž obale i učio me, pored nautičkih znanja i vještina, i trgovačkom zanatu. Objašnjavao mi je razliku između prodavača i trgovca jer je tvrdio da trgovac mora poznavati psihologiju kupca te se prilagođavati njegovim potrebama i uvjeriti kupca da je to baš ono što njemu treba. Čak treba i stvoriti potrebu za proizvodom. Posebno je

važno objašnjavati mu zašto je naše vino bolje od onog drugog. S didom sam učio kako se drži timun, kako se pristaje i isplavljava, kako se sidri, kako se izbjegavaju sudari i kako se prepoznaju brodska svjetla. Bili smo tako na Visu i krcali vino u spremnike. Zaželio sam se salame i sira pa sam otišao do dućana udovoljiti svojoj želji. Tamo sam čuo razgovor između dvije žene o tome da joj je muž pozvan u rezervu kako bi sudjelovao u vojnoj vježbi koja će se odvijati sljedeća tri dana u akvatoriju otoka Visa. Kada sam to ispričao didu, rekao je:

-Požurite s krcanjem, isplavljavamo odmah za Hvar da stignemo za dana.

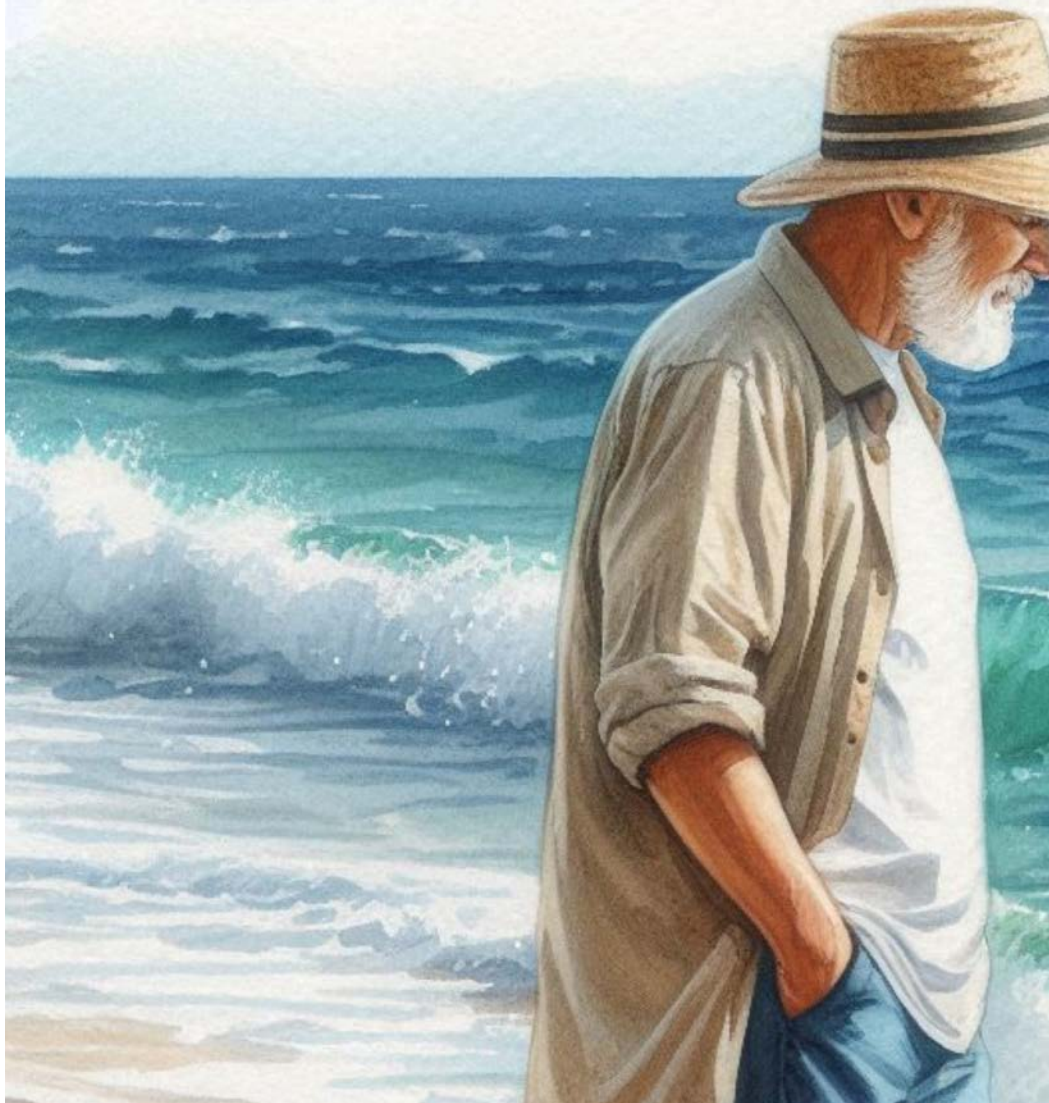
Sutradan su novine objavile da je došlo do sudara torpednog čamca i ribarskog broda ispred svjetionika Stončica. Torpedni čamac je bio na borbenom zadatku i pogasio svjetla, a ribari su imali slabo vidljivu petrolejku. Tri ribara su poginula.

FLOTA

Pitao sam dida:

- Zašto smo jučer odmah isplavili?

- To što si mi rekao, to je bio znak, a ja sam s godinama naučio čitati znakove. Posebno pažljivo slušam osobe koje bi uzgred spome-



Didla moj

nuo u nekom razgovoru, a ubrzo nakon toga sreo ih uživo. Također bih obratio pozornost na rečenice koje bih slučajno čuo prolazeći pokraj ljudi. To su mi bile poruke i znakovi u kojima sam tražio smjerove kretanja mog života.

Nakon nekog vremena dida je kupio brod Sabunjar za vađenje pijeska s dna mora koji se koristio za dobivanje betona. To je napravio zato jer je bio na ribarnici i čuo razgovor dva čovjeka o gradnji Jadranske magistrale kroz Dalmaciju. To mu je bio znak da će trebati puno betona, a pijesak je njegov sastavni dio.

Onda mu je meteorolog iz mjesta Banj na otoku Pašmanu rekao da bi ova godina mogla biti sušna, pa je dida kupio vodonosac kojim je prevozio vodu s kopna na otoke i punio prazne gusterne.

TERET

Naučio sam uz dida pratiti znakove koje sam dobivao. Čuo sam tako kada je naš župnik razgovarao sa svojim kolegom iz susjednog otoka koji mu je ispričao kako su jednoj obitelji iz Šibenika oduzeli svu imovinu, a oni su odselili

u Trst i time spasili živu glavu. Rekao mu je:

- Ovi novi ti mogu oduzeti sve, ali školu ne mogu. To uvijek ostaje s tobom.

To mi je bio znak da upišem srednju školu, da ne ostanem samo na osnovnoj, a izbor je pao na Pomorsku školu.

Jednoga dana vozili smo vodu na otok Rivanj. Čuo sam neke žene što su pjevale pjesmu okopavajući masline:

- Blago tebi zelena gorice ča se mladiš svake godinice, a ja sada i više nikada.

Bio mi je to znak da je život prolazan i da se mladost ne vraća. Osjetio sam da je to opet neki znak, ali nisam mogao prepoznati o čemu se radi, ipak nemam didovo iskustvo u prepoznavanju. Nakon povratka u matičnu luku dida mi je rekao da ima za mene poseban zadatak. Moram prevesti teret iz Zadra u Sestrunj, otok u blizini Rivnja i stići sutradan do podne. Bio je tajanstven, nije govorio ni o kojem se teretu radi ni dimenzije niti težinu tereta.

SANDUK

Rano ujutro došao je kamion s drvenim sandukom metar puta pola metra puta dvadeset centimetara. Nas tri ukr-

cali smo ga u brod, odrišili cime i isplovili po slaboj buri na zmorac, put Sestrunja. Kada smo se primicali mjestu, primijetili smo veći broj ljudi na rivi, obučenih u tamne boje. Nakon pristajanja, prišla nam je jedna djevojka i rekla da sačekamo dok jedan mještаниn dođe s karijолоm. Ona mi je platila uslugu prijevoza tereta. Mi smo sanduk pažljivo iskrkali i stavili u njegovu karijolu koju je on odgurao pedesetak metara od rive. Nakon toga je došao svećenik i iza njega lijes koji su pratili mještани. Zanimalo me što će se dalje događati, pa sam se priključio pogrebnoj povorci. Dolaskom na groblje, mještани su otvorili sanduk i pažljivo izvadili mramornu nadgrobnu ploču s napisanim imenom i prezimenom, godinom rođenja i smrti te je postavili na unaprijed pripremljeno mjesto. To mi je dalo odgovor na pitanje što sam prevezao toga dana. Nakon održanog ispraćaja pokojnika, djevojka me, zajedno s mještanim, pozvala u kuću na zakusku. Tamo mi je ispričala da joj je preminuo dida i da je ona sve organizirala.

PORUKA

Tada sam shvatio što mi je poručeno u onoj pjesmi s otoka Rivnja. Osjetio sam mladost, osjetio sam prolaznost života i shvatio da je ovaj dan poseban za mene. Razgovarao sam dugo s djevojkom i vidjeli smo da imamo puno toga zajedničkog. I ona je, kao i ja, bila jako vezana za dida. Odlučio sam prenoćiti u kabini kako bih sutradan ujutro krenuo kući. Ona je zorom došla na rivu i zajedno smo osjetili da je to to, da možemo biti jedno tijelo. Nastavili smo se vidati.

U međuvremenu je moj dida umro i sahranili smo ga na mjesnom groblju. Na njegovom grobu uklesan je brod kojim je prevezio teret iz Italije, brod kojim je stekao sve ono što je moja obitelj naslijedila. Od njega sam naučio čitati znakove koje mi netko šalje. Netko odozgo. Ja sam kupio turistički brod kojim vozim turiste na Kornate, a to sam napravio nakon što mi je jedan ribar s Murtera rekao da možda neće više smjeti ribati jer će biti proglašen nacionalni park. Nas dvoje smo se vjenčali, dobili smo za sada dva sina i dali smo im imena po našim didovima. Želja nam je imati još djece, i za to ćemo dobiti znak. Možda svatko od nas dobiva poruke namijenjene baš njemu, ali smo svi zaokupljeni svojim brigama tako da u svojoj zatvorenosti ne primjećujemo znakove koje nam šalje netko koga ne možemo vidjeti. Zato je potrebno otvoriti svoje srce i tako kročiti kroz život.

PROBLEMI U SUSTAVU PILOT GORIVA NA MOTORIMA WARTSILA DF

Pripremio: Neven Radovniković, upravitelj stroja

Namjena pilot sustava goriva je ubrizgavanje određene količine diesel goriva u svrhu zapaljenja smjese plina i zraka kod rada motora na plin (LNG). Radi se o tzv. Common rail sustavu tlaka cca 900bar-a koji se ubrizgava u cilindar preko pilot sapnice rasprskaača nekakvih 26-28° prije gornje mrtve točke (ovisno o tipu motora i broja okretaja). Kut ubrizgavanja regulira se elektromagnetskim ventilom ugrađenim u tijelo rasprskaača. Konstruktivna izvedba rasprskaača je prikazana na slici 1 (A-ulaz glavnog goriva; B-ulaz pilot goriva) i sastoji se od dvije sapnice, jedna je za ubrizgavanje pilot goriva dok je druga za glavno gorivo kad motor radi na tekuće gorivo (teško ili diesel) i koristi klasični sistem ubrizgavanja sa visokotlačnim pumpama tipa Bosch.

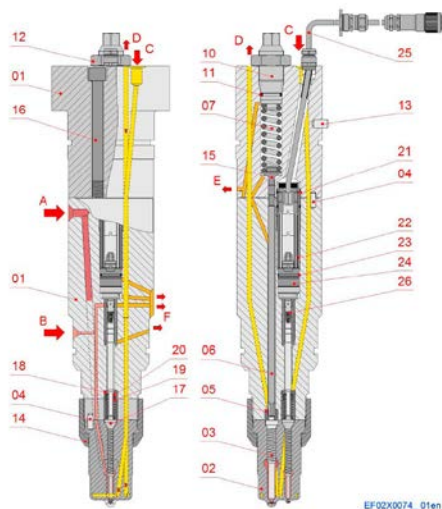
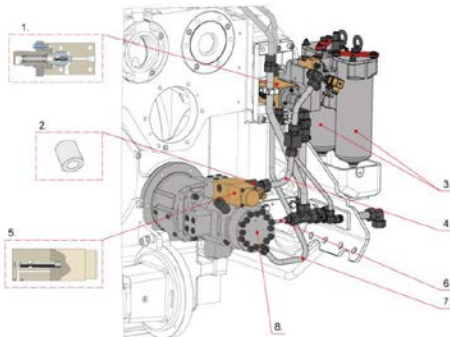


Fig. name: Injection valve

Slika 1. Rasprskaač

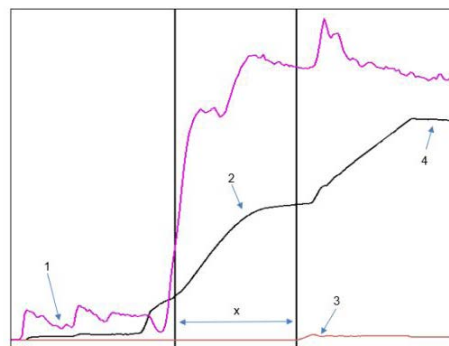
Problemi u sustavu pilot goriva mogu se podijeliti u dvije skupine i to zbog osciliranja tlaka (pressure swing) ili zbog niskog tlaka (low pressure). U oba slučaja dolazi do prestanka rada



Slika 2. Osnovne komponente pilot sustava goriva

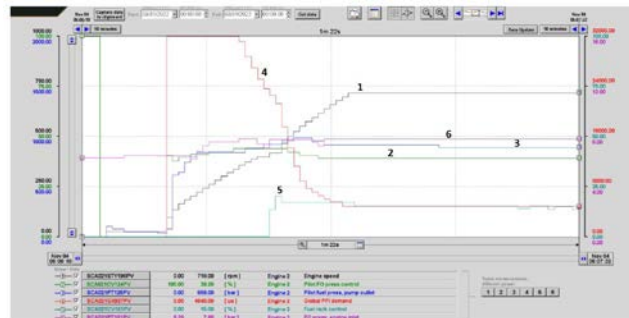
sustava pilot goriva te motor može nastaviti rad samo na diesel gorivo tj. rad na plin nije moguć. Na slici Br.2 prikazane su osnovne komponente sistema pilot goriva. 1-Sigurnosni ventil, 2-Fini filter goriva, 3-Duplex filter goriva, 4-Spojna cijev dobave goriva, 5-Kontrolni ventil pumpe goriva, 6-Povrat goriva, 7-Izlaz goriva visokog tlaka, 8-Visokotlačna pumpa goriva-privješena.

Provjera rada sustava pilot goriva kontrolira se za vrijeme upućivanja motora (Combustion / Pilot check) na način da sustav automatike provjerava svaki cilindar posebno da li pilot rasprskaač ubrizgava gorivo u svaki cilindar prateći porast temperature i tlaka u pojedinom cilindru. Ukoliko nema promjena u pojedinom cilindru motor neće moći raditi na plin.



Slika 3. Provjera sustava pilot goriva kod startanja motora

Na slici Br.3 je prikazan test pilot sustava za vrijeme startanja motora gdje je 1-Tlak pilot goriva, 2-Broj okretaja motora, 3-Položaj ručki goriva VT pumpe, 4-nominalni broj okretaja motora, X-provjeru pilot sustava (motor mora postići zadani broj okretaja u određenom periodu). Kod startanja motor određeni period radi samo na pilot gorivo bez upliva goriva koje se dobavlja preko VT pumpe (Glavno gorivo) i tada se radi provjera sustava prateći tlak i temperaturu pojedinog cilindra, ako određeni cilindar ne pokazuje porast tlaka i temperature tada se pilot sustav goriva isključuje te motor nastavlja raditi na diesel ubrizgavajući gorivo preko



Slika 4. Krivulje parametara kod normalnog funkcioniranja pilot sustava goriva

VT pumpi (tzv. Back-Up Mode), u tom slučaju nije moguće da motor radi na plin kao gorivo. (iskustveno, ako motor nastavi raditi bez ubrizgavanja pilot goriva određeni period može doći do začepljivanja sapnika pilot goriva i tada se rasprski moraju promijeniti ako je potreban rad na plin. Iskustveno nakon nekih 8 sati rada već može doći do začepljenja).

Na slici 4 prikazane su krivulje kod normalnog funkcioniranja sustava pilot goriva.

Krivulja br.1 - Broj okretaja motora (rpm), (trenutačno 718.00).

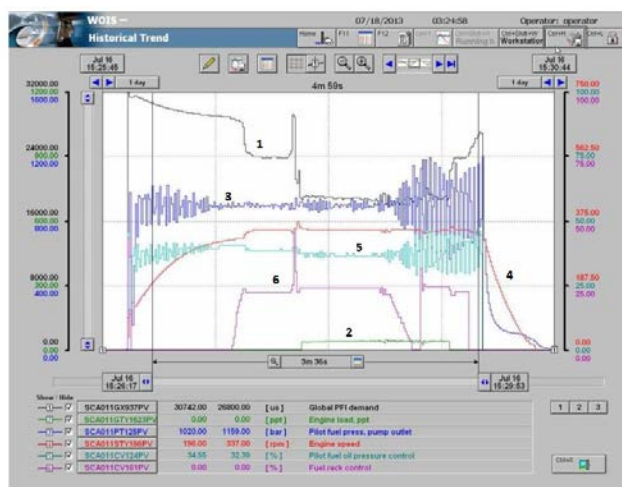
Krivulja br.2 - Kontrola tlaka pilot goriva, predstavlja poziciju kontrolnog ventila na pilot pumpi visokog tlaka i to u postotcima, te pokazuje koliko je ventil otvoren (u ovom slučaju 39.20 %).

Krivulja br.3 - Tlak goriva nakon pilot pumpe u cjevovodu pilot goriva (bar), (u ovom slučaju 899 bar).

Krivulja br.4 - Global PFI demand-predstavlja volumen ubrizganog goriva prema zahtjevu kontrolnog sustava, jedinica je μ s (mikrosekunde) i predstavlja vrijeme trajanja ubrizgavanja pilot goriva (u ovom slučaju iznosi 4840 μ s).

Krivulja br.5 - Položaj ručke goriva VT pumpi glavnog goriva u % (u ovom slučaju iznosi 15 %).

Krivulja br.6 - Tlak goriva na ulazu u motor (bar), (u ovom slučaju iznosi 7.80 bar).



Slika 5. tipično osciliranje tlaka pilot goriva

• Problemi zbog osciliranja tlaka pilot goriva (Pressure Swing)

Osciliranje tlaka pilot goriva dolazi uglavnom zbog nedovoljnog pomaka kontrolnog ventila goriva, tj. ako se razvodni klip kontrolnog ventila ne pomakne dovoljno dolazi do prekomjernog tlaka u sustavu i tada dolazi do osciliranja tlaka. Prije ili kasnije će doći do zaustavljanja rada pilot goriva zbog osciliranja tlaka, te će motor nastaviti rad na diesel gorivo (Back-Up Mode). Također do osciliranja tlaka može doći i zbog začepljenosti filtera goriva, te finog filtera goriva. Tipične krivulje kod osciliranja tlaka prikazane su na slici 5.

Krivulja Br.1 - Vrijeme trajanja uštrcavanja pilot goriva u μ s (Global PFI demand).

Krivulja br.2 - Opterećenje motora (Engine Load).

Krivulja br.3 - Tlak pilot goriva (bar).

Krivulja br.4 - Broj okretaja motora (rpm).

Krivulja br.5 - Pozicija kontrolnog ventila pilot goriva (%).

Krivulja br.6 - Položaj ručke goriva VT pumpi (%).

Prema krivuljama na slici 5 motor nije prošao pilot test i nastavlja rad na diesel gorivo (back-up mode), rad na plin u ovom slučaju nije moguć.

• Problemi zbog niskog tlaka pilot goriva

Mogući razlozi niskog tlaka pilot goriva su:

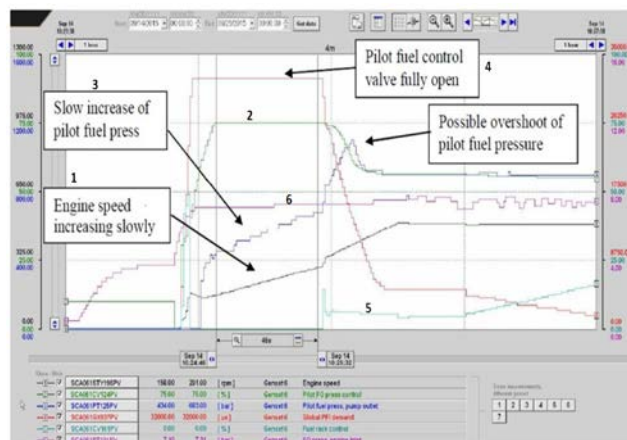
Nedovoljni kapacitet i tlak napojne pumpe goriva bilo zbog loše pumpe ili zaprljanih filtera,

Propuštanje u dobavnim cijevima visokog tlaka pilot goriva,

Greška rasprskiča,

Propuštanje između rasprskiča i dobavne cijevi visokog tlaka,

Greška senzora tlaka (PT 125),



Slika 6. Krivulje parametara kod propuštanja sigurnosnog ventila

Propuštanje sigurnosnog ventila pilot pumpe goriva (slika 6).

Krivulja br.1 - Broj okretaja motora (rpm), primjetan je usporen rast broja okretaja.

Krivulja br.2 - Pozicija kontrolnog ventila pilot pumpe (%). Ventil je otvoren više nego je uobičajeno zbog propuštanja goriva.

Krivulja br.3 - Tlak pilot goriva, primjetan je sporiji porast tlaka.

Krivulja br.4 - Vrijeme trajanja uštrcavanja pilot goriva u μ s (Global PFI demand), također je veći nego što je uobičajeno.

Krivulja br.5 - Položaj ručke goriva VT pumpi (%), prema krivulji motor je nastavio rad na diesel gorivo.

Krivulja br.6 - Tlak dobavnog goriva na ulazu u motor (bar).

Prekid rada pilot goriva u slučaju niskog tlaka se može manifestirati na sljedeći način:

Motor nije prošao pilot test kod upućivanja (Combustion check fail) zato što nema dovoljnog goriva uštrcanog u cilindre, a time i porasta tlaka i temperature u cilindru,

Pilot pumpa nije uspjela dignuti tlak na nominalnu vrijednost (cca 900 bar) te nije moguć nastavak rada sustava pilot goriva,

Naglo otvaranje kontrolnog ventila pilot pumpe zbog sporog porasta tlaka za vrijeme upućivanja motora rezultira naglim povećanjem tlaka kad motor dostigne nominalan broj okretaja (Overshoot prema krivulji 2).

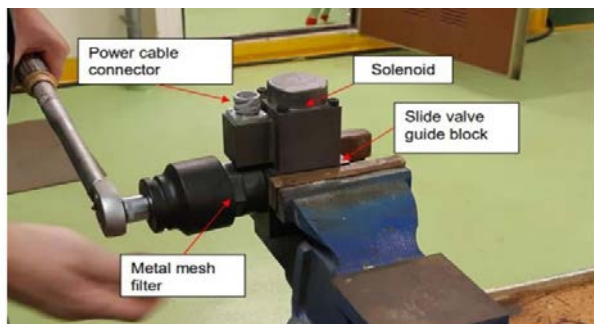
Ako se motor upućuje nakon održavanja na sustavu goriva, npr. izmjenom rasprskiča isti je potrebno ozračiti s obzirom na to da može doći do greške zbog niskog tlaka u prvim nekoliko startova motora.

• Kontrola komponenti sustava pilot goriva ako rad pilot goriva nije moguć

Kontrolni ventil regulacije tlaka (Guide Block)

Zbog oštećenja na klipu regulacionog ventila može doći do blokiranja istog te regulacija tlaka nije moguća, preventivno se može isključiti električno napajanje ventila i tada zbog sile opruge ventil ide u 100 % otvoren položaj te u određenim slučajevima ventil pro-radi (ali rijetko).

Kontrolni ventil se skida s pumpe i potrebno ga je rastaviti prema slikama 7 i 8.



Slika 7. Rastavljanje kontrolnog ventila



Slika 8. Potpuno rastavljen kontrolni ventil

Kontrolni klip je potrebno očistiti te ispolirati prema slikama



Slika 9. Pozicija zahvata ventila na stupnoj bušilici

9, 10 koristeći stupnu bušilicu prema slici. Bitno je da je zahvat kontrolnog klipa u području gdje nema kliznih površina (prema slici 9) te ga pobrusiti finim brusnim papirom (ne manje od 1000, a prema slici 10).

Na slici 11 je prikazan klip kontrolnog ventila s laganim oštećenjima na kontrolnom dijelu koji ne utječu na regulaciju tlaka, međutim oštećenja nastala na kliznom dijelu klipa (prema slici



Slika 10. Poliranje kontrolnog klipa



Slika 11. Oštećenja u kontrolnom dijelu koja ne utječu na regulaciju

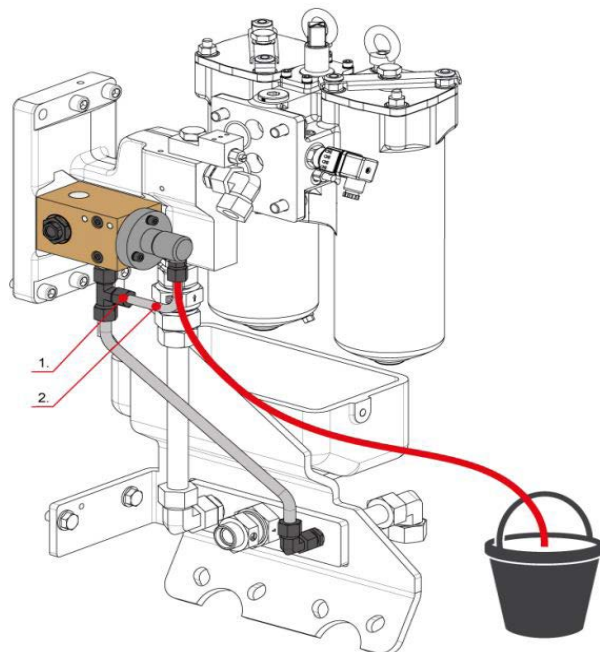


Slika 12. Oštećenja u kliznom dijelu koja rezultiraju blokiranjem ventila

12) su razlog blokiranja istog i u ovim slučajevima je potrebno promijeniti cijeli kontrolni ventil, a ne samo klip (skidanje i stavljanje klipa uglavnom nije moguće i ventil neće moći kontrolirati tlak).

Do gore navedenih oštećenja dolazi uglavnom zbog nečistoća u diesel gorivu tako da je od izuzetne važnosti redovito mijenjati ugrađeni filter prema slici 8.

Prema iskustvu repariranje kontrolnih ventila je uglavnom privremena mjera jer u konačnici je u većini slučajeva potrebno izmijeniti ventil.



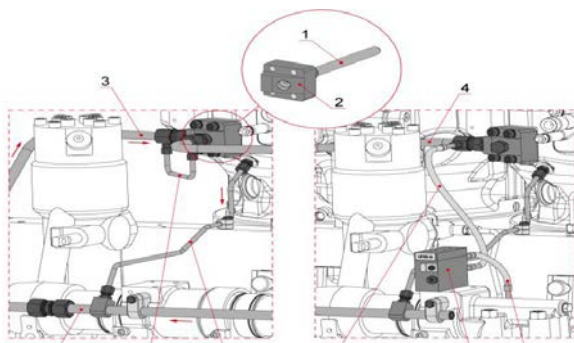
Slika 13. Detekcija propuštanja sigurnosnog ventila

Propuštanje sigurnosnog ventila

Ako se sumnja na propuštanje sigurnosnog ventila prije rastavljanja istog je najbolje izmjeriti temperaturu cijevi prema slici 13 (Pozicija 2), ako je prilično veća nego kod drugih motora u radu može biti dobra indikacija da sigurnosni ventil propušta. Za točnu

detekciju potrebno je skinuti cijev između spoja sa sigurnosnog ventila te povrata goriva, spoj cijevi (Pozicija 1) se treba blindirati. Motor se upali te se detektira propuštanje, ako postoji tada se sigurnosni ventil treba zamijeniti.

Greške u radu pilot strane rasprskaa



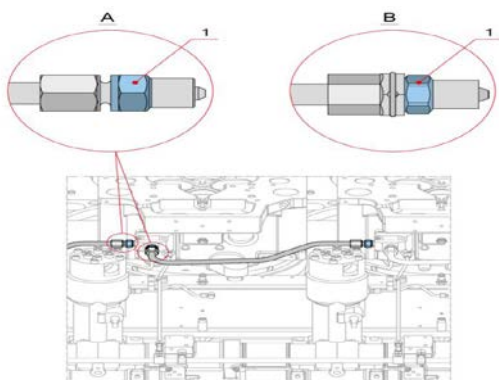
Slika 14. Sustav visokotlačnih cijevi pilot goriva

Ako igličasti ventil rasprskaa ostane u otvorenom položaju gorivo će se kontinuirano ubrizgavati u cilindar i rezultirati padom tlaka u sustavu pilot goriva. Za detektiranje problematičnih rasprskaa vrlo je važno koristiti krivulje tlaka i temperature pojedinih cilindara na WOIS monitoru, problematične rasprskaa je potrebno zamijeniti.

Propuštanja u sustavu cijevi visokog tlaka pilot goriva

1-Spojna cijev na rasprskaa, 2-Spojni dio cijevi, 3 i 4-Dovodna cijev pilot goriva, 5-odvodna cijev propuštenog goriva, 6-cjevovod propuštanja pilot goriva, 7-povrat propuštenog goriva, 8-Fleksibilna cijev propuštenog goriva, 9-Tank s alarmom propuštanja goriva, 10-Konekcija propuštenog goriva na zajedničku liniju propuštanja.

Cjevovod visokog tlaka pilot goriva unutar motora (Hot box) je dvostruka cijev (double wall pipe), ako dođe do propuštanja u sistemu gorivo ulazi u prostor između vanjske i unutarnje cijevi te se odvodi u cjevovod propuštenog goriva, ako su u pitanju veće količine tada se napuni kontrolni tank (Pozicija 9) s

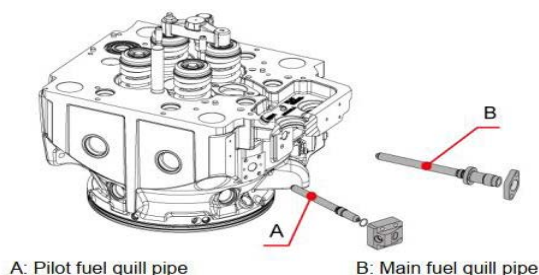


Slika 15. Cijevi pilot goriva, tipovi spojeva

alarmom koji će alarmirati propuštanja. Kod većih propuštanja sustav neće moći održavati zadani tlak u sistemu te će doći do zaustavljanja rada pilot goriva (Backup Mode). Da bi se minimiziralo propuštanje u cjevovodu potrebno je spojne cijevi pritezati na točno određeni moment prema slici 15.

Propuštanja između rasprskaa i spojne cijevi

Jedan je od češćih razloga propuštanja zbog nepravilnog stezanja spojne cijevi prilikom izmjene rasprskaa, propuštanje se može najjednostavnije detektirati preko monitoringa tlaka u cilindru za

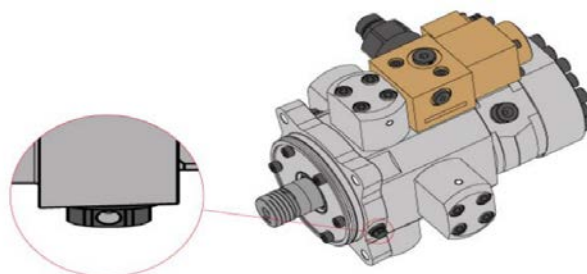


Slika 16. Propuštanje između cijevi i rasprskaa

vrijeme startanja motora, u konkretnom cilindru neće doći do porasta tlaka prilikom testiranja sustava pilot goriva (Pilot check fail). Također se mogu odspojiti cijevi za detekciju propuštanja i vizualno utvrditi o kojem se cilindru radi, propuštanje će biti poprilično.

Propuštanje na pilot pumpi goriva

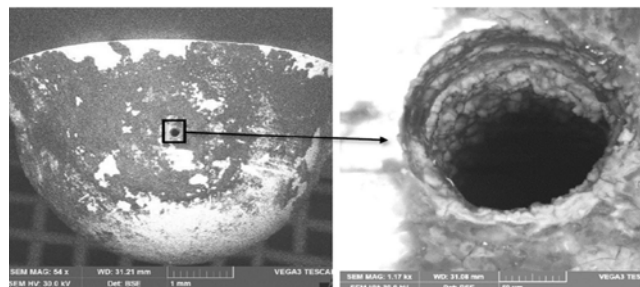
Ako dođe do istrošenja mehaničke brtvenice pumpe, doći će do propuštanja goriva kroz kontrolni provrt prema slici 17, u tom slučaju je kompletnu pumpu bolje što prije zamijeniti da ne dođe do oštećenja ležajeva, a time i do većih oštećenja same pumpe. Same pumpe imaju vijek trajanja (cca 18000 - 24000 sati) te se moraju mijenjati i slati na reparaciju.



Slika 17. Kontrolni provrt propuštanja na pilot pumpi

Problemi zbog parcijalnog začepljenja sapnice pilot goriva

Ustanovljeno je da kod provjere sustava pilot goriva, količina ubrizganog goriva nije bila dovoljna zbog parcijalne začepljenosti sapnice pilot goriva. Ustanovljeno je da se u svim slučajevima radilo o gorivu koje ima povećanu količinu cinka koji se taložio unutar i izvan same sapnice rasprskaa i time je znatno reducirao protok kroz rasprskaa do točke gdje sustav nije uspio proći test. Na slici 18 je prikazana parcijalno začepljena sapnica.



Slika 18. Parcijalno začepljena sapnica pilot goriva zbog povećane količine cinka u gorivu

Ova greška se manifestira na način da motor ne može dostići nominalni broj okretaja kod rada na pilot gorivo bez upliva glavnog goriva (cca 200 rpm kod 50DF motora), u fazi testa pilota. U svakom slučaju rasprskaa je potrebno zamijeniti, sapnice rasprskaa se mogu ultrazvučno očistiti i ponovo montirati, motor će neko vrijeme raditi ali prema iskustvu kratkog vijeka. Preporuča se izmjena rasprskaa sa novim sapnicama kao permanentno rješenje.



PIŠE
NEBOJŠA
NIKOLIĆ

MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com

GDPR ili tko čuva vaše podatke?

Telemedicina je trijumf moderne tehnologije i promijenila je način pružanja zdravstvene skrbi na brodovima. Povezuje kontinente, spaja stručnjake s udaljenim posadama i svakodnevno spašava živote na moru. Kapetan putem satelita šalje medicinske podatke liječnicima na kopnu, vitalni znakovi prenose se u stvarnom vremenu, a odluke koje spašavaju živote donose se u nekoliko minuta. Ali velika moć donosi i veliku odgovornost. Globalna pomorska zajednica—brodovlasnici, telemedicinske radiostanice, regulatori i tehnološki inovatori, danas moraju broditu zaštitom podataka s istom preciznošću kao i navigacijom i sigurnošću na brodu.

Telemedicina spašava živote, ali iza te činjenice krije se i često zanemareno pitanje: Što se događa s osjetljivim medicinskim podacima koji se šalju preko granica, satelita, poslužitelja i jurisdikcija? Tko to mora znati da ste dobili „triper“ u nekoj luci?

Nedavno smo u Norveškoj imali slučaj pomorca koji je umro u bolnici nakon iskrcaja, a njegova supruga odlučila tužiti kompaniju jer je kapetan s broda e-mailom slao medicinske podatke njenog supruga bolnici na kopnu (bolnici koja je preuzela njegovo liječenje nakon iskrcaja). Doktori u bolnici su naravno željeli uvid u „povijest bolesti“ kao i za svakog pacijenta koji im dođe s kopna, ali supruga je vidjela šansu u famoznom GDPR-u, *Europskom zakonu o zaštiti osobnih podataka* koji u nekim zemljama shvaćaju vrlo ozbiljno (u nekima, naravno, baš i ne). Ovaj slučaj je izlagan i kao argument na nekim stručnim skupovima telemedicinskih radiostanica kao argument za odbijanje razmjene podataka u znanstvene svrhe, npr. statistike što je najčešći problem na brodu, od čega umiru pomorci, itd. U rascjepkanom svijetu pomorske medicine najteže je dobiti globalne podatke kako bi se stekao uvid u stanje populacije i radi se o nemalom problemu koji sprječava usklađeni pristup zajedničkim zdravstvenim problemima pomoraca.

Ponukana takvim stavovima, *International Maritime Health Foundation* je odlučila suočiti se s problemom i čak dobila *grant* za takav simpozij, ali vidi vruga, pravne analize pokazale su da je GDPR izgleda vrlo često samo izgovor za nevoljnost i nerad. Pravna regulativa itekako postoji i precizno određuje što se smije, a što ne i telemedicinske stanice ustvari ništa ne sprečava da surađuju, pa izgleda da to neki ili ne znaju ili ne žele da znaju. A vi, kakva vi prava imate?

Pa, dobrodošli u složenu, globalnu poveznicu pomorske telemedicine i Opće uredbe o zaštiti podataka (GDPR)—propisa koji oblikuje digitalni, o očito i stvarni svijet daleko izvan europskih obala.

Globalna industrija, europski zakon

Pomorstvo je, po definiciji, globalna djelatnost. Jedan brod može biti u vlasništvu u Grčkoj, pod malteškom zastavom, s filipinskom posadom, bugarskim managementom, a kineskoj luci i oslanjati se na medicinsku asistenciju iz centra u Norveškoj. Ipak, ako brod plovi pod zastavom EU, ili ako je barem jedan član posade državljanin EU-a, ili ako je telemedicinski pružatelj usluga sa sjedištem u Europi, GDPR se primjenjuje—bez obzira na to gdje se brod nalazi.

To čini GDPR jednim od rijetkih zakona s pravim “oceanskim dosegom”. On utječe na to kako se prikupljaju zdravstveni podaci pomoraca, kako se šalju putem satelita, kako ih pohranjuju telemedicinski centri i kako se mogu dijeliti u hitnim slučajevima. Za industriju naviknutu na pomorske propise, ekološke regulative i međunarodne radne standarde, GDPR donosi novu, ključnu, dimenziju - pravo na privatnost, čak i usred oceana!

Telemedicinske konzultacije za pomorce uključuju najosjetljivije kategorije osobnih podataka: medicinske povijesti, ozljede, kronične bolesti, terapije, pa čak i video snimke s broda. U zdravstvenoj krizi na brodu, poput srčanog udara, prioritet je, naravno, spasiti život. GDPR to omogućuje i tu nema nikakvog nespornosti. Propis sadrži jasne iznimke koje dopuštaju obradu privatnih zdravstvenih podataka **kada su ugroženi vitalni interesi**. No, ta hitna situacija ne uklanja i odgovornost. Brodovlasnici, kapetani i medicinski pružatelji usluga i dalje moraju osigurati: sigurne kanale za prijenos podataka, jasne uloge kontrolora i izvršitelja obrade, transparentnu komunikaciju s pomorcima o tome kako se njihovi podaci koriste i pravilno postupanje s podacima nakon incidenta.

Da, telemedicina spašava živote, ali mora štiti i dostojanstvo. Pomorac nikada ne bi trebao strahovati da će se njegovi osjetljivi podaci zloupotrijebiti, da će ih čuti kolege ili da će trajno ostati pohranjeni u sustavima za koje nikada nije čuo.

More jurisdikcija i „pokrpana regulativa”

Međunarodna priroda brodarstva je u tome jedan od najvećih izazova. Vaša medicinska dokumentacija može proći kroz: satelitske komunikacijske pružatelje, poslužitelje izvan EU-a, telemedicinski centar u drugoj regiji ili, ured brodarstva negdje drugdje u svijetu. Svaki taj korak zahtijeva pravnu zaštitu. GDPR primjerice, propisuje mehanizme poput Standardnih ugovornih klauzula pri prijenosu podataka izvan EU-a. Provjere



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

rite, ima li ih i vaš ugovor! Zato mnoge brodarske kompanije provode Procjene učinka na zaštitu podataka (DPIA) posebno za telemedicinski postupak. Druge revidiraju ugovore s tehnološkim dobavljačima, nadograđuju sigurnosne sustave ili imenuju službenike za zaštitu podataka specijalizirane za pomorstvo. Iako je Opća uredba o zaštiti podataka (GDPR) europski zakon, njezin utjecaj daleko nadilazi granice Europske unije i sve veći broj drugih država uvodi vlastite propise nadahnute GDPR-om, a sektor pomorskog zdravstva postao je jedno od područja u kojem se ta pravila sudaraju s realnošću međunarodnih operacija jer pomorska hitna situacija ne čeka na papirologiju.

GDPR se danas primjenjuje na sve organizacije koje nude usluge ili robu građanima EU-a, kao i na one koje prate korisnike unutar Unije — bez obzira na to gdje se pružatelj usluge nalazi. Tako američka ili japanska brodarska kompanija mogu potpasti pod europske propise jednako kao i poduzeća sa sjedištem u EU-u. Primjena se, međutim, ne zaustavlja na komercijalnim internetskim platformama i danas sve veći izazov predstavlja zaštita zdravstvenih podataka pomoraca koji rade na brodovima što se neizbježno kreću između različitih jurisdikcija.

Pa kakvo je stanje u ostatku svijeta kojim plovite?

Brojne zemlje uvele su vlastite zakone slične GDPR-u. Ujedinjeno Kraljevstvo zadržalo je njegovu kopiju nakon Brexita, dok su Brazil, Japan i Južna Koreja donijeli vrlo stroge propise koji se smatraju međunarodno usporedivima s europskima. Australija i Kanada idu sličnim smjerom, dok SAD i dalje djeluje kroz mozaik državnih zakona. Trend je jasan: sve je više pravnih sustava koji preuzimaju GDPR-ov model kontrole nad osobnim podacima, osobito kada se radi o podacima koji se smatraju posebno osjetljivima — poput zdravstvenih.

Pomorski sektor izložen je specifičnim problemima. Brodovi plove međunarodnim vodama, posade su multinacionalne, a tvrtke i medicinski centri često su smješteni u različitim državama. Kada se na brodu dogodi hitan medicinski slučaj, zdravstveni podaci moraju se brzo i sigurno prenijeti Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS) centrima na kopnu. U takvim situacijama primjenjuje se nekoliko pravnih okvira:

GDPR ako je riječ o pomorcima iz EU-a, brodaru u EU-u ili TMAS centru u Europi.

Zakon zemlje zastave jer se brod pravno smatra teritorijem te države.

Zakon zemlje primatelja podataka, koji određuje kako TMAS centar smije obrađivati medicinske informacije.

Međunarodni pomorski propisi, poput Konvencije o radu pomoraca (MLC 2006.), koji izričito zahtijevaju razmjenu medicinskih podataka u slučaju potrebe.

Zanimljivo je da gotovo svi svjetski zakoni, neovisno o razini strogoće, priznaju istu iznimku: **u hitnim slučajevima dopušten je prijenos medicinskih podataka radi zaštite života i zdravlja.**

Sve to na papiru izgleda jasno, ali život na moru je ipak nešto drugo. On je zajednički i htjeli vi to ili ne, privatnost je ograničena. Članovi posade žive i rade u bliskom prostoru i medicinski incidenti često se odvijaju pred očima kolega. I kako onda štititi povjerljivost u takvom okruženju? Pa, pravila ustvari postoje i moguće ih je provesti:

Ograničiti pristup medicinskim komunikacijskim sustavima.

Osigurati da kapetani i časnici prolaze obuku o zaštiti podataka.

Izbjegavati širenje informacija o zdravstvenom stanju na cijelu posadu.

Pohranjivati medicinske dokumente na siguran i kontroliran način.

Jer, GDPR naglašava upravo to: poštovanje pojedinca, čak i kada je taj pojedinac na pola puta oko svijeta, okružen čeličnim zidovima i oceanom. **Poruka je jasna: zaštita podataka više nije samo kopnena briga—ona je dio sigurnosti na moru.**

Budućnost nam je digitalna i telemedicinski sustavi na brodovima stalno se razvijaju. Na brodove su već ušli i mobilni (dijagnostički) uređaji, dijagnostika uz pomoć umjetne inteligencije i automatizirani medicinski zapisi. I sve to nije ni tako skupo da bi brodari bili protiv toga. Već ranih devedesetih postojala je tehnička mogućnost prijenosa videa, zvuka i teksta u stvarnom vremenu ali je i koštala oko 16000 Funtti.



I naravno niste imali šanse. Zanimljivo, kupili su taj sustav neki brodari koji su pokušali s time zamijeniti električare na brodovima. Ideja je bila da umjesto da na deset borova ukrcaju deset električara, imat će jednoga na kopnu koji će video-linkom davati uputstva onima na brodu. Nije im uspjelo – na sreću. Svaka takva inovacija obećava bolju skrb, ali i donosi nove izazove zaštite podataka. U toj evoluciji GDPR nije prepreka, već zaštitna mreža o osigurava da težnja prema učinkovitosti i digitalizaciji nikada ne dođe na račun ljudskih prava. U svijetu gdje ocean često simbolizira i slobodu i izolaciju, GDPR podsjeća na nešto važno: čak i na moru pojedinci zaslužuju zaštitu, transparentnost i poštovanje. Jer zašto bi netko znao da ste HIV ili Hepatitis B pozitivni. Danas ste s virusom HIV-a u tijelu potpuno sposobni za plovidbu i to nema veze s vašom radnom sposobnošću i zašto bi netko u vašoj agenciji ili vlasnik broda to morali znati.

Navigacija vlasništvom, odgovornošću i rizikom

Pa tko može pristupiti vašim medicinskim podacima? Telemedicina na moru ne djeluje izolirano i iza svakog prijenosa medicinskih informacija stoji mreža dionika—svaki s legitimnom ulogom, ali i s ograničenjima. Širenje digitalne zdravstvene infrastrukture zahtijeva razumijevanje tko može pristupiti vašim podacima, zašto i pod kojim zaštitnim mjerama. Tu GDPR djeluje ne samo kao pravilnik, već kao stabilan „sidreni“ sustav.

Brodovlasnici imaju središnju ulogu u upravljanju brodskim operacijama, uključujući i medicinsku asistenciju. Prema GDPR-u, oni su najčešće voditelji obrade - subjekti koji određuju svrhu i način obrade. Oni mogu pristupiti vašim podacima radi koordinacije liječenja i evakuacije, radi ispunjavanja zakonskih obveza prema pomorskim radnim i sigurnosnim propisima, radi dokumentiranja incidenata ili ozljeda kao i radi procjene radne sposobnosti pomorca. Ali, to mogu samo uz značajna ograničenja: ne smiju pristupiti podacima koji nisu nužni, ne smiju koristiti zdravstvene informacije za nepovezane svrhe (npr. odluke o zaposlenju bez jasnog opravdanja) i moraju provoditi stroge protokole povjerljivosti. U praksi, brodari većinu zdravstvene brige na moru delegiraju kapetanima i telemedicinskim stručnjacima, ali i dalje ostaju pravno odgovorni za usklađenost!

Telemedicinski centri su ustvari čuvari ključnih odluka. Ovi centri, često specijalizirani za pomorsku medicinu, primarni su primatelji podataka poslanih tijekom hitnih situacija na brodu. Oni mogu pristupiti podacima u svrhu dijagnosticiranja bolesti ili ozljeda, za savjetovanje kapetana o postupcima liječenja ili za odluku o evakuaciji ili skretanju broda u luku. Oni mogu biti izvršitelji obrade ili zajednički voditelji obrade podataka. Njihovi sustavi naravno moraju biti sigurni, osoblje educirano, a pristup strogo kontroliran. Telemedicinski centri inače često prolaze DPIA procjene, redovite sigurnosne revizije, kao i kontrolu ugovornih obveza temeljem GDPR-a.

No, supruga onog našeg Norvežana s početka teksta tužila je i Bolnicu. Što ćemo s time?

Bolnice na kopnu su nužni, ali i regulirani partneri! Kada slučaj eskalira, bolnice preuzimaju liječenje i primaju medicinske zapise, povijesti lijekova i transkripte konzultacija s broda. One moraju/mogu pristupiti podacima radi nastavka liječenja nakon evakuacije, radi specijalističke dijagnostike i radi kontinuiteta medicinske skrbi. Sve Bolnice u EU-u su već su regulirane GDPR-om i zakonima o medi-

cinskoj tajnosti, ali one izvan EU-a trebaju i dodatne mehanizme poput standardnih ugovornih klauzula, ili npr. sporazume o šifriranom prijenosu podataka. Cilj toga je da bolnica u Singapuru ili Cape Townu štiti podatke pomorca iz EU-a jednako kao bolnica u Rotterdamu.

E, i sad dolazimo do onih koji uvijek traže više nego ih pripada - **Osiguratelji**. Milijun puta sam pomorcima objašnjavao da se slanjem svojih medicinskih nalaza kompaniji ustvari odriču prava na tajnost i otvaraju mogućnost da im se otkáže moguća naknada za bolest kada bude potrebna. Osiguratelj time stječe pravo da ima uvid u više nego mu pripada. Prije tridesetak godina s cruisera nam se vratio pomorac koji je obolio od jednog rijetkog karcinoma. Kod nas lijeka nije bilo i morao se kupovati u inozemstvu – cijena je bila oko 8000 DM mjesečno. Sve je to kompanija uredno plaćala do godišnje revizije osiguranog slučaja. Tada su uvidom u njegovu staru dokumentaciju vidjeli da prije šest godina nije prijavio da je operirao krajnike i odmah su mu zbog „neistinitog navođenja povijesti bolesti“ otkazali policu. Čovjek je lijek kupovao dok je imao novaca, a kada je sve potrošio – umro je.

Osiguravatelji su naravno nužni za potraživanja, ali su i ograničeni u pristupu. P&I klubovi, i ostala osiguranja često traže medicinsku dokumentaciju radi obrade potraživanja. Njihov interes je legitiman, ali GDPR im strogo ograničava opseg. Oni mogu dobiti medicinske izvještaje nužne za procjenu potraživanja, detalje incidenta relevantne za odgovornost, kao i dokumentaciju povezanu s troškovima. Ali, ne mogu dobiti: nerelevantnu medicinsku povijest, dijagnostičke detalje nevezane uz slučaj kao i sve informacije izvan nužnog minimuma.

I Države i zastave mogu zahtijevati pristup medicinskim zapisima radi istrage nesreća, provjere usklađenosti s radnim standardima ili nadzora medicinskih evakuacija, ali i njima GDPR ograničava nepotrebno otkrivanje. Svaki njihov zahtjev mora biti opravdan i adekvatno zaštićen.

Realnost je da je taj put informacije dug i da prolazi kroz više stanica koje sve barataju s vašim podacima i imaju im pristup, kroz kako se to u IT-u kaže - „stražnja vrata“. Ovoj skupini pripadaju pružatelji usluga telemedicinskih platformi, satelitski komunikacijski operateri i pružatelji cloud pohrane. Oni mogu imati slučajan pristup podacima zbog svoje uloge u prijenosu i pohrani, ali GDPR od njih zahtijeva da djeluju isključivo kao izvršitelji obrade, da ne koriste podatke za svoje svrhe i da osiguraju šifriranje, otpornost sustava i sigurnu održivost.

Pomorstvo uključuje mnoge sudionike, sustave i jurisdikcije. Ali GDPR ih ujedinjuje oko jednog načela: **Medicinski podaci pomorca prije svega pripadaju pomorcu.**

Svaki sudionik – brodari, liječnici, bolnica, osiguravatelj - pristupa podacima samo u mjeri u kojoj to služi zdravlju, sigurnosti i vašim pravima. Ovaj model zajedničke odgovornosti ne služi samo usklađenosti, već jača humanu i etičnu pomorsku kulturu—onu u kojoj se ljudi koji pokreću svjetsku trgovinu tretiraju s poštovanjem, privatnošću i dostojanstvom. Kako se telemedicina širi uz AI dijagnostiku, biometrijsko praćenje u stvarnom vremenu i globalnu cloud integraciju, broj aktera koji sudjeluju u obradi podataka samo će rasti. GDPR pruža jasnoću i strukturu potrebnu za navigaciju tom složenošću. GDPR nije samo zakonska prepreka. On je kompas koji vodi etičnu i sigurnu uporabu digitalnih zdravstvenih tehnologija u jednom od najzahtjevnijih okruženja na planetu. Jer bilo na europskom tlu ili usred Pacifika, svaki pomorac zaslužuje isto obećanje: *Tvoje zdravlje je važno, a tvoja privatnost također.*

U konačnici, telemedicina može spasiti život—ali GDPR štiti osobu iza tog života.

A ona supruga s početka teksta – izgubila je parnicu i nije dobila ni centa.

NOVO!

Iz tiska je izašla knjiga *Priručnik za nautičare* autora Ratka Radulića, dipl. ing. pom. prom., i Jere Bilana, dipl. ing. strojarstva. Riječ je o izdanju namijenjenom svim ljubiteljima mora koji žele sigurniju i kvalitetniju plovidbu.

Cijena pojedinačnog primjerka iznosi 29 eura, a pri kupnji više od pet primjeraka odobrava se popust te cijena iznosi 25 eura po knjizi.

Priručnik za nautičare napisan je jasno i pristupačno, razumljiv svima bez obzira na predznanje. Namijenjen je pomorcima, vlasnicima plovila, ribarima, skiperima i rekreativcima — od potpunih početnika do iskusnih kapetana. Znanje donosi sigurnost, zbog čega je ovaj priručnik idealan kao stalni dio brodske literature.

Posebno je koristan za tečajeve i programe pomorskih škola i fakulteta, učilišta, klubova i udruga, kao i za one koji se pripremaju za polaganje ispita za voditelja brodice ili jahte te poručničkog ispita.

- ✦ brodice i njihova oprema
- ✦ brod i osnove poznavanja broda
- ✦ navigacija i rad s kartama
- ✦ pravila za izbjegavanje sudara na moru
- ✦ mornarske vještine i oprema za vez
- ✦ pomorska radiotelefonija
- ✦ meteorologija i prognoza vremena
- ✦ osnove manevriranja
- ✦ osnove motoristike i održavanje pogona
- ✦ prva pomoć
- ✦ elektronska navigacija
- ✦ sigurnost plovidbe i obveze pomoraca.

Sadržaj je praktičan, pregledan i zanimljiv, uz brojne ilustracije i tablice koje olakšavaju učenje i primjenu u praksi.

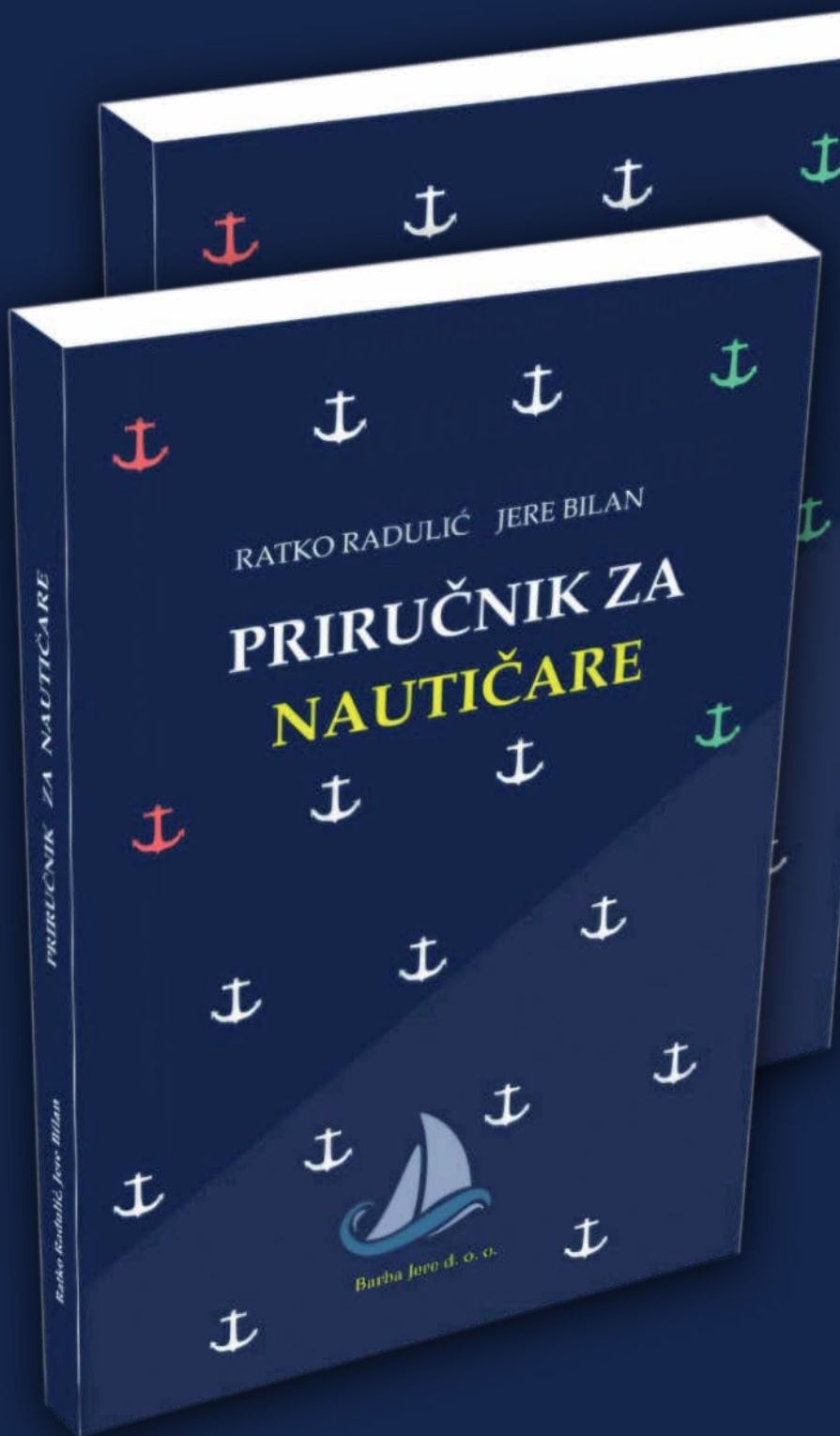
Knjiga ima 232 stranice, formata 16 × 23 cm, u mekom uvezu.

Narudžbe su moguće putem e-pošte:

jerebilan@gmail.com

ili na broj **091 366 7701** (WhatsApp, Viber).

Moguće je izdavanje e-računa.



— Odvjetničko društvo Vukić i partneri —

Kako izbjeći najčešće pogreške prilikom

PIŠE

**LINA
SERDAR**

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

Ugovor o radu pomorca nije samo formalnost koju treba „potpisati i zaboraviti“, već temelj svega što pomorca očekuje u svezi plovidbe: plaća, prekovremeni rad, smještaj, repatrijacija, liječenje, pa i način na koji se rješavaju sporovi. Konvencija MOR-a o radu pomoraca (u daljnjem tekstu: MLC) izričito traži da pomorac ima jasan, pisani i pravno obvezujući ugovor te da ima dovoljno vremena da ga analizira i zatraži savjet prije potpisivanja.

U praksi se, međutim, često ponavlja isti obrazac: žurba pred ukrcaj, gomila papira, umor od putovanja, pritisak agenta – i zato mnoge ključne klauzule prođu „ispod radara“. Osim toga, nerijetko pomorci potpisuju ugovore o zaposlenju koje je unaprijed pripremio poslodavac ili je unaprijed tiskan njihov sadržaj ili im je praktično onemogućeno pregovarati o pojedinim odredbama.

Uvjeti ugovora trebali bi biti transparentni, s prije svega jasno navedenom plaćom, prekovremenim i dodatcima, a pomorac bi trebao imati mogućnost proučiti svoj ugovor i potražiti savjet prije potpisa. MLC za definiranje ugovora o zaposlenju koristi termin „seafarers’ employment agreement“ (SEA) i pod tim pojmom podrazumijeva i sam ugovor o radu i „articles of agreement“ – dakle svu dodatnu dokumentaciju koja zajedno s ugovorom o radu uređuje važne segmente života pomorca prije, tijekom i nakon plovidbe. Za pomorce to to u praksi znači da je glavni ugovor o radu – ugovor kojeg pomorac potpisuje, ali sastavni dio njega te izvor prava za pomorca čine i primjenjivi kolektivni ugovor (iako ga možda fizički pomorac ne potpisuje) te dodaci i pravilnici.

Važno je imati na umu da ono što piše – to vrijedi. Ono što je „usmeno obećano“ – u sporu ne postoji. Ugovor o radu pomorca mora biti sklopljen u pisanom obliku i to u pravilu prije ukrcaja.

Plaća i struktura plaće je većini prvo na što obraćaju pozornost, ali i među najčešćim izvorima nesporazuma. U ugovoru o radu mora biti kristalno jasno (po mogućnosti u tablici u ugovoru ili u kolektivnom ugovoru): osnovna plaća po mjesecu, satnica prekovremenog rada i prag od kojeg se računa, naknada za godišnji/plaćeni dopust, posebni dodatci (noćni rad, rad nedjeljom/blagdanom, rizične zone). Tu česte zamke mogu biti „Inclusive wage“ ili „all-in salary“ – osnovna plaća koja navodno uključuje i prekovremene, dopuste itd. te „Guaranteed overtime“ – npr. 103 sata mjesečno. To može biti korektno, ali samo ako je jasno kako se plaća sve preko toga, po kojoj satnici i na temelju čega se sati utvrđuju. Što se tiče dnevnica za rad u zoni visokog rizika – mora biti jasno kada počinju i prestaju te koliko iznose.

Međutim, pomorci bi svakako trebali provjeriti i sljedeće odredbe, kojima treba pridati jednaku pažnju:

a) Tko je stvarni poslodavac? Poslodavac je osoba koja je s pomorcem sklopila ugovor o radu u svoje ime. Važno je provjeriti tko na strani poslodavca potpisuje ugovor o radu i potpisuje li ga u svoje ime ili u ime druge osobe jer o tome uvelike ovisi tko će biti odgovoran za ispunjenje ugovornih obveza. U svakom pojedinom ugovoru moraju biti naznačeni točan naziv, tvrtka i adresa sjedišta poslodavca i brodarka/brodovlasnika. Česta zamka je nejasan poslodavac – ako stoji samo naziv agencije, bez jasne adrese i registracije ili „Technical manager“ kao poslodavac – u praksi to može otežati naplatu potraživanja ako nešto pođe po zlu. Zato bi pomorci uvijek trebali provjeriti puni naziv pravne osobe, adresu i državu.

b) Je li navedeno da ugovor podliježe kolektivnom ugovoru i kojem točno (naziv sindikata/ITF, datum, broj sporazuma). U slučaju da agent kaže: „Ma to je samo forma, sve je to isto“ – upravo to je signal da nije isto. Odredbe kolektivnog ugovora koje uređuju prava i obveze pomoraca i poslodavca su sastavni dio ugovora o radu pomorca na brodu u međunarodnoj plovidbi. Štoviše, odredbe kolektivnog ugovora prevladavaju odredbe pojedinačnog ugovora o radu – onog kojeg pomorac osobno potpisuje. Stoga bi se pomorci trebali upoznati i s odredbama primjenjivog kolektivnog ugovora.

c) Odredbe o trajanju ugovora, „+/- mjeseci“ i automatskim produljenjima. Potrebno je obratiti pozornost na to postoji li maksimalno trajanje (npr. „ne dulje od 9 mjeseci“) ili postoji li klauzula o automatskom produljenju („ugovor se produljuje do iskrcaja prema potrebama poslodavca“). Također, uputno je provjeriti jesu li navedeni uvjeti za raniji iskrcaj na zahtjev pomorca (npr. nakon isteka minimalnog roka, zbog osobnih razloga, uz vlastiti trošak ili o trošku poslodavca). MLC traži da uvjeti repatrijacije budu jasno navedeni u ugovoru, uključujući i situacije kada se ugovor prekida prije isteka.

d) Odredbe o radnom vremenu, odmorima i rasporedu smjena: MLC postavlja minimalne standarde za sate odmora i maksimalne sate rada. U praksi ugovori često samo upućuju na „kompanijsku politiku“ ili MLC. Uputno je obratiti pozornost je li u ugovoru ili dodatku jasno navedeno koliko sati odmora pomorac ima pravo dnevno i tjedno, postoji li službeno propisani minimum članova posade (po zvanjima) koji moraju biti na brodu da bi brod mogao isploviti, kako se pokrivaju bolovanja te postoji li klauzula kojom se zapravo pristaje na stalno kršenje odmora („officers to work as required by the Master“ bez ikakvih ograničenja). Ugovor jamči minimalne sate odmora, maksimalan broj sati rada, sigurnosne pauze i sl. Ali ako je stvarna posada jedva na razini minimuma ili ispod nje, ti uvjeti se često fizički ne mogu ispuniti. Tada MSMC postaje glavni dokaz da uvjeti iz ugovora (i MLC-a) objektivno nisu ostvarivi. Osim toga to će utjecati i na odmore, smjene, bolovanja i drugo. Ako pak kompanija pokušava ploviti s manje ljudi od onoga što piše u *Minimum Safe Manning Certificate*-u (MSMC), to je povreda SOLAS/MLC i ozbiljan sigurnosni problem. Bez jasnih pravila, teret „fleksibilnosti“ uvijek padne na pomorca.

e) Odredbe o repatrijaciji, raskidu ugovora i „lojalnosti kompaniji“ jer se tu često kriju najskuplje pogreške. Uputno je provjeriti uvjete besplatne repatrijacije (npr. završetak ugovora, nesposobnost za rad, nesukladni uvjeti

kom sklapanja ugovora o radu

na brodu, promet broda u ratnu zonu, promjena zastave, dugotrajno zadržavanje u luci), uvjete u slučaju jednostranog otkaza sa strane pomorca te postoje li odštetne klauzule („liquidated damages“) u slučaju napuštanja broda prije isteka ugovora. MLC zahtijeva da države članice osiguraju pomorcima pravo na repatrijaciju u jasno određenim slučajevima i da se trošak ne može neopravdano prebaciti na pomorca.

f) Odredbe o osiguranju, nesrećama, bolestima i slučaju smrti. Ugovor bi trebao jasno navesti koja je naknada u slučaju smrti ili trajnog invaliditeta, pokriva li poslodavac liječenje i naknadu plaće za vrijeme bolovanja zbog ozljede ili bolesti povezane s radom, ima li brod valjano P&I osiguranje koje pokriva posadu (obično stoji u kolektivnom ugovoru ili kompanijskim dokumentima). Ako su ove klauzule mutne ili upućuju samo na „national law of X“, a riječ je o egzotičnoj zastavi u kojoj pomorac ništa ne zna, pomorac je praktično u „magli“.

g) Odredbe o mjerodavnom pravu i nadležnom sudu/arbitraži su izrazito važna pitanja. Sitna rečenica na kraju ugovora značajno mijenja startne pozicije za ostvarivanje prava. Ovo područje je pravno složeno, ali osnovno pravilo glasi: što je dalji sud i što je „egzotičnije“ pravo, to je pomorcu teže. Tu je posebno važno imati kolektivni ugovor koji daje dodatni sloj zaštite preko sindikata i ITF-a.

h) Odredbe o jezicima ugovora i koja verzija „obvezuje“ jer često postoji verzija na engleskom i na jeziku matične države poslodavca ili države iz koje dolazi pomorac. Važno je obratiti pozornost na rečenicu: „In case of discrepancy, the English version shall prevail“ ili „Mjerodavna je verzija na jeziku X“. Ako pomorac razumije dobro jezik mjerodavne verzije, u sporu je de facto nemoćan. U najmanju ruku, treba zatražiti pouzdan prijevod (službeni ili od sindikata) prije potpisa. MLC naglašava da ugovor mora biti sastavljen na jeziku koji pomorac razumije ili da mu mora biti dostupan prijevod.

i) Klauzule kojima pomorac unaprijed pristaje da mu se određeni iznosi automatski odbijaju od plaće primjerice vezano za novčane kazne za disciplinske prekršaje (oštećenje opreme, kašnjenje s broda, „loš rad“) ili obveze jamčevina koje poslodavac traži uplatiti ili potpisati da bi se pokrila eventualna šteta. Takve prakse lako sklizu u zlouporabu, ako nema jasne procedure utvrđivanja odgovornosti.

Ako na bilo koje od ovih pitanja odgovor nije čvrsto „da“ ili nije razumljivo, ugovor nije spreman za potpis. Pomorac ima pravo ne potpisati ugovor koji ne razumije ili s kojim se ne slaže. MLC izričito kaže da pomorac mora imati priliku proučiti ugovor i potražiti savjet prije potpisa, a prihvaćanje mora biti slobodno.

Usmena obećanja ne vrijede i zato u slučaju izmjene pojedine klauzule, to treba biti označeno u ugovoru ili jasno prepravljeno u tekstu, parafrirano i potpisano od obje strane. Ako pak agent kaže da nešto „piše u kolektivnom ugovoru“, potrebno je zatražiti kopiju ili barem točan naziv kolektivnog ugovora i tko ga je potpisao te provjeriti što piše.

U slučaju pritiska i požurivanja rečenicama „brod čeka, izgubit ćeš ukrcaj“, treba imati na umu da jednom potpisan loš ugovor može biti puno skuplji od jednog propuštenog ukrcaja.

Ako se problem pojavi na brodu, odnosno ako pomorac tek na brodu shvati da se ugovor ili praksa razlikuju od onoga što mu je predstavljeno uputno je sve dokumentirati, sačuvati kopije ugovora, platnih lista, obračuna prekovremenih, e-mailova te voditi vlastitu evidenciju radnih sati.

Sva obraćanja neposrednom nadređenom, zapovjedniku ili po potrebi i kompaniji uputno je činiti pisanim putem kad god je moguće (e-mail, zapisnik, „letter of protest“), upravo zbog dokaza.

Također iznimno je važno ne potpisivati „sporazumni raskid“ ili „odricanje od potraživanja“ na brzinu. Takvi dokumenti pomorce mogu lišiti prava na neisplaćene plaće ili naknade za ozljedu.

Ispravno je i opravdano potražiti sindikalnu i ITF podršku te podršku odvjetnika. Kada je riječ o neisplati plaća, teškim povredama sigurnosti ili uvjetima života na brodu koji ne zadovoljavaju MLC standarde, ponekad je nužno uključiti i državu zastave ili „port state control“. Ali i tada je pomorcima od ključnog značenja podrška sindikata ili ITF-a te odvjetnika, jer oni znaju kome se konkretno obratiti i kojim putem.



Početna fotografija u ovom tekstu na nesvakidašnji način prikazuje uspon i pad naše nekad najveće brodarske kompanije. Osim što se za nju zna točan datum nastanka, što je za snimke iz tog doba poprilična rijetkost, nevjerovatna je koincidencija da se na njoj baš na početku plovidbi za riječkog brodar nalaze posljednja novogradnja iz redova klasičnih teretnjaka te prvi, doduše unajmljeni, kontejnerski brod. Dakle, dana 15. ožujka 1973. je iz brodogradilišta 3. Maj na gat u riječkoj luci na primopredaju doplovio novoizgrađeni brod Opatija, dok se u donjem dijelu slike nalazi brod Ede Sottorf, koji upravo prekrca prve spremnike na improviziranom kontejnerskom terminalu u Rijeci. Dobro se vidi da je upravo završeno ličenje dimnjaka u prepoznatljive boje Jugolinije. Nitko tada nije mogao znati da je isporukom Opatije i to u više segmenata završilo jedno poglavlje u usponu riječke tvrtke, a da je Ede Sottorf započeo, doduše skromno, nepovratnu etapu kontejnerizacije, gdje se debelo kasnilo s uvođenjem novih tehnologija. Primjerice, zadnji od klasičnih linijskih brodova Jugolinije, veličine slične Ede Sottorfu, Klek, na liniji za USA plovio je sve do veljače 1982. Visokotarifne terete su već davno prije preuzeli drugi brodari s brodovima za prijevoz spremnika, a Jugoliniji su preostali oni niskotarifni i malo isplativi kao, primjerice, prijevoz balirane stare odjeće za Tunis. Uključivanjem Opatije u sastav flote broj brodova je narastao na 58, a u to doba su u vremenskom zakupu za Riječane plovila još 4 broda. Zamah je potrajao još nekoliko godina, do kraja sedamdesetih odnosno početka osamdesetih godina prošlog stoljeća, a onda je broj brodova počeo padati. Primjerice, u razdoblju od 1979. do 1989. izrezana su ili prodana čak 44 broda, a prnova je bilo dvostruko manje. I ne samo to, u floti je i dalje bilo barem pola tehnološki zastarjelih brodova koji su se nakon raspada bivše države našli u situaciji gdje je put vođio samo u rezališta.

No, vratimo se na zvjezdane trenutke odnosno na ožujak 1973. kada je Opatija krenula na svoje prvo putovanje. Opatija je iz Rijeke otplovila u Constantu gdje je krcala teret za luke Dalekog Istoka. Ostatak će zabilježeno da je u rumunjsku luku doplovila 22. ožujka 1973. i tu boravila do 10. travnja. Do Singapura joj je trebalo preko mjesec dana, tamo je prispjela 15. svibnja, a 23. svibnja je došla u sjevernokorejsku luku Chungjin. Od 22. lipnja do 5. srpnja slijedile su japanske luke Moji, Yokohama i Kobe da bi 18. srpnja doplovila u Maleziju, prvo Port Kelang pa Penang gdje je krcala za mediteranske luke.

Međutim, povratak kući je zamalo bio fa-



PIŠE

MILKO
KRONJA

Priča o dva bro o sudbini riječk

talani, naime Opatija je pri kraju svog prvog putovanja pretrpjela teški požar koji je čak prijetio da dođe do gubitka potpuno novog broda. Naime, 28. srpnja 1973. za vrijeme plovidbe iz Penanga u Taranto, kamo je trebao doploviti 19. kolovoza, došlo je do eksplozije u skladištu broj 3, a nakon nje do požara koji je zahvatio i susjedna skladišta broj 2 i 3. Brod je usmjeren u Port Louis na Mauricijusu, obavljajući nužni popravci te je ipak samostalno zaplovio prema Tarantu, gdje je prispjeo 3. rujna. Slijedili su Derince, Famagusta, Beirut, Alexandria prije no što je polovicom listopada doplovio u Rijeku odnosno Bakar.

Nakon iskrcaja tereta slijedio je dugotrajan i skup popravak tako da je Opatija u službu ponovno ušla tek u drugoj polovici svibnja 1974. kada je krenula kao brod slobodne plovidbe ka Ghentu, slijedili su Cork, Waterford, Uddevalla, Dunkirk i Bilbao pa luke Perzijskog zaljeva, Indije i Japana. Brod u idućih nekoliko godina plovio po svim svjetskim oceanima, a onda ulazi u liniju, ali ne Jugolinije već u tuđem zakupu plovio između luka na zapadnoj obali Sjeverne i Srednje Amerike ka lukama Zapadne Europe. To je bilo od početka 1977. do ljeta 1978. godine. Na riječkoj liniji za luke istočne obale Sjeverne Amerike će ploviti od kolovoza 1979. do prosinca 1980. s tim da je u tom razdoblju

učinila i jedno putovanje za Južnu Ameriku – Atlantik. U liniju se opet vraća tek u proljeće 1987. kada opet plovio iz Rijeke ka lukama Brazila, Argentine i Urugvaja te tu ostaje poprilično dugo, do rujna 1993. kada je uključena u liniju za luke Perzijskog zaljeva, to je trajalo do proljeća 1996. a onda se vraća u tramp službu. Igrom slučaja brod je opet napravio dva putovanja iz Mediterana za Japan, a nakon toga je plovio između Indije i luka Istočne Afrike prije zadnjeg putovanja iz Fujairaha za Port Kelang. U indijsko rezalište brodova Alang doplovio je 19. srpnja 1997. Iako je bio zadnji isporučeni u seriji od četiri blizanca, prvi je koji je kasiran; Rab i Crikvenica (pod imenom Abdullah Arab) su također skončali u Alangu, prvi 31. ožujka 1998., a potonji 1. lipnja 2000. Jedino je Lošin otišao u drugo rezalište, ali također u Indiju, dana 17. lipnja 1998. predan je rezačima u Mumbaiju.

Također će ostati zabilježeno da je Lošin, zadnji od spomenutog kvarteta boravio u matičnoj luci, bilo je to u kolovozu 1997. godine. Ovaj brod je ujedno bio posljednji konvencionalni teretnjak riječkog brodar koji je ostao u njihovoj floti, u doba kad su se njihove linije raspadale, unatoč činjenici da je od 26 preostalih brodova 9 bilo čisto kontejnerskih, 14 polu-



Opatija zahvaćena požarom

Opatija prolazi Sueskim kanalom na putu iz Lattakije u Hososhimu, travanj 1996.

da, a ustvari ke kompanije

kontejnerskih, 2 Ro-Ro broda i tek 1 bulkcarrier. Već iduće ljeto u plovidbi će se nalaziti tek 6 brodova a ostatak je u većini slučajeva prisilno zaustavljen od strane vjerovnika Na dan 2. svibnja 2000. godine otvoren je stečaj nad kompanijom Croatia Line, nakon što je poslovala ukupno 53 godine. Ako taj period podijelimo na polovice, u prvoj nije nabavljen niti jedan kontejnerski brod, a nakon toga ih je u flotu ušlo 9 te 20 polukontejnerskih i 2 Ro-Ro broda s mogućnošću prihvata kontejnera. Njihov ukupni kapacitet je bio 20 351 TEU, od toga su tek zadnja 4 "Expressa", novogradnje iz Pule bile s više od 1 000 TEU odnosno 25 900 DWT; svaki brod je imao kapacitet od 1 782 TEU. Već u doba angažiranja broda Ede Sottorf, kapaciteta tek 250 TEU, kontejnerski brodovi treće generacije tvrtki poput Sea-Landa, P&O i Hapag Lloyd-a imali su više od 50 000 DWT i kapacitet od 4 000 TEU. Te 1973. godine je u Rijeci na improviziranom kontejnerskom terminalu ostvaren promet od 3 898 TEU, a primjerice u Rotterdamu je ta brojka bila veća od 700 000 TEU. Cjelokupna usporedba razvoja kontejnerizacije u svijetu i kod nas zauzela bi

previše prostora te to ostavljamo za drugi put, a ovdje ćemo opisati povijest broda Ede Sottorf, koji je za Riječane plovio nešto više od dvije godine te izišao iz zakupa u travnju 1975. Na liniji za istočnu obalu Sjeverne Amerike učinio je ukupno 19 putovanja, počelo je s ticanjem luka Rijeke, Livorno, Genova i New York, a kasnije su uključene luke Napoli, Philadelphia i Wilmington.

Bio je to treći iz serije od dvanaest skoro istovjetnih teretnjaka za prijevoz općih tereta odnosno spremnika građenih u sklopu projekta zamjene nekadašnjih Liberty brodova suvremenom tonažom u njemačkom brodogradilištu Unterweser u Bremerhavenu između 1968. i 1973. godine, sve za brodare iz tadašnje Zapadne Njemačke. Porinut je 23. travnja 1969., a isporučen 30. lipnja iste godine. Dužina mu je bila 124,5 metara, širina 17,7 metara. Imao je 5 578 BRT, a nosivost 7 244 DWT. Pogonski stroj od 6 400 BHP omogućavao mu je brzinu od 17,5 čvorova. Zanimljivo je da je karijeru i započeo, zajedno s tri broda blizanca,



Ede Sottorf na početku plovidbi

na liniji iz luka istočne obale SAD za Mediteran.

Do 1975. plovi kao Ede Sottorf u vlasništvu Ericha Dreschera iz Hamburga. Te godine mijenja ime u Wahehe, a vlasnik je tvrtka Schiffahrt Joachim Drescher, luka upisa ostaje Hamburg. Godine 1977. mijenja se samo ime u Franziska Drescher, a 1978. je prodan kompaniji Kap Shipping Ltd. Iz Paname, novo ime je Cathrin, a zastava panamska. 1984. postaje Wah Ying u vlasništvu kineske tvrtke te mijenja zastavu u kinesku. Iste godine mijenja vlasnika – Haishun Shipping Corporation te i dalje ostaje u Kini kao Hua Ying. Godine 1989. novi vlasnik je Ming Wah (Shekou) Shipping Company Limited. Slijedeća promjena vlasnika je 1996. – Koolwin Holdings Ltd., a zastava je Belize. Zadnja izmjena imena je 1998. u Ying, ali bez promjene vlasnika. Brodske svjedodžbe su istekle u siječnju 2001, dakle neposredno poslije propasti Croatia Linea odnosno nekadašnje Jugolinije. O brodu nije bilo novih vijesti te je iz registra brodovlja izbrisan dana 16. prosinca 2004. godine s napomenom da je dvojbeno fizičko postojanje broda.

Kud plovi ovaj brod?

Naslov je to jedne sjajne pjesme koju su na Splitskom festivalu prije više od 55 godina izveli Radojka Šverko i Sergio Endrigo. Upravo sam taj stih, koji je napisao Arsen Dedić, osamdesetih godina prošlog stoljeća koristio kao najavu špicu za praćenje kretanja naših brodova. No urednici i šefovi tadašnjeg Radio Zagreba poručili su glavnom uredniku Radio Splita da taj refren „Kud plovi ovaj brod“ previše podsjeća na tadašnju državu koja je već bila na klimavim nogama. Umjesto toga, za najavu pozicije brodova morali smo koristiti pjesmu *Mila majko ide brod*.

Podsjetimo, pjesma počinje ovako: „Kud plovi ovaj brod, kud ljude odnosi i da li itko zna što more sprema...“

Nažalost, i danas se moramo zapitati: *kud plovi ovaj naš brod* ili bolje rečeno, naši brodovi. Svjesni smo da nam je trgovačka mornarica nikada manja, a još manje konkurentna na svjetskom tržištu brodskog prostora. Gdje su novogradnje? Sve se, na koncu, svelo na jednog ozbiljnog brodarka - zadarsku Tankersku koja je pod svoju zastavu preuzela nekada moćnu Atlantsku plovidbu iz Dubrovnika. Tu je još i poluživi splitski Jadroplov, s pet brodova u većinskom državnom vlasništvu, od kojih tek dva odgovaraju suvremenim svjetskim trendovima.

Našem pomorstvu, a i resornom ministarstvu, treba jedna velika vreća pameti, a ne politika sa svojim vjernim članovima i stranačkim iskaznicama. Dragi pomorci, ostavite se politike. Vi u teškim i zahtjevnim uvjetima, najčešće na inozemnim kompanijama, zarađujete kruh za sebe i svoje obitelji. A u našoj najvećoj putničkoj kompaniji, Jadroliniji, bez politike nema Uprave. Ne treba ni spominjati tragediju trajekta *Lastovo* i status optuženih pomoraca, dok odgovorni iz bivše Uprave i dalje uredno sjede u sigurnim kancelarijama bez imalo odgovornosti. Zamislite da se negdje na oceanu potuku dva člana posade, bi li tada odgovornost pala na zapovjednika? Naravno da bi.

Dok ovo pišem, slušam na radiju da jedna njemačka kompanija s flotom od 300 kontejnerskih brodova naručuje još desetak novih. Tajvan je naručio 14 brodova u Kini i Južnoj Koreji. Posla za hrvatske pomorce neće nedostajati,



PIŠE
JADRAN
MARINKOVIĆ

POMORSKA VEČER (26.)

osobito za časnike stroja, koji su danas traženi kao suho zlato. No istodobno čujem kako su naši pomorci ogorčeni jer već 7–8 godina nema nikakvog povećanja plaće, iako inflacija udara sa svih strana.

Osim strojara, sve se više traže tzv. nova pomorska zvanja, primjerice „meštri od ventilacije“ na kruzerima, jer valja održavati na tisuće klima-uređaja. Traženi su i elektroničari, jer putnici traže pomoć čim im se pokvari televizor ili, ne daj Bože, daljinski upravljač. Jedan dugogodišnji časnik s kruzera nedavno mi je rekao: „Sada na brodu imamo kamere na svakom kantunu, pravi *Big Brother*. Moraš paziti na svaki pokret i svaku riječ.“ Zbilja, danas je plovidba stresnija nego ikad. Da, pomorac ima financijsku sigurnost, ali kad se vrati kući, djeca ga jedva prepoznaju, jer je rijetko doma.

Jeste li vidjeli vijest da je najveći teretni jendrenjak na svijetu preplovio Atlantik, valjda, bez strojara? Što bi bilo da ga je zahvatio uragan Melisa, čudovišni vjetar od 300 kilometara na sat?

Počeo sam pjesmom pa ću tako i završiti, stihom već pomalo zaboravljenog Vice Vukova: „Mi volimo more, more naše plavo, sve nam želje znaš, ti si snaga, srića, cili život naš.“

Čestitam ovogodišnjim dobitnicima Plave vrpce Vjesnika, kao i svim kandidatima, na njihovoj hrabrosti i humanosti na morima i oceanima.

Dragi moji, slušajte ponedjeljkom *Pomorsku večer* Hrvatskog radija jer mi smo uvijek na vašoj strani.

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

I jedan poseban pozdrav svim posadama brodova diljem svijeta.

PIŠE
JULIJANA
ALEKSIĆ
Chief stewardess

Posada – nevidljiva snaga jahtinga koju nitko ne štiti

Blagdan je sv. Nikole te se, naravno, moramo prisjetiti svih pomoraca, ribara, putnika i mornara - kako živih, tako i onih preminulih, osobito onih koji su svoje živote izgubili ili dali moru na dar. Neka nas zagovor sv. Nikole prati i čuva na svim našim morima, i onima plavima i nemirnim, kao i onima svakodnevnim, životnima.

Svima vama koji pratite rad Sindikata pomoraca Hrvatske i čitate Pomorski vjesnik želim poručiti da nastavite biti uz nas. Mnogo toga pozitivnog riješilo se i rješava se ove godine, kao i prethodnih. I dalje postoje slučajevi za čije rješavanje je potrebno vrijeme, ponajprije zbog okolnosti u kojima su se pojedini događaji odvijali, no trud i napor nikada ne izostaju.

Nadovezala bih se i na svoj prethodni članak o tzv. „parazitima” jahtinga. Da odmah razjasnim: naravno da nisu svi yacht brokeri isti. Ima među njima vrlo ljubaznih i profesionalnih, koji se znaju primjereno ponašati pri dolasku na jahtu, a takvi su često upravo ljudi s naših prostora i iz regije. Kao što u svakom žitu ima kukolja, tako se povremeno pojavi i poneki naš bahati ili nekulturan broker. Međutim, gledajući globalno, u svijetu brokera zaista se može vidjeti svega.

Budući da sam više puta sudjelovala na velikim svjetskim sajmovima jahti, od Monaca, Cannesa i Genove pa do Palm Beacha, Miamijsa, Fort Lauderdalea i Antigve, ovako ukratko izgleda početak i kraj izlaganja jahti na temelju mog iskustva. Sajmovi najčešće traju tri do četiri dana, ponekad koji dan više.

Ispred jahte, prema zahtjevu vlasnika, postavlja se štand ili recepcija. U pravilu primamo samo registrirane brokere koji ostavljaju svoju vizitku i najavljuju termin obilaska uz potencijalnog klijenta. Pravila se razlikuju od jahte do jahte, neke se mogu obići tijekom cijelog radnog vremena, ovisno o broju posjetitelja na brodu.

Dan 1.

Stižu uglavnom „low budget” brokeri - nestrpljivi i skloni pokušaju ulaska i prije otvaranja sajma, katkad i bez dopuštenja posade, dok je pasarela još podignuta. Razumijem da možda imaju samo taj dan za obilazak, no poštovanje prema posadi mora postojati, osobito kada smo zauzeti završnim pripremama. Ovakvi se brokeri rijetko vraćaju s potencijalnim kupcima, ali rado zadovolje svoje apetite fotografiranjem i šetnjom u „fancy” odijelima.

Dan 2.

Promenada brokera koji se ponašaju kao da su u vlastitoj kući. Lažno šarmanтни, udobno se smjeste u

salon, sjednu ili legnu na kauče, podignu noge, ulaze u kabine „isprobavati” udobnost, i teško ih je izvesti s broda. Tehnička pitanja gotovo da ni ne postavljaju. Uglavnom neiskusni, došli su „ubiti vrijeme”, a pritom ponekad pitaju i ima li što za pojesti ili popiti osim vode i laganih zalogaja. Sramotno.

Dan 3.

Pristižu profesionalci. Dobro informirani, ciljano obilaze jahte za koje već imaju potencijalne kupce. Pitaju o tehničkim specifikacijama, radnim satima motora, stabilizatorima, potrošnji goriva, mogućnosti spuštanja cijene. Ujutro obidu jahtu sami, a kasnije dovede kupce i dogovaraju dodatne posjete. Takvi brokeri cijene mišljenje posade jer znaju da je ona ta koja najbolje poznaje jahtu. Jednostavni su, nezahtejni i ne traže ručkove i večere na brodu, što se ranijih godina znalo događati. Kod charter jahti to je donekle prihvatljivo, ali kod jahti koje su isključivo na prodaju takvo što vlasnici i kapetani ne odobravaju.

Dan 4.

Završni dan (ili peti, kao na PBIBS-u ove godine). Brokeri se vraćaju s kupcima rano ujutro, jer sajam završava ranije zbog završnog partyja. Toga se dana dogovara i finalna cijena. Kupci detaljno pregledavaju jahtu, nerijetko se vrte i nekoliko puta ako nisu postigli bolju ponudu drugdje. Posada cijelo vrijeme održava jahtu čistom, urednom i reprezentativnom, kao da je vlasnik na brodu. Ponekad i sakrijemo pokoji sitnicu koja ne utječe na sigurnost, jer i mi pridonosimo tome da se jahta proda. Brokeri tada pokupe „sav slag”, tj. dogovorenu proviziju, nerijetko zaboravljajući da bez posade i njezina truda ta prodaja ne bi bila moguća.

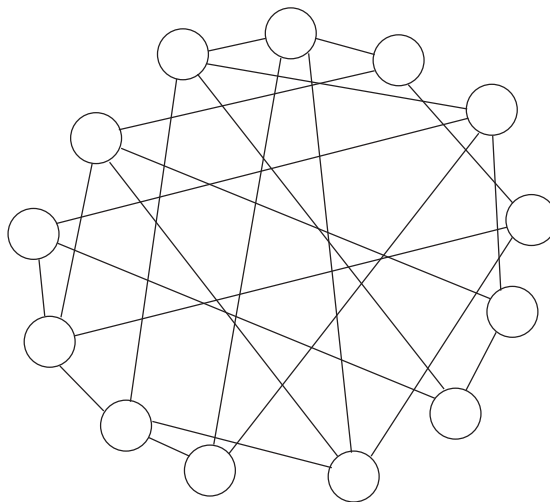
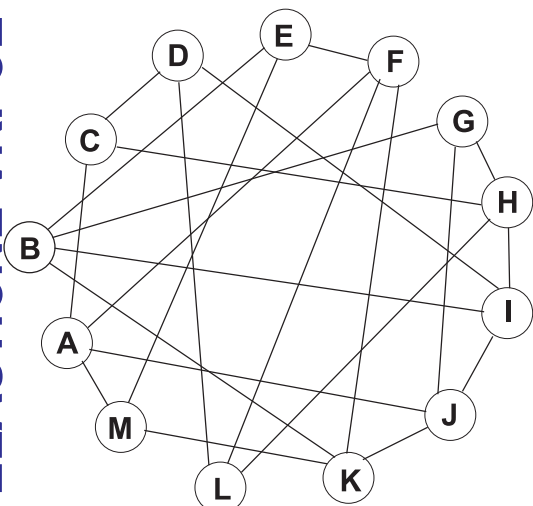
A što se događa nakon prodaje jahte?

Iskustva su različita. Ponekad vlasnik zadrži posadu i daje pola plaće dok ne kupi novu jahtu, ali bez ugovora i bez prava na zdravstveno osiguranje, pa je teško opravdati situaciju pred poreznom upravom, posebice jer je ni nadležno ministarstvo ne razumije u potpunosti. Ponekad se isplate dvije ili tri plaće, kako ugovori najčešće predviđaju. Dogodi se i da ne isplate ništa, već pokušavaju nagovoriti novog vlasnika da zadrži posadu, pa nakon 10–15 dana dovedu svog kapetana, koji onda otpusti cijelu posadu i dovede svoju.

Takve se situacije često događaju na štetu posade. Upravo zato smatram da jahting industriji nužno treba organizacija poput ITF-a, jer uza svo poštovanje, Nautilus jednostavno nema kapacitet sustavno štititi prava posada na jahtama.

							AUTOR: VALTER	NASELJE I LUKA U NACIONAL- NOM PARKU MLJET	KISELINA	"REAUMUR"	GRAD U FINSKOJ	MORSKI PROLAZ U NACIONAL- NOM PARKU MLJET	POVRH, POVIŠE	SPOREDNI STRUJNI PRIKLJUČAK (ENGL.)
							POMAGALO ZA SKIDANJE PRAŠINE, OPRAŠNIK (NJEM.)							
							OGNJEN CVITAN			NAGLAŠENI SLOG STOPE				
							AMERIČKI BIOKEMIČAR, NOBELOVAC IRITZ ALBERT			NASELJE U NP MLJET				
							POSVOJENO DIJETE (LAT.)							
DUBOKI ZALJEV U NACIONAL- NOM PARKU MLJET NASTAO POTAPANJEM KRŠKOG POLJA	ŠOFER	ANTIČKA GOZBA S PRILOZIMA SUDIONIKA	OBLAST U SREDINJOJ HRVATSKOJ	ITALIJA	SVJEDOK NA VJENČANJU	MEKSIČKA GLUMICA MEDINA	"ČELIK"		AMERIČKI FILOZOF, GEORGE H. EZOPOVA BASNA					PROVOĐENJE ISPITIVANJA JAVNOG MNIJENJA
							TENISAČICA FETT						AUSTRIJA	
													SJEVERNI JELEN	
GLUMAC LEVY				GLAVNI GRAD BAŠKIRIJE TALIJANSKI POLITIČAR, GIULIANO				BIH NOGOMETAŠ MULALIĆ DRUGO, OSTALO						
LOKALITET U OBLIKU AMFITEATRA U NACIONAL- NOM PARKU MLJET											GUTLJAJ UDISANJE I IZDISANJE, DAH			
STARO IME VIJETNAMA					PROŠLE GODINE REDATELJ GOLIK					NOĆNE GRABLJIVE PTICE PREDMET				
PRVA TREĆINA ČOVJEKA			PJEVAČ RAHIMOVSKI VULKAN NA JUGU FILIPINA				SOL OKSALNE KISELINE ŽENA IZ POMERANJE							
NAMJESNIK PROVINCIJE U STAROJ PERZIJI								ODGOVORI NA DOPISE PAUČINASTA PLJESAN NA HRANI						
BRITANSKI GLUMAC ("SVI SU LUDI ZA MARY")														
RIMSKI: 50		AMERIČKI PISAC, EDGAR ALLAN OBRAĐENA OKUĆNICA				RUKOMETNI STRUČNJAK, IVICA GLUMICA PETRI							"RADIJUS"	
													OTOČIĆ NA SJEVERU NP MLJET	
GLE, ENO				BLAGDAN SV. ŠIMUNA NAJZAPAD- NIJA TOČKA NP MLJET							AKSENIJA OD MILJA IZBOČINA NA FASADI, RIZALIT			
ERBIJ			NAJVEĆE NASELJE NP MLJET SVOD USNE ŠUPLJINE									KONJ BEZ POČETKA SUPRUGA CHARLIEJA CHAPLINA		
GLAZBA KOJA SE BAZIRA NA NARODNOM MELOSU					POLJODJELAC ZA PLUGOM KAMENI NOSAČ OKVI- RA VRATA					PROSTORIJE U STANU UMJETNA KOŽA				
VANADIJ		KNJIŽEVNICA FERRANTE ČITAV, KOMPLETAN						AM. GLUMICA, OSKAROVKA MARY MJESTO KOD POREČA						KRUPNA ZVIJER IZ PORODICE MAČAKA
KANDIDAT, NATJECATELJ									UMJETNI VOĐENI TOK OSOBNOST ZAMJENICA					
SKICA, PLAN						LJEKOVITA POLINEZUSKA BILJKA MALTA								
OTOČIĆ SA SAMOSTA- NOM U NA- CIONALNOM PARKU MLJET												"AVENIJA"		

ELASTIČNE VRPCE



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

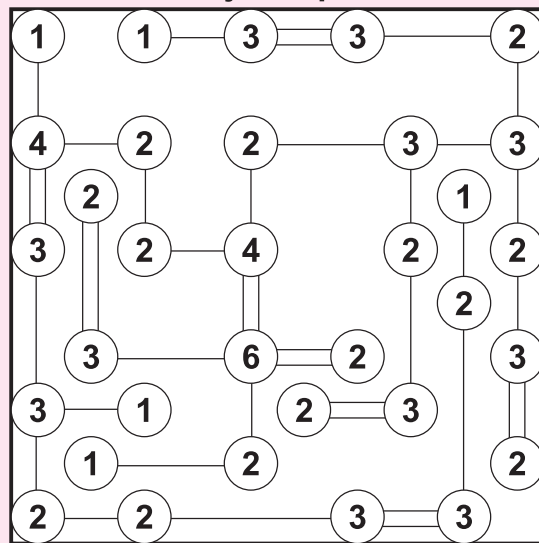
U prazna polja upišite brojeve od 1 do 9 tako da budu zadovoljeni rezultati računskih operacija u svakom retku i stupcu. Napomena: računske se operacije primjenjuju redoslijedom kojim se pojavljuju u mreži, koji može biti drukčiji od matematičkog pravila.

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.

RAČUNSKA KRIŽALJKA

	+		×	=	30
+		×		÷	
	-		×	=	10
×		-		×	
	×		-	=	38
=		=		=	
45		3		21	

MOSTOVI



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.

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

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



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.

