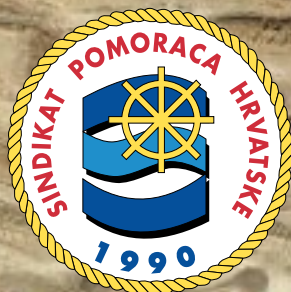


POMORSKI VJESNIK



TEMA

**HRVATSKI POMORCI U RATNOJ ZONI
- SIGURNOST MORA BITI PRIORITYET**

PRAVNI SAVJET

**TRAGEDIJA LASTOVO ŠKOLSKI PRIMJER
KRIMINALIZACIJE POMORACA**

ISSN 13307363



9 771330 736303 >

Sretan
Uskrs!



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

04

**HRVATSKI POMORCI
U RATNOJ ZONI:
SIGURNOST MORA
BITI PRIORITY**



10

**POSADA "HRABROG"
UZELA U TEGALJ
CRNOGORSKI
TRAJEKT SVEGA
STOTINJAK METARA
OD OBALE HVARA**

IMPRESSUM

POMORSKI VJESNIK

ISSN 13307363

NAKLADNIK:

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

ZA NAKLADNIKA:

Neven Melvan

GLAVNI I IZVRŠNI UREDNIK:

Marijana Smokvina

STALNI SURADNICI:

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

DIZAJN I PRIJELOM:

Foxstudio

FOTO NA NASLOVNICI:

Shutterstock

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

16

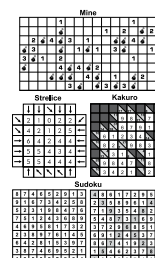
INTERVJU

**STRES BEZ IZLAZA:
KAKO RATNE
ZONE UTJEČU
NA MENTALNO
ZDRAVLJE
POMORACA**



Autor križaljke:
Valter Kvalić

Autor crteža
Fehim Zečiri



24

**KRIMINALIZACIJA
POMORACA
I GRANICE
ODGOVORNOSTI**

Sindikati pozivaju na prosvjed „Hrvatska zajedno za veće plaće i mirovine

Tri sindikalne središnjice: Savez samostalnih sindikata Hrvatske (SSSH), Nezavisni hrvatski sindikati (NHS) i Matica hrvatskih sindikata (MHS), te Sindikat umirovljenika Hrvatske (SUH) održali su konferenciju za novinare kojom pozivaju radnike, umirovljenike, studente, kao i sve ostale građane Hrvatske da se priključe prosvjedu „Hrvatska zajedno za veće plaće i mirovine“ koji će se, u njihovoj organizaciji, održati u Zagrebu, na Trgu bana Josipa Jelačića, 18. travnja 2026. godine u 12.00 sati.

Cilj prosvjeda je upozoriti na neizdrživo financijsko stanje velike većine građana Hrvatske, a sve kao rezultat pohlepe vlasnika kapitala, koji beskrajno iscrpljuju naše resurse ne vodeći računa o budućnosti Hrvatske i preživljavanju običnog „malog“ čovjeka. Podatak koji to zorno ilustrira je da je u razdoblju od 2015. do 2024. godine neto dobit poduzetnika porasla za čak 336 posto, dok je prosječna plaća zaposlenih porasla 72 posto. Radnici su zaradili tvrtkama povećanje dobiti, ali pravednu nagradu nisu dobili. Nama je dosta!

Mladen Novosel, predsjednik Saveza samostalnih sindikata Hrvatske (SSSH), pozvao je građane Hrvatske riječima: Hrvatska je danas u prijelomnom trenutku. Ne možemo se pomiriti sa činjenicom da su poslodavci u zadnjih 12 godina, nakon ulaska u Europsku uniju, otjerali iz Hrvatske preko 400.000 radnika zbog pohlepe za profitom. Posljedica toga čina je da poslodavci danas *„nabavljaju“* radnike iz zemalja Azije i Afrike, a uskoro će i robote i sustave umjetne inteligencije, samo da debelo zarađuju na niskoj cijeni rada. Hrvatski sindikati ovim prosvjedom pozivaju radnike, umirovljenike, studente kao i sve ostale građane da kažu dosta je *„nepravdne raspodjele zajedničke stečene vrijednosti, niskih plaća i mirovina. Tražimo i izborit ćemo bolji život u Hrvatskoj.“*

Sanja Šprem, predsjednica Matice hrvatskih sindikata (MHS), osvrnula se na inflaciju i cijene. U posljednjih pet godina ukupna stopa inflacije dosegla je 28 %, cijene hrane porasle su za 47 posto, a cijene kvadrata stambenog prostora za više od 60 posto. Troškovi života hrvatskih građana su eksplodirali. Njihove plaće to nažalost nisu pratile. Radnici u javnim i državnim službama danas za osnovne životne troškove izdvajaju 75,2 posto svoje neto plaće. Istodobno, dok Vlada RH prikazuje podatke kao da živimo u zemlji blagostanja, podaci Eurostata pokazuju da je Hrvatska šesta najskuplja zemlja u Europskoj uniji kad je riječ o hrani, a po visini prosječne plaće tek je na 19. mjestu. Bez obzira na sve ove životne činjenice, Vlada RH odlučila je da povećanje plaća radnika javnih i državnih službi u 2026. godini ne pokrije ni očekivani rast inflacije.

Predsjednica Sindikata umirovljenika Hrvatske (SUH), **Višnja Stanišić**, upozorila je na alarmantno stanje među starijim građanima. Čak 750.000 umirovljenika primaju mirovine ispod 617 eura, odnosno nalaze se ispod praga rizika od siromaštva. Umirovljenike ne zanima visina prosječne mi-



rovine u Hrvatskoj. Oni samo vide i osjete da su im odlaskom u mirovinu njihovi mjesečni prihodi više nego prepolovljeni. Zato ih zanima cjelovita reforma mirovinskog sustava kojim bi se riješile mnoge diskriminacije koje su sada njegov sastavni dio. Ne žele da njihova mirovina ovisi o tome kada su rođeni i koji je mirovinski zakon na snazi kad steknu uvjete za mirovinu. Zanima ih pravedniji način usklađivanja mirovina, da se visina godišnjeg dodatka regulira zakonom i da ne umru prije nego što im ukinu penalizaciju. Brine ih mogućnost da ne dočekaju pregled kod liječnika budući da liječnici iz javnog sektora nesmetano rade privatno, pretvarajući zdravstvo u luksuz. Stari smo i nemamo vremena čekati.

Predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata (NHS), **Dražen Jović**, upozorio je na duboku neravnotežu u raspodjeli stvorene vrijednosti: *„U razdoblju od 2015. do 2024. godine neto dobit poduzetnika porasla 336 posto, dok je prosječna plaća zaposlenih porasla 72 posto. Plaće rastu, ali ne dovoljno, a prostora ima. Dodao je kako prosječna godišnja bruto plaća u Hrvatskoj iznosi oko 24.000 eura što je tek 59 posto prosjeka Europske unije. Hrvatski radnici primaju 66 posto slovenske, 43 posto njemačke, 40 posto austrijske i 38 posto irske plaće. Bruto plaće moraju rasti. Potrebna su nam snažnija ulaganja u znanje, tehnologiju i kvalitetna radna mjesta, priuštivo stanovanje i zdravstvo, bez korupcije i sive ekonomije. U suprotnom ćemo nastaviti gubiti mlade i obrazovane ljude bez kojih nema budućnosti Hrvatske.“*

Vodstvo sindikalnih središnjica će u ožujku i prvoj polovici travnja obići najveće hrvatske gradove i održati skupove sindikalnih povjerenika na kojima će ih dodatno informirati o razlozima prosvjeda i budućim aktivnostima.

Vidimo se 18. travnja u 12.00 sati u Zagrebu na Trgu bana Josipa Jelačića. Okupljanje je do 11.00 sati na Trgu Republike Hrvatske, ispred zgrade Hrvatskog narodnog kazališta.

Plovidba u područjima sukoba: što pomorci moraju znati o svojim pravima i zaštiti

Unastavku se nalaze pravila i smjernice o postupanju u aktualnoj sigurnosnoj situaciji. Iako ova pravila postoje i jasno su definirana međunarodnim konvencijama i kolektivnim ugovorima, svjesni smo da pomorci, s obzirom na okolnosti i razvoj situacije na terenu, nažalost možda neće uvijek biti u mogućnosti u potpunosti ostvariti ili konzumirati sva navedena prava.

Ova često postavljana pitanja odražavaju trenutačno sigurnosno okruženje nakon operacije Epic Fury (Sjedinjene Američke Države) i operacije Roaring Lion (Izrael), kao i naknadnih iranskih odmazdnih napada koji utječu na širu regiju, uključujući Bahrein, Irak, Jordan, Kuvajt, Oman, Katar, Saudijsku Arabiju, Siriju, Ujedinjene Arapske Emirate (UAE) te regionalna sredstva povezana s obrambenim savezom NATO-a.

Dokument pruža pozadinu i kontekst međunarodnog pomorskog prava, sindikalnih smjernica i službenih pomorskih sigurnosnih upozorenja važećih na dan 2. ožujka 2026. **Smatra li se pogođena regija područjem ratnih ili visokorizičnih operacija za pomorce?**

Službena oznaka područja ratnih operacija (Warlike Operations Area) ili područja visokog rizika (High-Risk Area) još nije donesena. Nautilus International i drugi pomorski sindikati, članovi Nautilus Federacije i Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF), aktivno traže hitne sastanke nadležnih tijela na nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Međutim, brojna relevantna tijela za pomorsku sigurnost potvrdila su značajne vojne aktivnosti u Perzijskom zaljevu, Omanskom zaljevu, sjevernom Arapskom moru i Hormuškome tjesnacu, uključujući raketne, dron i projektilne napade u bli-

zini trgovačkih brodova.

Centar UK Maritime Trade Operations (UKMTO) izdao je više izvješća o incidentima i upozorenja, potvrđujući napade na plovila uz obalu Omana i UAE-a te upozoravajući pomorce na povećane rizike i elektroničke smetnje.

Istodobno je Američka pomorska administracija izdala Pomorsko upozorenje 2026 001A, upozoravajući na vojne operacije i moguće odmazdne napade iranskih snaga te preporučujući brodovima da se, kad god je moguće, drže podalje od pogođenih područja.

Imaju li pomorci pravo odbiti plovidbu u ta područja?

Da, ako su službeno proglašena ratnim ili visokorizičnim područjima. Prema Konvenciji o radu pomoraca Međunarodne organizacije rada iz 2006. godine (MLC), pomorci imaju bezuvjetno pravo na repatrijaciju ako je brod upućen u ratnu zonu na koju pomorac ne pristaje.

MLC ne predviđa mogućnost suspenzije tog prava zbog komercijalnog pritiska ili operativne nužde.

Sindikati, uključujući članice Nautilus Federacije, izričito su potvrdili da pomorci ne smiju biti prisiljeni ulaziti u ratna ili visokorizična područja te da moraju imati pravo odbiti bez straha od sankcija.

Što ako se brod već nalazi u području sukoba ili visokog rizika?

Pravo na sigurnost i repatrijaciju ne prestaje ulaskom u određeno područje. Ako dođe do eskalacije neprijateljstva, promjene rute ili pojave novih vojnih aktivnosti:

Pomorci mogu povući pristanak na nastavak plovidbe ako se situacija bitno promijeni ili postane opasnija.

Brodar ostaje odgovoran za sigurno iskrcavanje i repatrijaciju čim to postane izvedivo, uzimajući u obzir pristup lukama, sigurnost posade i međunarodna ograničenja.

Pomorci moraju nastaviti primati plaću i ugovorena prava do dovršetka repatrijacije. Činjenica da je pomorac „već na brodu” ili „već u regiji” ne ukida zaštitu iz MLC-a. Pristanak mora biti kontinuiran i informiran.

Što se događa ako pomorac odbije nastavak plovidbe u visokorizičnom ili ratnom području?

Ako je odbijanje utemeljeno na stvarnim sigurnosnim razlozima povezanim s ratnim rizikom:

Pomorac ne smije biti disciplinski kažnjen, otpušten niti mu smije biti uskraćena plaća.

Brodar je dužan osigurati repatrijaciju o svom trošku.

Ugovorne odredbe ne mogu zakonito nadjačati ovu zaštitu tamo gdje se primjenjuje MLC.

Ova prava dodatno su potvrđena sindikalnim smjernicama i MLC-om, no za njihovu punu primjenu potrebna je formalna oznaka ratnog ili visokorizičnog područja. **Jesu li ova područja formalno proglašena područjima ratnih operacija?**

Osiguravatelji i tijela za pomorsku sigurnost poduzimaju korake prema klasifikaciji velikog dijela regije kao ratnog ili visokog rizika.

ITF i njegove članice, uključujući više članica Nautilus Federacije, traže hitno formalno proglašenje Hormuškog tjesnaca, Omanskog zaljeva i susjednih voda područjima ratnih operacija (WOA), što bi automatski aktiviralo dodatne naknade, osiguranje i zaštitu prema mnogim kolektivnim ugovorima.

Bez obzira na formalnu oznaku, prava iz MLC-a primjenjuju se kad god plovidba uključuje rizike ratne zone.

Imaju li pomorci pravo na dodatnu naknadu ako ipak plove?

Često da. Ako brodovi ulaze u područja proglašena visokorizičnim ili ratnim prema kolektivnim ugovorima:

Pomorci mogu imati pravo na dodatak za rizik ili opasnost, ponekad u povećanom ili dvostrukom iznosu.

Moguće su dodatne naknade u slučaju ozljede, invaliditeta ili smrti.

Ova prava ovise o primjenjivom kolektivnom ugovoru.

Sigurnost pomoraca i njihovo pravo izbora uvijek imaju prednost pred financijskim pitanjima u pregovorima s brodarima.

Koje informacije brodari moraju pružiti posadi?

Brodari i zapovjednici moraju osigurati da su pomorci pravodobno i u potpunosti informirani o:

Poznatim i novim sigurnosnim rizicima i nedavnim incidentima.

Promjenama ruta, luci pristajanja, statusa osiguranja ili operativnih uputa.

Zatvaranjima zračnog prostora i ograničenjima koja mogu utjecati na izmjene posade ili evakuaciju.

Dostupnoj podršci, uključujući pravo na odbijanje ili prekid plovidbe te zahtjev za repatrijaciju.

Nepotpune ili netočne informacije mogu predstavljati povredu obveza prema MLC-u.

Kako zatvaranje zračnog prostora utječe na prava pomoraca?

Ograničenja zračnog prometa ne suspendiraju pravo na repatrijaciju.

Ako trenutna repatrijacija nije moguća, brodar mora:

Osigurati sigurnost, smještaj i isplatu plaće do mogućnosti putovanja.

Pokriti razumne troškove putovanja, smještaja i nužne medicinske skrbi.

Aktivno tražiti alternativne rute i načine prijevoza.

Produženi boravak na brodu može izazvati umor i psihološki stres, što je brodar dužan rješavati.

Koja prava imaju pomorci u pogledu dobrobiti tijekom sukoba?

U uvjetima oružanog sukoba obveze brodaru rastu.

Pomorci imaju pravo na:

Sigurne uvjete rada i života.

Upravljanje umorom i osiguranje dovoljnog odmora.

Psihološku i zdravstvenu podršku.

Redovitu komunikaciju s obitelji.

Medicinsku skrb, uključujući mentalno zdravlje.

Dobrobit posade ne smije biti podređena komercijalnim interesima.

Koje praktične mjere zaštite postoje?

Pomorci mogu očekivati:

Postupanje u skladu s UKMTO smjernicama i procedurama prijave incidenata.

Pristup hitnoj komunikaciji i koordinaciji s mornaričkim snagama.

Mjere za ublažavanje elektroničkih smetnji.

Primjenu najnovijih Smjernica dobre prakse za pomorsku sigurnost (Best Management Practices – Maritime Security).

Što ako je brod napadnut, oštećen ili zadržan?

Međunarodno humanitarno pravo nalaže zaštitu civila, uključujući pomorce.

Pomorci imaju pravo na:

Medicinsku pomoć.

Nastavak isplate plaće.

Repatrijaciju čim to postane sigurno i izvedivo.

Kome se pomorci mogu obratiti ako se njihova prava ne poštuju?

Pomorci mogu:

Podnijeti pritužbu putem MLC procedure na brodu.

Obratiti se svom sindikatu članici Nautilus Federacije.

Zatražiti pomoć od vlasti države zastave ili države luke.

Ozbiljna kršenja mogu dovesti do zadržavanja broda od strane lučke inspekcije.

Koje je temeljno načelo koje pomorci trebaju imati na umu?

Pomorci nisu potrošna roba niti kolateralna žrtva geopolitičkih sukoba.

Sigurnost, informirani i kontinuirani pristanak, dobrobit posade i pravo na repatrijaciju temeljna su i zakonom

zaštićena prava, čak i u uvjetima intenzivne vojne eskalacije u regiji.

Sindikata pomoraca Hrvatske dio je Nautilus Federacije, međunarodne mreže sindikata pomoraca koja djeluje u cilju zaštite prava, sigurnosti i dostojanstva pomoraca diljem svijeta.

Pomorci u Perzijskom zaljevu - informacije i kontakti u slučaju potrebe



Ujedinjeni Arapski Emirati

Generalni konzulat Republike Hrvatske u Dubaiju

Dežurni telefon: +971 50 905 5980

Telefon: +971 4 701 8300

E-mail: registrar.dubai@mvep.hr

E-mail: croconsulate.dubai@mvep.hr

Katar i Oman

Veleposlanstvo Republike Hrvatske u Državi Katar

Telefon: +974 3311 1526

E-mail: croemb.doha@mvep.hr

Bahrein i Kuvajt

Veleposlanstvo Republike Hrvatske u Državi Kuvajt

Telefon: +965 253 88705

E-mail: croemb.kuwait@mvep.hr

Saudijska Arabija, Jordan, Libanon i Sirija

Veleposlanstvo Republike Hrvatske u Arapskoj Republici Egipat (Kairo)

Dežurni telefon: +20 128 140 0344

Telefon: +20 2 2738 3155

E-mail: crocons.cairo@mvep.hr

E-mail: croemb.cairo@mvep.hr

Pomorci zainteresirani za repatrijaciju (evakuaciju) u Republiku Hrvatsku trebaju se javiti nadležnom diplomatsko-konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske (DKP RH), ovisno o lokaciji na kojoj se nalaze.

Pomorci se također mogu obratiti Ministarstvu vanjskih i europskih poslova putem e-mail adrese konzularni.poslovi@mvep.hr, nakon čega će njihov zahtjev s potrebnim osobnim i putnim podacima biti proslijeđen nadležnom DKP-u Republike Hrvatske.

“Sindikata pomoraca Hrvatske je za svoje članove pripremio vodič kroz hrvatsko zakonodavstvo za pomorce. Naime, propisi koji uključuju HZZO, HZMO, HZZ i poreznu upravu sada su svi na jednom mjestu s ciljem lakšeg snalaženja u moru pravila kojima je hrvatsko zakonodavstvo uredilo status hrvatskog pomorca.”

Nakladnik:

Sindikata pomoraca Hrvatske

Kontakt:

Tel: ++385 51 325 340

Fax: ++385 51 213 673

E-mail: info@sph.hr

Web: www.sph.hr



**SINDIKAT POMORACA HRVATSKE
SEAFARERS' UNION OF CROATIA**



Smjernice za evidentiranje dana izvan plovidbe uslijed ratnih zbivanja

U okolnostima pojačanih sigurnosnih rizika i poremećaja u pomorskom prometu uzrokovanih ratnim zbivanjima na području Bliskog istoka, nadležna tijela donijela su dodatne smjernice s ciljem zaštite prava pomoraca i osiguravanja pravne sigurnosti u pogledu poreznih i radnopravnih obveza. Posebna pozornost usmjerena je na priznavanje dana izvan plovidbe, koji su u aktualnim okolnostima često posljedica izvanrednih i nepredvidivih događaja.

U nastavku se dostavlja uputa kojom se detaljno uređuje način evidentiranja i priznavanja tih dana, uključujući situacije neostvarenih ukrcaja, prijevremenih iskrcaja te odgoda uzrokovanih ratnim uvjetima, uz jasno definirane kriterije i potrebnu dokumentaciju.

PREDMET: Uputa o priznavanja dana izvan plovidbe za vrijeme trajanja ratnih zbivanja na području Bliskog istoka
- dostavlja se

Odredbom članka 128. stavka 2. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19) za postizanje potrebnih 183 dana ili više dana u godini za koju se utvrđuje obveza poreza na dohodak, uračunavaju se dani plovidbe, dani provedeni na putu od mjesta prebivališta do mjesta ukrcaja na brod, dani potrebni za povratno putovanje, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na putu za ukrcaj, na brodu ili na povratku ili dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale nakon iskrcaja ili prije ukrcaja koje bi onemogućile ishođenje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za plovidbu i dani provedeni na stručnoj izobrazbi u inozemstvu ili tuzemstvu kao i dani do isteka ugovora o radu koji su neostvareni zbog napuštanja člana posade od strane broдача ili prestanka



ugovora o radu zbog poslovno uvjetovanih razloga.

Odredbama članka od 56. do 62. Pravilnika o pomorskim i brodarskim knjižicama te postupcima i načinu prijave i odjave na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje („Narodne novine“ br. 21/2024, u daljnjem tekstu: Pravilnik) propisan je način priznavanja dana izvan plovidbe.

Gore navedene odredbe primjenjivat će se za prijavu i ovjeru dana izvan plovidbe za ukrcaje u lukama na području Bliskog istoka zahvaćenog ratnim zbivanjima ili na brodove koji se nalaze blokirani na području Perzijskog zaljeva, na sljedeći način:

a) Dani putovanja bez ukrcaja

U slučaju putovanja u luku ukrcaja u području zahvaćenom ratnim zbivanjima, nakon čega nije uslijedio ukrcaj, u dane izvan plovidbe evidentiraju se svi dani koje je pomorac proveo na putovanju kao „putovanje bez ukrcaja“.

b) Neostvareni dani plovidbe i dani putovanja zbog poslovno uvjetovanih razloga kao posljedica utjecaja ratnih uvjeta na poslovanje broдача

1. dani koje pomorac nije ostvario zbog prestanka ugovora o radu odnosno zbog prijevremenog iskrcaja s broda uslijed ratnih zbivanja na području Bliskog istoka priznat će se temeljem ugovora o radu i potvrde poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju pomoraca na kojoj je naznačeno razdoblje prestanka ugovora o radu, ukoliko je pomorac zbog ratnih događanja morao biti prijevremeno iskrcan s broda bez obzira je li do iskrcaja došlo na zahtjev pomorca ili po nalogu broдача. Razdoblje prestanka ugovora o radu je razdoblje od datuma koji neposredno slijedi datumu iskrcaja pomorca s broda do datuma prestanka trajanja ugovora o radu odnosno do predviđenog datuma iskrcaja sukladno uobičajenom godišnjem rasporedu rada

2. dani koje pomorac nije ostvario zbog odgode ukrcaja od strane poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju pomorca uslijed ratnih zbivanja na području Bliskog istoka, zbog čega pomorac nije sklopio novi ugovor o radu ili je pomorcu promijenjen uobičajeni godišnji raspored rada, priznat će se temeljem potvrde poslodavca, broдача, kompanije ili posrednika pri zapošljavanju pomorca na kojoj je naznačeno razdoblje od datuma predviđenog ukrcaja sukladno uobičajenom godišnjem rasporedu rada do datuma predviđenog iskrcaja sukladno uobičajenom godišnjem rasporedu rada. Ukoliko je pomorac ipak ostvario ukrcaj na pomorski objekt koji se nalazio ili se još uvijek nalazi na području ratnih zbivanja, ali s određenom vremenskom odgodom zbog ratnih događanja u odnosu na predviđeni datum ukrcaja tada je razdoblje prestanka ugovora o radu od datuma predviđenog ukrcaja sukladno uobičajenom godišnjem rasporedu rada do datuma koji neposredno prethodi datumu ostvarenog odgođenog ukrcaja

Na obračun neostvarenih dana plovidbe i dana putovanja iz točke 2. na odgovarajući način će se primijeniti odredbe članka 61. Pravilnika.

Osim dokaza koji su gore navedeni i onih koji su propisani člankom 64. Pravilnika, obvezni dokaz je potvrda poslodavca o vremenskom periodu tijekom kojeg se pomorski objekt nalazio ili se još uvijek nalazi u području ratnih zbivanja odnosno u području Perzijskog zaljeva i Omanskog zaljeva. Provjera točnosti ovih podataka obavljat će se temeljem službeno raspoloživih izvora tijela i agencija Europske unije.

Ova uputa se primjenjuje na predmetne dane izvan plovidbe koji su započeli ili su bili u tijeku na dan 28. veljače 2026. godine koji se smatra početkom ratnih aktivnosti na području Bliskog istoka i primjenjivat će do opoziva koji će se objaviti na Internet stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Posada “Hrabrog” uzela u tegalj crnogorski trajekt svega stotinjak metara od obale Hvara

PIŠE

DAMIR
HERCEG





Slijeva: Aleksandar Crvenko i Josip Marić



Vezivanje Tridesetog avgusta u u Starom Gradu na Hvaru

Crnogorski trajekt *Trideseti avgust*, u vlasništvu Javnog poduzeća Morsko dobro iz Budve, isplovio je iz Boke kotorske 19. veljače 2026. prema hrvatskim teritorijalnim vodama, s krajnjim odredištem u Brodogradilištu Punat na otoku Krku. Riječ je o redovitom godišnjem remontu tog 56 godina starog trajekta, izgrađenog u Švedskoj, koji je nekada plovio u floti Jadrolinije pod imenom *Prizna*.

Četveročlanu posadu *Tridesetog avgusta* predvodio je zapovjednik Aleksandar Crvenko (59). Nakon što su iz Korčulanskog kanala zaplovili prema otoku Šćedru, u 12.50 sati ostali su bez pogona jer su prestala raditi sva četiri motora. Olujno jugo nosilo je brod prema južnoj obali Hvara, udaljenoj oko jedne milje.

„Situacija je bila ozbiljna, pa

sam posredstvom Službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTS) u Rijeci zatražio pomoć tegljača“, rekao je za *Pomorski vjesnik* Crvenko.

U pomoć crnogorskim pomorcima u 14.40 sati iz luke Ploče isplovio je Brodospasov tegljač *Hrabri*, kojim je zapovijedao Josip Marić (33). Posadu su činili upravitelj stroja Siniša Rončević, motorist Ivan Žderić, vođa palube Damir Longo i mornar Ante Bantić.

„Iz Lučke kapetanije Ploče primio sam obavijest da je zatražena pomoć s crnogorskog trajekta *Trideseti avgust*, koji je ostao bez pogona između Šćedra i Hvara. Iako smo odmah zaplovili maksimalnom brzinom od 13 čvorova, nismo mogli dobiti utrku s vremenom i valovima, odnosno nismo mogli stići do trajekta prije nego što ga more izbacilo na obalu Hvara. Bio sam u stalnoj

telefonskoj vezi sa zapovjednikom Crvenkom, koji mi je rekao da su uspjeli osposobiti dva od četiri motora i da po valovima visokima do četiri metra polako plove prema Paklenim otocima.

Do trajekta u poteškoćama doplovili smo oko 18 sati, nakon čega smo mu se pažljivo približili. Da smo pri tom olujnom jugu tegljačem udarili u rampu trajekta, more bi prodrlo u brod i on bi vrlo brzo potonuo. U Paklenom kanalu plovili smo iza *Tridesetog avgusta* te mu reflektorom osvjetljavali put, posebice obalu. U trenutku kada je trajekt bio udaljen od obale Hvara manje od 100 metara, prišli smo na svega nekoliko metara i uzeli ga u tegalj.

Odvukli smo ga oko 300 metara od obale, a potom teglili približno pola sata prema rtu Pelegrin. To je bilo iznimno zahtjevno jer je trajekt snažno zanosilo lijevo-desno, pa smo u 21.35 sati otpustili tegalj. Posada trajekta nastavila je polako samostalno ploviti prema rtu Pelegrin, a mi smo ih pratili. Međutim, prilikom pokušaja obilaska rta prema Starom Gradu na Hvaru, to nisu mogli učiniti sa samo dva ispravna motora, pa smo ih u 22.35 sati ponovno uzeli u tegalj. U luku Stari Grad uplovili smo 20. veljače u 2.10 sati, uz pomoć lokalnih ljudi“, ispričao je zapovjednik Marić.

Nakon završetka ove dramatične akcije, zapovjednik Crvenko došao je na tegljač *Hrabri* te zahvalio zapovjedniku Mariću i njegovoj posadi na pruženoj pomoći.

PIŠE

**MILKO
KRONJA**

Teretni brod *AP Dubrava* iz flote Atlantske plovidbe uplovio je u luku Ploče, gdje se zadržao tek kratko, ali je njegov boravak obilježen i jednim posebno emotivnim trenutkom. Riječ je o brodu izgrađenom 2015. godine, duljine 180 metara i širine 32 metra, nosivosti 38.703 DWT, koji plovi pod zastavom Maršalskih Otoka.

Zapovjednik broda je kapetan duge plovidbe Mario Dominiković, rođen u Pločama. Upravo je njegov dolazak u rodni grad bio povod dirljivom susretu. Naime, na privezu su ga dočekali agent, ali i njegova supruga te dvije kćeri. Susret je bio ispunjen emocijama, no zbog kratkog zadržavanja broda nije bilo mnogo vremena za zajedničke trenutke na kopnu.

Brod je u Pločama ukrcao 28.000 tona troske, namijenjene nizozemskoj luci Dordrecht. Posadu čine pretežno hrvatski časnici, dok ostali članovi posade dolaze s Filipina, što je uobičajena praksa u međunarodnoj pomorskoj plovidbi.

Zbog brzog krcanja tereta, brod je isplovio već 21. ožujka nešto prije 6 sati. Prva postaja

Emotivan susret i krcanje tereta na broda *AP Dubrava*

na ruti bila je albanska luka Drač, gdje je planirano uzimanje goriva, nakon čega je nastavljeno putovanje prema Nizozemskoj.

Tijekom boravka u luci, ITF inspektor Mi-

lko Kronja obavio je inspekciju broda. Tom prilikom nisu utvrđeni nikakvi nedostaci, radni i životni uvjeti ocijenjeni su vrlo dobrima, a posada je izrazila zadovoljstvo istima. Plaće se isplaćuju na vrijeme i u skla-





Kratko zadržavanje u Pločama

du s kolektivnim ugovorom. Na brodu su osigurane dovoljne količine hrane i vode, a posadi je omogućen i pristup internetu, što danas predstavlja važan dio kvalitete života na moru.

Kratko, ali sadržajno zadržavanje *AP Dubrave* u Pločama još je jednom pokazalo važnost domaćih pomoraca u svjetskoj floti, ali i snažnu povezanost pomoraca s njihovim rodnim krajem.



PIŠE

JERE
BILAN

Maslina je kao majka. Ako je zapustiš pa joj se nakon nekog vremena ponovno vratiš, uvijek će te dočekati raširenih ruku i obilno te nagraditi. Vinova loza je kao žena, čim jedne godine ostane bez brige, ako nije orezana, polivena modrom galicom i posumporana, ona propada i nepovratno odlazi. Ovo je priča o tome kako je meni maslina, i to jedan jedini plod masline promijenio život.

OTOK

Moja je obitelj živjela na otoku koji je udaljen od kopna točno 850 metara. Kopno smo zvali „kraj“, tako da smo brod vezivali za kraj, koristili smo izraze skoči na kraj, surgaj se vanka kraja, kalaj mriže niz kraj ili od kraja pa u duboko. Pokojna baba mi je govorila da kada brod za nevremena udre u kraj, to stvarni kraj i broda i posade. Zašto su se moji preci preselili na otok ne znam, ali su svakako postojali jaki razlozi za to. Moguće da je to bila kuga koja je harala u našim krajevima u srednjem vijeku ili opasnost od Turaka, pa su se ljudi osjećali sigurnije kada su bili fizički odvojeni od kopna. Na otoku je vladalo siromaštvo, pa Turci ne bi ni imali što opljačkati i oteti, a i nije im prijetila opasnost od upada naših mještana u njihove redove. Nismo im predstavljali nikakvu prijetnju, bili smo „paćifiko“. Imali smo mi, pored posjeda na samom otoku, i posjede na kopnu koje smo održavali, naše maslinike i vinograde. Ispod maslina sadili smo bob i blitvu, blitvu bi odmah spremili, a bob bi osušili i jeli tijekom cijele godine. Kad bi došlo vrijeme berbe maslina, prvo bi pobrali one koje su uzrijale na otoku, pa bi se poslije prebacili na one na kraju. Za to smo imali brodove koje smo naručivali u Betini. Bile su to gajete, široki stabilni radni brodovi plicęga gaza kako bi se mogli vezati uz kraj na mjestima gdje more nije duboko. Za zaštitu drveta, mazali bi ih paklinom, crnom smolom. Na provu bi ukrcali tovara, a alat i sve ostalo stavili bi na pajole ili ispod prove, ako bi padala kiša.

U obitelji je vladalo pravilo kod berbe maslina: „Mrtvi dan, skale van!“. Danas više nije tako, klima se promijenila, masline ranije sazrijevaju, beru se već od rujna.



ULJARA

Bio je konac jedanaestog mjeseca, kako smo zvali mjesec studeni. Prvo smo pobrali one masline sa školja, a onda bi došle na red one na kopnu, na kraju. Bila sam u mladosti snažna žena. Moja je baba znala nositi dvije vreće cimenta na glavi, svaka od 50 kila. Nošenje 100 kilograma na glavi nije joj predstavljao problem. Između vreća i glave stavljala bi se spara, torusni platneni podmetač. Postojala je mala spara koja bi se stavljala djevojčicama na glavu kako bi se od djetinjstva učile održavanju ravnoteže. Stavljali bi nam drveno vidro s vodom na glavu koje smo nosili od lokve

do kuće. Ukoliko nismo bile vješte, voda iz virdra bi nas zalila. Na taj smo način svladavale tehniku nošenja na glavi. Od babe sam naslijedila i snagu i vještinu nošenja.

Budući da nije bilo uljare na otoku, morali smo gajetom preveslati tih 850 metara širok kanal, vezati brod i prenijeti urod do uljare. U brodu smo toga dana veslale nas četiri. Bilo je malo bure i trebali smo veslati duže nego što je uobičajeno jer je vitar bio u provu. Pristali smo po bandi jer nam je tako bilo lakše iskrcavati jutene vreće s maslinama. Moje mještanke su mi pomogle staviti vriću na glavu i bila sam spremna za put prema uljari. Međutim, vrića je imala malu bužu i kroz nju je ispala jedna maslina i pala na pod. Nisam dozvolila da se izgubi niti je-



ina

dan plod te sam se s vrićom punom maslina na glavi čučnula i tu maslinu stavila u džep na traversi koju sam nosila iznad suknje.

U mlinu su pod mlinskim kamenom koji se okretao oko svoje osi masline bile samljevene, pa su tom smjesom punjene torbe izrađene od pletenog sisala i stavljane pod hidrauličku presu. To je sve pogonio motor ARAN s dva velika zamašnjaka.

Ulje smo u opletenim damižanama donijeli doma i ulili ga u kamenicu.

POSJETA

Nakon nekoliko dana došla su dva meni nepoznata čovjeka do naše kuće raspitivati

se za jednu curu za koju su čuli da je s našeg otoka, a po opisu sam odgovarala osobi koju su tražili: visoka, uspravna, širokih bokova i ramena. Nisu bili sigurni kako je izgledala u licu, ali su ponavljali da se prignula na njihovom mulu s punom vrićom maslina na glavi. Mati je bila na dvorištu i zazvala me da izađem iz kuće.

- Dobar dan, jeste li vi prije par dana doveslali u brodu i nosili vriću maslina na glavi do uljare?

- Jesam

- Jeste li se prignuli pokupiti jednu maslinu koja je bila pala na pod?

- Jesam. A zašto pitate?

- Vidite, onoga dana mi smo bili u brodu

i pribirali mriže. Gledali smo vas iz daljega, vi ste bili u poslu, niste nas primijetili. Kada smo vas vidjeli, shvatili smo da ste vi ono što mi tražimo. Ja imam sina za ženidbu, ovo sa mnom je moj brat i došli smo se dogovoriti.

- Ma dobro, ali gdje je vaš sin? Zašto nje ga niste doveli?

- On je ostao kod kuće, nismo nikome rekli za ovo, niti ženi niti njemu.

- Da bi se dvoje upoznalo i poželjelo ostati jedno uz drugo, potrebna je ljubav. Kako to mislite, vi dođete i ja odma odem s vašim sinom?

- Bitno je da se vi upoznate, a ljubav će doći sama, poslije.

Moram priznati da me posjeta iznenadila. Selo je brzo počelo šaputati o tom događaju. Sutradan su oni opet došli, ali ovoga puta njih trojica. S njima je došao i sin. Moram priznati je bio visok, za glavu veći od mene i atletske građe. Razgovor je krenuo nespretno – o herbi, o vremenu, o tome kako su masline ove godine sitnije. No nešto u načinu na koji me je slušao činilo je da se osjećam kao da sam ja jedina osoba na svijetu. Sljedećih dana dolazio bi sam veslajući do našeg otoka. Uvijek bi našao neki razlog da dođe, da nam se ruke ponovno sretnu.

LJUBAV

Godinu dana kasnije, ja sam došla na onaj mul, na ono isto mjesto, ovog puta bez vreće na glavi. Na podu je stajala jedna velika maslina. Kleknula sam je podignuti je, ali kad sam je podigla ispod nje je bio zlatni prsten kojim me je zaprosio.

- Opet maslina?, nasmijao se kroz suze.

- Ne, ovaj put tražim budućnost.

Vjenčali smo se, rodila sam četvero djece koje smo zajednički podizali. Muž je radio na brodu koji je održavao svjetionike na našem plovnom području i često je bio doma. Mužu je njegov otac dao teren gdje smo podignuli kuću. Djeca su odrasla, dvije kćeri su se udale u Ameriku, jedan je sin u Zagrebu, a drugi je nakon diplomiranja došao živjeti na otok odakle sam na vesla prevozila masline. On je ispunio svoju životnu želju, postao je privezivač brodova. Blizu nam je, što god nam treba, preveze nas kod liječnika, donijese spizu, na njega se uvijek možemo osloniti. Imamo šestero unučadi.

Govorili su da se ljubav može dogoditi na razne načine – na plesu, na svadbi, na tržnici. Ali rijetko tko je mogao reći da je svoju sudbinu pronašao sagnut nad podom, tražeći izgublenu maslinu. Ljubav je pokucala na vrata, a ja sam joj ih širom otvorila. Nisam komplicirala, vjerovala sam u ljubav, a vjera u ljubav me obilno nagradila.

Dok napetosti na Bliskom istoku ne jenjavaju, tisuće pomoraca svakodnevno plove područjima obilježenima sigurnosnim prijetnjama, neizvjesnošću i strahom od mogućih napada. Iako su fizički rizici takvih ruta često u fokusu javnosti, mnogo se rjeđe govori o psihološkom teretu koji takvi uvjeti ostavljaju na članove posade. Koliko su pomorci uopće spremni na takve situacije i kakve posljedice one ostavljaju na njihovo mentalno zdravlje, pitanja su koja postaju sve važnija u kontekstu aktualnih globalnih kriza, a odgovore smo potražili kod dr. **Nebojše Nikolića**.

PIŠE

**MARIJANA
SMOKVINA**

Stres bez izlaza: kako ratne zone utječu na mentalno zdravlje pomoraca



dr. Nebojša Nikolić

K

ako ratna situacija i nemogućnost napuštanja broda utječu na zdravlje pomoraca?

Pa, mogu utjecati značajno, do razine da se nakon svega neki „skinu s broda“. I to nije ništa novo. Još uvijek mi dolaze dečki s Grobnika koji su plivali u tom istom moru kada je Sa-

dam bio prijatelj zapada i ratovao s Iranom, a mi mu vozili francuske rakete. Ovakve situacije, da se „pametno, medicinski izrazimo“, predstavljaju kombinaciju akutnog

i kroničnog stresa u ekstremnim uvjetima. Pomorci su već u redovnim okolnostima izloženi izolaciji, dugim radnim smjenama i ograničenoj dostupnosti zdravstvene skrbi, a kada se tome pridruži sada vrlo konkretna ratna prijetnja i nemogućnost repatrijacije, ozbiljno narušavanje psihofizičke ravnoteže je neizbježno. Tijelo jednostavno reagira na ugrozu i u medicinskom smislu dolazi do kontinuirane aktivacije stresnog odgovora organizma — prije svega hipotalamo-hipofizno-adrenalne osi — što dovodi do povišenih razina kortizola, poremećaja spavanja, smanjene otpornosti organizma i kognitivnog pada.

U praksi to vidimo kao kroničnu anksioznost i osjećaj ugroženosti,

nesanicu i iscrpljenost te smanjenu koncentraciju i povećan rizik od pogrešaka. I sve to pogađa sve na brodu. Nečije greške su doduše skuplje, ali time su svi ugroženi. Uostalom većina pomorskih nesreća u kojima je ljudski faktor imao glavnu ulogu, dogodila se upravo u takvim uvjetima umora i nesanice.

Koji su konkretni zdravstveni problemi najčešći?

Zdravstvene posljedice su višeslojne i međusobno su povezane. S psihijatrijskog aspekta očekivano dominiraju stanja opisana kao anksiozno-depresivni poremećaji i akutni stresni poremećaj, a kod dobrog djela se počinju razvijati simptomi posttraumatskog stre-



snog poremećaja. I tijelo naravno pod utjecajem tih stresnih hormona reagira pa dolazi do pogoršanja hipertenzije i kardiovaskularnih bolesti. Ne kaže se slučajno “digao mi je tlak” i u... se od straha. Dobar dio ima gastrointestinalne smetnje povezane sa stresom. Pad imuniteta i time veća sklonost infekcijama su dio te slike. I naravno, nije to isto kao na kopnu jer na brodu su ograničeni medicinski resursi što dodatno pogoršava situaciju — ono što bi na kopnu bilo rutinsko stanje, na brodu može postati ozbiljan problem. A ako dođe naredba da se zbog sigurnosti blokira radio i telefonska komunikacija – koga ćete nazvati da pomogne?

Koliko je problem produljene nemogućnosti smjene posade ozbiljan?

Iz perspektive medicine rada i pomorske medicine, radi se o izrazito ozbiljnom problemu. Pa sustav rotacije posade postoji upravo zato da bi se spriječio kronični umor i psihičko iscrpljenje. Kada ta rotacija izostane, dolazi do kumulativnog zamora, što ima izravne posljedice na pad radne sposobnosti, smanjenje pažnje i sporije donošenje odluka. Itekako je dobro dokumentirano ako se time povećan rizik od pomorskih nesreća i ovo nije samo zdravstveni problem pojedinca, već i pitanje sigurnosti plovidbe.

Postoje li konkretni primjeri iz prakse koji ilustriraju ove probleme?

Da, i to vrlo jasni. Tijekom pandemije COVID-19, koje se svi, a posebno pomorci, još vrlo dobro sjećamo, prema podacima International Maritime Organization, više od 400.000 pomoraca bilo je “zarobljeno” na brodovima zbog ograničenja putovanja. Tada su zabilježeni: značajan porast depresije i suicidalnih ideja, povećan broj incidenata povezanih s umorom i pad sigurnosnih standarda na brodovima! Više od 25% pomoraca prijavljuje simptome teške anksioznosti ili depresije u kriznim uvjetima, a u uvjetima produljene izolacije, rizik razvoja posttraumatski stresni poremećaj raste za 2 do 3 puta.

Slične, gotovo iste obrasce, vidimo upravo sada u ratnim zonama, ali uz dodatni faktor neposredne opasnosti, što situaciju čini još težom.

Prema izvješćima International Transport Workers’ Federation, pomorci u kriznim zonama često nemaju jasne informacije o trajanju situacije, što dodatno pogoršava psihološki stres.

Kako se ova situacija može usporediti s otmicima brodova od strane gusara?

Pa postoje značajne sličnosti, jer organizam slično reagira na stres, ali postoje i važne razlike.

Kod piratstva, kakvo se primjerice bilježilo u području Somalije, pomorci su bili izloženi: akutnoj životnoj ugroženosti, neposrednom fizičkom nasilju i kod otmice, potpunom gubitku kontrole nad situacijom. Takvi slučajevi često su rezultirali teškim oblicima posttraumatskog stresnog poremećaja i dugotrajnim psihološkim posljedicama. Sada imamo nešto drugačiji, ali jednako opasan obrazac — tzv.

“prolonged uncertainty stress”, gdje nema nužno direktnog nasilja, ali postoji stalna prijetnja i neizvjesnost, a trajanje same situacije je nepoznato. Svaka nova izjava aktualnih „gospodara rata” unosi novu neizvjesnost.

Jest paradoksalno, ali dugotrajna neizvjesnost može biti jednako psihološki opterećujuća kao i akutna trauma, jer ne postoji predvidivi “kraj” stresnog događaja.

Koje su dugoročne posljedice za pomorce nakon povratka?

Posljedice često postaju vidljive tek nakon povratka, kada akutni stres popusti i najčešće uključuju kronični PTSP i anksiozne poremećaje, depresiju i sindrom sagorijevanja, poremećaje spavanja povećani kardiovaskularni rizik. Osim zdravstvenih posljedica, dolazi i do socijalnih problema. Ustvari, često nam dođu njihove supruge i kažu „kako im se muž promijenio od kad se vratio”. Nije rijetka otežana reintegracija u obiteljski život i smanjena radna sposobnost i očekivano gubitak motivacije za nastavak karijere na moru. Mnogi se skinu s broda.

Što bi institucije trebale učiniti?

Preporuke su jasne i temelje se na smjernicama organizacija poput World Health Organization i International Labour Organization, ali uvijek je pitanje koliko je to izvedivo.

Ključne mjere uključuju hitno omogućavanje smjene posada gdje god je moguće, dostupnost telemedicine i psihološke podrške, osiguravanje kontinuirane komunikacije s obitelji i jačanje međunarodne koordinacije u kriznim zonama. E sad, koliko je realno skinuti ih s broda zarobljenog u zaljevu u uvjetima blokade radiokomunikacije koja može otkriti položaj broda, procijenite sami. A o međunarodnoj „koordinaciji” čitate svaki dan u medijima.

Vaša poruka javnosti?

Važno je naglasiti da je riječ o populaciji koja je ključna za globalne opskrbe lance, ali istovremeno izrazito ranjiva u krizama. Devedeset posto svjetske trgovine odvija se pomorskim putem Sada je svima problem što im raste cijena benzina, ali zaboga, pa pomorci su ti koji vam ga moraju dovesti! Više od 1,8 milijuna pomoraca globalno ovisi o sigurnosti i stabilnosti međunarodne plovidbe. Tko zna, možda će se, kad sve ovo prođe netko toga sjetiti. Pomorci su “nevidljivi radnici” globalne ekonomije. Međutim, u situacijama poput ove postaje jasno koliko su izloženi rizicima koje većina ljudi nikada ne doživi. Ovo nije izolirani incident, već pokazatelj ranjivosti globalnog pomorskog sustava. Za Hrvatsku to znači potrebu za dugoročnim strategijama zaštite pomoraca u kriznim situacijama. S medicinskog i humanitarnog aspekta, dugotrajno zadržavanje ljudi u uvjetima neizvjesnosti i potencijalne opasnosti predstavlja ozbiljan zdravstveni rizik. Ali ovo nije samo logističko ili političko pitanje — ovo je pitanje zdravlja, dostojanstva i osnovnih ljudskih prava

Fuel EU i EU ETS

Pripremio: Frano Filipović, mag. ing.

1. REGULATIVE I NJIHOVE IMPLIKACIJE

EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification)

Brodovi iznad 5000 GT koji ulaze ili izlaze iz EU luka moraju pratiti emisije CO₂.

Provjerite dokumentaciju i tehničke zahtjeve za precizno praćenje potrošnje goriva.

EU ETS (Emission Trading System)

Od 2024. brodari plaćaju za emisije stakleničkih plinova.

Procjena dodatnih troškova vezane uz emisijske dozvole i prijedlog strategije smanjenja emisija kroz promjenu vrste goriva ili operativne optimizacije.

FuelEU Maritime Regulation

Fokus na smanjenje intenziteta emisija stakleničkih plinova za gorivo koje se koristi na brodovima.

Prelazak na goriva s nižim emisijama, poput LNG-a, bio fuela ili e-metanola.

Uvjeti održavanja dokumentacije za praćenje korištenja goriva i emisija.

2. OSNOVNI ZAHTJEVI I CILJEVI FUELEU MARITIME REGULATIVE

2.1. Smanjenje emisija stakleničkih plinova (GHG)

- Cilj je smanjiti intenzitet emisija stakleničkih plinova s brodova.
- Do 2030. godine smanjenje intenziteta emisija za 30 %, a do 2050. za 80 % u usporedbi s referentnom godinom 2020.
- Smanjenje se mjeri kroz Well-to-Wake (WtW) emisije, uključujući sve faze – od proizvodnje goriva do njegovog izgaranja na brodu.

2.2. Korištenje održivih goriva

- Brodari su potaknuti na korištenje nisko ugljičnih i održivih goriva, kao što su:
 - Bio dizel (FAME),
 - HVO (hidrogenirano biljno ulje),
 - e-goriva (goriva proizvedena korištenjem obnovljive električne energije),
 - LNG s bio metanom,
 - vodik i amonijak (sintetička goriva s niskim emisijama).
- Goriva koja ne ispunjavaju održivost ili imaju visok intenzitet emisija bit će oporezivana kroz sustav ETS-a.

2.3. Održavanje referentnih vrijednosti za emisije

- Regulativa postavlja stroge godišnje granične vrijednosti za intenzitet emisija stakleničkih plinova, izražene u gCO_{2eq} / MJ [grama ekvivalenta CO₂ po MJ].
- Svaka vrsta goriva ima propisani emisijski faktor, a brodari moraju dostaviti podatke o korištenim gorivima i njihovim emisijama.

2.4. Praćenje i izvještavanje o emisijama

- Brodari moraju provoditi praćenje emisija i dostavljati godišnja izvješća nadležnim tijelima EU-a, o:
 - Korištenim vrstama goriva i potrošnji po tipu goriva,
 - Emisijama CO₂, CH₄ i N₂O.

2.5. Kazne za neusklađenost

- U slučaju da brodar ne zadovolji propisane granične vrijednosti emisija ili ne dostavi izvješće, propisane su značajne novčane kazne,

- Kazne se obračunavaju na temelju količine prekoračenja emisija u odnosu na referentne vrijednosti,
- Fuel EU izračun brodske bilance usklađenosti GHG emisija.

- a) Godišnji prosječni intenzitet stakleničkih plinova energije primjenom metode navedene u odredbi (Prilog I):

$$GHG\ intensity\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] = f_{wind} * (W_{tT} + T_{tW})$$

$$W_{tT} = \frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq} W_{tT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq} electricity,k}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$$

$$T_{tW} = \frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^{m_{engine}} M_{ij} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} c_{stip,j}\right) \times (CO_{2eq,T_i} W_{i,j}) + \left(\frac{1}{100} c_{stip,j} \times CO_{2eq,T_i} W_{stip,i,j}\right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$$

- b) Izračun bilance usklađenosti broda primjenom formule navedene u dijelu A. Priloga IV., L 234/76 HR Službeni list Europske unije 22. 9. 2023.

$$Bilanca\ usklađenosti: (GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k \right]$$

gCO_{2eq} grami ekvivalenta CO₂,

GHGIE_{target} ograničenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu u skladu s člankom 4. stavkom 2. (referentna vrijednost od 91.16 uz stopu smanjenja od 2 % za period od 1. siječnja 2025.),

GHGIE_{actual} godišnji prosjek intenziteta stakleničkih plinova energije goriva na brodu izračunan za odgovarajuće razdoblje izvještavanja.

3. ALTERNATIVNI TIPOVI GORIVA I DOSTUPNOST

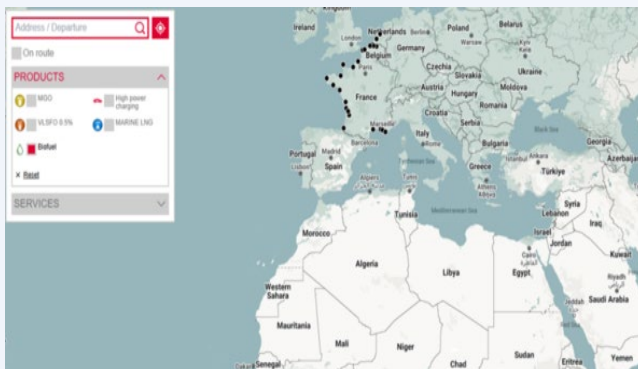
Alternativna goriva (LNG, bio fuel, metanol)

- LNG: Niže emisije, ali veći zahtjevi za skladištenje i infrastrukturu.
- Bio fuel: Održivija opcija, iako skuplja i ovisna o dostupnosti.
- Razmotriti hibridne strategije prelaska, ovisno o rutama.

E-Alternative

- E-metanol i e-amonijak su opcije budućnosti, ali trenutačno s ograničenom dostupnošću.

Dostupnost bio dizel goriva



Slika 1. Dostupnost Bio Dizel goriva u EU - TotalEnergies

Dobavljači u Europskoj uniji koji nude B7 (7 % FAME) ili B10 (10 % FAME) brodska goriva:

- Shell MarineRotterdam, NizozemskaShell Marine nudi razne vrste brodskih goriva, uključujući biodizel mješavine poput B7 i B10, u glavnim europskim lukama (EU, US, Singapore),
- TotalEnergies Marine FuelsMarseille, FrancuskaTotalEnergies pru-

ža usluge opskrbe brodova gorivom, uključujući bio dizel mješavine, u ključnim lukama diljem Europe (EU, Singapoore),

- Bunker Holding A/S Aarhus, Danska Jedan od najvećih svjetskih dobavljača brodskih goriva, nudi B7 i B10 mješavine u europskim lukama,
- Bomin Bunker Oil Corp. Hamburg, Njemačka Bomin pruža usluge opskrbe brodova gorivom, uključujući bio dizel mješavine, u nekoliko europskih luka.
- Minerva Bunkering Ženeva, Švicarska Minerva nudi razne vrste brodskih goriva, uključujući B7 i B10 mješavine, u europskim lukama. Pravovremeno planiranje dostupnosti i dobave iziskuje planiranje i sukladivanje s brodskim operativnim profilom. Preporučuje se unaprijed kontaktirati dobavljače kako bi se potvrdila dostupnost željene mješavine goriva u određenoj luci.



Slika 2. Dostupnost Bio Diesel goriva - Shell

- Talog materijala u spremniku, filterima itd.,
- Kiselost (uzrokuje visoko trošenje, degradaciju materijala),
- Oksidacija – dugotrajno skladištenje,
- Dugotrajno skladištenje – stvaranje ljepljivog taloga na dnu površine,
- Sklonost apsorpciji vode i rizik od rasta mikroorganizama,
- Kompatibilnost,
- Niska viskoznost,
- Pogoršane svojstva protoka pri niskim temperaturama,
- Utjecaj na okoliš – voda, tlo,
- Podmazivanje.

Rizici povezani sa sustavom

- Rizici procesa – npr. ispuštanje (gubitak sadržaja) zapaljivih tvari (za svako područje sustava), puknuća, problemi pri pokretanju / gašenju,
- Rizici vezane uz pomoćne sustave – npr. protupožarni sustav, gorivo, mediji za grijanje / hlađenje, napajanje, odvodi/jame, zrak, dušik, ubrizgavanje kemikalija itd.,
- Održavanje,
- Rizici održavanja – npr. kultura održavanja, osiguranje sigurnijeg održavanja itd.,
- Istovremene operacije (SIMOPS) – utovar / istovar tereta, bunkering, opskrba itd.,
- Problemi sučelja – procesni, instrumentacijski, pomoćni sustavi, strukturni itd.,
- Emergency response – pristup / izlaz, komunikacija (alarmi [zvučni / vizualni], pozivna mjesta, CCTV, radio), fiksna / prijenosna protupožarna oprema,
- Bilo koji drugi rizici – operacije dizanja, kvarovi konstrukcije, rotacijski strojevi, hladne / vruće površine itd.

5. FINANCIJSKI I OPERATIVNI UTJECAJ

Troškovi goriva i operativna održivost

- Kalkulirati razlike u cijeni goriva i njihov utjecaj na operativne troškove,
- Kalkulirati troškove implementacije novog goriva (zamjena sistema, dijelova, tehnološka rješenja),
- Predložiti strategije optimizacije plovidbenih ruta i brzina kako bi smanjili potrošnju.

Troškovi goriva i operativna održivost

- Kalkulirati Usklađenost s nacionalnim i EU programima potpore za prelazak na zelena goriva,
- Prema Direktivi Vijeća 2003/96/EC o oporezivanju energenata i električne energije, države članice EU imaju mogućnost primjene poreznih olakšica ili potpunog oslobođenja od trošarina na gorivo za određene vrste bio goriva, uključujući bio dizel. Ova Direktiva omogućuje državama članicama da uz poreznu kontrolu smanje porezno opterećenje za energente proizvedene od bio mase kako bi potaknule prelazak na obnovljive izvore energije. Članak 16. Direktive navodi da države članice mogu:
 - Primijeniti oslobođenje ili niže stope oporezivanja na goriva proizvedena od obnovljivih izvora poput bio dizela,
 - Uvesti porezne poticaje koji će podržati dekarbonizaciju i korištenje bio goriva u transportu, uključujući brodarstvo.
- Primjena ovih olakšica ovisi o nacionalnim zakonima svake pojedine države članice, pa je moguće da neki brodari koji koriste bio dizel ostvaruju takve pogodnosti u skladu s lokalnim propisima,
- U Republici Hrvatskoj trenutačno ne postoje specifične porezne olakšice ili oslobođenja od trošarina za brodare koji koriste bio dizel ili njegove mješavine.

4. TEHNOLOŠKE PROMJENE I POVEZANI RIZICI KORIŠTENJA BIOGORIVA

Bio dizel, retrofit ili nove tehnologije

- Razmotriti i procijeniti rizike preinake sistema goriva za prelazak na bio dizel goriva,
- Razmotriti opcije ugradnje scrubbera, korištenja dual-fuel motora ili prelaska na nove brodove prilagođene alternativnim gorivima,
- Usklađenost s CII (Carbon Intensity Indicator) standardima.

HAZID – rizici povezani s bio gorivima

Sistemi za razmatranje povezani s bio gorivom:

- Skladištenje bio goriva / spremnik,
- Sustav za ukrcaj goriva,
- Sustav bio goriva / uređenje / prostor za pripremu,
- Strojarnica,
- Ventilacija (sustav ozračivanja),
- Sigurnosni sustav (detekcija požara, protupožarna zaštita,
- osobna zaštitna oprema, pomoćni generator itd.),
- Operativni režim broda,
- Motori (glavni i pomoćni motori).

Scenariji i rizici povezani s bio gorivom

- Rizici povezani s bio gorivom,
- Rizici povezani sa sustavom,
- Rizici povezani s brodom.

Rizici povezani s bio gorivom:

- Rizici od požara i eksplozije,
- Rizici od kemijske reaktivnosti,
- Rizici toksičnosti,
- Degradacija / Stabilnost,
- Visoka sposobnost ispiranja / otapanja,



PIŠE

**NEBOJŠA
NIKOLIĆ**

MD, MS, FRIPHH

www.travelmedicina.com

Zašto nas toliko dave s tim tlakom?

Prilično često nam nakon pregleda dođu pomorci i žale se na našu doktoricu kako im zbog „malo“ povišenog tlaka nije dala certifikat da mogu na brod. Naravno, nikome ona ne proglasi radnu nesposobnost, ali ih natjera da odu kod svoga doktora i počnu regulirati tlak. I u pravilu kada ga reguliraju, svi oni odu na brod. Ali uvijek ostaje u zraku ono: je li to potrebno, što me davi s time? I kakve to ima veze s radnom sposobnošću za plovidbu?

Hipertenzija, poznata i kao povišeni krvni tlak, jedna je od najraširenijih nezaraznih bolesti u svijetu te vodeći čimbenik rizika za preranu smrtnost. Često se naziva „tihim ubojicom“ jer se razvija postupno i bez izraženih simptoma, a značajno povećava rizik od kardiovaskularnih bolesti poput moždanog udara, infarkta miokarda, zatajenja srca i oštećenja bubrega. Zbog svoje asimptomatske prirode, mnogi ljudi nisu svjesni da boluju od hipertenzije sve dok ne dođe do ozbiljnih komplikacija. Da tlak ne boli, uopće ne morate znati da ga imate, ali da vas već ovdje na početku podsjetim na činjenicu zapisanu u vašem „Elaboratu o beneficiranom radnom stažu“ kojeg sam radio za vaše Ministarstvo, u kojem je tablica po kojoj živite pet godina kraće od vaših susjeda s kopna jer umirete ranije zbog kardiovaskularnih bolesti. E vidite, visoki krvni pritisak je tu jedan od glavnih uzroka. A ako vam i to nije dosta da pažljivije pročitate ovaj tekst: **prvi uzrok smrti na brodu su upravo kardiovaskularni incidenti – infarkt!**

Ne iznenađuje da su studije pokazale da se smrti zbog prirodni uzroka naglo povećavaju tek poslije prestanka aktivnog boravka na moru, vjerojatno zato što mnogi pomorci prekinu aktivno služenje na moru zbog bolesti, a neke bolesti poput malignih oboljenja imaju dugo vrijeme indukcije. Isto je i sa kardiovaskularnim oboljenjima koja imaju dugi razvoj i mogu se eventualno otkriti funkcionalnim testovima opterećenja, a koja nigdje u svijetu nisu dio prethodnih i periodičkih pregleda pomoraca. Sve to je uzrok njihove dokazano veće smrtnosti nakon napuštanja pomorskog zanimanja, pa se usporedbom uzroka invaliditeta pomoraca i radnika na kopnu, ne mogu dobiti relevantni podaci i na taj način pokazati utjecaj radnog mjesta na njihovo zdravlje. Dapače, takvi podaci mogu pokazati lažnu sliku i predstaviti zanimanje pomorac manje opasnim za zdravlje od rada na kopnu.

Provedena ispitivanja kardio-vaskularnog sustava pomoraca starijih od 40 godina života, primjenom objektivnih metoda ispitivanja i funkcionalnom dijagnostikom s testovima opterećenja, utvrdila su kod 25,4 % muškaraca i 15,6 % žena manifestne znake ishemije miokarda a kod 14,1% muškaraca i 15,6 % žena uključenih u ispitivanje, registrirani su prikriiveni (tzv. silent ischemia) znaci ishemije miokarda. Na populaciji na kopnu ti rezultati su značajno niži pa primjerice za Primorsko – goransku županiju, odakle dolazi većina pomoraca, na brodovima «Jadrolinije», za dobnu skupinu od 20-64 godine ukupan broj svih bolesti cirkulacijskog sustava bio je 30858 što na 191684 stanovnika te dobne skupine čini 16.09%. Taj broj je još niži ako se promatraju samo bolesti svrstane u skupinu hipertenzivnih bolesti i ishemijskih bolesti srca a koji iznosi 20637 ili 10,76%. Stoga, uzimajući u obzir da je praktički jedini vjerojatni patofiziološki uzročnik ovakvih promjena s ozbiljnim zdravstvenim i po život opasnim komplikacijama, nastao zbog djelovanja ekstremnih faktora plovidbe, razumljiv je visok stupanj oboljenja i smrtnost od kardio-vaskularnih oboljenja kod pomoraca koji se zbog prije opisanih razloga pojavljuje uglavnom nakon odlaska u mirovinu. Istraživanja provedena u podacima radio-medico stanica dobar su izvor podataka o prirodni hitnih stanja na brodu. Ona pokazuju da je savjet da se krene ka kopnu ili evakuira pacijent dat u 60% slučajeva zbog: krvarenja u mozgu, apendicitisa, krvarećeg čira na želucu, ili perforacije, prijeloma kostiju, rana i infarkta. Glavni uzroci smrti u 70% smrtnih slučajeva su bili: krvarenje na mozgu, pad, nesreća, infarkt i ulkusna bolest. Visoka smrtnost u takvim hitnim slučajevima na moru kod pomoraca, vezana je za nedostupnost profesionalne medicinske njege, a taj nedostatak profesionalne medicinske njege je u tim slučajevima kritičan. Na palubi ne postoji mogućnosti naprednog održavanja života i intenzivne terapije, pa u slučajevima kardijalnog aresta, čak i ako je provedena pravilna reanimacija, ako ne postoji defibrilator i napredna intenzivna njega, šanse za preživljavanje su minimalne. U njihovim podacima najveću grupu smrti na brodu čine smrti zbog kardioloških i cerebrovaskularnih inzulta.

Iako je hipertenzija česta u općoj populaciji, profesionalni i okolišni čimbenici mogu značajno utjecati na njezin razvoj. Određena zanimanja izlažu radnike posebnim životnim i radnim opterećenjima koja povećavaju kardiovaskularni rizik.

Među takvim skupinama posebno se ističu pomorci. Pomorska industrija funkcionira neprekidno, često u udaljenim i zahtjevnim uvjetima, gdje radnici provode duža razdoblja daleko od kopna pod visokim fizičkim i psihološkim opterećenjem. Takve okolnosti stvaraju kombinaciju faktora rizika koji povećavaju učestalost hipertenzije.

Eh, digli su mi tlak

I što bi ustvari bio taj tlak kojeg vam naša doktorica tako pažljivo mjeri? Krvni tlak predstavlja silu kojom krv djeluje na stijenke arterija. Kada je taj tlak trajno povišen, dolazi do kroničnog opterećenja kardiovaskularnog sustava, što postupno uzrokuje strukturna i funkcionalna oštećenja. Ako baš hoćete slikovito: tlak vam "izbldira" krvne žile i time smanji njihov promjer. Kako ste stariji krvne žile su sve manje elastične i ne kompenziraju njegovo povećanje. I da, nije izreka "digao mi je tlak" slučajna: nervoza, stress i sve ono što podiže adrenalin u krvi dovodi do povećanja tlaka. I vi ustvari imate puno pravo kazati: „brod mi je digao tlak“ jer zbog vibracije, buke i ljuljanja broda razina nor-adrenalina u vašoj krvi je stalno povišenja pa će vam i tlak na brodu ustvari vrlo vjerojatno na brodu biti veći nego na kopnu. Tako da i vi koji kod moje doktorice imate normalan tlak, probajte ga mjeriti na brodu i izbjegnite za uđete u kvotu onih koji žive pet godina kraće.

Hipertenzija se najčešće dijagnosticira kada sistolički tlak iznosi 140 mmHg ili više, odnosno dijastolički tlak 90 mmHg ili više, i to potvrđeno ponovljenim mjerenjima.

Hipertenzija se smatra jednim od najvažnijih promjenjivih faktora rizika za kardiovaskularne bolesti. Za razliku od genetskih poremećaja, povišeni krvni tlak u velikoj se mjeri može prevenirati ili kontrolirati promjenama životnog stila i odgovarajućom terapijom. Međutim, uspješno liječenje zahtijeva redovito praćenje, zdravstvenu edukaciju i kontinuiran pristup medicinskoj skrbi — što je pomorcima često ograničeno.

Razvoj hipertenzije uključuje međudjelovanje više čimbenika:

- genetska predispozicija
- starenje
- prehrana bogata solju i zasićenim mastima
- pretilost i tjelesna neaktivnost
- pušenje i konzumacija alkohola
- kronični psihološki stres
- poremećaji spavanja

Iako su ovi čimbenici prisutni u mnogim populacijama, pomorsko okruženje istovremeno pojačava nekoliko njih, stvarajući jedinstven profesionalni rizik.

Brojna istraživanja iz različitih zemalja i tipova brodova pokazuju da je hipertenzija izrazito česta među pomorcima. Studije navode da se prevalencija kreće od jedne trećine pa čak do gotovo polovice pomorske populacije, ovisno o dobi, nacionalnosti i radnom mjestu na brodu.

Uočeni su sljedeći trendovi:

- 1. Veća učestalost u odnosu na kopnene radnike** – pomorci često imaju višu stopu hipertenzije u usporedbi s općom radno aktivnom populacijom.
- 2. Porast s dobi** – stariji časnici i dugogodišnji pomorci posebno su pogođeni, što upućuje na kumulativni učinak rad-

nih uvjeta.

3. Razlike prema radnoj ulozi – članovi strojarnice često imaju viši krvni tlak zbog izloženosti buci, toplini i fizički zahtjevnom radu.

4. Visoka učestalost prehipertenzije – velik broj pomoraca nalazi se u graničnim vrijednostima tlaka, što ukazuje na povećan budući rizik.

Ovi podaci potvrđuju da hipertenzija među pomorcima nije samo osobni zdravstveni problem, već značajan izazov profesionalne medicine rada (i moja doktorica radi upravo ono što i treba).

Ali ajmo još preciznije. Što je to što vam na brodu „diže tlak“

1. Dugo radno vrijeme i umor

Rad na brodu zahtijeva kontinuirane operacije, što često rezultira dugim smjenama i nepravilnim radnim rasporedom. Posljedica je kronični umor i nedostatak sna. Poremećen san utječe na hormonalnu ravnotežu i povećava razinu hormona stresa poput kortizola, što dugoročno povisuje krvni tlak.

Umor također neizravno doprinosi hipertenziji jer smanjuje motivaciju za fizičku aktivnost, potiče loše prehrabene navike i smanjuje sposobnost suočavanja sa stresom.

2. Smjenski rad i poremećaj cirkadijalnog ritma

Ljudski organizam funkcionira prema cirkadijalnom ritmu koji regulira spavanje, hormone i kardiovaskularne funkcije. Smjenski rad, osobito noćne smjene, narušava taj prirodni ritam, što može dovesti do poremećaja regulacije krvnog tlaka.

Kod pomoraca koji rade u stražama organizam se često nikada u potpunosti ne prilagodi, što povećava rizik od metaboličkog sindroma i hipertenzije.

3. Psihološki stres i mentalno zdravlje

Pomorski posao uključuje značajne psihološke zahtjeve:

- odgovornost za sigurnost broda i posade
- izloženost teškim vremenskim uvjetima
- navigacijski rizici
- profesionalni pritisak
- dugotrajna odvojenost od obitelji

Socijalna izolacija jedan je od ključnih problema. Dugotrajni boravak na moru s ograničenim kontaktom s obitelji može dovesti do anksioznosti i depresivnih stanja, koja dodatno povećavaju razinu stresa i krvni tlak.

4. Fizičko okruženje na brodu

Radno okruženje na brodu također predstavlja dodatno opterećenje:

- stalna buka motora
- vibracije
- visoke temperature u strojarnici
- ograničen prostor
- gibanje broda

Dugotrajna izloženost buci povezana je s povećanom aktivacijom živčanog sustava i povišenim krvnim tlakom. Osim na sam sluh, buka štetno djeluje i u smislu potenciranja neurotskih



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

tegoba koje mogu ispoljavati pomorci, u smislu učestalije arterijske hipertenzije, odnosno izazivajući druge ekstra-auditivne učinke koji su većinom posljedica simpatikogenog djelovanja u smislu vazospazma (stezanja) krvnih žila u središnjem i živčanom sustavu i pojedinim organima odnosno u smislu stresogenog djelovanja. Vazospazam je primijećen i u unutrašnjem uhu prilikom djelovanja buke te se to smatra i jednim od mehanizama oštećenja sluha.

I ne djeluje samo na sluh; posljedice se izražavaju i utjecajem na organe i tjelesne sustave (npr. živčani sustav, krvožilni sustav, probavni trakt, hormonski sustav; utjecajem na čovjekovo funkcioniranje i obavljanje posla (na umni rad, koncentraciju, pozornost, zapažanje zvučnih signala, govorno sporazumijevanje, odmor, san). Tako buka, osim na organ sluha, neizravno djeluje podraživanjem simpatičkog dijela čovjekova autonomnoga živčanog sustava (simpatikusa), dakle, onog dijela središnjega živčanog sustava koji upravlja važnim životnim funkcijama i nije pod nadzorom svijesti. Kada buka prijeđe razinu od oko 60 dB(A), pojavljuju se simptomi koji su posljedica pojačane funkcije simpatikusa. Ovisno o razini buke, reakcije mogu biti od blagih i prolaznih simptoma do burnih reakcija trajnih težih oštećenja. Postoje individualne razlike u reakciji na buku, kao što je i kod svih fizioloških i patofizioloških reakcija organizma. Ova istraživanja novijeg su datuma pa cjelokupni patofiziološki mehanizam ekstra-auditivnog djelovanja buke još nije poznat.

Buka je, dakle neosporno, jedan od stresogenih faktor radnog okoliša pomorca. Većina ekstra-auditivnih efekata buke izraz su poremećene neurovegetativne ravnoteže a njezino djelovanje na pojavu hipertenzije kod pomoraca je dokazano mnogim studijama. Putem uha dolazi do stimulacije akustičkog korteksa i retikularne formacije, a ova aktivira više cerebralne centre i također šalje podražaje autonomnom nervnom sustavu i hipotalamusu te kroz njih indirektno i do srži nadbubrežne žlijezde. Tako dolazi do pojačanog lučenja katekolamina. Povišenjem tonusa simpatikusa ona izaziva porast krvnoga tlaka, napose di-jastoličkog. Smanjuje se količina krvi koju srce stezanjem ubacuje u krvotok i snižava se periferna cirkulacija, pa svi organi u tijelu dobivaju manje krvi, a time i manju količinu kisika od one koju trebaju za ispravno funkcioniranje. Pojavljuju se poremećaji disanja, promjene crijevne peristaltike, mijenja se ukupni metabolizam u tijelu, remete se funkcije žlijezda s unutrašnjim izlučivanjem (nadbubrežna žlijezda, hipofiza, dijelovi gušterače). Smanjena količina kisika i metabolički i endokrinološki poremećaji toliko utječu na moždane funkcije da se promjene mogu ustanoviti elektroencefalografskim nalazom. Pojavljuju se umor, razdražljivost, nesanica, smetnje u koncentraciji, slabi koordinacija pokreta, sve reakcije postaju usporene. Rad se obavlja s povećanim naporom, raste potrošak energije što se napose odražava na mentalne funkcije i koncentraciju. Sve to povećava rizik od ozljeda na radu i smanjuje proizvodnost.

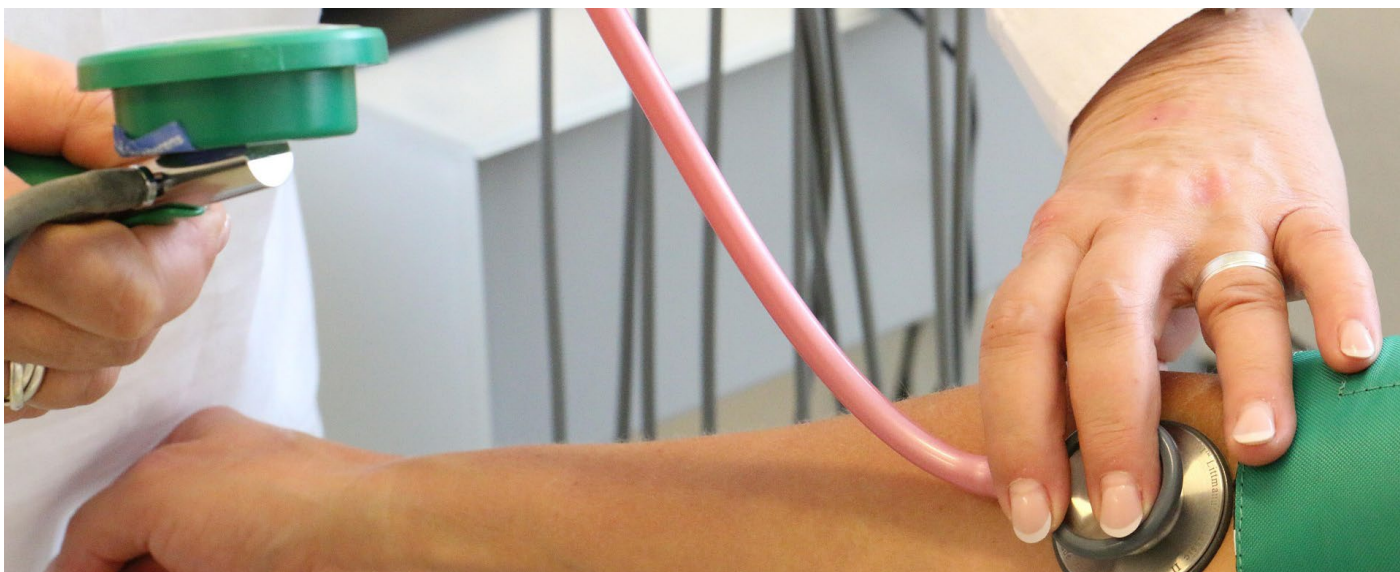
Mogućnost prilagodbe na djelovanje buke je neznatna, a u osjetljivijih ljudi nema takve mogućnosti nego se reakcija na buku povećava.

Mogući ekstra-auditivni učinci buke bi dakle bili: smanjenje radnog učinka, osjećaj straha, razdražljivost, nemir, poremećaj sna, poremećaj rasuđivanja i pažnje, poremećaj komunikacije koji dovodi do nerazumijevanja i napetosti u socijalnim kontaktima, ubrzano disanje, srčane aritmije, hiperhidroza (znojenje), poremećaj sekreto-motorne funkcije želuca, peptički ulkus, poremećaj funkcije štitne žlijezde, hipofize, nadbubrežne žlijezde, porast koncentracije glukoze i kolesterola u krvi. Važna je činjenica da se ovi ekstra-auditivni efekti buke pojavljuju na značajno nižim razinama buke od onih koje oštećuju sluh i kod osjetljivih osoba javljaju se na nivoima buke od 30-65dB što znači da su im izloženi ne samo strojari, kod kojih se oštećenja sluha pojavljuju s većom učestalošću nego i ostatak posade koji je danonoćno izložen razinama buke koja ne mora oštetiti sluh ali djelujući ekstra-auditivno izaziva hipertenziju. Nedvojbeno je utvrđeno da se povećani tonus simpatikusa pojavljuje na 60dB, pri 110 dB neuro-cirkulatorne smetnje su jako izražene, a pri 130dB može doći i do smrti. Istraživanja ukazuju da postoji i značajna mogućnost djelovanja buke ekstra-auditivno, zvučnim titrajima, preko površine tijela, tj. baroreceptora. Ovo se potvrđuje istraživanjima u kojima je dokazano ovakvo djelovanje buke na hipertenziju, a zbog nižih razina buke, nisu se ujedno pokazala oštećenja sluha. Pokazalo se da je od većeg značaja dužina ekspozicije nego visina buke, pa dugotrajna ponavljana ekspozicija, što je temeljna karakteristika rada pomoraca, izaziva posljedice po zdravlje tj. hipertenziju.

Istraživanja o utjecaju buke na pojavu hipertenzije kod pomoraca učinjena su još davne 1989 i to u Rijeci, na pomorcima, danas pokojnog broдача «Jugolinije», kada su učinjena i mjerenja buke na njihovim brodovima. Učinjeno je komparativno retrospektivno istraživanje između pomoraca izloženim višim (103+ 4,6dB) i nižim (63+4,6dB) razinama buke, te kontrolne grupe radnika brodogradilišta izložene buci od 64-72dB. Buka je mjerena na pet karakterističnih mjesta na brodu: u strojarnici, u kormilarnici/komandnom mostu, u blagovaonama te u kabinama. Buka na mostu bila je slična buci na otvorenim prostorima broda. Odabrani uzorci su po svim ostalim karakteristikama bili reprezentativni te ih se moglo uspoređivati.

Razlika između pomoraca i radnika u brodogradilištu je dakle bila u vremenu ekspozicije buci, budući da su joj radnici bili izloženi samo tijekom radnog vremena Pomorci su buci izloženi sve vrijeme boravka na brodu neovisno jesu li u gvardiji ili se odmaraju. Istraživanje je pokazalo da su prosječne vrijednosti krvnih tlakova bile značajno veće u obje grupe pomoraca nego u kontrolnoj grupi, a između obje grupe pomoraca nije bilo razlike u prosječnom perceptivnom gubitku sluha na 3,4 i 6 kHz, niti u prosječnim vrijednostima sistoličkog i dijastoličkog krvnog tlaka. Nije utvrđena razlika u učestalosti ranije ustanovljene hipertenzije između pomoraca s normalnim i oštećenim sluhom.

Ovim ispitivanjem nisu utvrđene razlike u učestalosti arterijske hipertenzije između dvije grupe ispitanika s različitim stupnjem



oštećenja sluha niti kada su promatrani svi pomorci zajedno niti kada su provedene izdvojene analize u dvije grupe pomoraca izložene različitim nivoima ukupne buke tj., nije bilo razlike u učestalosti koja bi bila povezana s oštećenjem sluha. Time se potvrđuje da na pojavu hipertenzije kod pomoraca utječu značajno niže razine buke od onih koje izazivaju oštećenja sluha.

5. Ograničenja zdravog načina života

Održavanje zdravih navika na brodu često je otežano. Hrana je nerijetko bogata soli i kalorijama, dok je svježih namirnica manje tijekom dužih plovidbi. Nedostatak prostora i vremena smanjuje mogućnosti tjelesne aktivnosti, što pridonosi pretilosti. Pušenje i povremena konzumacija alkohola također mogu biti prisutni kao način suočavanja sa stresom.

6. Ograničen pristup zdravstvenoj skrbi

Pomorci mjesecima mogu biti udaljeni od medicinskih ustanova. Liječnička skrb na brodu obično je osnovna, a redoviti pregledi provode se uglavnom prije ukrcaja. Posljedica je kasno otkrivanje hipertenzije i neredovito liječenje. Kad malo bolje razmislite, moja doktorica vam je jedina šansa da nešto učinite na vrijeme.

Ovo je sve bilo onako školski, ali što je suština problema?

Kronični stres i nedostatak sna aktiviraju simpatički živčani sustav i hormonalne mehanizme koji dugoročno povećavaju periferni vaskularni otpor i uzrokuju ukočenost arterija. Sve je to prisutno i u svakodnevnom životu; primjerice kada vam vadimo krv, tlak vam može skočiti – tijelo ubod shvati kao ugrozu i izluči adrenalin i podigne tlak. Isto i kod napora, recimo kada se kod nas penjete na prvi kat, ili uzbuđenja kada se iznervirate što je u čekaonici gužva, ili vas je jednostavno strah moje doktorice. No, to je sve normalno, vaš problem je što je takvo stanje u plovidbi stalno i takav privremeni porast krvnog tlaka postupno postaje trajno stanje.

Najveći problem svakog doktora je taj što tlak „ne boli“ i možete čak i ne znati da ga imate. I ne, ne morate imati ni vrtoглаvicu. No zato neliječena hipertenzija može uzrokovati:

- moždani udar

- koronarnu bolest srca
- zatajenje srca
- oštećenje bubrega
- smanjene kognitivne sposobnosti

Takav kardiovaskularni incident na brodu osim što ugrožava vaš život, može ugroziti cijelu posadu jer je hitna medicinska pomoć često udaljena satima ili danima. Stoga je kontrola hipertenzije važna i iz sigurnosnog aspekta.

I što treba učiniti da ne uđem u grupu onih koji žive pet godina kraće od mog susjeda na kopnu?

1. Redovito praćenje tlaka

Uvođenje rutinskog samo-mjerenja krvnog tlaka na brodu može omogućiti rano otkrivanje problema. Ustvari a ako vam je kod nas na pregledu tlak dobar, zbog svega gore rečenog, u plovidbi bi mogao biti značajno veći!

2. Poboljšanje prehrane

Smanjenje soli i povećanje dostupnosti svježih namirnica ključni su koraci.

3. Promicanje tjelesne aktivnosti

Mali brodski fitness prostori i jednostavni programi vježbanja mogu imati velik učinak.

4. Upravljanje stresom

Bolja komunikacija s obitelji, podrška posadi i edukacija o mentalnom zdravlju smanjuju psihološko opterećenje.

5. Poštivanje odmora i sna

Organizacija rada koja omogućuje adekvatan odmor smanjuje rizik od hipertenzije.

6. Telemedicina i terapija

Digitalne konzultacije s liječnicima omogućuju praćenje stanja i prilagodbu terapije tijekom plovidbe.

I da, da ne zaboravim, tu je i **Točka 7**: Moja doktorica koja vas je natjerala da ga regulirate.

Kriminalizacija pomoraca i g

PIŠE

**LINA
SERDAR**

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

Kad se dogodi pomorska nesreća, javnost traži odgovor odmah. Mediji traže ime, politika traži reakciju, a institucije žele pokazati kako sve drže pod kontrolom. U takvoj atmosferi članovi posade, osobito zapovjednik i časnici, vrlo brzo postaju prvi osumnjičeni. Ponekad ih se formalno vodi kao svjedoke, ali uz stvarna ograničenja slobode kretanja, ispitivanja bez adekvatne pravne zaštite i višemesečno zadržavanje daleko od kuće. To je srž problema koji se danas sve češće naziva kriminalizacijom pomoraca. Riječ je o pojavi u kojoj se kazneni progon ili represivne mjere pokreću prije nego što su tehnički, organizacijski i upravljački uzroci nesreće uopće ozbiljno istraženi. Takav pristup nije samo nepravedan prema pomorcima. On je i štetan za samu sigurnost plovidbe. Ako posada zna da nakon svake ozbiljne nesreće može očekivati lisice, pritvor ili višegodišnji postupak, tada nestaje otvorenost, slabi kultura prijavljivanja propusta i sustav prestaje učiti iz nesreća. Umjesto analize uzroka, vrši se potraga za najbržim krivcem. Upravo zato je pitanje kriminalizacije pomoraca danas jedno od ključnih sindikalnih i pravnih pitanja u međunarodnom pomorstvu. Ono dira u profesionalnu sigurnost pomoraca, njihova ljudska prava, pravo na pošten postupak i pravo da ih se ne pretvara u žrtvene jarce sustava.

Kriminalizacija pomoraca najčešće se pojavljuje u tri tipične situacije: kada nesreća ima smrtnu ili tešku tjelesnu posljedice, kada dođe do onečišćenja mora, te kada postoji snažan politički ili medijski pritisak da netko mora

biti odmah priveden ili optužen. Drugim riječima, čim je šteta velika i javnost uznemirena, raste opasnost da pravni sustav reagira refleksno, umjesto precizno.

Zbog toga su međunarodne institucije izradile posebne smjernice za pošteno postupanje prema pomorcima nakon nesreća. IMO rezolucija A.1056(27) izričito je usmjerena na to da se pomorcima osigura pravičan tretman tijekom istrage i zadržavanja te da njihovo zadržavanje ne traje dulje nego što je nužno. Prema tim smjernicama, država luke ili obalna država mora osigurati pošten i žuran postupak, nediskriminatorna procesna jamstva, prevoditelja, pristup neovisnom pravnom savjetu, upozorenje na pravo šutnje i zabranu samoinkriminacije, konzularni pristup, privatnu komunikaciju sa sindikatom, odvjetnikom i obitelji, očuvanje dokaza radi smanjenja potrebe za fizičkom prisutnošću pomorca, kao i reparaciju čim više nije potreban za istragu. Predviđene su i alternative istražnom zatoru te mogućnost razumnog jamstva radi puštanja i povratka kući. Dodatni razvoj dogodio se 2025. kada su ILO i IMO finalizirali nove smjernice o poštenom postupanju prema pomorcima zadržanima u vezi navodnih kaznenih djela. Time je međunarodna zajednica praktično priznala da problem više nije ograničen samo na pomorske nesreće, nego zahvaća širi obrazac kaznenog tretmana pomoraca u međunarodnom prometu.

Pravno gledano, ključno je razlikovati sigurnosnu istragu od kaznenog postupka. To zvuči kao dosadna pravnička nijansa, ali u stvarnosti je presudno. Zašto je to važno? Zato što sigurnosna istraga postoji da bi se utvrdilo što se dogodilo i kako spriječiti ponavljanje. Kazneni postupak postoji da bi se utvrdilo je li određena osoba kazneno odgovorna. Kad se ta dva procesa pomiješaju, svi gube. Posada se boji otvoreno govoriti jer svaka izjava može završiti u kaznenom spisu. Istražitelji ostaju bez punih i iskrenih informacija. Sustav tada ne uči iz nesreće, nego samo traži lice za naslovnicu. Direktiva 2009/18/EZ (preuzeta u pravni sustav

Republike Hrvatske Uredbom Vlade RH o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda) izričito propisuje da istraga pomorske nesreće ne smije biti usmjerena na utvrđivanje odgovornosti ili pripisivanje krivnje te da mora biti neovisna o kaznenim i drugim paralelnim postupcima koji služe utvrđivanju odgovornosti. Također, sigurnosne preporuke ne smiju same po sebi utvrđivati ničiju krivnju.

Europski okvir o onečišćenju mora dodatno povećava represivni potencijal prema pomorcima. Direktiva 2005/35/EZ, izmijenjena Direktivom 2009/123/EZ, propisuje da se ispuštanje onečišćujućih tvari s brodova smatra povredom ako je počinjeno s namjerom, nepromišljeno ili grubom nepažnjom, a države moraju osigurati da se relevantne povrede smatraju kaznenim djelima. Okoliš treba štiti, ali u praksi ovakav pravni okvir može dovesti do toga da se posadu vrlo brzo tretira kao neposrednog počinitelja, dok se organizacijski propusti kompanije dokazuju sporije, teže i s manje javne pozornosti. Naime, kad dođe do onečišćenja, posada postaje najlakše dostupna meta, dok se organizacijska odgovornost kompanije mnogo sporije i teže dokazuje.

U hrvatskom pravu kazneni rizik za pomorce nakon nesreće najčešće proizlazi iz Kaznenog zakona. Kazneno djelo dovodenja u opasnost života i imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom obuhvaća i situacije kad netko ne postavi ili ne održava zaštitne naprave ili ne postupa po propisima i tehničkim pravilima zaštite te time izazove opasnost (Kazneni zakon, čl. 215. st. 2.). Ako su posljedica teška ozljeda, smrt ili imovinska šteta velikih razmjera, dolazi do kvalificiranih oblika teških kaznenih djela protiv opće sigurnosti (Kazneni zakon, čl. 222. st. 1.–4.). U obzir mogu doći i kaznena djela protiv sigurnosti prometa, uključujući ugrožavanje prometa opasnom radnjom ili sredstvom te ugrožavanje posebnih vrsta prometa, među kojima i brodskog prometa (Kazneni zakon, čl. 224. i čl. 225.).

Granice odgovornosti

Pomorski zakonik dodatno naglašava posebnu ulogu zapovjednika. On je odgovoran za sigurnost broda i red na brodu te zastupa kompaniju. Upravo zato zapovjednik gotovo automatski postaje najvidljiviji i prva osoba prema kojoj se usmjerava kaznena sumnja. Međutim, pomorska nesreća vrlo rijetko nastaje isključivo zbog individualnog propusta jednog čovjeka. U pozadini su često loše održavanje, neprikladne procedure, nedostatna obuka, pritisak rokova, manjak ljudi, loša organizacija ili upravljačke odluke kompanije koje su stvorile predvidiv rizik. Zato hrvatsko pravo predviđa i kaznenu odgovornost pravnih osoba. Prema Zakonu o odgovornosti pravnih osoba za kaznena djela, pravna osoba može odgovarati za kazneno djelo odgovorne osobe ako je povrijeđena dužnost pravne osobe ili je pravna osoba ostvarila, odnosno trebala ostvariti korist, dok je odgovorna osoba široko definirana kao osoba koja vodi poslove ili obavlja poslove iz područja djelovanja pravne osobe.

Hrvatski slučaj broda "Lastovo" posebno je poučan. Nakon vrlo ozbiljne nesreće u Malom Lošinj 11. kolovoza 2024., u kojoj su tri člana posade poginula, a jedan teško ozlijeđen, otvorene su tri paralelne linije postupanja: sigurnosna istraga Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (AIN), izvidi pomorskih prekršaja Ministarstva te kazneni postupak protiv pomoraca. Završno izvješće AIN-a opisalo je mehanizam nekontroliranog pada pramčane rampe, uključujući činjenicu da je hidraulički sustav bio isključen, da rampa nije bila mehanički osigurana i da je postojala manjkava upoznatost posade s funkcionalnostima rampe. Ministarstvo je provelo izvide pomorskih prekršaja, a državno odvjetništvo je podiglo optužnicu protiv trojice pomoraca zbog teškog kaznenog djela protiv opće sigurnosti. To je gotovo školski primjer kako jedna nesreća može istodobno postati sigurnosni, upravni i kazneni predmet. Tu se vidi gotovo školski obrazac kriminalizacije. Tehnički i organizacijski uzroci

nesreće lako se u javnom prostoru i prvim tjednima postupanja "prevedu" u priču o individualnom propustu ljudi koji su bili na licu mjesta. Zato se posada u takvim trenucima nalazi u nezavidnom položaju, jer ako otvoreno govori u sigurnosnoj istrazi, riskira da njezine izjave završe u kaznenom postupku; ako šuti radi samozaštite, sigurnosna istraga ostaje bez ključnih činjenica.

Za istaknuti je da su obrana i pravna sredstva presudni već u prvih 24 do 48 sati nakon nesreće. Tko tada osigura odvjetnika, prevoditelja, kontakt sa sindikatom i konzularnu pomoć, često spriječi višemesečno zadržavanje i procesne pogreške koje kasnije postaju gotovo nepopravljive. IMO smjernice jasno traže da pomorac bude obaviješten o pravu na neovisni pravni savjet, pravu šutnje i zaštiti od samoinkriminacije, da mu se omogući privatna komunikacija sa sindikatom, odvjetnikom, obitelji i konzularnim predstavnicima te da se, čim više nije nužan za istragu, omogući repatrijacija i razmotri alternativa pritvoru, uz mogućnost razumnog jamstva. U realnom svijetu ljudi pod stresom govore previše, proturječe sami sebi ili pokušavaju "pomoći" pa si naprave štetu. Sustav to zna. Posada to često nauči prekasno.

Veliku praktičnu ulogu ima i MLC 2006. Prema toj konvenciji, pomorac ima pravo na repatrijaciju bez troška za sebe, a države moraju osigurati financijsko jamstvo kako bi se repatrijacija zaista mogla provesti. MLC također uređuje zdravstvenu zaštitu, medicinsku skrb i financijsku sigurnost za naknade. To znači da pokretanje postupka ne smije automatski pretvoriti pomorca u osobu bez prava, plaće, zaštite i povratka kući.

Pomorci ne smiju biti automatski pretvarani u dežurne krivce svaki put kad dođe do tragedije, onečišćenja ili političkog pritiska. Zapovjednik i posada mogu biti kazneno odgovorni kada za to postoje zakonski uvjeti i dokazi, ali to ne smije služiti kao prečac kojim se izbjegava ozbiljna analiza tehničkih uzroka, organizacijskih propusta i odgovornosti kompanije. Ako želimo sigurnije brodove i pravedniji sustav, moramo inzistirati na jasnom razdvajanju sigurnosne istrage od traženja kaznene krivnje, na poštovanju procesnih prava pomoraca i na tome da se odgovornost promatra tamo gdje stvarno nastaje: ne samo na palubi, nego i u upravi, procedurama, održavanju i kulturi sigurnosti. U ovom kontekstu, sindikat je usmjeren na zaštitu pomoraca na pošten postupak, na pravnu pomoć, na repatrijaciju, na profesionalno dostojanstvo i na to da ih se ne pretvara u prve i jedine mete sustava. Sindikalni posao je unaprijed izgraditi mrežu pravne, organizacijske i profesionalne zaštite kako bi se u trenutku nesreće branila sigurnost, a ne proizvodio novi nepravdan slučaj.





PIŠE

MILKO
KRONJA

U prvom razdoblju razvoja naše flote, koje započinje sredinom pedesetih godina prošlog stoljeća, većina brodova – osobito onih u takozvanoj slobodnoj plovidbi – nabavljala se u inozemstvu. Bili su to pretežno stariji, pa i dotrajali brodovi. Rijetko se događalo da se ta takozvana „second-hand tonnage“ kasnije preprodaje za daljnju plovidbu, a kada bi se to i dogodilo, takvi su brodovi najčešće završavali u floti nekog drugog našeg brodarškog poduzeća i plovili do odlaska u rezalište, nerijetko stari 30 ili čak 40 godina.

U današnje vrijeme, kada je naša flota reducirana, sve je manje kupovine rabljenih brodova, osobito starijih. Ako uzmemo u obzir da na neumoljivom svjetskom tržištu pojedini brodovi za prijevoz kontejnera ili sipkih tereta završavaju u rezalištima s manje od 20 godina plovidbe, a neki čak i sa samo 15, takav je trend razumljiv. Ipak, postoje iznimke, a jedna od njih odnosi se na trojac koji je dugo bio dio flote naše najveće brodarške kuće – Tankerske plovidbe.

U studenome 2004. Zadrani su od švicarske tvrtke Massoel Gestion SA kupili dva broda za prijevoz sipkih tereta, Alpinu i Calandu. Oba su izgrađena u argentinskom brodogradilištu Astillero Rio Santiago u gradu Ensenadi. Calanda je isporučena 10. svibnja 2000., a Alpina 26. lipnja 2003. Brodovi su neko vrijeme zadržali izvorna imena zbog interesa unajmitelja, a u listopadu 2006. Tankerska plovidba kupuje i trećeg blizanca, brod Maloja, koji je Švicarcima ispušten 15. veljače 2005.



Alpina uplovljava u luku Santos, 9. ožujka 2007.



Calanda u Kiel canalu.



Diklo, 13. lipnja.2011, Baltik.



Novigrad, 23 srpnja 2008. Kiel canal

Argentinski Švicarci



Ekaterina 7. kolovoza 2023. kraj nizozemske obale



Madrisa, 21. prosinca 2011., Fremantle

Maloja je prva dobila novo ime – nakon kratkotrajnog boravka u Singapuru postala je Privlaka. Registrirani vlasnik bila je Riva N Shipping, jedna od tvrtki koje su Zadrani osnovali u inozemstvu. Calanda je u studenome 2007., tijekom boravka u Rijeci, dobila ime Diklo, dok je Alpina preimenovana u svibnju 2008., nakon dolaska na re-

mont u Rijeku, kada postaje Novigrad.

Zadrani su brodove koristili relativno kratko: prva dva provela su u floti devet godina, dok je Privlaka (ex Maloja) u njihovoj floti ostala punih 15 godina.

Sljedeća promjena vlasnika dogodila se u studenome 2020., kada brod prelazi u vlasništvo kompanije Amson Marine Ltd. iz Pi-



Maloja, snimljena 12. prosinca 2006. u Welland kanalu.



Privlaka prolazi kroz Kiel canal, 13. travnja.2016.



Occitan Barsac, 12. rujna 2014, sidrište Gibraltar



Valerio, 15. prosinca 2023. Malaga

preko Zadra do nove mladosti



Jaohar UK, 23. rujna 2023., Liverpool

reja i dobiva ime Valerio (zastava Barbados).

Diklo je prodano u srpnju 2013. novom vlasniku, tvrtki SIA Unimaner iz latvijske Rige, te dobiva ime Ekaterina (zastava Malta). Privlaka je u Zadru ostala do prosinca 2021., kada prelazi u vlasništvo tvrtke Stems-ship Management Ltd. iz Khardeha (Libanon) i dobiva ime Jaohar UK (zastava Barbados).

Svi ovi brodovi i dalje su u plovidbi, iako su već poprilično stari – između 21 i 26 godina. U trenutku zaključenja ovog teksta, sredinom ožujka 2026., Valerio je ukrcavao teret u brazilskoj luci Paranaguá za Džibuti, Ekaterina se nalazila u Novorosijsku, dok je Jaohar UK plovio iz Mome (Mozambik) prema Karachiju i Khor Fakkanu.

Zanimljivo je da je u Argentini izgrađen i četvrti brod iz ove serije – isporučen 12. rujna 2006. pod imenom Madrisa. Godine 2016. preimenovan je u Occitan Key, a u svibnju 2024. u Candour 8. To je ujedno bio i posljednji brod izgrađen u Ensenadi prije zatvaranja tamošnjeg brodogradilišta.

POMORSKA VEČER



Bolje biti župan nego državni tajnik za more?

PIŠE

**JADRAN
MARINKOVIĆ**

To smo mogli naslutiti još na prošlogodišnjim lokalnim izborima. No, tek smo nedavno ponovno vidjeli i čuli da je na otvaranju Sajma nautike u Zagrebu izaslanik ministra Butkovića i predsjednika Vlade bio državni tajnik za željeznice. Pitate se zašto?

Jednostavno, ali po mom mišljenju i neodgovorno: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture već gotovo deset mjeseci nema državnog tajnika za more. Još jedan dokaz da nismo pomorska, nego tek primorska zemlja.

Gospodine ministre, Vi ste čovjek od mora i s mora. Kako je moguće da su promet i infrastruktura važniji od mora, pomoraca i nautičke industrije? Prisjetimo se kap. Marija Babića, Branka Bačića i Maje Markovčić Kostelac, koji su u svojim mandatima držali sve konce aktivnosti i rada Ministarstva mora.

Danas moje kolege koji prate pomorstvo kontaktiraju s jednim staloženim i ljubaznim čovjekom, ravnateljem Uprave sigurnosti plo-

vidbe, kap. Sinišom Orličem. Možda bismo, umjesto državnog tajnika za more, mogli imenovati malog od palube?!

Prošlog mjeseca javio mi se jedan poznanik, dugogodišnji pomorac koji već petnaestak godina plovi na plinašima kao upravitelj stroja. Čovjek ima 58 godina, a norveška tvrtka mu je putem e-maila poručila da je prestar, uz zahvalu za dugogodišnji uspješan rad.

Zvuči nevjerojatno, bezobrazno i neljudski.

Nazvao sam splitsku Udrugu pomorskih strojarara, nisu bili iznenađeni. Kažu: toga ima i više nego što mislimo, a malo se tu može učiniti. Je li ovo najava robotizacije i umjetne inteligencije ili je profit ipak jedini kriterij? Mnoge kompanije sve češće sklapaju ugovore s nižim plaćama, ponajviše s pomorcima iz Azije.

Prije desetak godina nisam vjerovao prognozama da će svjetskim morima i oceanima do 2030. ploviti brodovi bez posade. No, u splitskom Globtiku, poznatom po ukrcajima na LPG i LNG brodove, kažu da kod njih nema stroge dobne granice. Štoviše, prošlog mjeseca u mirovinu je otišao upravitelj stroja sa 72 godine.

U hrvatskoj trgovačkoj mornarici ništa novo kada je riječ o novogradnji. Jedina novost jest da je splitski Jadroplov dobio novog predsjednika Uprave.

Otišao je kap. Ivan Pavlović, koji je ionako bio u mirovini, a novi čelnik je Tibor Konjevod, član Nadzornog odbora od 2020., izabran od Državnog centra za restrukturiranje, koji upravlja s gotovo 70 posto dioničkog kapitala posrnutog Jadroplova.

Novi direktor, pun optimizma, najavljuje otplatu dugova, bolje uvjete i plaće za pomorce te povratak Jadroplova na kurs održivog poslovanja. Tvrdi kako će kompaniji vratiti stare, slavne dane i učiniti je ponosom hrvatske trgovačke mornarice.

Svaka čast tom optimizmu, ali s dva prava broda i tri „karampane“ to se čini teško ostvarivim. Ipak, s obzirom na to da je Jadroplov i dalje u većinskom državnom vlasništvu, kod nas je sve moguće.

U pomorskim krugovima, osobito među pomorcima, sve se češće govori kako je nautičarima sve teže pronaći posao, dok su strojari i dalje traženi, ali neke ih kompanije šalju u mirovinu već s 58 godina.

Dok čekamo da „pomorska“ Hrvatska imenuje državnog tajnika za more, dragi pomorci, želim vam mirno i pitomo more.

Slušajte ponedjeljkom Pomorsku večer Hrvatskog radija, jer mi smo uvijek na vašoj strani.

Zdravi i veseli bili.

PIŠE

**JULIJANA
ALEKSIĆ**

Chief stewardess

Između mora i doma: gdje zapravo pripadam?

Imeni, kao i u životu gotovo svakog pomorca, dođe razdoblje kada čovjek počne „pucati po šavovima” zbog predugog ostanaka kod kuće i to ne svojevrijedno, nego zbog više sile. U mom slučaju, to traje već gotovo sedam mjeseci. Ne znam za druge, ali znam da je ovo tek drugi put u posljednjih 16 godina da sam ovako dugo „zaglavila” doma.

S obzirom na to da sam morala, zapravo trebala i ranije, obaviti artroskopiju poprilično oštećenog koljena (što i nije čudno s obzirom na prirodu posla na jahti), pala je odluka da napokon učinim taj zahvat. Dogovor oko termina, kao i predoperativne pretrage, oduzeli su dosta vremena. U međuvremenu se očekivani oporavak i povratak na posao u roku od tri do četiri mjeseca ipak nisu ostvarili. Eh, kad bi sve funkcioniralo kao „jukebox”: ubaciš kovanicu, izabereš želju, pritisneš gumb i glazba zasvira. Ali stvarnost je ipak drugačija.

Sedam mjeseci bez poslovnih obaveza, bez ikakvih primanja, a uz troškove koji prate povratak kući i čovjek se nađe u situaciji koja mu nije poznata. Novac kao takav i nije najveći problem; tko želi raditi, uvijek će ga imati, više ili manje, ovisno o potrebama. Problem nastaje kada zapneš u okruženju u kojem nisi navikao boraviti tako dugo. Tada počneš vidjeti sve. I shvatiš da tu, zapravo, ne pripadaš.

Govorim iz osobnog iskustva, ali i kroz razgovore s kolegicama i kolegama, slobodnima i oženjenima, priča je ista. Naša srca i misli pripadaju rodnom gradu, obitelji i prijateljima, ali naš duh ne. Jer čovjek je duh, duša, um i tijelo, i tek kao cjelina ima smisla. Koliko god se trudila „baciti sidro” u svom rodnom gradu, to kod mene ipak ne ide.

Zašto? Nakon ovako dugog boravka kod kuće, s viškom vremena i stvarnim uvidom u svakodnevnicu, shvatiš da su mnoge informacije koje dobivaš dok si na brodu često preuveličane ili umanjene, bilo da su dobre ili loše. A ja sam naučena živjeti realno, iskreno i istinito. Brod te tome nauči, barem mene jest.

Poštovanje prema nadređenima i kolegama, bez obzira na osobne simpatije, organizacija posla koja mora funkcionirati, volja za radom, ponekad iznimno naporim, ali uvijek zahtjevnim, komunikacija na stranim jezicima i snalaženje u različitim kulturama... sve su to stvari koje u mom trenutnom okruženju nedostaju. Kao i pogled na život i svijet, sve je drugačije od onoga na što sam navikla.

I sada se treba snaći u svemu tome, s godinama koje

imam i na kojima sam zahvalna. No, dolazim do zaključka da sam se u nečemu prevarila. Moj grad mi je najljepši i najdraži, i dugo sam vjerovala da upravo tu vidim svoju budućnost i mirovinu. Ali želje srca su jedno, a stvarnost drugo.

To je, čini mi se, zajednički problem mnogih pomoraca. Navikli smo mjesecima biti na moru, a kod kuće provoditi tek kratka razdoblja. Tada nemaš vremena vidjeti pravu sliku, sve ti je lijepo, svi su dobri, i brzo opet odlaziš. No kada ostaneš dulje, vidiš stvarnost.

Ne upirem prstom ni u koga osim u sebe i vlastitu frustraciju zbog nemogućnosti prilagodbe na mentalitet: „kako ćemo, lako ćemo... ima vremena... posao neće pobjeći.” I tada shvatiš da se mnogo toga nije promijenilo desetljećima. I to je u redu, ljudima koji tako žive očito je dobro. I neka im je.

Ali meni nije.

Često se stječe dojam da nas gledaju kao nekoga koga se može „iskoristiti”, jer lako je nama, mi smo pomorci. To najčešće govore oni koji jedva znaju gdje je prova, a gdje krma. I to ponekad zaboli, koliko god se trudila ne zamjeriti. Na takve izjave mogu samo reći: „Bože, oprosti im, ne znaju što govore.”

A doista ne znaju.

S obzirom na trenutačnu situaciju na Bliskom istoku, vjerujem da se većina nas pomoraca i naših obitelji zgraža svaki put kada čujemo da je pogoden neki brod. Na tom brodu mogao je biti bilo tko od nas. Neki moji kolege već jesu u tim područjima i traže izlaz, nadam se da su ga i pronašli.


Ako se pomorski promet poremeti, poremetit će se i svijet kakav poznajemo. Ako cijena nafte ode u nebo, posljedice će osjetiti svi pa i jahting industrija. Moguće je da će mnoge jahte ostati gdje jesu i preskočiti sezonu na Mediteranu, kao u vrijeme Covida.

S druge strane, zbog sigurnosti, vjerujem da će mnogi birati Hrvatsku, Crnu Goru i Italiju kao turističke destinacije. No i dalje postoje rizična područja u blizini, što dodatno unosi nesigurnost.

Dok se svijet kakav poznajemo mijenja, ili polako raspada, shvaćam da i ja trebam mijenjati svoje kriterije i tražiti izlaz. U ljudskoj je prirodi ići naprijed, od prvih koraka pa dalje, a ne stagnirati.

Zato biram put naprijed, koliko god se sada činio težak. Jer sve počinje u glavi, u mentalnom i duhovnom zdravlju. I možda je doista istina da je „svako zlo za neko dobro”, jer ovo vrijeme koristim za rad na sebi i vlastitoj unutarnjoj ravnoteži.

Lako je nama - mi smo pomorci!

								(SKUPA S **) ANTIČKA PALAČA, POVIJESNA ZNAMENITOST SPLITA	PRVI ČOVJEK SSSR-a OD 1982. DO 1984. GODINE, JURIJ	"REAUMUR"	SANJAR, MASTALAC	KOŽNATA UZICA ZA UPRAVLJANJE KONJEM	NORMA IZ FILMA MARTINA RITTA	
								RATOM ZAHVAČENA REGIJA U ZAPADNOM SUDANU						
								INDIJ			AZEMINA OD MILJA			
											ZRAK (GRČ.)			
								OD ONOG MJESTA						
								NAJVEĆI GRČKI OTOK					CNJEV KOJA SE UVODI U TJELESNE SUPLJINE (MED.)	
								SPLITSKA RATNA LUKA				KALIJ		
				SPLITSKI STADION										
SPJEV				LJEČILJŠTE U ISTOČNOJ BELGIJI										
				STRAŽNJI DIO AVONA										
AUTOR: VALTER	STALNOST, USTRAJNOST	LJEKOVITA BILJKA, RABARBARA	DUBROVAČKO ŽENSKO IME	SLAVNI JAPANSKI PLIVAČ, KOSUKE	URAN	DUGONOGA PTICA SELICA	ASIRSKI I BABILONSKI BOG NEBA	FRANCUSKI PLJANIST IZ 20. STOLJEĆA, ALFRED TIŠINA, MUK						
VELIKI TRG U SREDIŠTU SPLITA													POLA LJETA PJESMA KATY PERRY S ALBUMA "PRISM"	
STOTI DIJELOVI DANSKE KRUNE					POKAZNA ZAMJENICA				ŠIBA					
					HRVATSKI FIZIČAR I FILOZOF				KRETATI SE POLAKO I NEČUJNO					
SVETAC ZASTITNIK SPLITA											PJESME UZVIŠENOG SADRŽAJA			
											MJESTO KOD POREČA			
TELUR			GLUMICA GARDNER				GLUMICA EKBERG						"RADIJUS"	
			ASIM OD MILJA				SNOWI, SANJE						JAPANSKI BOKSAČKI ŠAMPION, NAOYA	
RASKOŠNO UREĐENA SOBA						BRAZILSKI NOG. TRENER, LUIZ FELIPE								BRDO I PARK SUMA NA ZAPADU SPLITA
						SUDIIONIK DOGAĐAJA								
JAPAN		PJESNIK GUDŽEVIĆ						VRTLOG					NEVEN MELVAN	
		PJESMA JELENE ROZGE						IZBORNİK HRVATSKIH KOŠARKAŠA, JOSIP					NIJE TEŽAK	
VRLO PRECIZNA NAPRAVA ZA MJERENJE VREMENA											PREDIGRA U SPANJOLSKOM KAZALIŠTU			
											VUNENI POKRIVAČ			
NIKAL			PROSTOR IZVAN IGRALIŠTA				ANTIČKO IME CAVTATA							
			UKRAS SLI- ČAN BROŠU				"RETAILERS NATIONAL BANK"							
"OSOBNI IDENTIFI- KACIJSKI BROJ"				PERSIDA OD MILJA						MITSKI ATENSKI KRALJ (MOREI)				
				OSOBNA ZAMJENICA						"UČENIK"				
SPLITSKA TERETNA LUKA													AUSTRIJA	
													RIMSKI: 1	
PRIPADNIK JEDNOG NARODA U SREDNJOJ AZIJI						STANOVNIK JEDNOG OTOKA U SREDNJOJ DALMACIJI			*	*				

MINE

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

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



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

STRELICE

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

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

KAKURO

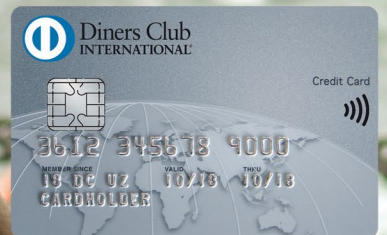
				17	27		8	17
			17			16		
				31		21		
	14		18					
16							14	24
10				27				
			7				4	
	4							
12					8			
28							17	
10								7

SUDOKU

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

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

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



Diners Club. Najbolji član svake posade.

Ako tražite iskusnog člana posade, predlažemo da zatražite Diners Club Standardnu karticu – bez plaćanja članarine za cijelo vrijeme trajanja vašeg članstva u Sindikatu pomoraca i/ili paket kartica Diners Club Croatia Airlines i Visa Croatia Airlines bez plaćanja članarine za prvu godinu korištenja.

Bez papira. 100% digitalno.

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

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

