

Socijalna i radna prava hrvatskih pomoraca

Kozina, Ivan

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:272308>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-20**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Preddiplomski sveučilišni studij Brodostrojarstva i tehnologija pomorskog prometa
(jednopedmetni -redoviti)



Ime i prezime

Ivan Kozina

Socijalna i radna prava hrvatskih pomoraca

Završni rad

Zadar, 2023.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Brodostrojarški odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Brodostrojarstvo i tehnologija pomorskog prometa
(jednopedmetni- redoviti)

Socijalna i radna prava hrvatskih pomoraca

Završni rad

Student/ica:

Ivan Kozina

Mentor/ica:

Dr. sc. Marija Pijaca

Komentor/ica:

Dr. sc. Božena Bulum

Zadar, 2023.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, Ivan Kozina, ovime izjavljujem da je moj završni rad pod naslovom Socijalna i radna prava hrvatskih pomoraca rezultat mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mogega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mogega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 18. listopada 2023.

Sadržaj

1. UVOD	1
2. POZADINA POMORSTVA: OD POČETAKA DO DANAS	2
3. MEĐUNARODNI PRAVNI IZVORI SOCIJALNIH I RADNIH PRAVA POMORACA 3	
3.1. Uvodne napomene.....	3
3.2. MLC konvencija.....	3
3.2.1. <i>Donošenje MLC konvencije</i>	4
3.2.2. <i>Odredbe MLC konvencije</i>	5
3.2.3. <i>Primjena MLC konvencije</i>	7
3.2.4. <i>Promjene MLC konvencije</i>	7
3.3. SOLAS konvencija.....	8
3.3.1. <i>Donošenje SOLAS konvencije</i>	8
3.3.2. <i>Sigurnosni standardi SOLAS konvencije</i>	9
3.3.3. <i>Obaveze država potpisnica SOLAS konvencije</i>	10
4. NACIONALNI PRAVNI IZVORI SOCIJALNIH I RADNIH PRAVA HRVATSKIH POMORACA	11
4.1. Pomorski zakonik	11
4.1.1. <i>Odredbe PZ-a o posadi broda</i>	11
4.2. Autonomni pravni izvor – kolektivni ugovor	13
4.2.1. <i>Kolektivni ugovori za pomorce u Republici Hrvatskoj</i>	14
4.2.1.1. <i>Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima 15</i>	
4.2.1.2. <i>Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.)</i>	16
4.3. Sindikat pomoraca Hrvatske (SPH).....	19
5. ZAKLJUČAK	22
6. LITERATURA.....	23

7. SAŽETAK.....	25
8. SUMMARY	26

1. UVOD

Pomorska industrija ima ključnu ulogu u globalnom trgovinskom sustavu i ekonomiji. Temeljni nositelji ovih sektora jesu pomorci koji se suočavaju s jedinstvenim izazovima i zahtjevima pomorskog života. Kako bi se osigurala dobrobit i pravedni radni uvjeti pomoraca, osobito važni su međunarodni pomorski radni i socijalni standardi.

Pomorska socijalna i radna prava predstavljaju skup pravila i regulacija koje se odnose na zaposlene u pomorskom sektoru. Ova prava imaju ključnu ulogu u zaštiti pomoraca. Jedan od temeljnih pravnih izvora koji štiti prava pomoraca je Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine (u nastavku: MLC) koju je usvojila Međunarodna organizacija rada (u nastavku: ILO). MLC konvencija postavlja u svom sadržaju standarde za minimalne uvjete rada, socijalnu zaštitu i zdravstvenu skrb pomoraca. [9]

Pomorska socijalna i radna prava osiguravaju pravedne plaće, dostojanstvene uvjete stanovanja i prehrane, te pristup medicinskoj njezi pomoraca. Osim toga, ona štite pomorce od diskriminacije i osiguravaju im pravo na pravnu zaštitu. Također, ova prava nisu samo moralna obveza, već i ključna za održavanje sigurnosti i produktivnosti u pomorskom sektoru. Konačno, propisi s područja pomorskog radnog prava koji se donose osiguravaju održivost pomorskog sektora. [1] Naime, pomorci često provode dugi period daleko od obale, suočavajući se s izolacijom, stresom i nesigurnostima. Nedostatak pristojnih uvjeta rada i nedovoljna pažnja prema njihovoj dobrobiti može dovesti do smanjenja motivacije i povećane stope napuštanja posla pomorca što negativno utječe na kontinuitet pomorske industrije. Osiguranjem odgovarajućih uvjeta života i rada pomoraca, pomorski sektor ne samo da privlači kvalificirane radnike, već i povećava produktivnost te sigurnost putovanja brodom. Ujedno, smanjuju se rizici nesreća uslijed nezadovoljstva i umora što rezultira manjim financijskim gubicima i boljom reputacijom industrije.

Stoga, ovaj rad analizira odredbe s područja pomorskog socijalnog i radnog prava, s posebnim naglaskom na hrvatske pomorce, te daje prikaz međunarodnih i nacionalnih pravnih izvora s područja socijalnog i radnog prava. Cilj ove analize je ukazati na važnost naznačenih propisa budući da se regulacija socijalnih i radnih prava pomoraca odražava na kvalitetu pomorskog sektora te niz drugih segmenata koji ovise o pomorskoj djelatnosti. Dakle, radi se o temi koja je vrlo „životna“ te zahtijeva pozornost.

2. POZADINA POMORSTVA: OD POČETAKA DO DANAS

Pomorstvo spada u jedna od najstarijih djelatnosti. Tisućama godina ljudi su koristili more za transport, trgovinu, istraživanje i osvajanje novih teritorija. Pomorske plovidbe oblikovale su tijekom povijesti, promovirale kulturu i proširile globalni utjecaj civilizacija. Povijest pomorstva obuhvaća širok raspon tema, uključujući razvoj plovila, navigaciju, trgovačke putove, istraživanja, ratovanje na moru i sl. Naime, priča o pomorskoj povijesti počinje s jednostavnim plovilima koja su stvarali prapovijesni ljudi za ribolov i prijevoz. Već prije 40000 godina, ljudi u jugoistočnoj Aziji gradili su primitivne brodove i upuštali se u nepoznate morske prostore. Rani pomorci su se oslanjali na osnovne navigacijske vještine, poput prepoznavanja obalnih obilježja i orijentacije prema zvijezdama kako bi istraživali morski svijet. [2]

Najstarije civilizacije postigle su značajne napretke u izradi brodova i navigaciji. Npr. Egipćani su bili vješti u gradnji brodova za plovidbu Nilom, dok su se Feničani proslavili kao trgovci na Sredozemnom moru, a Minojci su razvili napredne dizanje brodova. [3]

Doba otkrića u 15. i 16. stoljeću označavaju presudno razdoblje u pomorskoj povijesti. Europske sile poput Portugala, Španjolske i Engleske krenule su na ambiciozna putovanja. Ujedno, putovanje Christophera Colombosa preko Atlantskog oceana 1492. godine otvorilo je nove trgovačke rute i omogućilo duboku razmjenu kultura Starog i Novog svijeta. [4]

Pomorska povijest neraskidivo je povezana s globalnom trgovinom budući da je ustanovljavanje trgovačkih ruta koje su povezivale Europu i Aziju, te trgovačkih ruta oko Indijskog oceana, odigralo ključnu ulogu u kulturnoj difuziji i razmjeni dobara i ideja. Uspom imperija, od Rimskog do Britanskog Carstva, uvelike je ovisio o morskoj moći i kontroli ključnih trgovačkih ruta. [2]

Izazovi pomorstva nisu samo organizirani na prošlost jer i moderno, suvremeno doba donosi nove izazove. Ti izazovi uključuju brigu o okolišu, piratstvo i teritorijalne sporove. Ujedno, razvoj kontejnerskog prijevoza sredinom 20. stoljeća revolucionirao je globalno pomorstvo i omogućujući učinkovito kretanje roba, ali, s druge strane, doveo da ekološkim problemima. Uvelike se raspravlja o uvođenju brodova na alternativne pogone. Naime, u tom smjeru već se učinilo mnogo toga te su neke države uvele prve autonomne brodove. [5]

U takvim uvjetima, dakako da socijalna i radna prava pomoraca predstavljaju važan segment pomorstvu te su neraskidivo povezana uz pomorstvo, stoga je važno odgovarajuće ih regulirati pravnim izvorima, međunarodnim i nacionalnim.

3. MEĐUNARODNI PRAVNI IZVORI SOCIJALNIH I RADNIH PRAVA POMORACA

3.1. Uvodne napomene

Međunarodni pravni izvori odnose se na hrvatske pomorce ako je Republika Hrvatska prihvatila iste. Isto vrijedi i za pomorce ostalih nacionalnosti, uz uvjet da je država, čiju nacionalnost pomorac ima, prihvatila određen međunarodni izvor. Pojam *međunarodni pravni izvori* uključuje međunarodne konvencije i ugovore koji se primjenjuju širom svijeta. Neki od ključnih međunarodnih pravnih izvora s područja socijalnih i radnih prava jesu:

- Konvencija o radu pomoraca (u nastavku: MLC konvencija)
- Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (u nastavku: SOLAS konvencija)
- Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (u nastavku: STCW konvencija).

MLC konvencija postavlja standarde za uvjete rada i života pomoraca, uključujući prava pomoraca na sigurnost, zdravlje, radno vrijeme i odmor.

SOLAS konvencija, koju je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO), utvrđuje standarde za sigurnost plovidbe i zaštitu ljudskih života na moru.

STCW konvencija postavlja standarde za obuku, certifikaciju i dežurstvo pomoraca kako bi se osigurala njihova kompetencija i informiranost na brodu.

Dodajmo da su hrvatski pomorci također obavezni pridržavati se nacionalnih zakona i propisa koji se primjenjuju na pomorstvo kao i drugih relevantnih pravnih izvora koje je usvojila Hrvatska kao članica međunarodnih organizacija poput ILO-a i IMO-a. Važno je imati na umu da se pravila i regulative mogu mijenjati pa je važno redovito ažurirati svoje znanje o pravnim izvorima koji se odnose na pomorce.

3.2. MLC konvencija

MLC konvencija stupila je na snagu 20. kolovoza 2013. godine. Riječ je o temeljnom pravnom izvoru koji obuhvaća različite aspekte pomorskog rada, uključujući uvjete zaposlenja, smještaj, prehranu, medicinsku njegu i mnoge druge aspekte koji su ključni za dobrobit pomoraca tijekom njihovog boravka na brodu. Osim toga, MLC postavlja standarde za obuku i obrazovanje pomoraca, kako bi se osigurala njihova stručnost i sigurnost na moru. Ujedno,

MLC konvencija promiče prava pomoraca na zdravlje i sigurnost na radu, sprečavanje diskriminacije i iskorištavanja te pružanje socijalnih zaštita pomorcima i njihovim obiteljima. [6]

U svjetlu tih izazova, MLC predstavlja ključnu prekretnicu u zaštiti interesa pomoraca i osiguranja da temeljni radni uvjeti pomoraca budu u skladu s međunarodnim standardima. [6]

3.2.1. Donošenje MLC konvencije

Međunarodna organizacija rada (ILO) u određenim vremenskim razmacima organizira konferencije koje su posvećene radnim pravima u pomorstvu. Do 2006. godine takve su konferencije održane 1920., 1926., 1929., 1936., 1946., 1958., 1970., 1976., 1987. te 1996. godine.

Godine 1920. donesena je odluka o prvoj konvenciji koja se odnosi na najnižu dob za rad na brodu. U međuvremenu, do 2006. godine ILO je prihvatila je niz konvencija i preporuka koje se dotiču pomorstva. Pomorci su upoznati s istim konvencijama jer su utjecali direktno na njih i na njihove radne uvijete.

Države koje nisu ratificirale MLC konvenciju ostale su vezane konvencijama koje su ratificirane u prošlosti. Ratifikacijom MLC konvencije, te njezinim stupanjem na snagu, 66 postojećih konvencija i preporuka se automatski zamjenjuju. Dakle, zamjenjuju se konvencijama br. 7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 97, 92, 93, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 165, 166, 178, 179 i 180. Konvencije koje su bile na snazi prije stupanja MLC konvencije (12 mjeseci nakon ratifikacije koja uključuje 30 članica, što iznosi minimalno 33% svjetske bruto tonaže) više se nisu mogle ratificirati. Konvencije koje su ostale izvan konteksta MLC-a su bile konvencije br. 109 i 185, koje su povezane s osobnim dokumentima pomorca, konvencija br. 71 o mirovini pomoraca, te konvencija br. 15 koja više nije bila aktualna za pomorstvo.

Brojni sudionici ILO konferencije naglašavali su povijesno značenje MLC konvencije. Očekivalo se da će ovakva reorganizacija propisa koja se odnose na rad u pomorstvu, uz SOLAS, MARPOL i STCW konvenciju činiti „četvrti stup nositelja pomorske industrije“. [7]

MLC konvencija je trebala biti univerzalno prihvaćena i lako prilagodljiva zahtjevima razvoja pomorske industrije te bi kontrola njezine primjene u različitim državama trebala biti ujednačena. Radi izrazito „ambicioznih“ ciljeva, cijeli postupak pregovora, koji je rezultirao prihvaćanjem teksta, bio je kompliciran i dugotrajan. Bitno je naglasiti da je postupak protekao

u znaku velike svijesti o važnosti zadatka i jake želje za uspjehom. Rezultat toga bilo je donošenje većine propisa uz podršku svih skupina, bez nadglasavanja i odlučivanja većine. [8]

Ishod navedenih priprema je unošenje minimalnih međunarodnih standarda za uvijete koji su vezani za rad pomoraca na brodovima. Navedeni standardi se uklapaju u princip *decent work* (dostojanstveni rad) te uključuju pravo na poštene uvjete zaposlenja, pravo na radno mjesto koje odgovara standardima, pravo na dostojanstven život na brodu, pravo na dostojanstven rad na brodu, pravo na zdravstvenu zaštitu i medicinsku skrb, kao i druge mjere socijalnog osiguranja. [7]

3.2.2. Odredbe MLC konvencije

MLC konvencija obuhvaća široki spektar odredbi koje su usmjerene na zaštitu prava i dobrobiti pomoraca. Prije svega, postavila je minimalnu dob za rad pomoraca, osiguravajući da osobe mlađe od 16 godina (ili 18 godina za određeni opasan rad) ne smiju raditi na brodu. Također, zahtijeva pisane ugovore o zapošljavanju koji detaljno definiraju uvjete zapošljavanja, plaće, radno vrijeme i postupke repatrijacije. Pomorcima se jamči pravo na redovito primanje plaće. MLC konvencija, također, postavlja maksimalne granice radnog vremena i propisuje minimalne periode odmora kako bi se spriječila iscrpljenost i osigurala sigurnost pomoraca. [9]

MLC konvencija utvrđuje standarde za kvalitetu i uvjete života smještaja posade, uključujući sanitaciju, ventilaciju i privatnost. Osim toga, osigurava da pomorci dobiju hranu koja je nutritivno bogata i sigurna, pripremljenu i posluženu u higijenskim uvjetima. [9]

MLC konvencija zahtijeva opremljenost brodova odgovarajućim medicinskim potrepštinama te osigurava pomorcima pristup brzom i učinkovitoj medicinskoj skrbi na brodu i na kopnu. [9]

Također, MLC konvencija zahtijeva redovite inspekcije brodova kako bi se osigurala usklađenost s njezinim odredbama i provedbu mjera kontrole u lukama. [9]

Države članice MLC-a moraju uspostaviti mjere koje omogućuju pomorcima pristup socijalnoj sigurnosti, uključujući naknade za ozljede, bolesti ili nezaposlenost, te jamče pravo pomoraca na repatrijaciju u svoju domovinu o trošku vlasnika broda ako više nisu zaposleni ili ako je brod napušten. [9]

MLC konvencija, također, potiče uspostavu ureda za zapošljavanje pomoraca kako bi se olakšalo njihovo zapošljavanje. [9]

MLC Konvencija postavlja standarde za obuku i certifikaciju pomoraca kako bi se poboljšala sigurnost i stručnost u pomorskim operacijama i zabranjuje prisilni rad, trgovanje ljudima i druge oblike iskorištavanja, štiteći pomorce od zloupotreba. [9]

MLC konvencija ima preko 100 stranica te je podijeljena na pet dijelova.

U prvom dijelu MLC konvencije nalaze se odredbe o minimalnoj dobi za zapošljavanje i rad pomoraca na brodovima, medicinskim pregledima i certifikatima, postupcima regrutacije pomoraca te njihovim kvalifikacijama. Drugi dio MLC konvencije bavi se ugovorima o radu pomoraca, njihovim plaćama, radnim vremenom, odmorom, sastavom posade na brodu, razvojem njihovih stručnih vještina i karijere te naknadama u slučaju potonuća ili gubitka broda. Posebno je važan dio koji se odnosi na potrebni broj članova posade na brodu, s obzirom na učestale nesreće uzrokovane umorom posade. Treći dio MLC konvencije regulira uvjete života i rada na brodu, uključujući osvjetljenje, ventilaciju, blagovaonice, sanitarne ustanove, kabinete za spavanje, prostorije za odmor, medicinsku skrb, posjete na brodu i modernim zabrinutostima poput utjecaja vibracija i buke na zdravlje pomoraca. Četvrti dio MLC konvencije postavlja uvjete medicinske skrbi pomoraca, uključujući odgovornost broдача za nesreće povezane s radom na brodu, posljedice bolesti, prevenciju bolesti i nesreća te socijalnu zaštitu pomoraca. Peti dio MLC konvencije regulira odgovornost država pod čijom zastavom brod plovi, država u čijoj luci se brod nalazi i određuje neka prava i obveze država koje opskrbljuju radnom snagom. Rasprave o ovom dijelu bile su najduže, a usuglašavanje ovog dijela bilo je ključno za donošenje konvencije. Najveća odgovornost leži na državi čiju zastavu brod vije, što se podudara s općim međunarodnim pravom. MLC konvencija u ovom dijelu preuzima obveze Konvencije br. 147 i 148 koje se odnose na standarde i radnoj inspekciji na brodovima. [9]

Bitna novina MLC konvencije je njena struktura. Naime, pri formuliranju MLC konvencije, ILO se priklanja strukturi koja je pomorcima već poznata jer se prakticira u IMO-u. Uopćena prava i opća načela (*Articles* ili „Članci“) kombinirani su sa uredbama (*Regulations*), kao i obvezujuće i neobvezujuće preporuke za njihovu primjenu (sadržane u dijelu *Code* - „Pravilnik“). Pravilnik čine dva dijela koji su obilježeni slovima „A“ i „B“. Dio „A“ je obvezujući (*Standards*), te dio „B“ sadržava isključivo smjernice (*Guidelines*). Dijelovi su povezani istovjetnim naslovima te numeričkim načinom označavanja paragrafa koji odražava njihovu povezanost, te je time uspostavljena „vertikalna“ integracija odredba. Prednost takvog sustava je to što se skup svih regulativa nalazi u istom dokumentu. Također, MLC konvencija propisuje da se njezina kopija nalazi na svakom brodu koji je pod zastavom države koja je

ratificirala MLC konvenciju (standard A5.1.1.), što prouzrokuje da pomorci imaju mogućnost lakšeg uvida u sve propise koji se dotiču njih i njihovih prava. [11]

3.2.3. Primjena MLC konvencije

MLC konvencija često se naziva i *Seafarers' Bill of Rights* zbog svoje usredotočenosti na zaštitu prava i dobrobiti pomoraca koji rade na brodovima diljem svijeta.

MLC konvencija ima širok opseg primjene koji se odnosi na sve vrste brodova, bez obzira na vlasništvo, veličinu ili vrstu komercijalnih aktivnosti koje obavljaju. MLC konvencija, također, štiti sve osobe koje obavljaju rad na brodu, uključujući članove posade, peljare i osoblje za ugostiteljstvo, dok su u službi tog broda. [10]

Države članice koje su ratificirale MLC konvenciju, obvezuju se primjenjivati njezine odredbe na svojim registriranim brodovima, bilo da su u javnom ili privatnom vlasništvu. Te su države odgovorne za provođenje inspekcija na svojim brodovima i izdavanje pomorskih radnih isprava. MLC konvencija daje ovlasti državama lukama za provođenje inspekcija stranih brodova kako bi se osigurala usklađenost s njenim standardima. [10]

Iako MLC konvencija izravno ne regulira brodove registrirane u državama koje nisu članice, ona indirektno postavlja standarde koji potiču i te države da prate njezine smjernice kako bi ostale konkurentne u globalnoj pomorskoj industriji. MLC konvencija također predviđa određene iznimke za određene vrste brodova, poput ratnih brodova i pomorskih pomoćnih brodova, ali su takvi izuzeci ograničeni i primjenjuju se samo na određene dijelove konvencije. [10]

3.2.4. Promjene MLC konvencije

Jedna od zanimljivih karakteristika MLC konvencije je njezin pristup budućim izmjenama. Proces izmjene MLC konvencije uključuje formalnu reviziju ili donošenje protokola tijekom rada ILO-a. Dodatno, postoje pojednostavljene procedure za izmjene standarda, što omogućuje kontinuirano prilagođavanje potrebama pomorske industrije, bez potrebe za potpunom revizijom MLC konvencije. Opći pravni okvir osnovnih načela i prava može se mijenjati samo putem trostranog postupka, osiguravajući uključenost vlada, brodarka i pomoraca, kako je propisano člankom 10. Ustava ILO-a. [11]

Unatoč pojednostavljenoj proceduri za izmjenu standarda, ova procedura ne može se primijeniti bez podrške većine država. Stoga je predviđeno da je za usvajanje amandmana potrebno najmanje dvije trećine delegata ILO-a kako bi se osigurao da određeni broj ugovornih strana MLC konvencije ne može osporiti usvojene izmjene. Također, bitna karakteristika MLC konvencije je njezina prilagodljivost koja omogućava članicama da pravila MLC konvencije primjene uzimajući u obzir različite stupnjeve gospodarskog razvoja i nacionalne specifičnosti. Da bi se osigurala globalna primjena pravila, potrebno je uzeti u obzir raznolike uvjete u različitim zemljama. [11]

Iza članaka se nalazi *Explanatory note* koja detaljnije objašnjava iste. Državne članice moraju primijeniti članke i norma, ali ih prema standardu mogu primijeniti na način „bitne jednakosti“. Premda dio „B“ Pravilnika nije obvezujući, države članice ga moraju uzeti u obzir (*due consideration*) te ga ne mogu potpuno ignorirati dok se donose mjere za primjenu MLC konvencije. Ako država članice primjeni MLC konvenciju na način kao što je opisan u „B“ dijelu Pravilnika, tijela kontrole bi trebala pretpostaviti da su propisi iz MLC konvencije ispravno provedeni. [11]

3.3. SOLAS konvencija

Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskih života na moru (SOLAS) predstavlja iznimno značajan međunarodni pravni instrument u kontekstu pomorske industrije i sigurnosti na moru. [12]

U nastavku ćemo utvrditi u kojem je dijelu važna kada se radi o socijalnim i radnim pravima pomoraca.

3.3.1. Donošenje SOLAS konvencije

SOLAS konvencija ima dugu povijest koja seže unatrag više od sto godina. Početkom 20. stoljeća dogodilo se nekoliko tragičnih pomorskih nesreća, uključujući poznatog potonuću broda Titanic 1912. godine. Te su nesreće potaknule međunarodnu zajednicu da djeluje kako bi poboljšala sigurnost na moru i spriječila slične tragedije. Kao odgovor na tragediju potonuća Titanica, 1914. godine je usvojena SOLAS konvencija. Njena svrha je bila postavljanje minimalnih sigurnosnih standarda na brodovima. Nakon završetka Drugog svjetskog rata, 1948. godine, SOLAS konvencija je revidirana kako bi se uključili novi standardi i unaprijedile postojeće odredbe. Nadalje, 1960. godine, SOLAS konvencija je ponovno prošla kroz revizija kako bi se prilagodila novim tehničkim inovacijama i promijenjenim standardima sukladno

suvremenim potrebama. Konačno, 1974. godine donesena je nova SOLAS konvencije unutar rada IMO-a koja je odgovorna za provođenje SOLAS konvencije i njenih amandmana. Daljnja revizija SOLAS konvencije uslijedila je 1988. godine te nekoliko puta nakon toga. [12]

Nakon terorističkih napada u Sjedinjenim Američkim Državama (SAD) 11. rujna 2001. godine, SOLAS konvencija je prošla kroz dodatne izmjene 2002. godine kako bi se pojačala sigurnost u linijskom pomorskom prometu. [12]

S današnjeg stajališta, SOLAS konvencija predstavlja najvažniji međunarodni instrument za unapređenje sigurnosti na moru i primjenjuje se na brodove diljem svijeta. Obuhvaća različite tehničke i operativne standarde koji se odnose na sve aspekte sigurnosti na brodu, uključujući zaštitu ljudskih života, sigurnost tereta, očuvanje okoliša i prevenciju onečišćenja mora. SOLAS konvencija redovito se revidira kako bi se osigurala integracija najnovijih tehnoloških i sigurnosnih poboljšanja u pomorskom sektoru. [12]

3.3.2. Sigurnosni standardi SOLAS konvencije

Sigurnosni standardi SOLAS konvencije predstavljaju ključni okvir za osiguranje sigurnosti na brodovima diljem svijeta. Ovi standardi obuhvaćaju različite ključne aspekte kako bi se zaštitili životi posade i putnika te očuvao okoliš.

U segmentu zaštita života, SOLAS konvencija nalaže obveznu opremu za spašavanje, uključujući splavi za spašavanje, čamce za spašavanje, prsluke za spašavanje i signalizacijske uređaje. Ova oprema osigurava da u slučaju nesreće, ljudi na brodu imaju sredstva za spašavanje i signalizaciju kako bi ih spasioci mogli locirati i pravovremene reagirati. SOLAS konvencija, postavlja standarde za obuku posade, navigaciju, signalizaciju i operacije spašavanja na moru. Njen glavni cilje je osigurati brzu i učinkovitu reakciju u hitnim situacijama na moru, čime se štite ljudski životi i sigurnost plovidbe. [13]

U segmentu zaštite od požara, SOLAS konvencija uključuje stroge standarde za sprječavanje i suzbijanje požara na brodovima. Ovo uključuje protupožarne sustave, opremu za gašenje požara i postupke evakuacije u slučaju požara. Cilj je minimizirati rizik od požara i osigurati brzu i učinkovitu reakciju u slučaju izbijanja požara. SOLAS konvencija postavlja standarde za protupožarne sustave, obuku posade, planove zaštite od požara, opremu za spašavanje i provođenje inspekcija kako bi se osigurala sigurnost na moru. Ujedno igra ključnu ulogu u sprječavanju požara na brodovima i osiguravanja brze i sigurne reakcija u hitnim situacijama. [13]

Kada je riječ o stabilnost i struktura broda, SOLAS konvencija postavlja standarde za stabilnost brodova kako bi se spriječila nesreća potonuća ili prevrtanja. Osim toga, definira standarde za čvrstoću i strukturu brodova kako bi se osigurao njihov integritet tijekom putovanja.

U dijelu navigacijske sigurnosti, SOLAS konvencija sadrži odredbe o navigacijskoj opremu, sigurnosnim signalima, oznakama i postupcima za sprječavanje sudara na moru. Ova pravila pomažu osigurati sigurnu navigaciju i komunikaciju među brodovima.

Kada je riječ o zaštiti okoliša, SOLAS konvencija uvodi standarde za očuvanje okoliša, uključujući regulacije o spuštanju otpadnih voda i emisijama iz brodskih sustava. Cilj je smanjiti ekološki utjecaj pomorskog prometa i zaštititi morske ekosustave. SOLAS konvencija se usmjerava i zaštitu okoliša morskih putova, te postavlja standarde za kontrolu onečišćenja uzrokovanog pomorskim prometom. Ključni aspekti kontrole onečišćenja, prema SOLAS konvenciji, obuhvaćaju: odlaganje otpadnih voda, smanjenje emisija, siguran prijevoz opasnih tereta, protupožarne mjere, planovi za hitne slučajeve. [13]

3.3.3. Obaveze država potpisnica SOLAS konvencije

Države potpisnice SOLAS konvencije imaju ključne dužnosti za osiguranje primjene propise i smjernica iz konvencije. To uključuje prilagodbu nacionalnih zakonodavstava, provođenje inspekcija na brodovima, certificiranje posade, izdavanje i reviziju certifikata, te brzu reakciju na nesreće i incidente na moru. Međunarodna suradnja, prijenos informacija i podrška istrazi nesreća također su dio tih obveza. [13]

4. NACIONALNI PRAVNI IZVORI SOCIJALNIH I RADNIH PRAVA HRVATSKIH POMORACA

4.1. Pomorski zakonik

Pomorski zakonik (u nastavku: PZ) Republike Hrvatske temeljni je pravni izvor u našoj zemlji koji regulira pomorsko pravo. PZ služi kao temeljna pravna osnova za različite aspekte pomorske industrije, uključujući sigurnost plovidbe, radna i socijalna prava i obveze pomoraca, zaštitu okoliša, ugovorne odnose, pomorsko osiguranje i mnoge druge aspekte.

PZ precizno definira pojmove i termine kako bi osigurao jasnoću njegove primjene u različitim situacijama na moru. Pitanja vezana uz plovidbu i sigurnost na moru ključna su područja, uključujući propise o navigaciji, označavanju pomorskih puteva i pravila izbjegavanja sudara. [14]

PZ također sadrži odredbe koje se odnose na zaštitu okoliša, regulirajući aspekte poput ispuštanja otpada u more i drugih mjera za očuvanje morskog okoliša. Nadalje, PZ popisuje pravila o odgovornosti za štetu koja može proizaći iz pomorskih nesreća ili onečišćenja okoliša. Kada su u pitanju sporovi povezani s pomorstvom, PZ sadrži odredbe o načinu rješavanja takvih sporova pred sudom. To osigurava adekvatnu pravnu podlogu za razmatranje i rješavanje svih pravnih pitanja koja proizlaze iz pomorskih situacija. [15]

Unutar PZ-a, u njegovom četvrtom dijelu, glavi XIII., nalaze se i odredbe o pravima i obvezama pomoraca što uključuje uvjete zapošljavanja, radna prava, isplate plaća i odmor pomoraca. Također, PZ postavlja standarde za sigurnost na moru, uključujući zahtjeve za sigurnosnom opremom na brodovima i postupcima u hitnim situacijama.

4.1.1. Odredbe PZ-a o posadi broda

U četvrtom dijelu PZ-a, u glavi XIII., nalaze se odredbe o posadi broda, odnosno članovima posade broda. Ovaj dio PZ-a sastoji se od zajedničkih odredba, čl. 147. – čl. 161., i odredbi koje se odnose na zapovjednika broda, čl. 162. – čl. 179.

Članak 147. navodi kako posadu broda čine osobe koje su se ukrcale na brod u cilju obavljanja poslova na istome, te moraju biti upisane u popis posade i imati propisanu stručnu spremu. [16]

U članku 149. je opisano kako osoba mora biti tjelesno i duševno sposobna za obavljanje posla na brodu, te mora zadovoljavati stručne kriterije. Isto tako je važno da nije ovisna o

opojnim drogama i alkoholu. Navedeni kriteriji se provjeravaju liječničkim periodičnim pregledima. Naime, bitno je i da član posade svojim obavljanjem posla ne dovodi sigurnost prometa, brod, teret na njemu, sigurnost putnika ili ostalih članova posade u opasnost. [16]

U članku 153. navodi se kako samo osobe s pomorskom knjižicom ili odobrenjem za ukrcavanje smiju obavljati poslove člana posade na brodu. Pomorska knjižica je službena isprava koja potvrđuje stručnu spremu člana posade, zdravstveno stanje, svojstvo pri ukrcaju te trajanje zaposlenja na brodu. Navedene isprave izdaje nadležna lučka kapetanija. Pomorska knjižica, uz vizu za putovanje u inozemstvo, ima važnost putne isprave, omogućujući osobi da bude član posade na brodu koji plovi u inozemstvo. Ona omogućuje putovanje u inozemstvo radi ukrcavanja na brod ili povratka u Republiku Hrvatsku nakon iskrcaja izvan zemlje. [16]

PZ opisuje i dužnosti brodarka koje se odnose na povratno putovanje člana posade. Točnije, brodarka snosi troškove povratnog putovanja člana posade koji obuhvaćaju troškove smještaja, hrane i prijevoza člana posade do mjesta prebivališta. [16]

U članku 159. opisana je dužnost člana posade o obavještanju zapovjednika broda, odnosno dežurnog časnika, o svakom događanju koji bi mogao ugroziti sigurnost broda, tereta ili drugih osoba na brodu. Isto vrijedi i za slučaj kada član posade primijeti da ne rade svjetionici i ostala pomagala za navigaciju. Dužnost članova posade je da se zalažu za spašavanje broda, svih ljudi na brodu te njegovog tereta sve dok zapovjednik broda ne da naredbu za napuštanje broda. [16]

U članku 161. utvrđena je odgovornost brodarka za štetu uzrokovanu tjelesnom ozljedom ili smrću člana posade, osim ako dokaže da nije kriv. Za štetu nastalu opasnom stvari ili djelatnošću, brodarka odgovara prema općim propisima o odgovornosti za takvu štetu. U slučaju štete koju član posade pretrpi na radu zbog nepostojanja sigurnosnih uvjeta, brodarka je odgovoran, osim ako dokaže da je šteta uzrokovana namjerno ili krajnjom nepažnjom člana posade. [16]

Od članka 162. do članka 179. nalaze se odredbe koje se odnose na zapovjednika broda. Naime, zapovjednik je, prema PZ-u, osoba koja zapovijeda brodom, posadom kao i svim drugim osobama na brodu. Prema članku 162., zapovjednik broda mora biti državljanin Republike Hrvatske. Ako zapovjednik broda iz bilo kojeg razloga ne može izvršiti svoje zadatke, onda ga zamjenjuje najstariji član posade palubne službe koji je državljanin Republike Hrvatske. [16]

Zapovjednik broda odgovoran je za opskrbu broda, brodsku administraciju, održavanje trupa broda, stroja, uređaja i opreme. Također, mora osigurati ispravno stanje sigurnosnih

uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, tereta te obavljati sve zadatke u vezi s procesom rada. Zapovjednik broda, također, treba redovito provoditi vježbe s brodicama i drugim sredstvima za spašavanje te uređajima za otkrivanje, sprečavanje i gašenje požara. Važno je naglasiti da zapovjednik broda obavezno mora biti prisutan na brodu tijekom plovidbe. Prije polaska na put, dužan je provjeriti ispravnost broda, količinu zaliha potrebnih za putovanje te osigurati prisutnost svih propisanih isprava, knjiga i članova posade na brodu. U slučaju prijevoza putnika, posebnu pažnju treba posvetiti provedbi svih mjera sigurnosti za putnike. [16]

U članku 165. navodi se da je zapovjednik broda obavezan osobno rukovoditi brodom kad je u pitanju sigurnost broda, a osobito pri ulasku u luku, prolaskom kroz kanal ili rijeku. [16]

Nadalje, opisano je kako je zapovjednik broda dužan poduzeti sve mjere za spašavanje broda i osoba, te ako ne uspije te je propast broda neizbježna, dužan je poduzeti mjere za spašavanje putnika i drugih osoba na brodu, te narediti da se brod napusti. Zapovjednik broda tek smije napustiti brod nakon što je poduzeo sve mjere sigurnosti navedenu u PZ-u. [16]

4.2. Autonomni pravni izvor – kolektivni ugovor

Suvremeno radno pravo daje veliku važnost autonomnim pravnim izvorima, prvenstveno kolektivnim ugovorima koji imaju višestruku važnost u ekonomskom, socijalnom, političkom, humanitarnom i obrazovnom kontekstu.

Kolektivni ugovor (ili sindikalni ugovor) je pravno obvezujući dokument koji se sklapa između sindikata (ili radničkih organizacija) i poslodavaca (ili poslodavčevih udruženja) radi reguliranja radnih uvjeta, prava i obveza zaposlenika unutar određene organizacije ili sektora. To je ugovor koji se primjenjuje na grupu radnika ili članova sindikata, a ne samo na pojedinačne zaposlenika. [19] Ovi ugovori igraju ključnu ulogu u oblikovanju autonomnog radnog prava i dio su socijalnog i radnog zakonodavstva.

Prema Zakonu o radu (u nastavku: ZOR), kolektivni ugovori služe kao instrumenti za uređivanje prava i obveza strana koje su ih potpisale, obuhvaćajući širok spektar pitanja, uključujući sklapanje, sadržaj i prekid radnih odnosa, socijalno osiguranje i druge relevantne aspekte zaposlenja. ZOR-om je propisano da se kolektivni ugovori moraju sklapati u pisanom obliku. [20]

Kolektivni ugovor obuhvaća različite aspekte radnih odnosa. To uključuje definiranje radnih uvjeta kao što su radno vrijeme, plaće, dodaci, prava i obveze strana, način rješavanja

sporova te postupke za promociju i otpuštanje radnika. Također, kolektivni ugovor određuje plaće i naknade za radnike, uključujući minimalne plaće, dodatke, božićnice i druge financijske aspekte radnog odnosa. Radna sigurnost i zaštita također su dio kolektivnog ugovora, uključujući odredbe o sigurnosti na radu, zaštiti od diskriminacije, pravima na bolovanje i dopust te postupke za rješavanje pritužbi i sporova vezanih uz rad. Socijalna i zdravstvena prava kao što su zdravstveno i mirovinsko osiguranje, također mogu biti obuhvaćeni ugovorom. Štiti se pravo radnika na sindikalno udruživanje i kolektivno pregovaranje, a ugovor može sadržavati i postupke za pregovaranje, arbitražu ili posredovanje u slučajevima sporova između strana. [21]

Konačno, kolektivni ugovori mogu biti specifični za određenu industriju, tvrtku ili regiju te su važan instrument za održavanje ravnoteže između interesa radnika i poslodavaca u okviru radnih odnosa. Takvi kolektivni ugovori postoje i za pomorce.

4.2.1. Kolektivni ugovori za pomorce u Republici Hrvatskoj

Kolektivni ugovori predstavljaju neposredni pravni temelj za zaštitu prava, obveza i odgovornosti pomoraca kod određenog broдача. Sklopljeni su u pisanom obliku između Sindikata pomoraca Republike Hrvatske (u nastavku: SPH) i predstavnika udruge broдача čiji brodovi zapošljavaju pomorce.

Kolektivni ugovor za pomorce obuhvaća različite aspekte povezane s radom na brodu, pružajući jasne smjernice i prava kako bi se osigurala pravičnost i dobrobit pomoraca tijekom njihove službe na moru.

Kolektivni ugovori za pomorce se razlikuju od ostalih kolektivnih ugovora jer sadrže specifične klauzule koje obuhvaćaju prava kao što su repatrijacija, registracija ugovora o radu, zdravstvena zaštita na brodu te posebni zdravstveni uvjeti za ukrcaj na brod. Uz to, definira radne uvjete, uključujući raspored radnog vremena, smjene, odmore i organizaciju rada na brodu. Nadalje, precizira plaće i naknade koje pomorci primaju za svoj rad, uključujući dodatke za specifične zadatke i rad u zahtjevnim uvjetima. Kolektivni ugovor osigurava pomorcima odgovarajuće uvjete smještaja i prehrane tijekom plovidbe, stavljajući veliku važnost na udobnost i sigurnost. [22]

Također, kolektivni ugovor sadrži propise o sigurnosti i zaštiti na brodu, uključujući postupke za rješavanje problema i nesreća na moru, čime se štiti sigurnost svih osoba na brodu. Definira pravo na slobodu udruživanja i kolektivno pregovaranje radi poboljšanja radnih uvjeta.

Također, uključivati druge socijalne i radne benefite koje su dostupne pomorcima u skladu s relevantnim zakonima i propisima. [22]

U Republici Hrvatskoj na snazi su dva kolektivna ugovora koji definiraju status pomoraca: Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima te Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi. [23]

4.2.1.1. Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima sklopljen je 28. srpnja 1998. između SPH i Udruge hrvatskih brodara u međunarodnoj plovidbi. Primjenjuje se od 1. srpnja 1998. na razdoblje od dvije godine, izuzev dijela koji se odnosi na plaću koji se sklapa na godinu dana. Sve strane su se dogovorile da se njegovo važenje produžuje do sklapanja novoga kolektivnog ugovora ili do otkaza. [24]

Navedeni kolektivni ugovor obuhvaća 125 članaka raspoređenih u 21 glavu i četiri priloga koji se, između ostalog, odnose na minimalni broj članova posade, tablicu plaće i pomorski dodatak. [24]

Naznačeni kolektivni ugovor regulira radne odnose pomoraca na brodovima pod hrvatskom zastavom koji obavljaju linijski prijevoz putnika i tereta u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH te u međunarodnoj plovidbi. Isti kolektivni ugovor uključuje odredbe poput probnog rada pripravnika, raspoređivanje pomoraca, radno vrijeme, prekovremeni rad, držanje straže, naknade za rad vikendom, odmor i dopust te druge specifične odredbe vezane uz rad na brodu. [24]

Nezavisni sindikat pomoraca putničkih brodova Hrvatske (u nastavku: NSPPBH) naglašava potrebu za pregovorima o novom Nacionalnom kolektivnom ugovoru za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima. Ovo je nužno zbog dva ključna razloga. Prvo, NSPPBH ističe izazove povezane s budućim javnim natječajima za dodjelu koncesija i stranim konkurentnim brodarskim kompanijama s starijim brodovima i nižim troškovnicima rada, što može ugroziti radna mjesta i stabilnost domaćih brodskih kompanija. Drugi razlog je usklađivanje plaća i prava pomoraca s važećim zakonodavstvom, što bi omogućilo potpisivanje Sporazuma o plaćama. NSPPBH vjeruje da minimalno povećanje cijena karata može potaknuti potpisivanje Sporazuma o plaćama, ključnog uvjeta za novi Nacionalni kolektivni ugovor. Ovaj

ugovor bi regulirao formacijske sastave brodova, jačajući tako poziciju domaćih brodara u natjecanju s inozemnom konkurencijom. [24]

4.2.1.2. Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.)

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (u nastavku: Nacionalni kolektivni ugovor), važeći od 1. siječnja 2023., sklopljen je na razdoblje od dvije godine. Ako nakon tog razdoblja nijedna ugovorna strana ne otkáže ugovor, njegova se valjanost automatski produžuje do otkaza ili sklapanja novog kolektivnog ugovora. Ovaj kolektivni ugovor rezultat je uspješnih pregovora legitimnih i reprezentativnih predstavnika, odnosno Hrvaste udruge brodara *Mare Nostrum* i SPH.

Nacionalni kolektivni ugovor predstavlja kontinuitet dugog i kompleksnog partnerstva između navedenih subjekata, koji su dosad redovito sklapali adekvatne kolektivne ugovore u specifičnom kontekstu međunarodne plovidbe. U navedenom procesu sklapanja kolektivnog ugovora uzimaju se u obzir posebnosti brodara, brodova i pomoraca, kao i specifičnost SPH. Ovaj autonomni izvor prava se odnosi na hrvatske pomorce, kao i pomorce koji su državljani Republike Hrvatske s prebivalištem ili boravištem u zemlji koji plove na brodovima registriranim u hrvatskom ili nekom registru. Nadalje, primjenjuje se i na pomorce ostalih država članica Europske unije (u nastavku: EU).

Nacionalni kolektivni ugovor sastoji se od 43 članka te ima osam općih dodataka. Opći dodatci obvezuje sve članice udruge potpisnice kolektivnog ugovora i sve poslodavce. Opći dodatci su: platne ljestvice, nacionalni blagdani, popis novčanih naknada, visine naknade u postotcima za tjelesno oštećenje, ugovor o zaposlenju pomoraca, lista miritelja i arbitara i žalbeni postupak na brodu. [25]

Članak 3. Nacionalnog kolektivnog ugovora, pod nazivom „Zaposlenje“ obuhvaća ključne aspekte zapošljavanja pomoraca. To uključuje sklapanje ugovora o zaposlenju, trajanje i sadržaj tih ugovora, liječničke preglede, naknade troškova, obveze dostupnosti ugovora, valjanost dokumenata i odgovornosti pomoraca. Nakon COVID-19 pandemije dodan je i novi aspekt – dodatne zdravstvene preglede pri ukrcaju. Na temelju sklopljenog ugovora o zaposlenju, definiran je proces ukrcaja pomoraca na određeni brod. Detalji u vezi ukrcaja i trajanja istoga jasno su propisani. Počevši od trenutka ukrcaja, prava i obveze između poslodavca i pomorca stupaju na snagu. Ova dinamika vrijedi od samog početka putovanja, posebna ako se brod nalazi izvan teritorijalnih voda Republike Hrvatske. Zadatak poslodavca

je da pomorac bude odmoran kada preuzme dužnost na brodu, te isti ima pravo na naknadu plaće i dnevnicu dok putuje. [25]

U sljedećim člancima Nacionalni kolektivni ugovor definira neke karakteristične stavka radnih odnosa pomoraca: radno vrijeme, prekovremeni rad, blagdani, razdoblje odmaranja, plaća, obiteljskih doznaka, godišnjeg odmora, držanja straže, sastav i broj članova posade, nepotpuna postava posade, plovidba u ratnom području, stvari u vlasništvu pomorca; prestanak zaposlenja, repatrijacija, prehrana i smještaj, posteljina, sredstva osobne zaštite na radu, jednakost, ništavost odricanja od prava. Dakle, Nacionalni kolektivni ugovor jasno definira radno vrijeme pomoraca, uzimajući u obzir specifičnosti pomorskog posla. Pritom se regulira trajanje radnog vremena, prekovremeni rad te posebne odredbe za rad u određenim uvjetima, poput plovidbe u ratnim ili visoko rizičnim područjima. Radno vrijeme pomoraca nadopunjuje se odredbama o odmoru i godišnjem odmoru. Pomorcima se osigurava pravedna raspodjela vremena za odmor, a posebno su regulirane smjene, blagdani te razdoblja odmora kako bi se očuvala njihova tjelesna i mentalna dobrobit. Nacionalni kolektivni ugovor sadrži i odredbe o naknadama za rad izvan redovnog radnog vremena, potičući pritom pravično nagrađivanje za prekovremeni rad ili rad u specifičnim uvjetima. U skladu s dinamikom pomorskog posla, Nacionalni kolektivni ugovor razmatra posebne situacije poput izvanrednih okolnosti, plovidbe u ratnim područjima ili izbijanja epidemija. U tim uvjetima osigurava se da radno vrijeme bude prilagodljivo uz poštivanje prava pomoraca na sigurnost i dobrobit. [25]

Nacionalni kolektivni ugovor uspostavlja minimalne plaće za različita zvanja pomoraca, zajedno s platnim ljestvicama koje održavaju standarde i uvjete međunarodne pomorske industrije. Ovim se osigurava da svaki pomorac prima pravičnu naknadu, sukladno svojoj funkciji i odgovornostima. Nacionalni kolektivni ugovor uključuje i odredbe o dodacima koji doprinose ukupnoj plaći pomoraca. Ti dodaci mogu obuhvaćati posebne uvjete rada, plovidbu u određenim područjima, teške uvjete ili druge faktore koji značajno utječu na rad pomoraca. Pomorcima se osigurava osnovna plaća koja odražava radne dužnosti, no dodatno se priznaje stručnost i iskustvo. Kroz mehanizme nagrađivanja stručnosti, Nacionalni kolektivni ugovor potiče kontinuirano usavršavanje i profesionalni razvoj pomoraca. Svaki pomorac koji se ugovorno obvezuje na određeni brod ima pravo na zdravstveno i mirovinsko (zajedno socijalno) osiguranje. [25] Ovo pravo pruža važan aspekt socijalne sigurnosti.

Posebnost Nacionalnog kolektivnih ugovora za pomorce je da obuhvaća pitanja koja se odnose na osobne stvari pomoraca. Što se tiče osobnih stvari pomoraca, podrazumijeva se da pomorac koristi svoje nužne stvari od trenutka polaska na ukrcaj pa sve do povratka s iskrcaja.

U situaciji kada pomorac doživi potpuni ili djelomični gubitak ili oštećenje svojih osobnih stvari iz bilo kojeg razloga, osim ako je uzrok vlastita nepažnja, ima pravo na naknadu štete od strane poslodavca. Pomorac je dužan pružiti dokaze o tome da se radi o stvarima namijenjenima isključivo za njegovu osobnu uporabu. [25]

Odredbe o sastavu posade i rasporedu dežurstava detaljno su propisane u člancima 14. i 15. Nacionalnog kolektivnog ugovora. Organizaciju dežurstava provodi zapovjednik broda broda u tri smjene. Svi članovi posade osim zapovjednika i upravitelja stroja sudjeluju u dežurstvima osim na brodovima koji služe opskrbi ili održavanju naftnih i/ili plinskih platformi. Nacionalni kolektivni ugovor usklađuje broj članova posade s pravilima MLC-a kako bi se osigurala stalna prisutnost dovoljnog broja članova posade za sigurnu plovidbu u svako doba. [25]

Nacionalni kolektivni ugovor posebnu pažnju pridaje pitanjima vezanim uz medicinsku skrb, liječenje i bolovanje pomoraca. Poslodavac preuzima troškove liječenja, uključujući bolničko liječenje i hitno stomatološko liječenje u inozemstvu. Poslodavac pokriva troškove liječenja do potpunog ozdravljenja, osim ako ti troškovi već nisu obuhvaćeni standardnim zdravstvenim osiguranjem, pri čemu je ograničenje na 120 dana nakon repatrijacije. U odnosu na prethodne kolektivne ugovore, ovim novim ugovorom pomorcima je priznato pravo na osnovnu plaću nakon iskrcaja s broda ili tijekom liječenja u inozemstvu prije repatrijacije. Ova odredba vrijedi za razdoblje bolesti, no najdulje do 120 dana nakon repatrijacije. [24]

Naime, u Nacionalnom kolektivnom ugovoru također su uključene odredbe koje štite interese poslodavca. Konkretno, poslodavac ima pravo zahtijevati od pomorca da se podvrgne zdravstvenom pregledu kod liječnika kojeg je osobno odabrao poslodavac. Ako pomorac odbije pregled bez opravdanog razloga, isplata naknade za bolovanje bit će suspendirana sve dok se ne utvrdi stupanj oporavka ili valjanost nastavka bolovanja. [25] Nažalost zbog sve češće pojave mentalno oboljelih pomoraca te povećanog broja pomoraca s problemima vezanim uz ovisnosti, Nacionalni kolektivni ugovoro u članku 23a obvezuje potpisnike da razviju program za mentalno zdravlje pomoraca koji će biti dostupan na brodovima članice Udruge *Mare Nostrum*.

U slučaju smrti ili nesreće pomorca tijekom trajanja ugovora o zaposlenju, što uključuje i putovanje od njihovog stalnog prebivališta do broda i obratno, poslodavac je obvezan isplatiti iznos naveden u općem dodatku osobi koju je pomorac naveo u ugovoru o radu. [25]

Članak 27. Nacionalnog kolektivnog ugovora ima iznimno veliku važnost za pomorce jer propisuje obvezu poslodavca da osigura odgovarajuće osiguranje ili održava financijsko jamstvo za naknadu štete u vezi ugovora o radu. Treba imati na umu da brod nije samo mjesto

rada, već i života za pomorce. Zbog toga poslodavac mora osigurati pomorcima hranu, smještaj, udobnost, pristup komunikacijskim sredstvima i priliku za rekreaciju. Ove obveze poslodavac treba ispuniti prema standardima MLC-a. Također, poslodavac je odgovoran osigurati osobnu zaštitnu opremu pomorcima tijekom njihovog boravka na brodu, prema članku 29. Nacionalnog kolektivnog ugovora. Svi radnici koji sudjeluju u aktivnostima na brodu moraju imati pristup i koristiti odgovarajuću zaštitnu opremu, uključujući odjeću za spašavanje na moru koja mora biti dostupna u dovoljnom broju za sve pomorce i zadovoljavati propisane standarde. [25]

4.3. Sindikat pomoraca Hrvatske (SPH)

Budući da se kolektivni ugovori potpisuju sa SPH-om, s jedne strane, kao strankom kolektivnog ugovora uz poslodavce, u nastavku ćemo utvrditi nekoliko obilježja SPH.

Punog naziva Sindikat pomoraca Hrvatske (u nastavku: SPH) neprofitna je organizacija koja broji otprilike 10000 članova. Organizacija je osnovana 1990. godine s ciljem borbe za prava i zaštitu interesa hrvatskih pomoraca. SPH je uspostavljen s namjerom da štiti prava i interese te unapređuje socijalni i društveni status hrvatskih pomoraca, brodaraca i svih drugih radnika koji su povezani s pomorskom djelatnošću i unutarnjom plovidbom. Njihov rad je prepoznat i odobren od strane Međunarodne federacije transportnih radnika (u nastavku: ITF), te je SPH njihova članica od 1991. godine. SPH je neovisan te ne podliježe utjecajima države, poslodavaca, političkih stranaka ili drugih organizacija, iako aktivno surađuje s njima te pregovaraju o različitim pitanjima u cilju najboljeg interesa njihovih članova. [17]

Njihova misija je osigurati bolje uvjete radi i života za sve članove udruge. Jedan od ključnih aspekata njihove aktivnosti je pregovaranje s predstavnicima poslodavaca i sklapanje kolektivnih ugovora kako bi postigli što povoljnije uvjete i cijene rada za članove SPH. Također, stavljaju veliku vrijednost o socijalnom položaju njihovih članova te provode mjere zaštite na radu kako bi osigurali njihovu sigurnost i dobrobit. Zalažu se i za zaštitu okoliša te promoviraju ekološki odgovornu praksu u pomorskoj djelatnosti. Aktivno sudjeluje u nacionalnoj i međunarodnoj socijalnoj i zdravstvenoj politici kako bi zaštitila interese radnika. Uspostavljaju i unapređuju odnose sa sindikalnim organizacijama u Hrvatskoj i diljem svijeta kako bi zajedno radili na boljim uvjetima rada. Nadzor uvjeta života i rada na brodovima provode putem ITF/SPH inspektorata kako bi osigurali poštivanje standarda i prava radnika u pomorskoj industriji. Kao udruga, kontinuirano educiraju i informiraju njihove članove o njihovim pravima i mogućnostima. Pružaju i pravnu pomoć članovima koji se suočavaju s

problemima na radnom mjestu. Osim toga, provode kampanje koje su zakonom dopuštene, kao i sindikalne akcije kako bi postigli pozitivne promjene u radno-socijalnim pitanjima. [18]

Prvi kongres SPH-a održan je 1995. godine, a s njim upravljaju članovi kroz različita tijela. Naime, tijela SPH su kongres, središnji odbor, glavni tajnik, nadzorni i izvršni odbor. [17] Kongres je vrhovno tijelo SPH koje se periodično sastaje svakih pet godina. Njegove ovlasti obuhvaćaju donošenje odluka o različitim aspektima, uključujući izbor radnih tijela kongresa, izradu poslovnika o radu, verifikaciju mandata delegata, organizaciju izbora, izmjene i dopune te usvajanje statuta, planiranje aktivnosti SPH, analizu rada tijela unutar SPH i financijskih izvješća, definiranje programa djelovanja SPH, odabir sjedišta Središnjeg ureda, izbor članova središnjeg odbora i nadzornog odbora i odbora za statut, izbor glavnog tajnika, razmatranje odluka središnjeg odbora vezanih za udruživanje ili razdruživanje s drugim sindikatima i organizacijama više razine, odlučivanje o povezivanju ili raskidanju takvih veza, odluku o eventualnom ukidanju SPH, postavljanje članarine te dodjelu počasnog članstva na prijedlog središnjeg odbora. [18]

Središnji odbor radi u razdoblju između dva kongresa te ga čini 38 članova koje bira kongres, predstavnici sekcije mladih i žena te glavni tajnik. Članovi središnjeg odbora imaju pravo na jedan glas prilikom glasovanja i biraju se na mandat između dva kongresa, s mogućnošću ponovnog izbora. Središnji odbor održava redovite sastanke neposredno prije i nakon Kongresa te najmanje dva puta godišnje. Ovlaštenja Središnjeg odbora obuhvaćaju donošenje Poslovnika o radu Središnjeg odbora i drugih potrebnih akata za funkcionalnost SPH, definiranje prijedloga Statuta i izmjena i dopuna Statua, prihvaćanje plana rada i godišnjih izvješća SPH, odobravanje financijskog plana i godišnjeg financijskog izvješća, donošenje odluka o trajnoj zamjeni člana Središnjeg odbora na inicijativu Glavnog tajnika ili Predsjedatelja, briga o sindikalnoj imovini te donošenje odluka o kreditnim zaduženjima SPH na temelju prijedloga Glavnog tajnika, imenovanje članova Odbora za radne odnose čiji je član i Glavni tajnik, organizacije sekcija unutar SPH, analizira prijedlog nacionalnih kolektivnih ugovora, donošenje odluka i plaćama i ostalim prihodima zaposlenika u SPH, donošenje odluka o partnerstvima i razlazima s drugim sindikatima i sindikalnim udruženjima na nacionalnoj i međunarodnoj razini između dva Kongresa, donošenje odluka o osnivanju i zatvaranju ureda SPH, privremeno postavljanje visine članarine, imenovanje i razrješenje dužnosti Pomoćnika Glavnog Tajnika na prijedlog Glavnog tajnika, donošenje odluke o pokretanju općeg štrajka i razmatranje štrajkova na razini Podružnice i/ili broda, određivanje oblika, veličine i sadržaja

članske iskaznice, dodjela priznanja zaslužnim članovima SPH te predlaganje Kongresu počasnih članova SPH. [18]

Uz ova tijela, značajan je i glavni tajnik kojeg bira kongres. Ovlaštenja i odgovornosti Glavnog tajnika su predstavljanje i zastupanje SPH u Republici Hrvatskoj kao i u inozemstvu, odgovornost prema kongresu za ostvarenje programa rada, sazivanje sjednica te predlaganje materijala i odluke Središnjem odboru te odlučivanje o sredstvima SPH u skladu sa financijskim planom i statutom. [18]

Nadzorni odbor se sastoji od tri člana te najmanje jednog zamjenskog člana kojeg bira kongres. Obaveza nadzornog odbora je provođenje kontrole nad financijskim poslovanjem SPH te postupanje prema odredbama pravilnika SPH koji uređuje financijsko poslovanje. Bitno je naglasiti kako član Nadzornog odbora ne može biti član nekog drugog tijela SPH.

Izvršni odbor je operativno tijelo čiji je zadatak obavljanje redovnih poslova koji su potrebni za funkcioniranje SPH. Sastoji se od glavnog tajnika, središnjeg odbora te zaposlenika SPH. [18]

SPH djeluje u skladu s nacionalnim i međunarodnim propisima, a poseban naglasak stavljaju na poštivanje načela i ciljeva ILO i IMO.

Posebnu pažnju se posvećuju pojedinim skupinama radnika i pomoraca kao npr. mladi pomorci i žene u pomorskoj industriji. [18]

Stoga, SPH potiče Hrvatski državni sabor na odobravanje konvencija i prihvaćanje preporuka ILO-a te aktivno se brine o njihovoj primjeni. Kroz njihovu aktivnu ulogu stvaraju povoljne uvjete za izradu i prihvaćanje radno-socijalnih zakona u Republici Hrvatskoj, s fokusom na zaštitu interes hrvatskih pomorca, brodarca i svih radnika u pomorskoj i transportnoj industriji. SPH također uspostavlja i unapređuje odnose sa sindikalnim organizacijama kako u Hrvatskoj, tako i diljem svijeta. Nastoji ostvariti svoje ciljeve koristeći različite oblike sindikalne borbe, uvijek u skladu s Ustavom Republike Hrvatske te konvencijama i preporukama ILO. [18]

5. ZAKLJUČAK

Analiza socijalnih i radnih prava hrvatskih pomoraca ukazuje na kompleksnost ove pomorsko-pravne teme. Puno je izazova s kojima se ova skupina radnika suočava u pomorskom sektoru te se neka pitanja ne mogu urediti jednako za pomorce i, npr., za ostale radnike koji rade poslove na drugim zanimanjima. Ono što je specifično za ovaj posao je odvojenost od obitelji, odnosno radi se o poslu koji se obavlja na moru i brodu. No, analizirajući sadržaj različitih pravnih izvora o socijalnim i radnim pravima pomoraca utvrdili smo niz odredaba o istim pravima. Glavni međunarodni pravni izvor je MLC koju je donijela ILO u okviru svoga rada. Ova međunarodna konvencija vrlo je opširna te sadži nekoliko dijelova, naslova, koji reguliraju naznačena prava pomoraca. Ono što MLC konvencija propisuje jesu minimalni standardi ispod kojih države potpisnice konvencije ne smiju „ići“. Prikaz međunarodnih izvora uključio je i nekoliko drugih konvencija koje se direktno ili indirektno odnose na socijalna i radna prava pomoraca. Te konvencije jesu „stupovi pomorskog prava“ kao što su SOLAS i STCW konvencija. U pravnim izvorima upravo tako se opisuju ove konvencije.

Uz međunarodne pravne izvore za hrvatske pomorce osobito su značajne odredbe o pomorcima koje se nalaze unutar PZ-a. PZ posvećuje jednu glavu svog dijela pravima pomoraca, s time da se posebno izdvajaju prava i obveze zapovjednika broda kao osobe koja zapovijeda brodom i svim osobama koje su na brodu. Zanimljiva je odredba PZ-a koja propisuje da zapovjednik na brodu pod hrvatskom zastavom treba biti osoba s hrvatskim državljanstvom. U slučaju njegove odsutnosti na brodu, prvi časni palube, koji mijenja zapovjednika, također treba biti osoba hrvatske državne pripadnosti.

Uz međunarodne i nacionalne pravne izvore, svakako valja naglasiti i važnosti autonomnih pravnih izvora. Među autonomnim pravnim izvorima najvažniji su, unutar ove teme, koektivni ugovori. Kolektivni ugovori rezultat su pregovora između sindikata s jedne strane i predstavnika poslodavaca. Na primjeru naših kolektivnih ugovora, uz SPH, s druge strane su predstavnici brodara. U Republici Hrvatskoj dva su kolektivna ugovora o pravima pomoraca na snazi, a to su: Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima te Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi. Svaki u svojoj domeni regulira prava pomoraca.

Prikazani međunarodni, nacionalni i autonomni propisi u predmetu socijalnih i radnih prava pomoraca doista vrlo detaljno reguliraju ista prava, no, svakako postoji prostor za još novih prava te bi i u budućnosti valjalo nastaviti pratiti pravac njihovog reguliranja.

6. LITERATURA

- [1] ilo.org – *Basic facts on the Maritime Labour Convention 2006* (pristupljeno 1. listopada 2023.)
- [2] abyssinialaw.com – *Historical Development of Maritime Law* (pristupljeno 1. listopada 2023.)
- [3] C. Ward, *Boat-Building and its Social Context in Early Egypt: Interpretations from the First Dynasty Boat-Grave Cemetery at Abydos*, *Antiquity*, 80 (2006)
- [4] *The Worlds of Christopher Columbus*, William D. Phillips, Carla Rahn Phillips
- [5] K. Kim, *A Preliminary Study on Alternative Ship Propulsion Systems Fueled by Ammonia: Environmental and Economic Assessments*
- [6] K. Papadakis i N. Lillie, *Cross-border dialogue and agreements: An emerging global industrial relations framework? Chapter 8 – The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation*
- [7] D. Petrović, *Global Rights for Seafarers: A New Maritime Labour Convention*, *Naše more*, 53(1-2)/2006, str. 29.
- [8] M. L. McConnel, D. Devlin, C. Doumbia - Henry, *The Maritime Labour Convention 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime*
- [9] *A seafarers' Bill of Rights – An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, 2006 – The International Transport Workers' Federation (ITF)*
- [10] *Pravilnik o primjeni konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine*, *Narodne novine*, 122/16.
- [11] D. Petrović, *Global Rights for Seafarers: A New Maritime Labour Convention*, *Naše more*, 53(1-2)/2006, str. 31.
- [12] *IMO – History of SOLAS*
- [13] Web stranica IMO-a <https://www.imorules.com/SOLAS.html> (pristupljeno 1. rujna 2023.)
- [14] D. Ćorić, *Što novo donosi Pomorski zakonik?*, *Pomorski zbornik*, godina 42, Rijeka, 2004., str. 15-33.
- [15] Pomorski zakonik, Narodine novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019

- [16] Pomorski zakonik, glava XII. Narodine novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019, dostupno na www.nn.hr (pristupljeno 2. rujna 2023.)
- [17] <https://www.sph.hr/> (pristupljeno 1. rujna 2023.)
- [18] <https://www.sph.hr/en/statut-sph> (pristupljeno 4. rujna 2023.)
- [19] I. Rozić, Kolektivno radno pravo, Sarajevo: JP NIO Službeni list BIH, 2013., str. 33-34
- [20] Zakon o radu, pročišćeni tekst, Narodne novine, br. 93/14, 127/17, 98/19, 151/22, 64/23
- [21] M. Đ. Učur, Kolektivno pregovaranje i proširenje primjene kolektivnog ugovora, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci 27, br.1 (2006), 550
- [22] A. Bilić, V. Smokvina, Problems and Perspectives of Seafarers' labour contracts in the light of Maritime Labour Convention with special reference to Croatian legislation, preuzeto iz I. Rozić, T. Vuković, N. Božiković, Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42, br. 3, 695-715 (2021)
- [23] M. Đ. Učur, Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi, Naše more, 61(5-6)/2014. - Supplement, str. 118-125.
- [24] I. Rozić, T. Vuković, N. Božiković, Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42, br. 3, 695-715 (2021)
- [25] Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.), Narodne novine, br. 21/2023.

7. SAŽETAK

U ovom radu daje se pregled međunarodnih i nacionalnih propisa o radnim odnosima pomoraca. U prikazu međunarodnih izvora naglasak je na Međunarodnoj konvenciji rada pomoraca iz 2006. godine (MLC). Riječ je o konvenciji koja vrlo opširno regulira uvjete rada, radno vrijeme i odmor, stanovanje, uvjete života, zdravlje, socijalnu sigurnost kao i obuku i osposobljavanje pomoraca. Prikaz nacionalnih propisa u radu čine odredbe Pomorskog zakonika te dva kolektivna ugovora, i to: Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi.

Ključne riječi: pomorci, radna i socijalna prava pomoraca, MLC konvencija, Pomorski zakonik, kolektivni ugovori

8. SUMMARY

Title: Social and labor rights of Croatian seafarers

This work provides an overview of international and national regulations regarding the employment of seafarers. In the presentation of international sources, the emphasis is on the International Labour Organisation's Maritime Labour Convention of 2006 (MLC). This convention comprehensively regulates working conditions, working hours and rest hours, accommodation, health conditions, social security, as well as the training and qualification of seafarers. The presentation of the national regulations consists of provisions from the Maritime Code and two collective agreements, namely: the National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Passenger Ships and Ferries and the National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation.

Key words: seafarers, labour and social rights of seafarers, MLC convention, Maritime law, collective agreement