

Dr. sc. Ivo ROZIĆ, redoviti profesor
Sveučilište u Mostaru, Pravni Fakultet,
ivo.rozic@pf.sum.ba

Tony VUKOVIĆ, mag. iur.,
Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet,
tvukovic@pfst.hr

UDK 347.793.349.2(497.5/.6)
349.2:347.793(497.5/.6)

Izvorni znanstveni članak
Rad stigao: 7. svibnja 2024.
Rad prihvaćen: 4. lipnja 2024.

ANALIZA RADNOPRAVNOG STATUSA POMORACA U BOSNI I HERCEGOVINI I REPUBLICI HRVATSKOJ

Sažetak: Cilj ovog rada je prikazati uređenje radnopravnog statusa pomoraca u Bosni i Hercegovini i Republici Hrvatskoj. Odabir država u kojima se analizira radnopravni status pomoraca nije slučajna već je ciljan obzirom da su imale zajedničke brojne povijesne momente, pravnu tradiciju i kulturu. Pitanje radnog i socijalnog položaja pomoraca specifično je i veoma složeno pitanje u radnom pravu uopće. Pomorci kao radnici u mnogome imaju drugačiji radni i socijalni status od radnika na kopnu. Zbog toga je Međunarodna organizacija rada donijela čak 68 dokumenata koji se odnose na uređenje njihovog radnopravnog statusa. Svi navedeni dokumenti Međunarodne organizacije rada objedinjeni su u Konvenciji o radu pomoraca iz 2006. godine. Upravo zbog toga, Konvencija o radu pomoraca predstavlja najvažniji akt koji se odnosi na uređenje radnih, životnih i socijalnih prava pomoraca. U tom kontekstu u ovom radu se posebno razmatraju i analiziraju nacionalni bosansko-hercegovački i hrvatski propisi kojima se uređuje radni i socijalni statusa pomoraca, posebice u odnosu na primjenu standarda propisanih u odredbama Konvencije o radu pomoraca.

Cljučne riječi: radnopravni status pomoraca, Međunarodna organizacija rada, Međunarodna pomorska organizacija, Konvencija o radu pomoraca, Bosna i Hercegovina, Republika Hrvatska.

1. Uvod

More kao prirodni resurs zajednička je blagodat i izvor dobara za cijelo čovječanstvo. Kolika je važnost pomorstva najbolje se može vidjeti iz uvrježenog mišljenja koje glasi: „bez onih koji rade na moru, pola svijeta bi se smrzavalo, a druga polovica gladovala“.¹ Od davnina, pa sve do današnjih dana pomorski promet je najvažnija transportna grana u svijetu. Danas se otprilike 80% svjetske trgovine odvija morskim putem, a vozarinama u pomorskom prometu pokrije se čak 5% ukupnog svjetskog gospodarstva.² Međutim, pomorstvo kao transportna i gospodarska grana ima brojne posebnosti. Tako je čest slučaj da stvarno vlasništvo nad brodom ima jedna država, koja pruža određene beneficije i koja je različita od države što ima stvarnu jurisdikciju nad brodom tzv. države jeftine zastave.³ Zbog toga su odnosi u pomorstvu iznimno složeni i zahtijevaju visoku razinu specifičnog pravnog znanja. S obzirom na tu činjenicu potrebna je unifikacija pomorskog prava kako bi se omogućio jednak pravni okvir i tretman u svim pravnim

¹ MANTOJU, D., Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: A seafarer's perspective, Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping, god. 5., br. 3., 2021., str. 107.

² www.ilo.org. (23. travnja 2024. godine.)

³ MANTOJU, D., *op. cit.*, str. 108.

sustavima koji reguliraju pitanje pomorstva. Institucije koje tome najviše pridonose su međunarodne organizacije koje sazivaju međunarodne konferencije s pomorskom tematikom na kojima se usvajaju međunarodne konferencije.⁴

Radni odnos je glavni instrument na temelju kojeg radnici ostvaruju sva svoja prava vezano za zaposlenje. Najprikladnija definicija radnog odnosa bila bi definicija Međunarodne organizacije rada koja radni odnos opisuje kao odnos između radnika i poslodavca za kojeg radnik obavlja određene poslove, a zauzvrat dobiva naknadu te se na taj način između njih uspostavljaju međusobna prava i obveze.⁵ Bitni elementi radnog odnosa su: subordinacija radnika prema poslodavcu; postojanje osobne radnopravne veze; obavljanje rada za naknadu i dobrovoljnost rada.⁶ Kada se u obzir uzme definicija kao i bitni elementi radnog odnosa, jasno je vidljivo da se pomorci kao kategorija radnika dosta razlikuju od radnika na kopnu. Zbog toga uređenje njihovih radnopravnih odnosa ne može biti postavljeno u pravni okvir tzv. *klasičnog radnog odnosa*, već oni imaju poseban *sui generis status*.⁷ Radno pravo za pomorce u suvremenom pomorstvu je uokvireni pravni sustav koji je, prvenstveno, međunarodnopravni sustav, kojeg onda svaka država primjenjuje i regulira svojim nacionalnim zakonodavstvom.⁸

Od međunarodnih organizacija koje se bave uređivanjem i reguliranjem radnopravnog statusa pomoraca najvažnije su Međunarodna organizacija rada (engl. *International Labour Organization*, ILO; u daljnjem tekstu: i MOR) i Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organization*; u daljnjem tekstu: i IMO). MOR je putem svoje normativne djelatnosti donio najviše konvencija i preporuka upravo o radu i položaju pomoraca, dok je s druge strane IMO nadležan za stvaranje globalno prihvaćenog i primjenjivog regulatornog okvira za pomorski sektor. Obje međunarodne organizacije su sudjelovale u izradi *Konvencije o radu pomoraca* (engl. *Maritime Labour Convention*; u daljnjem tekstu: i *MLC konvencija*)⁹ koja je bila prekretnica za uređenje radog i socijalnog statusa pomoraca pa se zbog toga još naziva *Poveljom o radu pomoraca*.¹⁰ Osim ove dvije međunarodne organizacije značajnu ulogu u zaštiti radnih prava pomoraca ima i Međunarodno udruženje transportnih radnika (engl. *International Transport Workers' Federation*; u daljnjem tekstu: i ITF) čiji Temeljni kolektivni ugovor (engl. *Uniform*

⁴ VUKOVIĆ, T., PETRINOVIĆ, R., SIRIŠĆEVIĆ, E., Comparative Analysis of the Labour Act Status of Seafarers in the Republic of Croatia and the Surrounding Countries of the Adriatic Sea, *Transactions on Maritime Science*, Pomorski fakultet Split, god. 13., br. 1., Split, 2024., dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v13.n01.w12>

⁵ BILIĆ, A., PERKUŠIĆ, T., Ugovor o radu na određeno vrijeme kao modus implementacije fleksibilnosti na tržištu rada, *Mostariensia*, Sveučilište u Mostaru, god. 20., br. 1-2, Mostar, 2016., str. 212.

⁶ JAŠAREVIĆ, S., Radni odnos-tedencija u praksi i regulativi, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu*, br. 3/2013, Novi Sad, 2013., str. 243.

⁷ UČUR, M. Đ., SMOKVINA, V., Problematika radnopravnog statusa pomorca i ribara u pomorskoj plovidbi u Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na registraciju ugovora o radu, *Naše More* god. 62 br. 4., *Dubrovnik* 2015., str. 104.

⁸ IVOŠEVIĆ, B. V., PEJOVIĆ, Č., Pomorsko pravo (usporednopravna studija), *Pravni fakultet Sveučilišta u Beogradu*, Beograd, 2019., str. 39.

⁹ *Konvencija o radu pomoraca*, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 11/09; *Konvencija o radu pomoraca*, Pomorski glasnik, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Zagreb, 2006.

¹⁰ PETRINOVIĆ, R., LOVRIĆ, I., Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije, *Zbornik radova 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava - ISCM 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2017., str. 281.

Total Crew Cost Collective Agreement) služi kao osnova prilikom donošenja nacionalnih kolektivnih ugovora za transportne radnike u državama čiji su sindikati njegovi članovi.

Odabir Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: i BiH) i Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: i RH) kao država u kojima se analizira radnopravni status pomoraca u ovom radu je cilj jer su imale zajedničke brojne povijesne momente, pravnu tradiciju i kulturu. Naime, obje države su nakon drugog svjetskog rata prihvatile socijalističko društveno uređenje te bile sastavnim dijelom Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (dalje u tekstu: i SFRJ). Početkom 90-tih godina 20. stoljeća su se osamostalile te su se smatrale tzv. tranzicijskim zemljama, a danas su obje države članice MOR-a i IMO-a. Analiza radnopravnog statusa pomoraca u BiH i RH je zanimljiva i zbog činjenice što je RH punopravna članica Europske unije, dok BiH to nije.

2. Specifičnosti radnopravnog statusa pomoraca

Pomorska industrija predstavlja ključnu kariku u lancu međunarodne trgovine jer se na otprilike 50 000 trgovačkih brodova, s kojima upravlja oko 1,9 milijuna pomoraca,¹¹ obavlja više od 80% svjetske trgovine.¹² To je vrlo složena industrija koja funkcionira unutar vrlo promjenjivih operativnih, regulatornih, ekonomskih, društvenih, političkih i međunarodnih uvjeta. Također, svaki neočekivani događaj ili nesreća tijekom brodskih operacija može imati velike posljedice na zdravlje i sigurnost, financijske gubitke, onečišćenje okoliša, pravne i reputacijske gubitke.¹³ Kako bi se izbjegle ili barem umanjile te posljedice, od iznimne je važnosti da brodovima upravljaju vješti i kvalificirani pomorci. Upravo zbog toga pomorci su od vitalne važnosti za funkcioniranje pomorske industrije.

Profesija pomorca zahtijeva specifične vještine i kvalifikacije jer su oni odgovorni za sigurno upravljanje i održavanje brodova koje je potrebno da se osigura siguran, efikasan i uspješan prijevoz. Tijekom povijesti postojali su razni nazivi ali i razne definicije pojma pomorca. Tako se u stručnoj literaturi za pomorce jako dugo koristio naziv *mornar*¹⁴ (engl. *seaman*), i to sve do 1946. godine kada je u okviru MOR-a usvojena *Konvencija o socijalnom osiguranju pomoraca* u kojoj se prvi put počeo koristiti pojam *pomorc* (engl. *seafarer*), koji se održao sve do danas u svim konvencijama MOR-a.¹⁵

Danas opće prihvaćena definicija za pomorce je da se pomorcem smatra svaka osoba koja je zaposlena u pomorskoj industriji i bavi se plovidbom bilo kao zapovjednik broda ili kao član posade broda.¹⁶ Ovako široku definiciju pojma pomorc prihvatilo je i MOR kada je u *MLC konvenciji* definirao pomorca kao svaku osobu koja u bilo kojem

¹¹ Važno je napomenuti da se ova brojka odnosi samo na pomorce koji su zaposleni na trgovačkim brodovima i ne uključuje pomorce na drugim vrstama plovila kao što su ribarski, putnički, vojni i drugi slični brodovi.

¹² BIMCO and ICS, 2021, BIMCO, ICS Seafarer Workforce Report: Global supply and demand for seafarers in 2021., Witherby Publishing Group Ltd., 2021.

¹³ BILIĆ, A., Who Wants to Stay on Bord? Industry 4.0 and Maritime Education, Sveučilište Zbornik radova – 4. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, Split, 2023.

¹⁴ Danas se pod pojmom mornar misli na zvanje, i to nekvalificirano, hijerarhijski najniže rangiranog djelatnika na palubi.

¹⁵ VASILI, M., Private armed guards as seafarers under the Maritime Labour Convention 2006, *The Journal of International Maritime Law*, 2017., str. 41.

¹⁶ VUKOVIĆ, T., PETRINOVIĆ, R., SIRIŠĆEVIĆ, E., *op. cit.*, dostupno na : <https://doi.org/10.7225/toms.v13.n01.w12>

sojstvu radi na brodu na kojem se *Konvencija* primjenjuje.¹⁷ To znači da bi se sukladno odredbama *MLC konvencije* neku osobu smatra pomorcem ključan je njen rad na brodu. Tako se pomorcima smatraju i tzv. *leteće ekipe*, poput hotelskog osoblja na brodovima za krstarenje, koje na brodovima obavljaju povremene poslove.

Od samog početka radno pravo je usmjereno na zasnivanje radnog odnosa, kao ključnog čimbenika oko kojeg se razvijaju prava radnika. Promjene uzrokovane globalizacijom te povezanost gospodarstva i tržišta na globalnoj razini znatno je utjecalo na sadržaj radnog odnosa.¹⁸ Za određivanje prirode i opsega prava poslodavaca te njegovih obaveza prema radnicima ključan je upravo radni odnos.¹⁹ Bitni elementi radnog odnosa su: subordinacija radnika prema poslodavcu; osobna radnopravna veza između radnika i poslodavca; obavljanje određenog rada od strane radnika za poslodavca zbog kojeg mu je poslodavac dužan dati naknadu te dobrovoljnost rada.²⁰ Radni odnos pomoraca je dobrovoljno, sporazumno, zakonom, konvencijama i preporukama te kolektivnim ugovorom i općim aktima uređeno, neposredno obavljanje poslova na brodu od strane pomorca, koji se kao člana posade obvezao da će kroz određeno vrijeme, za naknadu plaće raditi za brodarku.²¹ Uspostavlja se zaključivanjem ugovora o radu između pomorca kao radnika i brodarku kao poslodavca.

Pomorci predstavljaju posebnu kategoriju radnika, jer im se uvjeti života i rada u mnogočemu razlikuju od uvjeta života i rada radnika u drugim gospodarskim djelatnostima koje se obavljaju na kopnu.²² Brod je radno ali i istovremeno životno okruženje pomorca za vrijeme plovidbe te su odvojeni od obitelji i društvene zajednice tijekom dugih razdoblja. Nadalje, pomorska industrija postaje sve više regulirana, a specifični karakter zakona i propisa koji se odnose na pomorce prilično je različit od onih koji se primjenjuje na zaposlenike na kopnu. Također, pomorci su izloženi velikom pritisku i stresu jer se suočavaju s raznim izazovima i opasnostima na moru, od nepovoljnih vremenskih uvjeta i piratstva do drugih situacija poput loše prehrane i smještaja, smjenskim i prekovremenim radom te financijskim pritiskom kroz nepoštivanje ugovornih obveza.²³ Zbog toga bi radnopravni status pomoraca trebao osigurati njihovu sigurnost, pravo na pravičan tretman, plaću i uvjete u skladu s međunarodnim standardima i nacionalnim propisima. Stoga je posebno značajno pravno reguliranje radnog statusa pomoraca.²⁴

¹⁷ Pomorski glasnik 2006., *Konvencija o radu pomoraca*, A 5.1.3. st. 10.

¹⁸ GOTOVAC, V., Radno pravo za 21. stoljeće: mitovi o fleksibilizaciji, Financijska teorija i praksa, god. 24., br. 4., Zagreb, 2003., str. 423.

¹⁹ Ured Međunarodne organizacije rada, *The employment relationship*, 95th Session, Geneva, 2006.

²⁰ JAŠAREVIĆ, S., *op. cit.*, str. 243.

²¹ UČUR, M. Đ., BARTULOVIĆ, Ž., Mornarska služba u srednjovjekovnim statutima i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2013-2015), Zbornik radova- Međunarodna znanstvena konferencija Uslužni poslovi, Pravni fakultet Kragujevac, Kragujevac, 2014., str. 906.

²² ROZIĆ, I., VUKOVIĆ, T., BOŽIKOVIĆ, N., Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, god. 42, br. 3, Rijeka, 2021., str. 696.

²³ LISELOTTE FOTTELER, M., ANDRIOTI BYGVRAA, D., CHRESTEN JENSEN, O., The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living condition: an analysis of port state control statistics, *BMC Public Health*, 2020., str. 2.

²⁴ VUKOVIĆ, T., Comparative analysis of collective agreements for seafarers in the Republic of Croatia and Montenegro, *Journal of Maritime Sciences*, Pomorski fakultet Kotor, god. 23 br. 2, Kotor, 2022., str. 98.

Kada se u obzir uzmu bitni elementi radnog odnosa, radnopravni status pomoraca prije svega je specifičan zbog dvostruke subordinacije. Pomorci nisu podređeni samo svom poslodavcu već su podređeni i zapovjedniku broda kao glavnoj i odgovornoj osobi na brodu. Nadalje, kako je brod mjesto rada ali i mjesto života pomoraca to često dovodi do rada u smjenama kao i prekovremenog rada koji se ne obračunava.²⁵ Takvo specifično mjesto rada dovodi do posebnih uvjeta rada koji su dosta nepovoljni. Pod tim se prije svega misli na pretjeranu izloženost buci, vremenskim nepogodama ali obvezi strogog pridržavanja sigurnosnih mjera kako bi osigurali svoju osobnu sigurnost ali i sigurnost broda i okoliša. Nadalje, pomorci često rade i surađuju s članovima posade koji dolaze iz različitih država i kultura, pa to od pomoraca zahtjeva dobru komunikaciju, timski rad i sposobnost prilagodbe.²⁶

Osim spomenutih specifičnosti radnog odnosa pomorci se još susreću i s reguliranjem pitanja repatrijacije²⁷ i napuštanja posade. Ova dva pitanja predstavljaju veliki problem u današnjoj pomorskoj industriji.²⁸ Naime, često se događa da poslodavci napuštaju svoje brodove i posadu jer nisu profitabilni.²⁹ To je posebno došlo do izražaja pojavom pandemije COVID-19, pa je tako od siječnja 2020. do travnja 2021. godine zabilježeno rekordnih 111 slučajeva napuštanja posade.³⁰ Kada se obzir uzmu sve navedene specifičnosti radnopravnog statusa pomoraca, ne treba čuditi da, prema podacima IMO-a, prosječna karijera pomorskog časnika na trgovačkim brodovima traje otprilike 12 godina.³¹

3. Najvažnije međunarodne organizacije za reguliranje radnopravnog statusa pomoraca

Zbog specifičnosti radnopravnog statusa pomoraca mnoga pitanja koja se tiču ostvarivanja njihovih radnih prava nisu jasno definirana ni do kraja regulirana. Zbog toga se često stvarala sumnja u pravni sustav i nezaštićenost pomoraca u ostvarivanju njihovih prava. Za reguliranje radnopravnog statusa pomoraca najvažnije su Međunarodna organizacija rada i Međunarodna pomorska organizacija.

²⁵ LOVRIĆ, J., Pomorac, što to danas znači, Naše more, god. 40., br. 3-4., Dubrovnik, 1993., str.91.

²⁶ Najviše pomoraca u svijetu dolazi iz Filipina i to negdje oko 350.000 tisuća. Osim Filipina puno pomoraca dolazi iz zemalja s dugom pomorskom tradicijom poput Kine, Engleske, Norveške, Indije i Rusije.

²⁷ Repartijacija sukladno odredbama *MLC konvencije* podrazumijeva troškove povratka pomorca u mjesto prebivališta (mjesto sklapanja ugovora o zaposlenju) koji padaju na teret poslodavca a koji se sastoje od osnovne plaće i dnevnice.

²⁸ VUKOVIĆ, T., PETRINOVIĆ, R., SIRIŠĆEVIĆ, E., *op. cit.*, dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v13.n01.w12>

²⁹ Posebno je zanimljiv slučaj iz 2021. godine a tiče se posade broda Ali Bey koji su se nalazili u Rumunjskoj napušteni od strane svog poslodavca 11 mjeseci, a proveli su sve skupa na brodu nevjerovatnih 21 mjesec.

³⁰ Ovim napuštanjima posade od strane poslodavaca oštećeno je više od 1300 pomoraca.

³¹ S tim da za niže časnike, kao i za zanimanja koja nisu samo pomorska poput kuhara, konobara, mehaničara i električara aktivna karijera traje čak i kraće i to u prosjeku sedam godina.

3.1 Međunarodna organizacija rada

MOR je utemeljen 1919. godine u Ženevi s idejom da se samo na društvenoj i socijalnoj pravdi može postići univerzalni i trajni mir.³² Svrha MOR-a kao organizacije je da svojom normativnom djelatnošću³³ donese međunarodne propise kojima će osigurati zapošljavanje, bolje uvjete rada i položaj radnika. Kao krovna svjetska organizacija koja vodi računa o pravima svih radnika, najviše konvencija donijela je upravo u vezi s radom pomoraca.³⁴ U malo više od 100 godina svog djelovanja MOR je na temelju svog Ustava³⁵ donio 190 konvencija i 207 preporuka koji skupa predstavljaju najvažnije izvore radnog prava.³⁶ Osim što je prva specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda, MOR je jedinstven i po svojoj tripartitnoj strukturi. Tripartizam znači da radnici i poslodavci kao ravnopravni partneri vladama država članica sudjeluju u upravnim tijelima organizacije. MOR trenutno ima 187 država članica, uključujući BiH i RH koje obrađujemo u ovom radu.³⁷ Ciljeve MOR-a možemo svrstati u tri kategorije: samo na socijalnoj pravdi može počivati svjetski i trajan mir; loši uvjeti rada uzrokuju nepravdu i siromaštvo velikom broju ljudi što dovodi do njihovog nezadovoljstva koje ugrožava svjetski sklad i mir; svaka država mora usvojiti humani odnos prema radu, i to ne samo iz razloga pravde, već zbog poticanja drugih država da poboljšavaju položaj svojih radnika.³⁸ MOR ove ciljeve ostvaruje kroz normativnu, praktičnu i znanstveno-istraživačku djelatnost. Osnovnu organizacijsku strukturu MOR-a čine tri glavna tijela: Međunarodna skupština rada (engl. *Supreme Body*), Upravno vijeće (engl. *Governing Body*) i Međunarodni ured rada (engl. *International Labour Office*).³⁹ Najviše tijelo je Međunarodna skupština rada, Upravno vijeće ima izvršnu funkciju, a Međunarodni ured rada je stalno tijelo u Ženevi na čijem je čelu generalni ravnatelj. U radu ovim tijelima pomažu razna povjerenstva, a sve sa svrhom ispunjavanja ciljeva MOR-a i održavanja tripartitne strukture.

³² MAUL, D., *The International Labour Organization, 100 years of global social policy*, De Gruyter Oldenbourg, Berlin, 2019., str. 138-139., BUKLIJAŠ, B., BILIĆ, A., *Međunarodno radno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006. str. 24.

³³ Normativna djelatnost MOR-a je međunarodno ujednačavanje minimalnih standarda u pogledu uvjeta rada i njihovo implementiranje u nacionalna radna zakonodavstva država članica. Glavni instrumenti normativne djelatnosti MOR-a su konvencije i preporuke. Temeljna razlika između konvencija i preporuka je u stupnju njihove pravne obveznosti za države članice. Naime, konvencija je pravno obvezujuća za države članice koje su je ratificirale, jer postupkom ratifikacije postaje dio njihovog unutarnjeg pravnog sustava. S druge strane preporuka je savjetodavnog karaktera i služi kao dopuna konvenciji. Znači konvencijom se propisuju određena opća pravila, dok se preporukom propisuju posebna pravila koja služe za provedbu konvencije.

³⁴ BILIĆ, A., SMOKVINA, V., *Problems and Perspectives of Seafarers' labour contracts in the light of Maritime Labour Convention with special reference to Croatian legislation*, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, Pravni Fakultet Split, Split, 2021., str. 17.

³⁵ dostupno na http://www.ilo.ch/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO

³⁶ UČUR, M. Đ., LALETA, S., *Konvencije Međunarodne organizacije rada s komentarima*, TIM press Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007., str. 32.

³⁷ Republika Hrvatska postala je članicom MOR-a 1992. godine, a Bosna i Hercegovina 1993. godine.

³⁸ BUKLIJAŠ, B., BILIĆ, A., *Međunarodno radno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006. str. 24.

³⁹ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/departments-and-offices/lang-en/index.htm> (11. travnja 2024. godine.)

Zbog specifičnosti radnopravnog statusa pomoraca MOR često saziva posebne pomorske sjednice koje se bave isključivo pomorskim pitanjima poput uvjeta rada i života pomoraca. Nadalje, radi što uspješnijeg rješavanja radnih i socijalnih pitanja pomoraca MOR je osnovao Zajedničku pomorsku komisiju (engl. *Joint Maritime Commission*; u daljnjem tekstu i JMC). Zajednička pomorska komisija je bipartitno tijelo koje je odgovorno za preporuke o pomorskim pitanjima, ali se bavi i ratifikacijom pomorskih konvencija i predstavlja plan rada vezano za pomorstvo Međunarodnom uredu rada. Zajedničku pomorsku komisiju čine Međunarodna brodska federacija (engl. *International Shipping Federation*; u daljnjem tekstu: i ISF) i ITF.

ISF je osnovan 1909. godine sa svrhom da zastupa interese pomorskih poslodavaca u MOR-u i IMO-u. Uglavnom koordinira i zastupa stavove svjetske broderske industrije o pitanjima koja posebno utječu na poslodavce u pomorstvu. Formira se od nacionalnih broderskih udruga koje imenuju svoje članove u njegova stručna povjerenstva. Stručna povjerenstva ISF-a sudjeluju u izradi međunarodnih politika za pomorske poslodavce. Posljednjih 80 godina imao je veliki utjecaj na razvoju, provedbe i izmjene instrumenata MOR-a o radu u pomorstvu, te se smatra njenim socijalnim partnerom.

ITF je pod današnjim nazivom osnovan 1898. godine. Globalna je sindikalna organizacija sa sjedištem u Londonu koja zastupa milijune transportnih radnika pa samim time i pomorce. U suradnji s MOR-om i drugim važnim međunarodnim organizacijama, sudjeluje u donošenju svih bitnih međunarodnih konvencija koje se tiču transportnih radnika. Temeljni kolektivni ugovor ITF-a sadrži minimum radnih i životnih standarda pomoraca na brodu te služi kao osnova prilikom donošenja nacionalnih kolektivnih ugovora za transportne radnike u državama čiji su sindikati njegovi članovi.⁴⁰ Također, ITF je poznat po kampanji protiv zastava i luka pogodnosti, a sve s ciljem poboljšanja i zaštite radnih prava, sigurnosti i zdravlja pomoraca u svim lukama i na svim brodovima.

3.2. Međunarodna pomorska organizacija

Za pomorsku industriju pa samim time i za položaj pomoraca izuzetno je važna i Međunarodna pomorska organizacija. Također je specijalizirana ustanova UN-a koja trenutno broji 175. država članica te tri pridružena člana, što ukupno čini 98.5% bruto tonaže svjetske trgovačke flote.⁴¹ Članice IMO-a su obje države koje se analiziraju u ovom radu.⁴² IMO je nadležan za sigurnost i zaštitu pomorskog prometa te sprečavanje pomorskog onečišćenja s brodova. Glavna uloga IMO-a je uspostavljanje poštenog, djelotvornog, univerzalno prihvaćenog i primijenjenog regulatornog okvira za pomorski sektor.⁴³ Rad IMO-a provodi se kroz pet odbora, a njih u radu podržava stalno tajništvo zaposlenika koji predstavljaju članove organizacije i tehnički pododbori.⁴⁴ Osim što je sudjelovala u izradi *MLC konvencije*, IMO kao organizacija, do sada je donijela približno 50-ak konvencija i više od 700 rezolucija iz područja svoje djelatnosti.⁴⁵ Od svih do-

⁴⁰ IVOŠEVIĆ, B. V., PEJOVIĆ, Č., *op. cit.*, str. 182.

⁴¹ <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx> (15. travnja 2024. godine.)

⁴² Republika Hrvatska postala je članicom IMO-a 1992. godine, a Bosna i Hercegovina 1993. godine.

⁴³ VUKOVIĆ, T., PETRINOVIĆ, R., SIRIŠĆEVIĆ, E., *op. cit.*, dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v13.n01.w12>

⁴⁴ Odbor za pomorsku sigurnost, Odbor za zaštitu morskog okoliša, Pravni odbor, Odbor za tehničku suradnju i Odbor za olakšice.

⁴⁵ GRABOVAC, I., PETRINOVIĆ, R., Pomorsko pravo, pomorsko javno, upravno i radno pravo, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006., str. 3.

nesenih konvencija najvažnije su: *Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru* (engl. *International convention for the safety at sea*, SOLAS), *Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodovima* (engl. *International convention for the prevention of pollution from ships*, MARPOL) i *Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu (obuku), izdavanje svjedodžbi i držanju straže pomoraca* (engl. *International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers*, STCW). Ove tri konvencije zajedno s *MLC konvencijom* čine četiri stupa modernog pomorstva. Za pomorce je posebno još bitna *STCW konvencija* koja je donesena 1978. godine, te izmijenjena i nadopunjena 1995. i 2010. godine. Do sada ju je ratificiralo ukupno 165 država koje predstavljaju 99% svjetske bruto tonaže. Cilj ove *Konvencije* je ujednačavanje nacionalnih propisa i programa izobrazbe i obuke pomoraca, te uvjeta i načina izdavanja svjedodžbi pomorcima, sa svrhom podizanja opće razine obučenosti posada pomorskih brodova.⁴⁶ Posebno su važne izmjene i dopune *STCW konvencije* iz 1995. godine kao i donošenje tzv. *STCW Pravilnika* (engl. *STCW Code*) koji skupa bitno mijenjaju samu *Konvenciju* jer propisuju postroženje, veću preciznost i obvezatnost njenih odredaba.

Iz svega navedenog može se zaključiti da su ove dvije međunarodne organizacije ključne za reguliranje radnopravnog statusa pomoraca na međunarodnoj razini te da svojim propisima utječu na formiranje nacionalnih pomorskih propisa svojih država članica.

4. Konvencija o radu pomoraca

MLC konvencija je prvi sveobuhvatni međunarodni instrument koji regulira prava i uvjete rada pomoraca na brodovima diljem svijeta bez obzira na zastavu koju ti brodovi viju. *MLC konvencijom* konsolidirana su postojeća pravila, ali i modernizirani standardi koji su bili sadržani u 68 dokumenata⁴⁷ koji su bili doneseni prije nje.⁴⁸ Donesena je s ciljem da poboljša radne i životne uvjete pomoraca kao i da podigne razinu zaštite njihovih prava. Upravo s tim ciljem *MLC konvencija* na sustavan i kvalitetan način u svojim odredbama uspostavlja minimalne standarde za plaće, radno vrijeme, smještaj i hranu, zdravstvenu zaštitu, osiguranje i mnoge druge uvjete koji se odnose na rad pomoraca.

MOR je *MLC konvenciju* donio u veljači 2006. godine, ali ona je stupila na snagu tek 2013. godine. Razlog tome je što je u *MLC konvenciji* propisano da će stupiti na snagu dvanaest mjeseci nakon što je ratificira 30 država, ali pod uvjetom da te države čine najmanje 33% svjetske bruto tonaže.⁴⁹ Na ovaj način se htjela postići univerzalna prihvaćenost ali i osigurati što veći stvarni utjecaj *MLC konvencije*. Do sada su je ratificirale

⁴⁶ PETRINOVIĆ, R., MANDIĆ, N., SIRIŠČEVIĆ, E., The Importance of Maritime Law in Seafarer Training Pursuant to Amendments to the STCW Convention, *Transactions on Maritime Science*, Pomorski fakultet u Splitu, god. 5, br 1., Split, 2016., str. 3., dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v05.n01.007>

⁴⁷ Od toga je 37 konvencija i 31 preporuka.

⁴⁸ RUKAVINA B., Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava, *Pomorstvo*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, god. 21, br. 1, Rijeka, 2007., str. 166.

⁴⁹ MOR je odredio da će *MLC konvencija* stupiti na snagu za svaku državu članicu 12 mjeseci otkad je ta država ratificira. Period od 12 mjeseci je određen sa svrhom kako bi države članice imale dovoljno vremena da prilagode svoje postupke za provedbu *Konvencije* i da vlasnici brodova imaju dovoljno vremena da prilagode brodove i operacije na brodovima sukladno odredbama *MLC konvencije*.

102 države⁵⁰, uključujući Bosnu i Hercegovinu i Republiku Hrvatsku koje su to učinile 2010. godine.

U izradi *MLC konvencije* sudjelovao je i IMO, pa je ona strukturirana slično praksi koju IMO koristi za svoje međunarodne konvencije. To znači da se obvezujuće norme i preporuke povezuju u jedan akt.⁵¹ Tako *MLC konvenciju* čine, Preambula, Članci, Pravila i Kodeks. Temeljna pravila i načela kao i temeljne obveze država članica *Konvencije* sadržane su u Člancima i Pravilima, dok su pojedinosti vezane za primjenu Pravila sadržane u Kodeksu. Dio Kodeksa A (Standardi) je obvezujući, a dio B (Smjernice) sadrži preporuke koje države članice trebaju uzeti u obzir prilikom donošenja nacionalnih dokumenata kojima implementiraju *MLC konvenciju*. Pravila i Kodeks podijeljeni su u pet poglavlja.⁵² *Najmanji zahtjevi za rad pomorca na brodu* naziv je prvog poglavlja te sadrži odredbe o najnižoj starosnoj dobi za rad na brodu, zdravstvenoj svjedodžbi, kvalifikacijama pomoraca i postupku njihovog zapošljavanja. *Uvjeti zaposlenja* je drugo poglavlje i u njemu su navedeni svi zahtjevi vezani za ugovor o zaposlenju pomoraca, njihovim plaćama, radnom vremenu, naknadi u slučaju gubitka ili potonuća broda, najmanjeg broja članova posade i repatrijaciji. Treće poglavlje pod nazivom *Prostorije za smještaj i odmor, prehrana i posluživanje brane* kao što sam naziv kaže sadrži odredbe o tome kakvi trebaju biti standardi u prostorijama za smještaj i odmor na brodu te kvaliteta hrane i način njenog posluživanja. Četvrto poglavlje odnosi se na zaštitu zdravlja i zdravstvenu skrb pomoraca, njihovu socijalnu zaštitu te odgovornost brodovlasnika za posljedice bolesti ili nezgode na radu. Naziv četvrtog poglavlja je *Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i sigurnost*. Na kraju je peto poglavlje *Udovoljavanje i provedba* koje sadrži propise o odgovornosti države zastave, države luke te države s čijeg područja dolazi radna snaga u pomorskoj industriji.

Prema *MLC konvenciji* svaki pomorac ima pravo na sigurno radno okruženje, pošten i pravno obvezujući ugovor o radu, pravo na repatrijaciju, adekvatan odmor i radno vrijeme, dobar smještaj i usluge prehrane, pristup osnovnoj medicinskoj i socijalnoj skrbi. Ne smije biti prisile rada ili bilo koje vrste diskriminacije te pomorcima mora biti osigurano pravo da se udruže i kolektivno pregovaraju.⁵³ Nadalje, *MLC konvencija* propisuje da se svakog pomorca mora upoznati s njegovim pravima, koji mu prema odredbama *MLC konvencije* pripadaju. Također, sukladno *MLC konvenciji* pomorci moraju biti pravilno informirani o procesnim radnjama koje mogu poduzeti u slučaju bilo kakvih odstupanja o usklađenosti sa zahtjevom Konvencije, a to se posebno odnosi na njihovo pravo da podnose pritužbe na bilo kakvu neusklađenost. Svoje pritužbe pomorci mogu podnositi na brodu, odgovarajućem časniku ili zapovjedniku broda ili nadležnom tijelu na obali.⁵⁴

MLC konvencija se, zbog sadržaja prava koja ju prožimaju, ali i zbog svoje strukture koja kombinira meko zakonodavstvo i tvrd pristup u jednom pravnom instrumentu

⁵⁰ <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0> (18. travnja 2024. godine.)

⁵¹ VUKOVIĆ, T., PETRINOVIĆ, R., SIRIŠĆEVIĆ, E., *op. cit.*, dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v13.n01.w12>

⁵² Konvencija o radu pomoraca, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 11/09; Konvencija o radu pomoraca, Pomorski glasnik, MMTPR, 2006. Svako poglavlje sadrži skupinu odredbi koje se odnose na posebno pravo ili načelo (ili provedbena mjera u Poglavlju 5.) koje su povezane brojevima. Prva skupina u Poglavlju 1., na primjer, sastoji se od Pravila 1.1., Standarda A1.1 i Smjernice B 1.1 koji se odnose na najmanju dob.

⁵³ MANTOJU, D., *op. cit.*, str. 108.

⁵⁴ *Ibid.*, str. 109.

koji je globalno prihvaćen od strane država članica i vladinih partnera u pomorskoj industriji, smatra istinskim postignućem u međunarodnoj regulatornoj politici.⁵⁵ Ova *Konvencija* pokriva cijeli spektar radnih i socijalnih problema u pomorskom sektoru, uključujući pitanje socijalne sigurnosti i socijalne zaštite, odgovornosti vlasnika broda i repatrijacije, propisuje cijeli sustav usklađivanja i provedbe koji se temelji na inspekcijama države zastave i obaveznoj certifikaciji radnih i socijalnih uvjeta za pomorce, koju provodi nadležno tijelo države zastave ili priznate organizacije, kao i inspekcijama države luke i postupcima prigovora pomoraca, kako na brodu, tako i na kopnu.⁵⁶

Važno je još napomenuti da se *MLC konvencija* može mijenjati i nadopunjavati, pa se tako Članci i Pravila mijenjaju i dopunjavaju na međunarodnoj konferenciji prema čl. 19. Ustava MOR-a.⁵⁷ Međutim, važnija je mogućnost izmjene i dopune Kodeksa jer se on može mijenjati i dopunjavati u pojednostavljenom postupku utvrđenom u čl. 15. *Konvencije*. Na taj način je postignuto da se *MLC konvencija* stalno prilagođava novim zahtjevima u pomorskoj industriji.⁵⁸ *MLC konvencija* do sada se mijenjala četiri puta i to 2014., 2016., 2018. i 2022. godine. Najznačajnije izmjene i dopune su iz 2014. godine jer se s njima uveo pojam financijskog jamstva te se u okviru odredbi o repatrijaciji po prvi put u povijesti pomorstva, kroz obvezujuće međunarodno zakonodavstvo, regulira položaj napuštenih pomoraca.⁵⁹ Ove izmjene i dopune obvezuju državu članicu *Konvencije* da njeni brodovi moraju posjedovati posebnu svjedodžbu ili druge dokumente koji dokazuju financijsko jamstvo za naknadu štete u slučaju smrti ili dugoročne nesposobnosti za rad pomorca uzrokovane povredom na radu, a na koje pravo ima pomorac ili njegovi nasljednici.⁶⁰ Ostale izmjene i dopune bile su usmjerene na odredbe o nesrećama na radu, na eliminiranje uznemiravanja i zlostavljanja na brodu, prava pomoraca u slučaju zatočeništva na brodu koje je posljedica piratstva, jačanje pravnih zahtjeva za pristup pomoraca medicinskoj skrbi na kopnu te pravo na obvezno društveno povezivanje pomoraca koje uključuje pristup besplatnom internetu na brodu.

5. Uređenje radnopravnog statusa pomoraca u Bosni i Hercegovini i Republici Hrvatskoj

U ovom poglavlju analizirat će se i usporediti na koji način je reguliran i uređen radnopravni status pomoraca u BiH i RH. Važno je istaknuti da su obje države ratificirale *MLC konvenciju* 2010. godine. Od same ratifikacije *MLC konvencije* važniji je način na koji su ove dvije države implementirale njene odredbe u svoja nacionalna zakonodavstva te na koji način nadziru provedbu njezinih zahtjeva.

⁵⁵ Adăscăliței, O., *The Maritime Labour Convention 2006 – a Long – Awaited Change in the Maritime Sector*, Social and Behavior Sciences, br. 149, 2014., str. 9

⁵⁶ *Ibid*, str. 10.

⁵⁷ dostupno na http://www.ilo.ch/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO

⁵⁸ RUKAVINA, B., *op. cit.*, str. 167.

⁵⁹ Pomorac se smatra napuštenim kada brodovlasnik kršeći zahtjeve *MLC konvencije*, odnosno ugovora o radu pomorca, ne podmiri troškove repatrijacije i ostavi pomorca bez nužnog uzdržavanja i pomoći.

⁶⁰ Opširnije vidi: PETRINOVIĆ, R., LOVRIĆ, I., PERKUŠIĆ, T., *The Role of P&I Insurance in Implementing the Amendments to the MLC 2014*, Transactions on Maritime Science, Pomorski fakultet Split, god. 6., br. 1., 2017., str. 39-47., dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v06.n01.004>

Stjecanjem samostalnosti BiH i RH počele su stvarati samostalne pravne sustave, međutim, kako su obje države pripadale istom kulturnom, društvenom, pravnom i političkom krugu, jer su bile sastavnim dijelom SFRJ, svoje pravne sustave nastavile su naslanjati na propise iz bivše države. Od pomorskih propisa iz bivše SFRJ daleko najvažniji je bio kodificirani *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* iz 1977. godine (u daljnjem tekstu: i ZPUP)⁶¹ koji je, između ostalog, regulirao i radnopravne odnose pomoraca.

ZPUP je predstavljao kodifikaciju i sistematizaciju cjelokupnog jugoslavenskog pomorskog prava. Ovaj *Zakon* je bio kvalitetan i zbog činjenice što nije bio opterećen odredbama koje su se odnosile na socijalističko državno uređenje, pa je za to vrijeme bio veoma moderan zakon u kojem su bile ugrađene odredbe međunarodnih konvencija koje je SFRJ ratificirala, ali čak i nekih koje nije ratificirala a bile su značajne za pomorski sektor.⁶² ZPUP je bio veoma opširno kodifikacijsko djelo u kojem je 1078 članaka bilo podijeljeno u 11 dijelova od kojih se neki dijele na glave. ZPUP-om je bila obuhvaćena materija upravnog i imovinskog plovidbenog prava pomorske i unutrašnje plovidbe, zatim radnopravni odnosi pomoraca, mjerodavno pravo te odgovarajuće procesnopravne i kaznenopravne odredbe. Raspadom SFRJ obje države su ga preuzele u svoja nacionalna pomorska zakonodavstva gdje je bio na snazi sve dok nisu doneseni novi nacionalni pomorski propisi.

Zbog specifičnosti radnopravnog statusa pomoraca uređenje radnih, socijalnih i životnih uvjeta pomoraca u obje države obuhvaćeno je u više nacionalnih propisa. Tako su u RH za reguliranje radnopravnog statusa pomoraca najvažniji *Pomorski zakonik* (u daljnjem tekstu: i PZ)⁶³, *Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023.-2024.)*,⁶⁴ *Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu*,⁶⁵ te *Zakon o radu* RH.⁶⁶ U Bosni i Hercegovini su zbog njenog specifičnog teritorijalnog ustroja koji se temelji na *Daytonskom sporazumu*,⁶⁷ najvažniji opći propisi kojima se uređuje oblast pomorstva *Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine* (dalje u tekstu: i ZPUPFBiH),⁶⁸ *Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske* (dalje u tekstu: i ZUPRS)⁶⁹ i *Zakon o unutrašnjoj plovidbi u Brčko distriktu Bosne i Hercegovine* (dalje u tekstu: i ZUPBDBiH).⁷⁰ Dok ZPUPFBiH regulira

⁶¹ *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Službeni list SFRJ, br. 22/77., 13/82., 30/85., 80/89. i 29/90.

⁶² Opširnije vidi: BRAJKOVIĆ, V *et al.*, *Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi s napomenama i komentarima*, Narodne novine, Zagreb 1986.

⁶³ *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.

⁶⁴ *Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023.-2024.)*, Narodne novine, br. 21/23.

⁶⁵ *Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu*, Narodne novine, br. 93/23.

⁶⁶ *Zakon o radu*, Narodne novine, br. 93/14., 127/17., 98/19., 151/22. i 64/23.

⁶⁷ *Daytonski sporazum* službeno je potpisan 14. prosinca 1995. u Parizu. Iako u Bosni i Hercegovini nije nikada preveden, ratificiran i objavljen u Službenom glasniku temelj njega uspostavljena je današnja politička i teritorijalna struktura Bosne i Hercegovine.

⁶⁸ *Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine*, Službeni novine Federacije Bosne i Hercegovine br. 73/05.

⁶⁹ *Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske*, Službeni glasnik Republike Srpske br. 54/19.

⁷⁰ *Zakon o unutrašnjoj plovidbi u Brčko distriktu Bosne i Hercegovine*, Službeni glasnik Brčko distrikta Bosne i Hercegovine br. 28/08., 2/10.

pomorsku i unutrašnju plovidbu, preostala dva zakonska akta ZUPRS i ZUPBDBiH reguliraju samo institute i odnose u unutrašnjoj plovidbi.⁷¹

5.1. Bosna i Hercegovina

Za razvoj Bosne i Hercegovine kao pomorske države najvažniji su Mir u Srijemskim Karlovcima iz 1699. godine i Požarevački mir iz 1718. godine, jer je njima određen status Neuma i Kleka kao tampon zone između Dubrovačke i Mletačke Republike.⁷² Na taj način je BiH dobila izlaz na Jadransko more, a i utvrđena je granica između BiH i RH koja je gotovo identična i danas. Takva granica je potvrđena Ugovorom o državnoj granici između RH i BiH koji je zaključen 30. srpnja 1999. godine.⁷³

Unatoč činjenici da ima izlaz na Jadransko more za Bosnu i Hercegovinu se ne može reći da je pomorska država u pravom smislu te riječi. To se može tvrditi iz razloga što BiH prema *Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora* iz 1982. godine nije država luke ni država zastave, nema izlaz na otvoreno more, nema visokog pomorskog učilišta, kao ni razvijene pomorske administracije. Otegotnu okolnost za razvoj BiH kao pomorske države predstavlja i činjenica što zbog svoje kratke obale, dužine od svega 24 km, BiH nema nikakvih prirodnih mogućnosti da gradi vlastitu morsku luku, jer bi to moglo izazvati velike ekološke posljedice, a ne postoji ni dobra prometna povezanost sa zaleđem.⁷⁴

Prema službenim podacima iz Lučke kapetanije Ostrožac⁷⁵ koja je ovlaštena za izdavanje bosanskohercegovačkih pomorskih i brodskih knjižica u BiH ima otprilike 600 pomoraca koji plove pod njenom pomorskom knjižicom. Međutim, pretpostavlja se da je stvaran broj pomoraca na području BiH puno veći, jer upravo zbog nerazvijene pomorske administracije većina pomoraca koji imaju prebivalište na području BiH plove pod hrvatskom ili crnogorskom pomorskom knjižicom.

Bosna i Hercegovina je bilo kao samostalna država ili sukcesijom kao jedna od država slijednica SFRJ ukupno ratificirala 68 međunarodnih konvencija MOR-a, od kojih se veliki broj bavi reguliranjem rada, radnih odnosa i zaštitom na radu pomoraca.⁷⁶ Međutim, problem je što rješenja ratificiranih međunarodnih konvencija koje se odnose na pomorce i pomorstvo, BiH uglavnom nije implementirala u svoje nacionalno zakonodavstvo, jer joj to trenutno nije od krucijalnog značaja.⁷⁷ Iz toga je vidljivo da pomorska industrija kao grana gospodarstva nema veliki utjecaj na ekonomiju ove države.

Nakon osamostaljenja, pa sve do danas, Bosna i Hercegovina nije donijela svoj pomorski zakonik. Također, u BiH ne postoji ni organizirani sindikat koji bi zastupao

⁷¹ BOLANČA, D., *Izvanugovorna odgovornost za smrt i tjelesne povrede kupaca i drugih osoba u moru (vodi) koje prouzrokuje brod (Usporedba bosansko-hercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakona)*, Zbornik radova: Pravo, tradicija i promjene, Istočno Sarajevo, 2020., str. 33.

⁷² GRBEŠIĆ, I., *Prava i dužnosti Bosne i Hercegovine kao pomorske države*, Fakultet političkih nauka, Univerzitet u Sarajevu, magistarski rad, Sarajevo, 2021., str. 27.

⁷³ Morska granica zacrtana u okviru graničnog sporazuma postignutog 1999. godine definira-na je kao *crta sredine* između kopna RH i BiH, a sve u skladu s *Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora* (engl. *United Nations Convention on the Law of the Sea*) iz 1982. godine. Vidi više. KLEMENČIĆ, M., TOPALOVIC, D., *Morske granice u Jadranskom moru*, Geoadria, god. 14., br. 2., Zadar, 2009., str. 311. – 324.

⁷⁴ GRBEŠIĆ, I., *op. cit.*, str. 48.

⁷⁵ Bosna i Hercegovina ima samo tri lučke kapetanije i to: Neum, Ostrožac i Brčko.

⁷⁶ SAVIĆ BOŽIĆ, D., *Radni sporovi kao deo radnog angažovanja sudstva u BiH*, Poslovne studije, Univerzitet za poslovne studije Banja Luka, br. 15-16, Banja Luka, 2016., str. 290.

⁷⁷ *Ibid.*, str. 290.

prava njezinih pomoraca. Nadalje, nepostojanje sindikata znači da nema ni posebnih kolektivnih ugovora za pomorce kao ni udruge brodara. Iz svega se da zaključiti kako radna prava pomoraca u BiH nisu posebno uređena, već se nalaze u okviru općeg radnog zakonodavstva.

5.1.1. Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine

Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine donesen je 2005. godine i najvažniji je propis u Federaciji Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: i FBIH) koji se odnosi na pomorstvo i pomorce. Ovaj *Zakon* jedini u BiH pored unutrašnje regulira i pomorsku plovidbu. Sastoji se od 143. članka koji su raspoređeni u 11 glava. ZPUPFBIH uređuje sve važne segmente u pomorstvu poput odvijanja i sigurnosti plovidbe, pravnog statusa brodova, čamaca i plutajućih objekata, njihovog upisa u Upisnik brodova FBIH, inspeksijskog nadzora te pravnog statusa luka, sidrišta, pristaništa i marina. Člancima 47.-49. regulira pravni status posade broda. Tako sukladno odredbama ovog *Zakona* posadu broda čine sve osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu koje posjeduju brodarsku odnosno pomorsku knjižicu i upisane su u popis posade.⁷⁸ Član posade broda može biti samo osoba koja je stekla odgovarajuće zvanje i koja za obavljanje poslova tog zvanja ima odgovarajuće ovlaštenje. Odgovarajuća zvanja i ovlaštenja propisana su posebnim pravilnikom o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu, koju moraju imati brodovi unutarnje i pomorske plovidbe, a koji donosi federalni ministar.⁷⁹ Članak 2. ZPUPFBIH propisuje da je brodar fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda, nositelj plovidbenog pothvata, i koja je upisana u upisnik brodova kao nositelj prava na raspolaganje brodom, odnosno kao vlasnik broda. Da bi se poslovi na brodu mogli obavljati, potreban je odgovarajući broj članova posade s propisanom stručnom spremom.⁸⁰ Na brod se u svojstvu člana posade može ukrcati samo tjelesno i duševno zdrava, što se utvrđuje liječničkim pregledom, a kontrolira periodičnim pregledima.⁸¹ Brodovi koji su u cijelosti u vlasništvu fizičkih osoba koji su državljani Bosne i Hercegovine, odnosno pravnih osoba sa Sjedištem u FBIH, moraju se upisati u upisnik brodova.⁸² Upis vrši nadležna kapetanija koja donosi rješenje o upisu i izdaje brodsku svjedodžbu, a upis se vrši na temelju zahtjeva vlasnika broda, odnosno brodarka.⁸³ Inspeksijski nadzor sukladno odredbama ZPUPFBIH na području FBIH provode federalni i kantonalni inspektori za sigurnost unutarnje i pomorske plovidbe.⁸⁴ Ovaj *Zakon* člancima 136.-138. propisuje prekršajne i kaznene odredbe.

Zbog činjenice da je ZPUPFBIH donesen prije više od 15 godina, što znači da nije usklađen s novim međunarodnim propisima kao ni propisima EU, postojao je pokušaj da se donese *Zakon o pomorskom dobru i pomorskoj plovidbi* koji bi bio suvremeniji te prilagođen međunarodnoj legislativi iz područja pomorstva. Nažalost, zbog financijskih implikacija nikada nije stupio na snagu iako je Ministarstvo komunikacije i prometa

⁷⁸ *Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine*, čl. 47. st. 1

⁷⁹ *Ibid*, čl. 47. st.1.

⁸⁰ *Ibid*, čl. 47. st.1.

⁸¹ *Ibid*, čl. 47. st.1.

⁸² *Ibid*, čl. 111. st. 1.

⁸³ *Ibid*, čl. 111. st. 2. i 3.

⁸⁴ *Ibid*, čl. 126. st. 1.

izradilo prednacrt tog zakona. Osim ZPUPFBiH radna prava pomoraca regulirana su i *Zakonom o radu FBiH*, ali u okviru općih radnopravnih odnosa⁸⁵ Zakon se primjenjuje na sve radnike koji imaju prebivalište na području FBiH iz čega se može zaključiti da ovim *Zakonom* pomorci u FBiH nisu prepoznati kao posebna skupina radnika već su po svojim pravima i obvezama izjednačeni sa ostalim zaposlenicima na kopnu.

5.1.2. Zakoni o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine

ZUPRS i ZUPBDBiH uređuju samo pitanja unutarnje plovidbe na području Republike Srpske (u daljnjem tekstu: i RS) i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: Distrikt). *Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske* donesen je 2019. godine te je njegovim stupanjem na snagu prestao važiti ZUPRS iz 2001. godine. ZUPRS sadrži 125. članaka raspoređenih u 13 glava. Ovaj *Zakon* uređuje uvjete i način korištenja unutrašnjih voda i obala unutrašnjih voda Republike Srpske za plovidbu, sigurnost plovidbe na unutrašnjim vodama Republike Srpske, plovila, brodske isprave, postupak upisa u upisnik i brisanja plovila iz upisnika, sposobnost plovila za plovidbu, status brodar i posade broda, prijevoz robe i putnika i slično.⁸⁶ Posada broda regulira se od 58. do 66. članka, a zapovjednik broda od 67. do 77. članka. Tako posadu broda čine osobe ukrcane za izvršenje poslova na brodu i obavezno se upisuju u popis posade.⁸⁷ Zbog sigurnosti plovidbe na brodu se mora nalaziti odgovarajući broj članova posade sa propisanim zvanjima u unutrašnjoj plovidbi.⁸⁸ Član posade može biti osoba koja je stekla odgovarajuće zvanje i koje za obavljanje poslova tog zvanja na brodu ima ovlaštenje. Članovi posade broda svoja zvanja stječu polaganjem stručnog ispita za određeno zvanje, a što se dokazuje ovlaštenjem za obavljanje poslova na brodu.⁸⁹ Da bi se neka osoba mogla ukrcati na brod u statusu člana posade, pored potrebnih ovlaštenja mora biti i zdravstveno sposobna za obavljanje poslova na brodu. Zdravstvena sposobnost članova posade utvrđuje se liječničkim pregledom prije ukrcavanja na brod i periodičnim liječničkim pregledima za vrijeme trajanja zaposlenja na brodu.⁹⁰ Za razliku od ZPUPFBiH, ovaj *Zakon* svojim člankom 63. regulira pitanje repatrijacije, to jest povratnog putovanja. Nadalje, sukladno odredbama ovog *Zakona* zapovjednika broda postavlja brodar, te to može biti samo osoba koja ima potrebno stručno osposobljenje i posjeduje ovlaštenje za obavljanje poslova zapovjednika broda, te koje ispunjava uvjete utvrđene propisima iz oblasti rada i radnih odnosa.⁹¹ Brod stiče pripadnost Republici Srpskoj upisom u odgovarajući upisnik, odnosno izdavanjem broskog svjedočanstva.⁹² U Upisnik brodova može biti upisan brod koji je u cjelosti u vlasništvu fizičkih osoba koje su državljani RS i BiH sa prebivalištem u RS i BiH, odnosno pravnih osoba sa sje-

⁸⁵ *Zakon o radu Federacije Bosne i Hercegovine*, Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine br. 26/16. i 89/18.

⁸⁶ *Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske*, čl. 1.

⁸⁷ *Ibid*, čl. 58. st. 1.

⁸⁸ *Ibid*, čl. 58. st. 2.

⁸⁹ *Ibid*, čl. 59.

⁹⁰ *Ibid*, čl. 60.

⁹¹ *Ibid*, čl. 67.

⁹² *Ibid*, čl. 80.

dištem u RS i BiH.⁹³

ZUPBDBiH je donesen 2008. godine, te je neznatno izmjenjen i dopunjen 2010. godine. Ovaj *Zakon* sadrži 146. članak podjeljenih na 14 djelova. ZUPBDBiH propisuje odnose u vezi sa unutrašnjim vodama u Distriktu u dijelu koji se odnosi na korištenje unutrašnjih voda i obala unutrašnjih voda Distrikta za plovidbu, sigurnost plovidbe, pripadnosti, identifikaciji i upisu plovila Distrikta, osnovne imovinsko-pravne odnose u vezi sa plovilima Distrikta, postupak upisa i brisanja brodova, prijevoz i plovidbene poslove te inspeksijski nadzor.⁹⁴ U osmom djelu člancima 65.-73. regulira posadu broda. Posadu broda sukladno ovom *Zakonu* čine osobe koje su ukrcane za izvršavanje poslova na brod i upisane su u upisnik posade broda.⁹⁵ Članovi posade broda svoja zvanja stječu polaganjem odgovarajućih ispita za određeno zvanje i opće ovlaštenje. Pored općeg ovlaštenja za obavljanje poslova odgovarajućeg zvanja, članovi posade mogu imati i posebna ovlaštenja. Opće i posebno ovlaštenje za obavljanje poslova na brodu može se dati samo osobi, koja je tjelesno i duševno sposobna da obavlja posao na brodu što se utvrđuje liječničkim pregledom i kontrolira periodičnim pregledom.⁹⁶ Član posade je dužan da poslove na brodu obavlja u skladu sa pravilima navigacije, na način koji omogućava sigurnost plovidbe, koji ne oštećuje brod ili teret na njemu i ne ugrožava sigurnost putnika na brodu ili ostalih članova posade i drugih osoba na brodu kao i životnu sredinu od zagađivanja opasnim i štetnim tvarima od strane broda.⁹⁷ Ovaj *Zakon* također regulira povratno putovanje i to člankom 70. kojim je propisano da ukoliko član posade za vrijeme trajanja, odnosno poslije prestanka zaposlenja bude iskrcan s broda, izvan njegove luke, odnosno pristaništa ukrcavanja brodar je obavezan, da osigura povratak u luku, odnosno pristanište ukrcavanja. Također, ovim *Zakonom* je propisana i odgovornost brodara za štetu nastalu uslijed tjelesne ozljede ili smrti člana posade broda, ukoliko je takva šteta nastala krivnjom brodara ili osobe za koju brodar odgovara.⁹⁸ Prava i dužnosti zapovjednika broda regulirane su člancima 74.-78.

Važno je napomenuti da je ZUPRS moderniji zakon od ZPUPFBiH i ZUPBDBiH te je samim time usklađeniji s trenutno važećim međunarodnim konvencijama koje se odnose na pomorce i pomorstvo.

5.2. Republika Hrvatska

U Republici Hrvatskoj trenutno ima oko 22.000 tisuće registriranih pomoraca,⁹⁹ te oni čine 1.5% od ukupnog broja zaposlenih, te u državu donesu više od milijardu eura prihoda. Pod hrvatskom zastavom plovi 317 trgovačkih brodova što čini 0,11% od ukupne bruto tonaže svjetske trgovačke flote. Dužina obale RH zajedno s otocima iznosi oko 6.000 kilometara. Iz ovih podataka može se zaključiti da je RH pomorska zemlja, a da su pomorci i pomorska industrija veoma značajni za cjelokupno hrvatsko gospodarstvo.¹⁰⁰ Zbog toga je veoma važno na koji način je reguliran radnopravni status hrvatskih pomoraca. RH je ratificirala *MLC konvenciju* 12. veljače 2010. godine te se

⁹³ *Ibid*, čl. 82.

⁹⁴ *Zakon o unutrašnjoj plovidbi u Brčko Distriktu Bosne i Hercegovine*, čl. 1.

⁹⁵ *Ibid*, čl. 65. st. 1.

⁹⁶ *Ibid*, čl. 66.

⁹⁷ *Ibid*, čl. 68. st. 1.

⁹⁸ *Ibid*, čl. 73. st. 1.

⁹⁹ Sindikat pomoraca Hrvatske, www.sph.hr. (29. travnja 2023.).

¹⁰⁰ VUKOVIĆ, T., PETRINOVIĆ, R., SIRIŠĆEVIĆ, E., *op. cit.*, dostupno na: <https://doi.org/10.7225/toms.v13.n01.w12>

*Zakonom o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006.*¹⁰¹ koji je stupio na snagu 28. studenoga 2009. godine obvezala uskladiti svoje nacionalno pomorsko zakonodavstvo s njenim odredbama.

Zakon o radu u svakoj državi, pa tako i u RH, glavni je propis koji uređuje status svih radnika pa samim time i pomoraca. Specifičnost radnopravnog statusa pomoraca u *Zakonu o radu* ogleda se u članku 14. stavcima 7. i 8., gdje je propisano da se ugovor o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima mora registrirati pri uredu državne uprave u županiji (odnosno Grada Zagreba) nadležnom za poslove rada. Ovaj postupak registracije ugovora o radu pomoraca kao i sadržaj registra detaljno je reguliran *Pravilnikom o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima*.¹⁰² Registracija ugovora o radu pomoraca ne zahtjeva se samo zbog specifičnog radnopravnog statusa pomoraca, već i zbog specifičnosti statusa trgovačkog broda kao mjesta rada i brodarara kao poslodavca.¹⁰³ Međutim, kako pomorci imaju poseban radni status, u RH su doneseni posebni propisi koji detaljnije uređuju njihova prava i obveze. Najvažniji takvi propisi su *Pomorski zakonik*, *Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023.-2024.)* i *Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu*.

5.2.1. Pomorski zakonik

Hrvatska je svoj prvi *Pomorski zakonik* donijela 1994. godine,¹⁰⁴ te je on zamijenjen *Pomorskim zakonikom* iz 2004. godine. *Pomorski zakonik* koji je donesen u prosincu 2004. godine za razliku od ZPUPFBiH, ZUPRS i ZUPBDBiH ne regulira unutarnju plovidbu.¹⁰⁵ Na ovom *Zakonu* temelji se sadašnje hrvatsko pomorsko pravo te je svakako najvažniji akt u RH koji se odnosi na pomorstvo. *Pomorski zakonik* iz 2004. godine, zajedno s brojnim izmjenama i dopunama, predstavlja dodatnu harmonizaciju hrvatskog zakonodavstva s međunarodnim konvencijama i direktivama EU, usklađivanje terminologije s drugim hrvatskim zakonima posebno onima koji predstavljaju supsidijarne pravne izvore za pomorsko pravo, na taj način stvarajući povoljnije okruženje za razvoj brodarskog i nautičkog sektora i povećanja njihove konkurentnosti kao i poboljšanja radnog i socijalnog položaja hrvatskih pomoraca.¹⁰⁶

Pomorski zakonik sadrži 291. članak kojim uređuje sve značajnije javnopravne i imovinsko-pravne odnose povezane s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću i

¹⁰¹ *Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006.*, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 11/09.

¹⁰² *Pravilnikom o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima*, Narodne novine br. 32/15., 109/19. i 13/20.

¹⁰³ UČUR, M. Đ., SMOKVINA, V., *op. cit.*, str. 106.

¹⁰⁴ *Pomorski zakonik*, Narodne novine br. 17/1994.

¹⁰⁵ Vodni promet na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, zaštita voda od onečišćenja s plovila, način upravljanja vodnim putovima, lukama i pristaništima unutarnjih voda, materijalno-pravni odnosi koji se odnose na sve objekte unutarnje plovidbe, postupci upisa plovila i plutajućih objekata, poslovi prijevoza i ugovaranje prijevoza, inspeksijski nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj reguliraju se *Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda*, Narodne novine, br. 144/21.

¹⁰⁶ BOLANČA, D., AMIŽIĆ, P., Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 44, br. 1, Split, 2007., str. 41. – 42.

pomorskim brodovima.¹⁰⁷ Smatra se jednim od najmodernijih pomorskih zakonika u svijetu jer su njegove odredbe usklađene s općeprihvaćenim rješenjima međunarodnih instrumenata i propisima EU iz područja pomorske industrije. Za pomorce je najvažnija glava VIII. *Pomorskog zakonika* koja nosi naziv *Posada broda* i koja broji ukupno 39 članaka.¹⁰⁸ *Pomorski zakonik* je više puta izmijenjen i dopunjen, a što se tiče pomoraca, važne su posljednje izmjene i dopune iz 2019. godine. Navedene izmjene i dopune odnose se na pitanje oporezivanja pomoraca, odnosno njihovog oslobađanja od obveze plaćanja poreza na dohodak. Tako članak 128. *Pomorskog zakonika* propisuje da je član posade broda u međunarodnoj plovidbi, s prebivalištem u RH, oslobođen obveze od plaćanja poreza na dohodak ukoliko je plovio barem 183 dana u godini za koju se utvrđuje obveza poreza na dohodak. Nadalje, istim člankom se propisuje da to vrijeme od 183 dana ne mora biti povezano, kao i što se sve u te dane ubraja. Tako se osim dana plovidbe uračunavaju i dani provedeni na putu tijekom repatrijacije, dani liječenja zbog bolesti ili povrede nastale na radu ili u svezi s radom, dani provedeni na stručnoj izobrazbi u tuzemstvu ili inozemstvu, kao i dani do isteka ugovora o radu koji su ostali neostvareni zbog napuštanja pomorca od strane broдача ili prestanka ugovora o radu zbog poslovno uvjetovanih razloga. Uvjet plovidbe od 183 dana smatrat će se ostvarenim i u slučaju da pomorac u poreznoj godini umre, umirovi se ili bude žrtvom otmice.¹⁰⁹

Nadalje, *Pomorski zakonik* propisuje da se s članom posade broda može sklopiti više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme za neprekinuto razdoblje dulje od razdoblja utvrđenom *Zakonom o radu*,¹¹⁰ iz čega je jasno da ugovor o radu pomorca predstavlja poseban oblik ugovora o radu.¹¹¹ Također, člankom 128. *Pomorskog zakonika*, s ciljem izjednačavanja uvjeta prilikom zapošljavanja hrvatskih pomoraca na domaćim i stranim brodovima, propisuje se da pomorac ukrcan na brodu hrvatske državne pripadnosti u međunarodnoj plovidbi je obveznik plaćanja doprinosa za mirovinsko i zdravstveno osiguranje. Važno je istaknuti da zbog bolje zaštite pomoraca *Pomorski zakonik* propisuje solidarnu odgovornost broдача, poslovođe, kompanije i poslodavca za smrt, tjelesnu ozljedu, kao i narušavanje zdravlja člana posade.

5.2.2. Kolektivni ugovori

Kolektivni ugovori za pomorce su važan izvor radnih i socijalnih prava za pomorce jer takvi kolektivni ugovori predstavljaju neposredni pravni temelj za ostvarivanje i zaštitu prava, obveza i odgovornosti pomoraca kod određenog broдача.¹¹² Kolektivnim ugovorima za pomorce reguliraju se specifične odredbe poput prava na repatrijaciju, hranu i smještaj, zdravstvena zaštita na brodu i slično, te se zbog toga razlikuju od drugih kolektivnih ugovora. Njima je predviđen minimum zajamčenih prava pomoraca, što znači da brođari svojim pravilnicima ne mogu umanjiti prava pomoraca predviđena kolektivnim ugovorom.¹¹³ U RH su trenutno na snazi dva kolektivna ugovora koja se

¹⁰⁷ ĆORIĆ, D., *Novi Pomorski zakonik*, Zbornik radova – Savjetovanje Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Rijeka, 2005., str. 9.

¹⁰⁸ *Pomorski zakonik*, Glava VIII. Posada broda, čl. 125.-164.

¹⁰⁹ *Ibid*, čl. 128. st. 2.

¹¹⁰ *Zakon o radu*, čl. 12.

¹¹¹ *Pomorski zakonik*, čl. 127. st. 1.

¹¹² UČUR, M. Đ., *Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2013. – 2015.)*, Naše More, god. 61, br. 5-6, 2014., str. 118.

¹¹³ ROZIĆ, I., VUKOVIĆ, T., BOŽIKOVIĆ, N., *op. cit.*, str. 702.

odnose na pomorce i to *Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi* (2023.-2024.) i *Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu*.

Za reguliranje radnopravnog statusa hrvatskih pomoraca posebno je važan *Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi* (2023.-2024.) koji je zaključen 29. prosinca 2022. godine, a primjenjuje se od 1. siječnja 2023. godine. Zaključen je između Sindikata pomoraca Hrvatske kojem je sjedište u Rijeci (u daljnjem tekstu: SPH) i Hrvatske udruga brodara *Mare Nostrum* koja okuplja deset članova u koje spadaju najveći hrvatski brodari. SPH je član ITF pa se u svemu mora pridržavati minimalnih standarda utvrđenih u ITF-ovom Temeljnem kolektivnom ugovoru. Ovaj *Kolektivni ugovor* nastavak je duge i složene suradnje između SPH i udruge brodara *Mare Nostrum* jer u prosjeku skoro svake dvije godine zaključuju odgovarajuće kolektivne ugovore za pomorce koji plove u međunarodnoj plovidbi. Ovakvim kontinuiranim zaključivanjem kolektivnih ugovora ove dvije ugovorne strane se stalno prilagođavaju promjenama koje se događaju u pomorskoj industriji te na taj način dolaze do najboljih rješenja kako za pomorce kao radnike tako i za brodare kao poslodavce.

Za razliku od *Pomorskog zakonika* gdje se koristi pojam ugovor o radu, u ovom *Kolektivnom ugovoru* koristi se pojam ugovor o zaposlenju, ali unatoč tome što se različito nazivaju njihovi pojmovi su istoznačni. To znači da se ugovor o zaposlenju/radu hrvatskih pomoraca u međunarodnoj plovidbi temelji na *MLC konvenciji*, *Pomorskom zakoniku*, *Zakonu o radu* i *Kolektivnom ugovoru*.¹¹⁴ Zaposlenje pomoraca, kao i sve što se tiče ugovora o zaposlenju pomoraca regulirano je člankom 3. *Kolektivnog ugovora*.

Osim zaposlenja pomoraca *Kolektivnim ugovorom* reguliraju se i sva druga bitna pitanja koja se odnose na članove posade broda poput: plaće, prekovremenog rada, utvrđivanja radnog vremena i godišnjeg odmora, sastava i broja članova posade, plovidbe u ratnim područjima, repatrijacije, bolovanja itd. *Kolektivni ugovor* sadrži i osam općih dodataka koji se odnose na platne ljestvice, minimalne plaće pomoraca, popis novčanih naknada, nacionalne blagdane, visinu naknade u slučaju tjelesnih oštećenja, žalbeni postupak na brodu te liste miritelja i arbitara. Važno je naglasiti da je *Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi* zajedno sa svim svojim dodacima u potpunosti usklađen s međunarodnim konvencijama iz područja pomorskog prava.

Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu primjenjuje se od 1. rujna 2023. godine, te predstavlja veliki korak u zaštiti hrvatskih pomoraca i brodara u obalnoj plovidbi. Ovaj *Kolektivni ugovor* zamijenio je *Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima* sklopljen 1998. godine koji je bio na snazi čak 25 godina. Pored SPH i udruge brodara *Mare Nostrum*, u izradi ovog *Kolektivnog ugovora* sudjelovao je i Nezavisni sindikat pomoraca putničkih brodova Hrvatske kojem je sjedište u Splitu (u daljnjem tekstu: i NSPPBH). *Kolektivni ugovora u linijskom obalnom pomorskom prometu* također sadrži brojne specifične odredbe koje inače sadrže kolektivni ugovori za pomorce, poput prava na repatrijaciju, hranu i smještaj, posteljinu i sanitarnu opremu na brodu, kao i one koje se tiču javnopravnog karaktera radnih odnosa pomoraca poput zapošljavanja, plaće, zdravstvene zaštite na brodu, zaštite na radu itd.

Primjenjuje se na hrvatske pomorce kao i pomorce drugih država članica Europskog gospodarskog pojasa koji plove na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu u RH.¹¹⁵ Njime se uređuju radni i socijalni standardi teme-

¹¹⁴ *Ibid*, str. 705.

¹¹⁵ *Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom*

ljem kojih se sklapaju ugovori o radu pomoraca s brodarima kako je propisano *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*.¹¹⁶ Ovaj *Kolektivni ugovor* je donesen nakon dugih 25 godina pa je samim time logično da je podigao materijalna prava pomoraca, ali što je još važnije predmetnim *Kolektivnim ugovorom* hrvatsko tržište zaštitilo se od eventualne neloyalne konkurencije, što samim time znači očuvanje radnih mjesta hrvatskih pomoraca.

6. Zaključak

Povijest nas uči da je more oduvijek bilo izvor blagostanja, pa tako države koje imaju izlaz na more imaju značajne komparativne prednosti u odnosu na države koje to nemaju. Obje države koje analiziramo u ovom radu imaju izlaz na istočnu obalu Jadranskog mora koje najdublje zadire u kontinent Europe te tako čini najkraći i najekonomičniji put do srednje i sjeverne Europe. Kada u obzir uzmemo tu činjenicu, kao i činjenicu da se morskim putem ostvari većina svjetske trgovine, nacionalna gospodarstva promatranih država trebaju se temeljiti na komparativnim prednostima izlaza na Jadransko more. Da bi se to ostvarilo promatrane države trebale bi dobro označiti i organizirati prilazne rute, modernizirati flotu trgovačkih brodova, dobro opremiti svoje luke i povezati ih sa zaleđem te na kraju, ali ništa manje važno, imati dobro obučene pomorce.

Radni odnos pomoraca tradicionalno je ugovorni odnos i regulira se kako međunarodnim dokumentima, tako i nacionalnim zakonodavstvom pojedine države. Pomorci su kao radnici posebna kategorija jer je njihov status specifičan i dosta se razlikuje od statusa drugih zaposlenika na kopnu. Prije svega ta specifičnost proizlazi iz činjenice što pomorci imaju isto mjesto rada i života dok im traje ugovor o radu. To dovodi do posebnih uvjeta rada, većeg rizika od nesreća ali i moguće zlorababe njihovih radnih prava. Upravo zato je MOR, kao krovna svjetska organizacija koja uređuje položaj svih radnika u svijetu, donijela najviše konvencija vezano za reguliranje njihovog radnopravnog statusa. Za zaštitu i ostvarivanje radnih prava pomoraca definitivno je najvažnija *MLC konvencija* koja je svojim odredbama obuhvatila gotovo sve aspekte života i rada pomoraca. Međutim, važno je napomenuti da *MLC konvencija* pruža samo određene smjernice za uređivanje radnih, životnih i socijalnih uvjeta pomoraca, dok države svojim vlastitim propisima detaljnije reguliraju njihov status.

Odabir država koje su analizirane u ovom radu nije slučajna jer pored činjenice da imaju izlaz na Jadransko more, imaju još dosta poveznica. Naime, obje države su slijednice Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, svoje pomorsko pravo temeljile su na jugoslavenskom ZPUP-u iz 1977. godine, povezane su granicama te imaju još mnoge druge zajedničke povijesne, društvene i kulturne momente. Analiza specifičnog radnopravnog statusa pomoraca u promatranim državama zanimljiva je i zbog činjenice što je Republika Hrvatska članica Europske unije, dok Bosna i Hercegovina to nije.

Obje promatrane države su ratificirale *MLC konvencije* te su se obvezale implementirati njene odredbe u svoja nacionalna zakonodavstva. Međutim, dok je Republika Hrvatska to učinila u potpunosti, Bosna i Hercegovina do danas nije napravila gotovo ništa po tom pitanju. Naime, Republika Hrvatska je donijela *Pomorski zakonik* kojim je kodificirala cjelokupno svoje pomorsko pravo. U Republici Hrvatskoj provedena je reforma poreznog, mirovinskog i zdravstvenog sustava za pomorce, pa je danas Republi-

pomorskom prometu, čl. 2.

¹¹⁶ *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*, Narodne novine br. 19/22.

ka Hrvatska po tom pitanju uređenija i od mnogih drugih država s većom pomorskom tradicijom. Nadalje, u Republici Hrvatskoj djeluje i Sindikat pomoraca hrvatske koji svojim kolektivnim ugovorima još dodatno poboljšava položaj hrvatskih pomoraca. S druge strane, Bosna i Hercegovina nije učinila ništa značajno za zaštitu svojih pomoraca. Naime, do dan danas nije donijela pomorski ili sličan zakonik na razini države kojim bi kodificirala svoje pomorsko pravo, ali i implementirala odredbe *MLC Konvencije*. Nadalje, u Bosni i Hercegovini ne postoji sindikalno udruženje koje bi zastupalo prava njenih pomoraca, niti je provedena reforma poreznog, zdravstvenog i mirovinskog sustava. Iz svega navedenog vidljivo je da pomorci u BiH nisu posebno zaštićeni niti je prepoznat njihov specifičan radni status. Upravo zbog toga većina pomoraca koji imaju prebivalište na području Bosne i Hercegovine plove pod hrvatskom ili crnogorskom pomorskom knjižicom.

Na kraju možemo zaključiti da, unatoč činjenici što su obje države ratificirale *MLC konvenciju* te imaju izlaz na Jadransko more, kao i mnogo toga zajedničko, radnopravni status pomoraca u promatranim državama nije jednako uređen. Republika Hrvatska kojoj je geografski položaj i bogata pomorska tradicija svakako prednost u odnosu na Bosnu i Hercegovinu puno je bolje uredila i zaštitila položaj svojih pomoraca. Tome je zasigurno pridonijela činjenica što je članica Europske unije pa je samim time bila obvezna svoje pomorsko zakonodavstvo uskladiti sukladno propisima Europske unije. U Bosni i Hercegovini pomorci uopće nisu prepoznati kao posebna kategorija radnika jer su propisi kojima se regulira položaj pomoraca i pomorstvo općenito zastarjeli, te nisu usklađeni s međunarodnim konvencijama koje je Bosna i Hercegovina ratificirala. Stoga, Bosna i Hercegovina u što kraćem vremenu mora donijet nacionalne propise na razini države kojima će kodificirati svoje pomorsko pravo sukladno suvremenom međunarodnom zakonodavstvu. Također, Bosna i Hercegovina bi trebala provesti reformu mirovinskog, zdravstvenog i poreznog sustava u dijelu koji se odnosi na pomorce po uzoru kako je to napravila Republika Hrvatska, te donijeti kolektivne ugovore za pomorce koji bi garantirali minimum njihovih radnih prava. Osnivanje sindikata pomoraca je nešto na čemu pomorci u Bosni i Hercegovini trebaju inzistirati.

Ivo ROZIĆ, PhD, Full Professor
University of Mostar, Faculty of Law,
ivo.rozic@pf.sum.ba

Tony VUKOVIĆ, mag. iur.,
University of Split, Faculty of Maritime Studies,
tvukovic@pfst.hr

ANALYSIS OF THE LABOUR LAW STATUS OF SEAFARERS IN BOSNIA AND HERZEGOVINA AND THE REPUBLIC OF CROATIA

Abstract: *The aim of this paper is to present the regulation of the labour law status of seafarers in Bosnia and Herzegovina and the Republic of Croatia. The choice of these countries to analyse the labour status of seafarers is not random, but deliberate, as they had many historical moments, legal traditions and culture in common. The question of the labour and social status of seafarers is a specific and very complex issue in labour law in general. As employees, seafarers have a different labour and social status in many respects than shore-based workers. For this reason, the International Labour Organisation has adopted no less than 68 documents regulating their labour status. All of these International Labour Organisation documents are brought together in the 2006 Maritime Labour Convention. For this very reason, Maritime Labour Convention is the most important legal instrument relating to the regulation of the work, life and social rights of seafarers. In this context, this paper examines and analyses the national Bosnia and Herzegovina and Croatian regulations governing the labour and social status of seafarers, particularly with regard to the application of the standards prescribed in the provisions of the Maritime Labour Convention.*

Keywords: *labour law status of seafarers, International Labour Organization, International Maritime Organization, Maritime Labour Convention, Bosnia and Herzegovina, Republic of Croatia.*