

Analiza konvencije o radu pomoraca (MLC 2006) i njen utjecaj na položaj pomoraca

Bogdan, Frane

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:814238>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-01**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Pravni fakultet

Frane Bogdan

ANALIZA KONVENCIJE O RADU POMORACA (MLC 2006) I NJEN
UTJECAJ NA POLOŽAJ POMORACA

Diplomski rad

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Mentor:

prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, rujan 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Frane Bogdan pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Frane Bogdan, v.r.

Sažetak

Pomorci imaju vrlo važnu ulogu u kontekstu međunarodne trgovine te prijevoza robe i putnika. Oni su odgovorni za sigurno upravljanje, navigaciju i održavanje brodova čime osiguravaju siguran, učinkovit i uspješan prijevoz. Obzirom na činjenicu da je pomorski prijevoz tradicionalno prepoznat kao sektor s visokim rizicima i potencijalnim gubicima, pomorci su suočeni s brojnim izazovima i opasnostima na moru. Također, specifičnost radnog okruženja pomoraca koje je ujedno i njihovo mjesto stanovanja te često nezadovoljavajući radni i životni uvjeti na brodu zahtijevali su poseban tretman radnih odnosa i opetovane intervencije međunarodnih organizacija u tom području. Pomorsko-pravna regulativa ipak je, u tom smislu, bila nedovoljna i nekonzistentna te je nedostajao jedinstveni međunarodni propis kojim bi na sustavan način objedinila i zaštitila prava pomorca te u konačnici poboljšali njihovi radni i životni uvjeti. Međunarodna organizacija rada prepoznala je taj problem te je stoga, na 94. zasjedanju Međunarodne konferencije rada, u veljači 2006. godine, donijela prvi sveobuhvatni međunarodni instrument koji regulira prava i uvjete rada pomoraca - Konvenciju o radu pomoraca. Konvencija konsolidira postojeća pravila i standarde koji su bili sadržani u brojnim starim konvencijama te ih dopunjuje i modernizira. Cilj ovog rada je analizirati strukturu i sadržaj Konvencije o radu pomoraca te njen utjecaj na sveopći položaj pomoraca u svijetu, kao i prikazati implementaciju i primjenu Konvencije u praksi s naglaskom na RH.

Ključne riječi: MLC, pomorac, posada, dobrobit pomoraca, brod, brodovlasnik, radni uvjeti, životni uvjeti, sustav kontrole, pravni instrument.

Summary

Seafarers play a crucial role in international trade and the transportation of goods and passengers. They are responsible for the safe management, navigation, and maintenance of ships, ensuring secure, efficient, and successful transportation. Given the fact that maritime transport is traditionally recognized as a high-risk sector with potential losses, seafarers face numerous challenges and dangers at sea. Moreover, the unique work environment of seafarers, which also serves as their place of residence, along with often unsatisfactory working and living conditions on board, have necessitated special treatment of labor relations and repeated interventions by international organizations in this field. However, maritime legal regulations have been insufficient and inconsistent, lacking a unified international standard that would systematically unify and protect seafarers' rights and ultimately improve their working and living conditions. Recognizing this problem, the International Labour Organization addressed it by adopting the Maritime Labour Convention at the 94th session of the International Labour Conference in February 2006. The Convention consolidates existing rules and standards contained in various previous conventions by supplementing and modernizing them. The aim of this thesis is to analyze the structure and content of the MLC and its impact on the general position and welfare of seafarers in the world, as well as show the application of the MLC in practice with an emphasis on the Republic of Croatia.

Key terms: MLC, seafarer, ship crew, seafarers' welfare, ship, shipowner, work conditions, living conditions, control system, legal instrument.

Sadržaj

1. Uvod.....	2
2. Pravna zaštita i položaj pomoraca kroz povijest.....	4
2.1. Međunarodne konvencije	5
2.1.1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS, 1982.).....	5
2.1.2. Konvencija o repatrijaciji pomoraca (Revidirana 1987.).....	6
2.2. Pravni instrumenti Međunarodne pomorske organizacije.....	7
2.2.1. Konvencija o olakšavanju međunarodnog pomorskog prometa (FAL, 1965.).....	7
2.2.2. Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću glede sigurnog rada brodova i sprječavanja zagađivanja (ISM CODE, 1993.).....	7
2.2.3. Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL, 1973.).....	8
2.2.4. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS, 1974.).....	9
2.2.5. Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe (obuke), izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW, 1978.).....	9
2.2.6. Međunarodni sigurnosni kodeks brodova i lučkih postrojenja (ISPS CODE, 2002.).....	10
3. MLC.....	10
3.1. Opći pregled MLC.....	10
3.2. Struktura i sadržaj MLC	11
3.3. Glavna područja koja MLC regulira.....	14
4. Utjecaj MLC na položaj pomoraca	15
4.1. Utjecaj MLC na radne i životne uvjete pomoraca.....	15
4.2. Utjecaj MLC na prava pomoraca.....	18
5. Analiza primjene MLC.....	20
5.1. Polje primjene MLC	20
5.2. Odgovornost za primjenu i provedbu	22
5.3. Primjena MLC u RH.....	24
6. Zaključak.....	28
7. Popis literature.....	30

1. Uvod

Pomorska industrija predstavlja ključnu kariku u lancu međunarodne trgovine te prijevozu robe i putnika, kao i u svjetskoj ekonomiji općenito. U kontekstu pomorske industrije, uloga pomoraca od vitalne je važnosti. Oni su odgovorni za sigurno upravljanje, navigaciju i održavanje brodova, što zahtijeva stručno znanje, iskustvo i tehnološku osposobljenost, a čime u konačnici osiguravaju siguran, učinkovit i uspješan prijevoz. Budući da se pomorski prijevoz tradicionalno smatra visokorizičnim područjem, pomorci su često izloženi različitim izazovima i opasnostima na moru, od nepovoljnih vremenskih uvjeta, piratstva i nesreća do drugih situacija u kojima su potencijalno ugroženi njihovi životi i zdravlje. Također, vrlo velik pritisak i stres, a posljedično i negativne učinke na mentalno i fizičko zdravlje pomoraca mogu izazvati uvjeti u kojima obavljaju svoj posao. Naime, nerijetko su suočeni s lošom prehranom i smještajem, smjenskim radom, eksploatacijom i financijskim pritiskom kroz nepoštivanje ugovorih obveza ili neisplatu plaća.¹

Nadalje, pravna regulativa koja se odnosi na pomorstvo često ne zadovoljava u potpunosti potrebe suvremenog pomorstva, koje je zahvaćeno procesom globalizacije. Porast broja brodova koji plove pod tzv. zastavom pogodnosti, razvoj globalnog tržišta rada i napredak tehnologije, uz sve kraća zadržavanja brodova u lukama i bržu razmjenu roba i usluga, pridonose povećanju međunarodne konkurentnosti i pritisku na smanjenje troškova.² Smanjenje troškova se obično postiže snižavanjem standarda u području rada i sigurnosti na radu, izbjegavanjem regulatornih režima u području rada i radnih odnosa, smanjenjem plaća, pogoršavanjem radnih i životnih uvjeta pomoraca na brodu te korištenjem jeftine radne snage različitih nacionalnosti.³ Stoga je univerzalna zaštita pomoraca od iznimne važnosti, ne samo radi sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša, već i radi zaštite sigurnosti i zdravlja pomoraca, a osobito u kontekstu poštivanja njihovih temeljnih ljudskih prava.

Zahtjev univerzalnosti, odnosno podobnosti propisa da bude prihvaćen od strane velikog broja država, proizlazi iz činjenice da postoje nacionalna pravila koja ne pružaju odgovarajuću zaštitu pomorcima, posebno onima koji nisu državljani dotične države, a koja se na taj način žele

¹ Liselotte Fotteler Marina; Andriotti Bygvraa Despena; Chresten Jensen Olaf. The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics. BMC Public Health (2020), str. 2, vlastiti prijevod.

² Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo, u: Zbornik radova 3. Međunarodne znanstvene konferencije iz pomorskog prava – MZKPP, Split, (2021), str. 12.

³ Rozić Ivo; Vuković Tony; Božiković Nenad. Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj. Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42., br. 3, (2021), str. 696.

potisnuti iz primjene, odnosno činjenice da postoji disparitet u primjeni radnopravnih standarda i nejednakost u radnopravnom statusu zaposlenih u pomorskom sektoru.⁴

Sve prethodno navedene okolnosti ukazivale su na nužnost donošenja novog jedinstvenog međunarodnog propisa koji bi, prije svega, objedinio postojeće standarde, a potom ih dopunio i osuvremenio.⁵

Međunarodna organizacija rada (engl. *International Labour Organization – ILO*, dalje: MOR) održala je, iz tog razloga, od 07. do 23. veljače 2006. godine, u Ženevi, 94. zasjedanje Međunarodne konferencije rada. Rezultat višednevnog zasjedanja Konferencije je Konvencija o radu pomoraca (engl. *Maritime Labour Convention – MLC*, dalje: MLC) koja zajedno s konvencijama Međunarodne pomorske organizacije (engl. *International Maritime Organisation – IMO*) glede sigurnosti na moru (engl. *International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), zaštiti morskog okoliša (engl. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL*) te usavršavanja pomoraca (engl. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping – STCW*) čini “četvrti stup” pravila u domeni pomorstva.⁶

Normativni okvir MLC zbog jamstva poštivanja minimalnih prava pomoraca, omogućavanja brodarima eliminacije konkurencije koja ne poštuje osnovne radne standarde te zbog veće fleksibilnosti u primjeni normi MOR-a, univerzalno je prihvaćen te lako prilagodljiv potrebama razvoja pomorske industrije, dok je kontrola njegove primjene u različitim državama istovjetna.⁷

MLC, dakle, predstavlja prvi sveobuhvatni međunarodni instrument koji regulira prava i uvjete rada pomoraca diljem svijeta, odnosno instrument koji konsolidira postojeća pravila i modernizira standarde koji su do tada bili sadržani u brojnim starim konvencijama.⁸ S ciljem poboljšanja radnih uvjeta i zaštite prava pomoraca, na kvalitetan i sustavan način uređuje odnosno uspostavlja standarde za plaće, radno vrijeme, smještaj i hranu, zdravstvenu zaštitu,

⁴ Rukavina Biserka. Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava, *Pomorstvo*, god. 21, br. 1 (2007), str. 166.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo. *Op. cit.*, str. 20-21.

⁷ Petrović Dražen. Globalna prava za pomorce: Nova Konvencija o radu u oblasti pomorstva. *Naše more: međunarodni znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 53 No. 1-2, 2006, str. 30.

⁸ Rukavina, B. radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava. *Op. cit.*, str.166.

osiguranje i mnoge druge aspekte koji se odnose na rad pomoraca i uvjete u kojima obavljaju svoj posao.

2. Pravna zaštita i položaj pomoraca kroz povijest

Društveni odnosi povezani s plovidbom i morem predmet su zakonskog normiranja još od davnina.⁹ Pravne odredbe koje uređuju navedenu materiju sadržane su tako u Hamurabijevom zakoniku iz 18. stoljeća prije Krista, Grčkom Rodskom zakonu o izbacivanju iz 5. stoljeća prije Krista, u Rimskom i Bizantskom pravu iz 8., odnosno 9. stoljeća, u Mletačkim propisima iz 12. stoljeća te brojnim drugim pravnim izvorima.¹⁰ Povijest međunarodne pomorske regulative većinom je bila reaktivna: Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) formirana je zbog potonuća Titanika; Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću (ISM) usvojen je zbog katastrofe s britanskim trajektom Herald of Free Enterprise; a ekološka katastrofa izazvana izlivanjem nafte iz tankera Exxon Valdez rezultirala je zahtjevom za tankerima s dvostrukim trupom.¹¹ Ipak, pitanje dobrobiti pomoraca dugo vremena nije bilo u fokusu međunarodnog zakonodavstva: „seafarers welfare“ kao termin obično je izostavljen ili usputno, neizravno spomenut u većini međunarodnih sporazuma.¹² Konvencija o dobrobiti pomoraca (engl. Convention concerning seafarer's welfare at sea and in ports No.163) iz 1987. godine, u tom smislu predstavlja izuzetak, međutim ratificiralo ju je tek osamnaest članica MOR-a, od čega je samo u četiri članice trenutno na snazi.¹³ Nadalje, brojni primjeri kroz povijest svjedoče da su zakoni stoljećima bili na štetu prava pomoraca. U tom kontekstu, Španjolska vlada je 1552. godine odredila da svaki mornar koji dezertira prije završetka plovidbe može biti kažnjen sa sto udaraca bičem, kaznom gotovo jednakom smrti, dok su u 19. stoljeću Engleska, Sjedinjene Američke države i druge pomorske zemlje propisale da svaki pomorac koji napusti brod prije završetka rute može biti prisilno uhvaćen i vraćen na brod.¹⁴

⁹ Rozić Ivo; Vuković Tony; Božiković Nenad. Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj. *Op. cit.*, str. 696.

¹⁰ Bartulović željko; Aflić Maja. Sailor's Service from Medieval Times to Modern Maritime Labour Conventions. Pomorski zbornik 55 (2018), str. 167, vlastiti prijevod.

¹¹ Exarchopoulos Georgios *et. al.* Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006, Marine Policy 93 (2018), str. 63, vlastiti prijevod.

¹² *Ibidem.*

¹³ International Labour Organisation. Ratification of MLC convention, dostupno na: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0>

¹⁴ Exarchopoulos Georgios *et. al.* Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Op. cit.*, str. 63, vlastiti prijevod.

Ipak, suvremeno doba donosi znatne promjene. Najveći napredak postignut je inicijativom različitih međunarodnih tijela i organizacija, u okviru kojih je donesen velik broj konvencija, preporuka i drugih pravnih instrumenata kojima se uređuju razna pitanja u odnosu na pomorce, primjerice inicijativom Međunarodnog pomorskog odobora (engl. *Comite Maritime International - CMI*), IMO-a, MOR-a, kao i inicijativom različitih pomoćnih tijela Ujedinjenih naroda, kao što su Konferencija UN-a o pravu mora (engl. *United Conference on the Law of the Seas - UNCLOS*), odnosno Konferencija UN-a o trgovini i razvoju (engl. *United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD*).¹⁵ Upravo najveći broj konvencija i preporuka koje je donijela MOR odnosi se na pomorce, na zaštitu njihovog fizičkog i duhovnog integriteta, a sve u cilju humanizacije uvjeta rada pomoraca.¹⁶ Specifična međunarodna priroda pomorstva kao djelatnosti te specifičan način života i rada pomoraca, rezultirali su potrebom za posebnim tretmanom radnih odnosa koji se javljaju u tom sektoru u okviru te organizacije.¹⁷ Od 1920. godine do usvajanja MLC-a, MOR je razvila opsežan međunarodni zbornik o radnim odnosima pomoraca, a na konferenciji 1921. godine odlučila je da se nijedna konvencija, čiji predmet nije jasno određeno pomorsko pitanje koje je posebno stavljeno na dnevni red, neće primjenjivati na pomorce.¹⁸ Dodatan zahtjev jest da to pitanje bude prethodno povjereno na proučavanje pomorskoj paritetnoj komisiji, osnovanoj pri Međunarodnom uredu rada.¹⁹ Unatoč brojnim propisima, njihova učinkovita provedba otežana je nedostatkom ratifikacija te postoji očiti jaz između aspiracije i implementacije.²⁰ Uzimajući u obzir navedeno, bitno se osvrnuti na neke od postojećih međunarodnih konvencija i pravnih instrumenata koji uređuju pitanja ljudskih prava, rada i radnih standarda pomoraca.

2.1. Međunarodne konvencije

2.1.1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS, 1982.)

Konvencija o pravu mora ima iznimnu važnost u kontekstu postavljanja standarda odgovornosti i jurisdikcije država čiju zastavu brod vije, obalnih država te država luke, a u vezi sa sigurnošću plovidbe, zaštitom morskog okoliša te sprečavanjem nezakonitih radnji na moru.

¹⁵ Hubilla R. S. B. Maria. An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights. World Maritime University Dissertations 2009, str. 23, vlastiti prijevod.

¹⁶ Učur Đ. Marinko. Radnopravni status pomoraca. Rijeka, 2003., str. 132.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*, str. 2.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Hubilla R. S. B. Maria. An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights. *Op. cit.*, str 23, vlastiti prijevod.

Unatoč činjenici da se odredbe Konvencije primjenjuju na države članice te na ostale entitete koji imaju međunarodno pravnu osobnost, neke od njih imaju izravno značenje za pomorce.²¹ Tako članak 97. UNCLOS-a²² pruža zaštitu zapovjedniku broda i drugim članovima posade na način da će se, u slučaju sudara ili svake druge plovidbene nezgode koja se tiče broda na otvorenom moru i koja povlači kaznenu ili stegovnu odgovornost zapovjednika broda ili bilo koje druge osobe u službi broda, kazneni ili stegovni postupak moći provesti protiv tih osoba samo pred sudskim ili upravnim organima bilo države zastave ili države čiji su te osobe državljani, dok je u stegovnim predmetima država koja je izdala pomorsku knjižicu zapovjedniku ili svjedodžbu o osposobljenju ili dozvolu, jedina nadležna da nakon redovitog pravnog postupka izrekne oduzimanje tih isprava čak i ako držatelj nije državljanin države koja ih je izdala.

Nadalje, članak 230. UNCLOS-a²³ predviđa isključivo novčane kazne i poštivanje priznatih prava optuženika uhićenih članova posade u obalnim vodama zbog uzrokovanja onečišćenja mora.

Naposljetku, članak 292. UNCLOS-a²⁴ štiti prava pomoraca na način da predviđa postupak hitnog oslobađanja broda i njegove posade u kojem sud ili arbitražni sud bez odlaganja razmatra zahtjev za oslobađanje i bavi se jedino pitanjem oslobađanja, a vlasti države koja je zadržala brod odmah izvršavaju odluku suda ili arbitražnog suda o oslobađanju broda ili njegove posade.

2.1.2. Konvencija o repatrijaciji pomoraca (Revidirana 1987.)

Konvencija o repatrijaciji pomoraca donesena je pod okriljem MOR-a. Unatoč činjenici da prema službenim podacima MOR-a nije zaživjela, odnosno da je trenutno na snazi u samo četiri države, važno je spomenuti zbog odredbi koje sadrži, a koje se tiču povratka pomoraca u zemlju državljanstva (čl. 3. Konvencije o repatrijaciji pomoraca)²⁵:

1. svaki pomorac koji je iskrcao u tijeku svog zaposlenja ili nakon prestanka zaposlenja ima pravo biti vraćen u svoju zemlju ili u luku u kojoj je bio ukrcan ili u luku u kojoj je putovanje započelo, ovisno o tome kako je to utvrđeno nacionalnim zakonodavstvom koje mora sadržavati odredbe potrebne za rješavanje ovog pitanja, uključujući odredbe kojima se utvrđuje tko snosi troškove repatrijacije,

²¹ *Ibidem*, str 26, vlastiti prijevod.

²² Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda, NN 9/2000.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Konvencija o repatrijaciji pomoraca, NN 3/2002.

2. smatrat će se da je pomorac propisno repatriran ako mu je osigurano prikladno zaposlenje na brodu koji plovi prema jednom od prethodno navedenih odredišta,
3. smatrat će se da je pomorac repatriran ako je iskrcan u svojoj zemlji ili u luci u kojoj je bio ukrcan ili u susjednoj luci ili u luci u kojoj je putovanje započelo,
4. uvjeti pod kojima strani pomorac ukrcan u stranoj zemlji ima pravo na repatrijaciju utvrdit će se nacionalnim zakonodavstvom ili, u nedostatku takvih zakonskih odredaba, ugovorom o radu pomorca.

2.2. Pravni instrumenti Međunarodne pomorske organizacije

2.2.1. Konvencija o olakšavanju međunarodnog pomorskog prometa (FAL, 1965.)

Glavni ciljevi FAL Konvencije su: olakšati i ubrzati međunarodni pomorski promet te spriječiti nepotrebna kašnjenja, osigurati učinkovitu međusobnu suradnju među vladama te osigurati najviši mogući stupanj ujednačenosti u formalnostima i drugim postupcima povezanim s dokumentacijom, dolaskom, boravkom i odlaskom brodova.²⁶

FAL Konvencija, u tom smislu, sadrži određene odredbe koje se odnose na identifikacijske isprave pomoraca. Naime, osnovni dokumenti temeljem kojih javne vlasti obavljaju verifikaciju, odnosno dobivaju informacije o svakom pojedinom članu posade prilikom dolaska ili odlaska s broda trebaju biti osobna iskaznica ili putovnica pomorca.²⁷ Također, javna tijela ne bi trebala zahtijevati predočenje pojedinačnih identifikacijskih isprava ili informacija koje dopunjuju identifikacijske isprave pomoraca, a koje se odnose na članove posade navedene u listi posade.²⁸ Nadalje, javne vlasti obalne države trebaju stranim članovima posade dopustiti izlazak na obalu dok je brod na kojem su stigli u luci, pod uvjetom da su ispunjene sve formalnosti vezane za pravilan dolazak broda i da javne vlasti nemaju razloga odbiti dopuštenje zbog javnog zdravlja, javne sigurnosti ili javnog reda.²⁹

2.2.2. Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću glede sigurnog rada brodova i sprječavanja zagađivanja (ISM CODE, 1993.)

ISM Kodeks prihvaćen je rezolucijom IMO-a te predstavlja vrhunac angažmana međunarodne zajednice glede unapređenja sigurnosti na moru, odnosno glede sveobuhvatnog

²⁶ Hubilla R. S. B. Maria. An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights. *Op. cit.*, str. 43,

²⁷ Convention on facilitation of international maritime traffic (FAL 1965). Odlomak 3.10., vlastiti prijevod.

²⁸ *Ibidem*, odlomak 3.10.3., vlastiti prijevod.

²⁹ *Ibidem*, odlomak 3.19., vlastiti prijevod.

procesa iskorištavanja brodovlja te zaštite okoliša od onečišćenja.³⁰ Odgovornost ljudskog čimbenika, prvenstveno posade, u sigurnom obavljanju operacija brodom jedan je od najvažnijih novo-uvadenih postulata pravne regulative iz tog područja.³¹ Kodeks zahtijeva uspostavu učinkovitih ciljeva upravljanja sigurnošću, odnosno cjelokupnog sustava upravljanja sigurnošću (SMS) od strane vlasnika broda ili bilo koje osobe koja predstavlja vlasnika ili upravu, odnosno koja preuzima odgovornost za upravljanje brodom.³²

2.2.3. Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova MARPOL (1973.)

MARPOL Konvencija osim što regulira sprječavanje onečišćenja svim štetnim tvarima koje se s brodova ispuštaju ili izbacuju, namjerno ili slučajno, također definira i posebna područja koja zbog svoje visoke ekološke osjetljivosti zahtijevaju posebnu zaštitu.³³ U ta područja spadaju: Sredozemlje, Baltičko more, Crno i Crveno more, Arapski zaljev, Sjeverno more i šire područje Kariba. MARPOL je živo tijelo koje se, ovisno o okolnostima i potrebama, neprestano razvija, mijenja i dopunjuje, dok novosti koje se gotovo svake godine unose u Konvenciju automatski stupaju na snagu godinu dana nakon odluke IMO-a, osim ako im se izričito ne usprotivi trećina država koje posjeduju barem polovicu svjetske tonaže.³⁴

Kada je riječ o pomorcima, ova Konvencija omogućuje im da se, ukoliko su primijenili dužnu pažnju odnosno pravila pomorske struke, pozovu na institut oslobađanja od odgovornosti. Naime, mogu se osloboditi od odgovornosti za ispuštanje u more štetnih tekućih tvari ili mješavina koje sadrže takve tvari ako je: takvo ispuštanje bilo potrebno radi sigurnosti broda ili spašavanja ljudskog života na moru; ili je nastalo zbog oštećenja broda ili njegove opreme, a pod uvjetom da su bile poduzete sve razumne mjere opreza nakon oštećenja ili otkrivanja ispuštanja u svrhu sprečavanja ili smanjenja ispuštanja i ako vlasnik ili zapovjednik broda nisu djelovali u namjeri da prouzroče štetu ili s nepažnjom i znanjem da se šteta vjerojatno može dogoditi; ili je ispuštanje odobrila Uprava kako bi se smanjila šteta od onečišćenja.³⁵

³⁰ Kiperaš Željko. ISM Kodeks - Primjena od strane države zastave. Usporedno pomorsko pravo, Vol. 38 (1996.), str. 73, 74, 81.

³¹ *Ibidem*, str. 81.

³² Hubilla R. S. B. Maria. An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights. *Op. cit.*, str. 35, 36, vlastiti prijevod.

³³ Milošević Pujo Branka; Radovan Hrvoje. Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji. *Naše more* 52(5-6)2005. str. 232.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova – MARPOL.

2.2.4. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS, 1974.)

SOLAS Konvencija, zajedno s protokolima, najvažnija je međunarodna konvencija iz područja sigurnosti plovidbe. Konvencija obuhvaća odredbe o utvrđivanju sposobnosti pomorskih brodova za plovidbu u međunarodnom prometu radi zaštite putnika, posade i ostalih osoba na brodu, dok detaljno razrađuje pitanja koja se odnose primjerice: na stabilitet broda, elektro-instalacije, kormilarski uređaj, protupožarnu zaštitu, sredstva za spašavanje, radiotelegrafiju i radiotelefoniju, postupanje prilikom krcanja opasnih tereta i tomu slične odredbe.³⁶

2.2.5. Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe (obuke), izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW, 1978.)

STCW Konvencija kao jedan od najvažnijih međunarodnih instrumenata s aspekta sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša, za glavnu svrhu imala je usklađivanje nacionalnih propisa, programa izobrazbe i obuke pomoraca te uvjeta i izdavanja svjedodžbi pomorcima kako bi se podigla opća razina obučenosti posada na pomorskim brodovima.³⁷ Budući da ljudski faktor i dalje predstavlja najčešći uzrok pomorskih nesreća, primaran fokus međunarodne pomorske zajednice na ovaj ključni element sigurnosti na moru smatra se logičnim i neophodnim.³⁸

U kontekstu ove Konvencije, od iznimne je važnosti razlikovati tri razine odgovornosti koje se tiču obavljanja dužnosti na brodu:

1. upravljačka razina – odnosi se na službu zapovjednika, prvog časnika palube, upravitelja stroja ili drugog časnika stroja na pomorskom brodu, odnosno preuzimanje cjelovite odgovornosti za pravilno obavljanje svih djelatnosti ili nekih točno određenih djelatnosti na pomorskom brodu;
2. radna razina – odnosi se na službu časnika odgovornog za plovidbenu ili strojarsku stražu ili strojara određenog za dužnost u strojarnici koja je povremeno bez osoblja i radijskog operatora na pomorskom brodu, odnosno neposrednu odgovornost za neku određenu djelatnost te

³⁶ Vokić Žužul Marina. Međunarodni ugovori pomorskoga prava i prava mora koji obvezuju Republiku Hrvatsku, Usporedno pomorsko pravo, Vol. 35 No. 137-140, 1993 str. 72.

³⁷ Grabovac Ivo; Doprinost nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe. Pomorski zbornik 40 (2002), str. 435.

³⁸ *Ibidem.*

3. pomoćna razina – odnosi se na pomaganje pri držanju plovidbene ili strojarske straže, straže u luci ili pri obavljanju operacija rukovanja teretom ili prekrcaja na pomorskom brodu.³⁹

2.2.6. Međunarodni sigurnosni kodeks brodova i lučkih postrojenja (ISPS CODE, 2002.)

ISPS Kodeks pruža okvir putem kojeg brodovi i luke mogu surađivati u otkrivanju i odvratanju djelovanja koja predstavljaju prijetnju pomorskoj sigurnosti, na način da omogućava prikupljanje i razmjenu sigurnosnih informacija, pruža metodologiju za procjenu sigurnosti, osigurava da su sigurnosne mjere adekvatno provedene, uspostavlja planove sigurnosti brodova i luka, osigurava provođenje obuka i vježbi i slično.

Kodeks je imao značajan negativan utjecaj na ljudska prava pomoraca budući da je uvelike ograničio njihovo pravo na izlazak na kopno dok je brod u luci, često ih izlažući nezakonitim sigurnosnim provjerama te ograničenju slobode kretanja.⁴⁰ Izvješća ukazuju na to da su pomorci u nekoliko luka u SAD-u doživljavani kao sigurnosna prijetnja i tretirani "više manje kao osumnjičeni za terorizam".⁴¹

3. MLC

3.1. Opći pregled MLC

MLC je posljedica tripartitnog sporazuma: vlada, sindikata pomoraca i predstavnika brodovlasnika, a na snagu je stupila u kolovozu 2013., godinu dana nakon što ju je ratificiralo 30 država članica MOR-a.⁴² Do sada je ratificirana u stotinu i četiri države, uključujući sve zemlje Europske unije, osim Austrije i Češke.⁴³

Zbog svoje strukture, kojom kombinira meko zakonodavstvo i "tvrđi" pristup u jednom jedinstvenom pravnom instrumentu, globalne prihvaćenosti od strane država i vladinih partnera u pomorskoj industriji te naposljetku zbog sadržaja prava koja ju prožimaju, smatra se istinskim

³⁹ *Ibidem*, str. 437.

⁴⁰ Hubilla R. S. B. Maria. An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights. *Op. cit.*, str. 41, vlastiti prijevod.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Petrinović Ranka; Lovrić Ivana. Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca. Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 54 No. 169, 2015. str. 146.

⁴³ Podaci dostupni na službenoj internetskoj stranici MOR-a:
<https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300::NO::>

postignućem u međunarodnoj regulatornoj politici.⁴⁴ MLC detaljno pokriva cijeli spektar socioekonomskih problema u pomorskom sektoru, uključujući pitanje socijalne sigurnosti i socijalne zaštite, odgovornosti vlasnika broda i repatrijacije, utvrđuje sveobuhvatan sustav usklađivanja i provedbe temeljen na inspekcijama države zastave i obaveznoj certifikaciji radnih i socijalnih uvjeta za pomorce, koju provodi nadležno tijelo u državi zastave ili priznate organizacije, kao i inspekcijama države luke i postupcima prigovora pomoraca, kako na brodu, tako i na kopnu.⁴⁵ Preciznije, osim prava i odgovornosti, MLC postavlja minimalne tehničke zahtjeve i standarde za pomorce za rad na brodu kao što su: minimalna dob, zdravstveno stanje, obuka, uvjeti zapošljavanja, ugovor o radu, minimalno radno vrijeme, minimalno vrijeme odmora, plaća, godišnji odmor, repatrijacija i druga pitanja.⁴⁶ Također sadrži odredbe koje se odnose na pitanja smještaja, prehrane i posluživanja hrane, zdravstvene zaštite, socijalne skrbi i socijalne sigurnosti te prevencije nesreća.⁴⁷

Objedinjujući prijašnje konvencije ILO-a, MLC formalizira prava pomoraca te osigurava njihovo međunarodno priznanje, a posljedično i poboljšanje sveopćeg položaja pomorca, dok provedbeni mehanizmi MLC-a zamjenjuju do tada neučinkovit pristup zaštiti pomoraca uspostavljajući stroži režim dužnosti za države zastave i države luke.⁴⁸

U svjetlu navedenog, temeljne značajke MLC-a su: pružiti sveobuhvatan prikaz radnih i socijalnih prava pomoraca na jednom mjestu, definirati čvrst skup prava i načela za pomorce te omogućiti značajan stupanj fleksibilnosti u načinu implementacije istih od strane članica te konačno, osigurati pravilno provođenje i poštivanje tih prava i načela kroz sustav certificiranja kao dokaz usklađenosti s MLC-om i njezinog nadzora od strane kontrolnog sustava države luke.⁴⁹

3.2. Struktura i sadržaj MLC

Jedna od najvećih novina kod MLC-a postignuta je načinom na koji je strukturirana, objedinjavajući u tom smislu obvezujuće norme (engl. "*Standards*") s jedne strane te preporuke

⁴⁴ Adăscăliței Oana. The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector. Social and Behavioral Sciences 149 (2014), str. 9, vlastiti prijevod.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ McConnell Moira L. The Maritime Labour Convention 2006-reflections on challenges for flag State implementation. WMU J Marit Affairs (2011), str. 128-132.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Sharp White Gorrie Lydia D. Universal Maritime Rights. Faculty of law, Lund University, str. 61, vlastiti prijevod

⁴⁹ Rozić Ivo; Vuković Tony; Božiković Nenad. Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj. *Op. cit.*, str .700

odnosno upute (engl. "Guidelines") s druge strane, u jedan jedinstveni pravni instrument. MLC se naime, uz Preambulu, sastoji od Članaka, Pravila i Kodeksa. Dok Pravila i Članci izražavaju temeljna prava i načela kao i temeljne obveze članica MLC-a, Kodeks obuhvaća pojedinosti u vezi s primjenom Pravila te ga čine Dio A (*Standardi*) koji je obvezujući, te Dio B (*Smjernice*) koji obuhvaća samo preporuke koje bi države članice trebale razmotriti kod implementacije MLC-a.

Dodjeljivanjem istovjetnih naslova i numeričkim načinom označavanja poglavlja postignuta je povezanost ovih dijelova, a samim time i vertikalna integracija odredbi – počevši od uopćenih normi veće obvezujuće snage do detaljnih smjernica, svako pitanje regulirano je u okviru zaokružene cjeline.⁵⁰ Ovakav način reguliranja i strukture MLC-a omogućava svim zainteresiranim subjektima, prije svega pomorcima, jednostavan i brz uvid u sadržaj materije koja je predmet analize, a državama članicama određen stupanj fleksibilnosti u primjeni i provedbi preuzetih obveza.⁵¹

Pravila i Kodeks podijeljeni su u pet poglavlja. Prvo poglavlje "*Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu*" kao najnižu starosnu dob za zaposlenje na brodu propisuje šesnaest godina, a svaki pomorac prije zapošljavanja treba kao dokaz svog psihofizičkog zdravlja i spreme posjedovati zdravstvenu svjedodžbu.⁵² Drugo poglavlje "*Uvjeti zaposlenja*" nameće obvezu ugovora o radu pomoraca s jasnim uvjetima zapošljavanja te propisuje najduže razdoblje u kojem je poslodavac dužan isplatiti radniku plaću za obavljeni rad te najdulje trajanje dnevnog i tjednog radnog vremena odnosno vremena odmora, a uređuje i pitanja prava na korištenje godišnjeg odmora te prava na repatrijaciju.⁵³ U trećem poglavlju "*Prostorije za smještaj, prostorije za odmor, prehrana i posluživanje hrane*" odredbe jamče da su prostorije u kojima pomorci borave i odmaraju primjerene te da je hrana i voda odgovarajuće kvalitete poslužena u odgovarajućim higijenskim uvjetima.⁵⁴ Četvrto poglavlje "*Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb i zaštita socijalne sigurnosti*" zahtijeva odgovarajuću zdravstvenu skrb dostupnu pomorcima u slučaju povrede ili bolesti, kako na brodu, tako i na kopnu te sadrži

⁵⁰ Luttenberger Axel; Rukavina Biserka. Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.). In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid, 2013., str. 86.

⁵¹ *Ibidem*, str 87.

⁵² Konvencija o radu pomoraca, 2006., Pomorski glasnik, 2006. Poglavlje 1., Pravilo 1.1.-1.2. *Cjeloviti tekst Konvencije o radu pomoraca na hrvatskom i engleskom jeziku, zajedno s dodacima, dostupan je u pdf obliku na službenoj internet stranici Sindikata pomoraca Hrvatske, u izdanju Pomorskog glasnika: https://sph.hr/upload/2012/10/konvencija_o_radu_pomoracahrv_i_eng_2_507e761e3e18e.pdf.

⁵³ *Ibidem*, Poglavlje 2., Pravilo 2.1.-2.4.

⁵⁴ *Ibidem*, Poglavlje 3., Pravilo 3.1.- 3.2.

odredbe o troškovima koje u tom smislu snosi brodovlasnik.⁵⁵ Nadalje, zahtijeva se i pridržavanje standarda profesionalnog zdravlja i sigurnosti, socijalne skrbi i socijalnog osiguranja.⁵⁶ Peto poglavlje "*Usklađenost i provedba*" nameće državama članicama obvezu posjedovanja Svjedodžbe o radu pomoraca (engl. *Maritime Labor Certificate*) kao i Deklaracije o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca (engl. *Declaration of Maritime Labor Compliance*) za sve brodove koji plove pod njezinom zastavom.⁵⁷ Od iznimne je važnosti dužnost države zastave da obavlja nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti, dok inspekcijski nadzor države luke obuhvaća provjeru posjedovanja odgovarajuće svjedodžbe te usklađenosti uvjeta na brodu s odredbama MLC-a, i to za sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira je li njihova država istu ratificirala.⁵⁸

MLC također propisuje postupak za buduće izmjene i dopune teksta MLC-a odnosno Pravila i Kodeksa. Članci i Pravila mogu se mijenjati samo u tripartitnom postupku, za čiju je svrhu člankom 13. MLC propisano osnivanje posebnog tripartitnog odbora (engl. *Special Tripartite Committee*) koji se bavi stalnim preispitivanjem odredbi, a sve kako bi se osigurala uključenost država članica, predstavnika brodovlasnika i predstavnika pomoraca.⁵⁹ U skladu s člankom 19. Ustava MOR-a i postupcima Organizacije za usvajanje konvencija, izmjene bilo koje odredbe MLC-a može usvojiti samo Opća konferencija MOR-a, dok je za izmjenu tehničkih odredbi (*Standardi*) predviđen pojednostavljeni postupak koji ne zahtijeva reviziju cijele MLC, što u konačnici omogućuje prilagođavanje tih standarda zahtjevima i izazovima pomorske industrije.⁶⁰

Izmjene i dopune MLC-a do sada su usvojene četiri puta i to 2014., 2016., 2018. te 2022.⁶¹

⁵⁵ *Ibidem*, Poglavlje 4., Pravilo 4.1.-4.5.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ *Ibidem*, Poglavlje 5., Pravilo 5.1.3.

⁵⁸ *Ibidem*, Poglavlje 5., Pravilo 5.2.

⁵⁹ Luttenberger Axel; Rukavina Biserka. Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.). *Op. cit.*, str. 87.

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ Trenutno su na snazi izmjene iz 2014., 2016., i 2018. Izmjene iz 2018. omogućile su da ugovor nastavlja imati učinak i da se plaće nastavljaju isplaćivati dok je pomorac zarobljen na brodu ili izvan broda kao rezultat piratstva ili oružane pljačke protiv brodova. Posljednje izmjene MLC (2022.) koje uključuju jačanje pravnih zahtjeva za omogućavanje pomorcima pristupa medicinskoj skrbi na kopnu te zdravstvenih i sigurnosnih politika na brodovima kako bi se zaštitili od nesreća, pravo na obavezno društveno povezivanje za posadu (uključujući pristup internetu), obvezu osiguranja besplatne kvalitetne pitke vode, brzu repatrijaciju napuštenih pomoraca od strane država članica i obvezu da se sve smrti pomoraca zabilježe i prijave MOR-u na godišnjoj razini, trebale bi stupiti na snagu do prosinca 2024.

3.3. Glavna područja koja MLC regulira

Temeljna pitanja regulirana MLC-om zapravo se mogu sumirati pod članak 3. i članak 4. MLC zbog čega se nerijetko nazivaju i osnovom "*Povelje o pravima pomoraca*".

Konkretno, MLC u članku 3. sumira temeljna načela i prava na: slobodu udruživanja i učinkovito priznanje prava kolektivnog pregovaranja; uklanjanje svih oblika prisilnog ili obveznog rada, uspješnu zabranu dječjeg rada i uklanjanje diskriminacije glede zaposlenja i zanimanja.⁶² U kontekstu odredbi članka 3., u praksi poteškoće stvara procjena ozbiljnosti povrede slobode udruživanja i prava na kolektivno pregovaranje tijekom postupka kontrole od strane države luke, kao i određivanje što se smatra povredom zahtjeva MLC-a (uključujući prava pomoraca), pri čemu valja napomenuti da se pojam prava pomoraca (engl. "*seafarers' rights*") kao takav, ne spominje ni na kojem mjestu u MLC.⁶³ Inspekcije izazovnim čini i postojanje nedostatka adekvatnih mjera za sprječavanje zlouporaba standarda koji se ne mogu fizički utvrditi poput prekovremenih radnih sati, uzimajući u obzir da se dokumentacija može lako falsificirati, a ponekad je upravo ona jedini način utvrđivanja neusklađenosti s određenim radnim standardima.⁶⁴

Članak 4. MLC-a utvrđuje prava pomoraca na: neškodljivo i sigurno radno mjesto; poštene uvjete zaposlenja; dostojne radne i životne uvjete na brodu, zdravstvenu zaštitu i medicinsku skrb; mjere socijalne skrbi i druge oblike socijalne zaštite, a državi nameće obvezu da to osigura zakonima, kolektivnim ugovorima, odnosno drugim mjerama i praksom.⁶⁵ U odnosu na članak 4. pomorci nemaju pravnu osnovu pokrenuti pravni postupak protiv vlastitih vlada kao odgovor na nepridržavanje netom spomenutih odredbi.⁶⁶ Tradicionalna dihotomija građanin protiv države u tom je smislu teško primjenjiva budući da, u većini slučajeva, relevantna vlada nije država prebivališta ili državljanstva dotične osobe već država registracije ili zastave broda, pa pomorcima na raspolaganju stoje ili mogućnost podnošenja pritužbe na brodskoj razini s potencijalnim uzapćenjem broda ili na razini međunarodnog nadzora i preispitivanja zakona dotične države.⁶⁷

⁶² Konvencija o radu pomoraca 2006., članak 3.

⁶³ Adăscăliței Oana. *The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector. Op. cit.*, str. 10, vlastiti prijevod.

⁶⁴ *Ibidem.*

⁶⁵ Konvencija o radu pomorca 2006., članak 4.

⁶⁶ Adăscăliței Oana. *The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector. Op. cit.*, str. 10, vlastiti prijevod.

⁶⁷ *Ibidem.*

Rezimirajući, valja istaknuti ključna područja koja su od vitalnog značaja za zaštitu interesa pomoraca. Kroz *uvjete zapošljavanja* MLC utvrđuje standarde koji se odnose na ugovorne odnose, regrutaciju, ispravno postupanje i zaštitu pomoraca u pogledu zapošljavanja. Putem *radnih uvjeta* MLC propisuje standarde za radno vrijeme, smjenski rad, noćni rad i slične karakteristike kako bi se osigurao pravedan i siguran te u konačnici produktivan radni okoliš za pomorce. Odredbama koje se odnose na *sigurnost i zaštitu* MLC zahtijeva provođenje mjera zaštite i sigurnosti na brodu kako bi se kroz preventivne mjere, obuku za izvanredne situacije, zaštitu od nesreća i pružanje hitne medicinske pomoći pomorcima osigurala sigurnost tijekom obavljanja njihovih svakodnevnih radnih zadaća. Poglavljem posvećenim *naknadama i beneficijama* MLC regulira aspekte kao što su plaća, naknada za smještaj i hranu, te osiguranje zaštite od nezgoda i bolesti kako bi pomorci bili pravedno i pravodobno plaćeni i kako bi imali pristup adekvatnim pogodnostima tijekom svog zaposlenja na brodu. Obrađujući pitanja *socijalne sigurnost* MLC ima za cilj osigurati pomorcima pristup socijalnoj sigurnosti, uključujući osiguranje za slučaj nezaposlenosti, bolesti i invalidnosti olakšavajući im na taj način integraciju u društvo.

4. Utjecaj MLC na položaj pomoraca

4.1. Utjecaj MLC na radne i životne uvjete pomoraca

Potreba za kvalitetnim radnim uvjetima i ravnotežom između poslovnog i privatnog života na poseban je način izražena u pomorskoj profesiji. Naime, ta dva segmenta predstavljaju ključne faktore za učinkovito i sigurno upravljanje brodovima, obzirom da je brod radno okruženje ali istovremeno i mjesto stanovanja.⁶⁸

Zahtjevi MLC-a sadržani u člancima 3. i 4. doprinose općoj ideji dobrobiti pomoraca koja podrazumijeva pružanje pristojnog smještaja, medicinske skrbi na brodu, komunikacijskih i rekreacijskih objekata te socijalnog osiguranja.⁶⁹ Osim navedenog, dobrobit pomoraca kao pojam obuhvaća širok spektar uvjeta i standarda koje članice, sukladno MLC, moraju ispuniti. Jedan od većih izazova za države, lučke vlasti, sindikate i ostale sudionike pomorskog sektora, a uzimajući u obzir ograničenja s kojima se pomorci susreću prilikom izlaska na kopno, jest svakako osigurati nesmetan pristup objektima i uslugama na kopnu, a u svrhu zaštite zdravlja i dobrobiti pomoraca.⁷⁰ Točnije, članice moraju svim pomorcima, bez obzira na njihove osobne

⁶⁸ Progoulakia Maria; Katradi Aikaterini; Theotokas Ioannis. Developing and Promoting Seafarers' Welfare under the Maritime Labour Convention: A Research Agenda. SPOUDAI Journal of Economics and Business, Vol. 63 (2013), str. 76, vlastiti prijevod,

⁶⁹ *Ibidem.*

⁷⁰ *Ibidem*, str. 77.

i profesionalne karakteristike, učiniti raspoloživima sredstva socijalne skrbi ako takva postoje na njezinom teritoriju.⁷¹ MLC također obvezuje članice da putem različitih aktivnosti, koje imaju pozitivne učinke na produktivno radno i životno okruženje pomoraca, surađuju u promicanju opće dobrobiti pomoraca na moru i u lukama. Konkretno, ovaj zahtjev ostvaruje se organiziranjem međunarodnih seminara kojima je u fokusu tema dobrobiti pomoraca, organiziranjem međunarodnih sportskih natjecanja te zajedničkim pružanjem usluga u objektima glavnih luka s ciljem optimizacije resursa od strane samih članica kao i organizacija brodovlasnika i sindikata pomoraca te dobrovoljnih organizacija.⁷²

Unatoč opsežnoj regulativi i globalnoj primjeni, postoje istraživanja koja ukazuju na to da utjecaj MLC-a nije zadovoljavajući te da postoje brojni nedostaci i manjkavosti. Proučavanjem istraživanja provedenog među određenim brojem danskih pomoraca, razvidno je da su sigurnosna pitanja koja predstavljaju najveći izazov: disparitet u standardima obuke za posadu drugih nacionalnosti, radno okruženje na brodu s rizicima izloženosti buci, visokim temperaturama i vremenskim nepogodama te cjelokupni sustav upravljanja sigurnošću (obuka, oprema, vježbe) te da, u tom smislu, postoji još podosta prostora za poboljšanje.⁷³ Unatoč zahtjevu MLC-a da pomorci budu adekvatno obučeni za obavljanje svojih dužnosti sukladno STCW Konvenciji, posebno su zabrinjavajuće razlike u sigurnosnoj obuci među različitim nacionalnostima, dodatno pogoršane jezičnim poteškoćama.⁷⁴ Naime, obzirom na međunarodan karakter pomorskog zanimanja, radni jezik na većini brodova je engleski, a istraživanje pokazuje da postoje brojne manjkavosti u poznavanju radnog jezika, što može ugroziti sigurnost, posebice u hitnim situacijama kada je promptna reakcija esencijalna.⁷⁵

Novi brzorastući problem, također istaknut u istraživanju, jest komunikacijska povezanost. Kritizira se da MLC odražava potrebe vremena u kojem je formirana, te da u dobu povezanosti većina brodova ne pruža internetsku vezu pomorcima ili barem ne svim članovima posade.⁷⁶ Iako je za većinu ljudi internet prirodni dio svakodnevnog života, zbog nedovoljnih tehnoloških mogućnosti ali i ignoriranja od strane brodovlasnika, to često nije slučaj za pomorce. Budući

⁷¹ Konvencija o radu pomoraca 2006., Standard A 4. 4.

⁷² Progoulakia Maria; Katradi Aikaterini; Theotokas Ioannis. Developing and Promoting Seafarers' Welfare under the Maritime Labour Convention: A Research Agenda. *Op. cit.*, str 77-78, vlastiti prijevod.

⁷³ Liselotte Fotteler Marina; Chresten Jensen Olaf; Andrioti Despina. Seafarers' views on the impact of the Maritime Labour Convention 2006 on their living and working conditions: results from a pilot study. *Int Marit Health* 2018; 69, str. 259, vlastiti prijevod.

⁷⁴ *Ibidem*, str. 261.

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ Exarchopoulos Georgios et. al. Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Op. cit.*, str. 67.

da je MLC-om "razumna mogućnost pristupa telefonskim komunikacijama sa kopnom, e-pošti i internetskim sadržajima" propisana samo kao smjernica, trebalo bi ozbiljno razmotriti prijedlog da se internetska veza MLC-om učini obveznom, barem gdje je to s dostupnom tehnologijom moguće postići.⁷⁷

Još jedan značajan problem relevantan za dobrobit pomoraca jest niska brojnost posade.

Smanjenje broja posade u modernoj pomorskoj industriji uslijed tehnološkog napretka, povećane učinkovitosti velikih brodova te želje brodovlasnika za minimiziranjem troškova rada, ima značajan utjecaj na radne i životne uvjete pomoraca.⁷⁸ Naime, takva situacija potaknula je pomorske stručnjake da razviju sofisticiranije vještine i preuzmu ulogu s mnogobrojnim zadaćama na brodu. S ciljem postizanja poslovne djelotvornosti, brodovi obično operiraju s minimalnim brojem članova posade, što rezultira produženim radnim satima za pomorce tijekom dužeg razdoblja, a kako je pomorstvo industrija koja radi 24 sata dnevno, 7 dana u tjednu, pomorci često rade prekovremene i nezakonite sate.⁷⁹ Minimalni broj članova posade zajedno s obilnim radnim opterećenjem i dugim radnim satima može uzrokovati umor odnosno iscrpljenost pomoraca. Umor, tj. iscrpljenost IMO definira kao "smanjenje fizičke i/ili mentalne sposobnosti kao rezultat fizičkog, mentalnog ili emocionalnog napora koji može narušiti gotovo sve fizičke sposobnosti, uključujući: snagu, brzinu, vrijeme reakcije, koordinaciju, donošenje odluka ili ravnotežu".⁸⁰ Najčešći uzroci umora koji su svojstveni pomorcima, bez obzira na vještine, znanje i obuku su: nedostatak sna, loša kvaliteta odmora, stres i prekomjerno radno opterećenje.⁸¹ Iako je pitanje maksimalnog radnog vremena, odnosno minimalnog vremena odmora za pomorce na brodu obuhvaćeno odredbama MLC-a, vidljivo je da postoji neusklađenost u primjeni istih, dapače često se događa da se prilikom inspekcija prikazuju falsificirani zapisi o satima kako bi se izbjegle eventualne kazne ili čak zadržavanja od strane ovlaštenih tijela.⁸²

⁷⁷ Liselotte Fotteler Marina; Chresten Jensen Olaf; Andrioti Despena. Seafarers' views on the impact of the Maritime Labour Convention 2006 on their living and working conditions: results from a pilot study. *Op. cit.*, str. 262.

⁷⁸ Exarchopoulos Georgios et. al. Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Op. cit.*, str. 66.

⁷⁹ *Ibidem.*

⁸⁰ *Ibidem.*

⁸¹ *Ibidem.*

⁸² *Ibidem*, str. 67.

Rezultati inspekcija Pariškog MoU-a (*Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke*)⁸³ ukazuju na to da noviji brodovi obično više poštuju međunarodne propise od starijih plovila, najvjerojatnije zato što vlasnici takvih brodova djeluju vrlo proaktivno želeći zaštititi svoje poslovanje, te ne riskirajući svoj ugled i potencijalno ugrožavanje svojih komercijalnih djelatnosti.⁸⁴ S druge strane, vlasnici brodova sa starijim flotama, motivirani sumnjivim ciljevima i maksimiziranjem profita, tolerantniji su prema nedovoljnim standardima plovidbe ili lošim uvjetima na brodu za pomorce, te su stoga spremniji zaobići propise i prihvatiti manjkave načine rada.⁸⁵

Povećanje broja inspekcija, odnosno provjera usklađenosti s MLC-om te utvrđivanje propusta i propisivanje sankcija, uvelike pridonosi sustavnoj i učinkovitoj provedbi MLC, a posljedično ima pozitivnu korelaciju sa kvalitetnijim životnim i radnim uvjetima pomoraca. Život pomoraca tijekom plovidbe uključuje dugu izolaciju, ograničenost dostupnih usluga na brodu te nerijetko otežan pristup lukama te je zbog toga nužno osigurati sve komponente koje MLC uspostavlja kao standarde kako bi se posljedice navedenih nedostataka minimizirale.

4.2. Utjecaj MLC na prava pomoraca

Premda je o temeljnim pravima pomoraca koja su zahvaćena MLC-om bilo govora ranije, valja napraviti kratak prikaz nekih od najvažnijih prava koja u radu nisu detaljnije obrađena.

Osnovno pravo svakog radnika, a time i pomorca jest pravo na pravičnu plaću za obavljeni rad, odnosno jednaku plaću za rad iste vrijednosti. Upravo značajna diskrepancija između najnižih i najviših plaća te na nacionalnoj osnovi utemeljena različitost u visini plaća za isti rad jednake vrijednosti, jedan je od najvećih problema s kojima su pomorci suočeni.⁸⁶ Dodatan izazov proizlazi iz procesa globalizacije koji dovodi do visoko konkurentnog tržišta rada, što rezultira nestalnom razinom plaća i otežava njihovu klasifikaciju, zbog čega je Međunarodna transportna federacija razvrstala pomorske radnike na tržištu rada u tri skupine: industrijalizirane države zastave broda, države međunarodne zastave broda te zastave broda država u razvoju.⁸⁷

⁸³ Cjeloviti tekst Memoranduma dostupan je na službenoj internetskoj stranici:

<https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/memorandumv>

⁸⁴ *Ibidem*, str. 65.

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶ Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svjetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo. *Op. cit.*, str. 31.

⁸⁷ *Ibidem*.

Prema odredbama MLC-a, svaka država članica mora zahtijevati da se plaće za rad pomoraca na brodovima koji plove pod njihovom zastavom ne isplaćuju u rokovima duljim od mjesec dana i da su u skladu s kolektivnim ugovorom koji se primjenjuje.⁸⁸ Također, poslodavci (brodovlasnici) su obvezni poduzeti mjere koje će omogućiti pomorcima da prenesu cijeli ili dio zarade svojim obiteljima, osobama koje o njima ovise ili korisnicima.⁸⁹ Na taj način MLC pokušava riješiti pitanje plaća, a osim navedenog sadrži i preporuke glede obračuna i isplate plaće, najniže plaće te najmanje mjesečne osnovne plaće ili plaće obračunate za stručno osposobljene pomorce. Unatoč zahtjevima MLC-a, način isplate plaća ovisi o državnoj pripadnosti brodovlasnika, kao i samog pomorca te regiji u kojoj brod plovi, a glavna pritužbi pomoraca vezanih za njihove radne odnose vezana je upravo uz neisplatu plaće.⁹⁰

Pravo na plaćeni godišnji odmor MLC regulira na način da obvezuje države potpisnice na usvajanje propisa kojima se utvrđuju najniži standardi za godišnji odmor pomoraca koji služe na brodovima koji plove pod njezinom zastavom, vodeći računa o posebnim potrebama pomoraca s obzirom na takav odmor.⁹¹ Trajanje godišnjeg odmora određuje se sukladno kolektivnom ugovoru, zakonu ili propisu koji predviđaju odgovarajući način obračuna, uzimajući u obzir posebne potrebe pomoraca s tim u vezi, na način da se pravo na plaćeni godišnji odmor mora obračunati na osnovi najmanje 2,5 kalendarskih dana za mjesec zaposlenja, dok svaki sporazum o odricanju od najmanjeg propisanog plaćenog godišnjeg odmora treba zabraniti, osim u slučajevima koje predviđa nadležna vlast.⁹²

Protekom vremena određenog ugovorom o radu, pomorci tj. članovi posade ostvaruju pravo na repatrijaciju, odnosno povratno putovanje, što podrazumijeva dužnost brodovlasnika da im osigura povratak u mjesto njihova prebivališta.⁹³ Ostvarenje tog prava moguće je: a) ako je ugovor o zaposlenju pomorca istekao dok je on bio na brodu; b) ako je ugovor o zaposlenju pomorca prestao; c) voljom brodovlasnika; d) voljom pomorca iz opravdanog razloga; e) ako pomorci nisu u stanju dalje obavljati svoje dužnosti prema ugovoru o zaposlenju ili nije moguće očekivati da će ih obavljati u posebnim okolnostima.⁹⁴ MLC izričito zabranjuje brodovlasnicima da od pomoraca zahtijevaju predujam za trošak povratnog putovanja na

⁸⁸ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2. 2.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo. *Op. cit.*, str. 32.

⁹¹ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2. 4.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ Primorac Željka; Šarić Mia. Repatrijacija pomoraca prema odredbama zakona o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika iz 2011. god. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 49, 1/2012., str. 128.

⁹⁴ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2. 5

početku njihovog zaposlenja, kao i povrat troškova povratnog putovanja iz njihove plaće, osim ako je nekim pravnim instrumentom utvrđeno da je pomorac ozbiljno prekršio obveze ugovora o zaposlenju.⁹⁵ U slučaju da brodovlasnik propusti snositi troškove ili poduzeti mjere a) nadležna vlast članice pod čijom zastavom brod plovi mora organizirati repatrijaciju pomoraca, u protivnom država u koju će pomorac biti repatriran ili država čiji je on državljanin mogu organizirati njegovu repatrijaciju i zatražiti povrat troškova od članice pod čijom zastavom brod plovi; b) troškove nastale repatrijacijom mora naknaditi brodovlasnik članice pod čijom zastavom brod plovi c) troškovi repatrijacije ne smiju pasti na teret pomoraca, osim ako je pomorac grubo prekršio obveze iz radnog odnosa.⁹⁶

Najznačajnija novost propisana MLC-om tiče se odredbe o osiguranju pokrića troškova repatrijacije člana posade, odnosno obvezi brodovlasnika da pruži financijsko jamstvo kojim će osigurati valjanu repatrijaciju pomoraca.⁹⁷

5. Analiza primjene MLC

5.1. Polje primjene MLC

Polje primjene (*ratione personae*) obuhvaća subjekte pod člankom 2., stavkom 1., točkama f i j MLC-a, definirane pojmovima "pomorac" i "brodovlasnik".

Pomorcem se podrazumijeva svaka osoba koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje MLC. Ključni element koji osobu čini pomorcem jest njezin rad na brodu⁹⁸ te je upravo to *differentia specifica* u odnosu na definiranje koncepta pomorac u prijašnjim konvencijama ILO-a. Naime, u ranijim konvencijama, samo je osobama koje su obavljale funkcije povezane s plovidbom broda (kao što su zapovjednik i časnici) bio priznat status pomoraca, dok su MLC-om obuhvaćene sve osobe koje obavljaju određene poslove na brodu, a njihov rad nije vezan uz samu plovidbu (kao što su kuhari, konobari, osobe za čišćenje itd.).⁹⁹ Svaka pojedina država pridržava ovlaštenje da primjenu MLC-a proširi i na širi krug osoba, a takvo ovlaštenje proizlazi iz konvencijske odredbe članka 2., stavka 2.: "Ako nije izričito drugačije predviđeno, ova Konvencija

⁹⁵ *Ibidem.*

⁹⁶ *Ibidem.*

⁹⁷ Primorac Željka; Šarić Mia. Repatrijacija pomoraca prema odredbama zakona o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika iz 2011. god. *Op. cit.*, str 132-133

⁹⁸ Bolanča Dragan, Amižić Jelovčić Petra. Pomorsko pravo (u tisku). Split, 2022, str. 547.

⁹⁹ *Bilić-Smokovina* u Bolanča Dragan, Amižić Jelovčić Petra. Pomorsko pravo (u tisku), str. 547.

primjenjuje se na sve pomorce.” Osim toga, ukoliko postoji dvojba treba li određenu skupinu osoba klasificirati kao pomorce u smislu MLC-a, utoliko definitivnu odluku donosi nadležna vlast države vezane odredbama MLC-a, nakon provedenih konzultacija s predstavnicima brodovlasnika i predstavnicima pomoraca.¹⁰⁰ MLC prema tome, ne precizira krug osoba koje su vezane konvencijskim odredbama, budući da države zadržavaju ovlast odlučivati o statusu pomorca konkretno za svaki pojedinačni slučaj.¹⁰¹

Pojmom brodovlasnika obuhvaćen je kako vlasnik broda tako i druga organizacija ili osoba koji su preuzeli odgovornost za rad broda od vlasnika, a time ujedno i dužnosti i odgovornosti brodovlasnika u skladu s MLC-om. Na taj način krug osoba koje su odgovorne za poslovanje broda i kontinuirano ispunjavanje uvjeta propisanih MLC-om je proširen te je omogućeno da i one, u slučaju kršenja istih, budu suočene s posljedicama.¹⁰² Dodatno, ova sveobuhvatna definicija brodovlasnika usvojena je kako bi u konačnici jedan entitet odgovarao za radne i životne uvjete pomoraca, a ta ideja također se ogleda u činjenici da svi ugovori o zaposlenju pomoraca moraju biti potpisani od strane vlasnika ili njegovog predstavnika.¹⁰³

Važno je napomenuti da u kontekstu gore navedenih osoba oslobađanje od odgovornosti za ispunjenje obveza preuzetih MLC-om nije moguće čak ni kada neka druga organizacija ili osobe ispunjavaju određene dužnosti ili obveze u ime brodovlasnika.¹⁰⁴

Poljem primjene (*ratione materiae*) obuhvaćeni su, sukladno članku 2., stavku 4. MLC-a, svi brodovi, javnog ili privatnog vlasništva, koji se redovito bave trgovačkim poslovima. MLC iz definicije broda izričito izuzima brod koji plovi isključivo u unutrašnjim vodama ili u vodama unutar ili veoma blizu zatvorenih voda ili područja gdje vrijede lučka pravila.¹⁰⁵ Budući da izrazi "trgovački poslovi" i "zatvorene vode" nisu definirani MLC-om, tumačenje se ostavlja državama članicama u dobroj vjeri na procjenu, dok je njihova ocjena podložna nadzoru Odbora stručnjaka MOR-a za nadzor nad primjenom konvencija i preporuka Organizacije.¹⁰⁶ Također, od primjene je prethodno spomenutim stavkom izuzeto nekoliko skupina brodova. Na prvom

¹⁰⁰ Konvencija o radu pomoraca 2006., članak 2. stavak 2.

¹⁰¹ Rukavina Biserka. Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava. *Op. cit.*, str. 168.

¹⁰² *Ibidem.*

¹⁰³ International Labour Organisation. Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ) Fourth edition, 2015 str. 26, vlastiti prijevod.

¹⁰⁴ *Ibidem.*

¹⁰⁵ Konvencija o radu pomoraca 2006., članak 2., stavak 1., točka i.

¹⁰⁶ Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ) Fourth edition, 2015 str. 23-24, vlastiti prijevod.

mjestu to su brodovi koji se bave ribolovom ili sličnim poslovima, zatim brodovi tradicionalne gradnje i ratni brodovi te naposljetku pomoćni brodovi ratne mornarice.

Potrebno je imati na umu da je usprkos činjenici podjele brodova na one koje ulaze u polje primjene MLC-a i one koji su od primjene izuzeti, državama ostavljena mogućnost dispozitivnog uređenja ovog pitanja poštujući pritom načelo tripartizma, transparentnosti te suradnje s Međunarodnim uredom rada.¹⁰⁷

5.2. Odgovornost za primjenu i provedbu

Svaka država članica MLC-a dužna je donositi zakone, propise i druge mjere te iste aktivno primjenjivati i provoditi kako bi ispunila svoje obveze preuzete MLC-om u odnosu na brodove i pomorce pod njezinom jurisdikcijom.¹⁰⁸ Uspostavljanje sustava učinkovite kontrole stalnog udovoljavanja zahtjevima MLC-a također je jedan od zahtjeva u odnosu na državu članicu koji proizlazi iz odredbi MLC-a, a moguće ga je realizirati uz nekoliko mehanizama. Prije svega, obveza postojanja teksta MLC-a na radnom jeziku odnosno jeziku kojeg razumije cijela ili većina posade na svakom brodu omogućuje pomorcima da se otpočeka informiraju o svojim pravima te da u slučaju kršenja istih ulože pritužbu.¹⁰⁹ Postupci po prigovoru na brodu napose su uređeni MLC-om u svrhu bržeg, jednostavnijeg i učinkovitijeg rješavanja radnih sporova proizašlih iz nepoštivanja zahtjeva MLC.

Drugi mehanizam putem kojeg država čiju zastavu brod vije (engl. *flag state*) osigurava primjenu MLC-a jest certificiranje brodova izdavanjem Svjedodžbe o radu pomoraca i deklaracije o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca. Naime, svi brodovi čija je bruto tonaža 500 i veća, koji sudjeluju u međunarodnoj plovidbi, odnosno brodovi od 500 bruto tonaže i veće koji plove pod zastavom članice i djeluju iz luke ili između luka u drugoj državi dužni su posjedovati netom spomenutu Svjedodžbu.¹¹⁰ Svaki brod koji ne udovoljava tim uvjetima također je dužan posjedovati Svjedodžbu ako to izričito zahtijeva brodovlasnik ili država članica.¹¹¹ Svjedodžbu o radu pomoraca brodu izdaje nadležna vlast ili u tu svrhu propisno ovlaštena priznata organizacija za vrijeme koje ne smije biti dulje od 5 godina, a da bi se brodu uopće izdala Svjedodžba, potrebno je provjeriti ispunjavali li brod sve zahtijevane standarde

¹⁰⁷ Rukavina Biserka. Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava. *Op. cit.*, str. 169.

¹⁰⁸ Konvencija o radu pomoraca 2006., članak 5., stavak 1.

¹⁰⁹ Luttenberger Axel; Rukavina Biserka. Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.). *Op. cit.*, str 92-93.

¹¹⁰ Konvencija o radu pomoraca 2006., Pravilo 5. 1. 3, stavak 1.

¹¹¹ *Ibidem*, stavak 2.

koji se odnose na radne i životne uvjete pomoraca.¹¹² Osim standardne Svjedodžbe, brodu se može izdati i Privremena svjedodžba o radu pomoraca u tri slučaja: novim brodovima prilikom isporuke; ako je brod promijenio zastavu i ako je brodovlasnik preuzeo odgovornost za rad broda koji je novi tom brodovlasniku.¹¹³ Privremenu svjedodžbu o radu pomoraca izdaje nadležna vlast ili od nje u tu svrhu valjana ovlaštena organizacija za razdoblje ne dulje od šest mjeseci pri čemu mora biti potvrđeno da je brod bio podvrgnut odgovarajućoj inspekciji, da je brodovlasnik dokazao nadležnoj vlasti ili ovlaštenoj organizaciji da brod primjenjuje odgovarajuće postupke kako bi udovoljio zahtjevima MLC-a te da je zapovjednik dobro upoznat sa zahtjevima MLC-a i obvezama u primjeni.¹¹⁴ Svjedodžbi se mora priložiti i pripadajuća deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca koja se sastoji od dva dijela, pri čemu prvi dio sastavlja nadležna vlast dok drugi dio sastavlja brodovlasnik.¹¹⁵

Instrument kojim država luke doprinosi učinkovitoj provedbi MLC-a odnosi se na pravo ovlaštenih službenika da pregledaju strani brod po osnovi radnih i životnih uvjeta pomoraca na brodu. MLC je, međutim, u tom smislu u određenoj mjeri reducirala ovlasti države članice luke u koju strani brod uplovljava budući da svaka članica inspekciju u njezinim lukama mora ograničiti na provjeru dvaju dokumenata: kao *prima facie* dokaz o udovoljavanju zahtjevima MLC-a mora prihvatiti Svjedodžbu o radu pomoraca i deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca.¹¹⁶ Ipak, Standardom 5.2.1. definirani su uvjeti pod kojima država luke u koju je brod uplovio smije obaviti detaljni pregled broda, čime je ograničenje ovlasti države luke samo prividnog karaktera. Uopćeno, efikasnost inspeksijskog nadzora ovisi o postignutoj razini suradnje između države zastave broda i države luke. Inspeksijski postupak ne smije rezultirati neopravdanim zadržavanjem broda ili odgađanjem njegova dolaska, u suprotnom mora mu se platiti naknada za svaki gubitak ili štetu koja mu je počinjena.¹¹⁷

U kontekstu sustava kontrole zadovoljavanja radnih uvjeta pomoraca, važno je napomenuti da MLC uvodi načelo tzv. "nepovlaštenog postupanja" (engl. "*no more favourable treatment*"). Ovo načelo podrazumijeva da država koja je ratificirala MLC ima obvezu pregledavati brodove koji dolaze u njene luke, a koji plove pod zastavom države koja nije ratificirala MLC sve u skladu s propisima MLC-a, čime je onemogućeno da brodovi koji plove pod zastavom države

¹¹² *Ibidem*, Standard A 5.1.3.

¹¹³ *Ibidem*, stavak 5.

¹¹⁴ *Ibidem*, stavak 6.-7.

¹¹⁵ *Ibidem*, stavak 10.

¹¹⁶ *Ibidem*, Pravilo 5.2.1.

¹¹⁷ *Ibidem*, Standard A 5.2.1., točka 8.

koja nije ratificirala MLC uživaju povoljniji položaj od brodova koji plove pod zastavom države koja ju je ratificirala.¹¹⁸

Zaključno, razmatrajući doprinos države članice u provedbi konvencijskih standarda svaka pojedina država može biti odgovorna po tri temelja: kao država čiju zastavu brod vije, kao država u čiju je luku strani brod pristao te kao država iz koje pomorac dolazi.¹¹⁹ Država koja djeluje kao platforma za pribavljanje pomorske radne snage, dužna je osigurati svojim državljanima i svima koji su nastanjeni na njenom području izvršavanje zahtjeva iz MLC-a koji se tiču pribavljanja i zapošljavanja pomoraca kao i učinkovitu provedbu mjera socijalne sigurnosti.¹²⁰

5.3. Primjena MLC u RH

Republika Hrvatska gaji višestoljetnu tradiciju rada u pomorstvu te je ono jedno od najčešćih zanimanja u priobalnim i otočkim dijelovima zemlje. Broj pomoraca u odnosu na broj stanovnika je prilično velik pa je tako prema posljednjih podacima u Hrvatskoj registrirano oko dvadeset tisuća aktivnih pomoraca.

Republika Hrvatska ratificirala je MLC u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njenim odredbama kao i s Direktivom 2009/13/EU¹²¹, kojom se primjenjuje Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca 2006., zaključen između Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Europske federacije transportnih radnika (ETF), dok je na snagu stupila tek u kolovozu 2013. godine. U tu svrhu doneseni su također 2009. Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine te 2016. Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine (dalje: Pravilnik), kojim se detaljnije uređuje način primjene MLC-a te detaljno regulira pravni položaj hrvatskih pomoraca. Sukladno Pomorskom zakoniku (dalje: PZ) propis kojim se detaljno uređuje način primjene Međunarodne konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine (Pravilnik) donosi resorni

¹¹⁸ Luttenberger Axel; Rukavina Biserka. Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.). *Op. cit.*, str. 27.

¹¹⁹ *Ibidem.*

¹²⁰ *Ibidem.*

¹²¹ Među ostalim aktima Europske Unije, člankom 1.a, t. 4. Pomorskog zakonika, u hrvatsko zakonodavstvo preuzima se i Direktiva Vijeća 2009/13/EZ od 16. veljače 2009. o provedbi Sporazuma koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Europski savez transportnih radnika (ETF) o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., i izmjeni Direktive 1999/63/EZ, a čiji je prvenstveni cilj primjena u praksi novih rješenja MLC.

minister.¹²² PZ-om zakonodavna vlast implementirala je rješenja MLC-a u hrvatsko zakonodavstvo.¹²³

Zanimljivo je, u smislu implementacije, istaknuti odredbe o repatrijaciji pomoraca koju PZ dosljedno i detaljno regulira. Naime, brodar je dužan osigurati povratak člana posade u mjesto njegova prebivališta, ako član posade broda za trajanja, odnosno prestanka službe na brodu bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcavanja, u protivnom povratno putovanje dužno je osigurati diplomatsko odnosno konzularno predstavništvo RH na teret brodar broda s kojeg je takav član posade iskrcan.¹²⁴ Ukoliko brodar ne izvrši povrat iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade, uzimajući u obzir važeće međunarodne standarde, utoliko se može odrediti mjera zadržavanja brodova tog brodar.¹²⁵ Troškove repatrijacije brodar ne smije naplatiti od člana posade broda, osim ako član posade broda ne počini težu povredu obveza iz ugovora o radu.¹²⁶ Iako troškove povratnog putovanja člana posade snosi brodar, on ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnoga putovanja od člana posade broda koji se bez odobrenja iskrcao s broda i time svojom krivnjom doveo do prestanka zaposlenja ili koji se iskrcao s broda zbog ozljede ili oboljenja koje je sebi prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom.¹²⁷ U troškove su uključeni troškovi smještaja, hrane, prijevoza, plaće i dodataka na plaću od trenutka kada je član posade iskrcan s broda do njegova povratka u mjesto prebivališta, te potrebno liječenje dok član posade broda nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje.¹²⁸ Brodar je također dužan održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića troškova povratnog putovanja članova posade broda te osigurati da članovima posade na svim brodovima budu dostupne odgovarajuće odredbe važećih propisa koje se odnose na prava člana posade vezano za povratno putovanje, koje moraju biti dostupne na radnom jeziku broda te na engleskom jeziku.¹²⁹ Repatrijacija se smatra osiguranom i ako je članu posade broda osiguran odgovarajući posao na brodu koji plovi u luku njegova ukrcavanja, u kojem slučaju mu pripada naknada za poslove koje je na tom brodu obavljao.¹³⁰ Navedene odredbe PZ-a primjenjuju se i na strance koji su članovi posade hrvatskog broda.¹³¹

¹²² Pomorski zakonik, NN br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019, čl. 125., st. 6.

¹²³ Petrinović Ranka; Lovrić Ivana. Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca. *Op. cit.*, str. 150.

¹²⁴ Pomorski zakonik, NN br. 17/2019, čl. 138., st. 1.

¹²⁵ *Ibidem*, st.2.

¹²⁶ *Ibidem*, st.3.

¹²⁷ *Ibidem*, čl. 139., st. 1-2.

¹²⁸ *Ibidem*, st. 3.

¹²⁹ *Ibidem*, čl. 139. a.

¹³⁰ *Ibidem*, čl. 140.

¹³¹ *Ibidem*, čl. 141.

Nadalje, u pogledu inspeksijskog nadzora nad stranim brodovima i jahtama za gospodarske svrhe u lukama Republike Hrvatske, PZ propisuje da se provodi sukladno postupcima utvrđenim Pariškim MoU-om, dok se kod samog obavljanja inspeksijskog nadzora nad stranim brodom provjerava ima li brod važeće isprave u skladu s odredbama međunarodnih konvencija navedenih pod člankom 167., stavkom 2., točkom 1.-13. PZ-a.¹³² Osim tih isprava, provjerava se i ima li brod važeće isprave sukladno Uredbi 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, Direktivi 2009/20/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, kao i dokaz o drugim obveznim osiguranjima propisanim PZ-om.¹³³ Ako državu čiju zastavu brod vije ne obvezuju konvencije navedene pod člankom 167., stavkom 2., točkom 1.-13. PZ-a, inspektor ispituje može li brod u pogledu konstrukcije, opreme, posade, vrste, količine i smještaja tereta, broja putnika te sveukupnog opterećenja sigurno obaviti namjeravano putovanje.¹³⁴ Inspeksijskim nadzorom nad stranim brodom utvrđuje se udovoljava li posada i cjelokupno stanje broda, uključujući strojarnicu, prostorije za smještaj posade te higijenski uvjeti na brodu pravilima i standardima utvrđenim međunarodnim konvencijama navedenim pod člankom 167., stavkom 2., točkom 1.-13. PZ-a.¹³⁵ Ako se tijekom inspeksijskog nadzora opravdano posumnja da su prekršeni uvjeti MLC, odnosno da je brodar napustio pomorca i ostavio ga bez potrebnog uzdržavanja i potpore, uključujući dostatne zalihe hrane i pitke vode, goriva te potrebne medicinske skrbi, ili je na drugi način jednostrano prekinuo svoje veze s pomorcem, lučka kapetanija će na zahtjev pomorca donijeti rješenje o njegovu iskrcaju zbog napuštanja od strane brodarka.¹³⁶ U slučaju da je pri takvom iskrcaju iskracan zapovjednik ili je iskrcajem drugih pomoraca broj članova posade manji od propisanog najmanjeg broja članova posade, lučka kapetanija će zabraniti isplavljenje takvom plovnom objektu.¹³⁷

Kada je riječ o pravnom okviru za uređenje radnih, životnih i socijalnih uvjeta pomoraca, potrebno je naglasiti da u Republici Hrvatskoj ne egzistira sveobuhvatni pravni instrument koji regulira pripadajuće područje te da su odredbe o radnim i socijalnim pravima pomoraca raspoređene u više zakonskih akata.¹³⁸ Štoviše, radni odnosi u pomorstvu ne mogu biti

¹³² *Ibidem*, čl. 167., st. 1-2.

¹³³ *Ibidem*, st. 3.

¹³⁴ *Ibidem*, st. 4.

¹³⁵ *Ibidem*, st. 6.

¹³⁶ *Ibidem*, čl. 177. a, st. 1

¹³⁷ *Ibidem*, čl. 177. a, st. 2.

¹³⁸ Rukavina Biserka. Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava. *Op. cit.*, str 173.

obuhvaćeni uobičajenim pravnim okvirom "klasičnog radnog odnosa" jer su po svojoj prirodi specifični i dinamični te stoga zahtijevaju jedinstveni *sui generis* status.¹³⁹ Posebnost statusa pomoraca manifestira se primjerice u pravu poslodavca da s članom posade broda u međunarodnoj plovidbi sklopi više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme zasnivajući tako radni odnos na istim poslovima za neprekinuto razdoblje koje premašuje ono utvrđeno općim propisima o radu, kao i u mogućnosti isplate plaće u stranim sredstvima plaćanja članu posade broda u međunarodnoj plovidbi, bez obzira na državnu pripadnost broda.¹⁴⁰ U prilog posebnosti statusa pomoraca govori i poseban status ugovora o radu pomorca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima. Prilikom ukrcaja na brod u međunarodnoj plovidbi, član posade broda mora imati zaključen ugovor o radu u pisanom obliku.¹⁴¹ Dodatno, Pravilnikom o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomorca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima propisano je da se ugovor o radu pomoraca registrira pri nadležnom tijelu prema sjedištu poslodavca kod kojeg pomorac zasniva radni odnos, koje vodi Registar ugovora, zbirku isprava i abecedni imenik.¹⁴² Registracijom se utvrđuje sadržaj ugovora o radu i određuju njegovi bitni elementi, čime se želi postići sigurnost plovidbe i života i rada na moru.¹⁴³ Ovakav formalizam u postupanju posljedica je specifičnosti statusa pomorskog trgovačkog broda i ribarskoga plovnog objekta, specifičnosti brodara i ribara kao poslodavca, te složene specifičnosti radnopravnog i socijalno-pravnog položaja pomorca i ribara kao zaposlenika.¹⁴⁴

U kontekstu navedenog, propisi radnog prava općeg karaktera ne mogu pratiti posebnosti koje proizlaze iz radnih i socijalnih prava pomoraca i njihovih uvjeta na brodu. PZ stoga propisuje da se radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca uređuju kolektivnim ugovorom.¹⁴⁵

Kolektivni ugovor kao pisani sporazum između Sindikata pomoraca Hrvatske i predstavnika udruge brodovlasnika na čijim su brodovima ukrcani pomorci predstavlja neposredni pravni temelj za ostvarivanje i zaštitu prava, obveza i odgovornosti pomoraca u odnosu na određenog brodovlasnika. Budući da je kolektivnim ugovorom predviđen minimum zajamčenih prava

¹³⁹ Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo. *Op.cit.*, str. 35.

¹⁴⁰ *Ibidem*, str. 36.

¹⁴¹ Pomorski zakonik, čl. 125., st. 2.

¹⁴² Bolanča Dragan, Amižić Jelovčić Petra. Pomorsko pravo (u tisku). *Op. cit.*, str. 542.

¹⁴³ *Ibidem*, str. 543.

¹⁴⁴ Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo. *Op.cit.*, str. 35.

¹⁴⁵ Pomorski zakonik, NN br. 17/19, članak 125., stavak 5.

pomoraca, u pojedinačnom ugovoru o zaposlenju strane ugovora mogu unijeti za dotičnog pomorca povoljnije klauzule, dosljedno provodeći načelo *in favorem laboratores*.¹⁴⁶

U RH su na snazi dva kolektivna ugovora koji reguliraju status pomoraca: Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, čije odredbe uz odredbe Pomorskog zakonika te odredbe međunarodnih ugovora, koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom RH te objavljeni imaju prednost pred odredbama Zakona o radu.¹⁴⁷

6. Zaključak

Nakon iscrpne analize MLC i njezinog utjecaja na položaj pomoraca, stječe se kompletnija slika o njezinoj važnosti za pomorce diljem svijeta i pomorsku industriju općenito. Činjenica je da cjelokupni utjecaj MLC nije isključivo pozitivan te da postoje određena pitanja i aspekti životnih i radnih uvjeta pomoraca koji se moraju unaprijediti i u eventualnim budućim izmjenama Konvencije detaljnije razmotriti. Prije svega to su dugi radni sati u kombinaciji s nedovoljnim brojem članova posade, zatim sigurnost na brodu, kao i socijalne poteškoće, poglavito vezane uz jezik.

Ipak, uzimajući u obzir da je najveći broj pravne regulative donesen upravo u svezi s radom pomoraca, MLC je prekretnica u poboljšanju zdravlja i dobrobiti pomoraca¹⁴⁸ te najvažniji dokument vezan za uređenje radno pravnog statusa pomoraca¹⁴⁹. Osnovni zadatak „*Super konvencije*“¹⁵⁰ odnosno „*Povelje o pravima pomoraca*“¹⁵¹, kako je mnogi nazivaju, bio je povećanje univerzalne svijesti o pravima pomoraca i poticanje država na usklađivanje svojih nacionalnih zakonodavstava s odredbama MLC-a, posebice u zemljama koje su bile podložne nedostatku legislative i zloupotrebama.

Iako je primjena MLC-a zbog predviđenog sustava kontrole, uzimajući u obzir sve navedeno, zadovoljavajuća, postoje brodovi i brodari koji se nedovoljno ili uopće ne pridržavaju odredbi

¹⁴⁶ Rozić Ivo; Vuković Tony; Božiković Nenad. Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj. *Op. cit.*, str. 702-703.

¹⁴⁷ Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo. *Op. cit.*, str. 36.

¹⁴⁸ Liselotte Fotteler Marina; Andriotti Despena Bygvraa; Chresten Jensen Olaf. The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics. *Op. cit.*

¹⁴⁹ Rozić Ivo; Vuković Tony; Božiković Nenad. Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj.

¹⁵⁰ Đ. Učur Marinko. Konvencija MOR-a broj 186 o radu pomoraca (2006.). Pravni vjesnik, god. 26 br. 2, 2010.

¹⁵¹ *Ibidem*.

MLC-a, a nedostatak dosljedne provedbe može otežati ostvarivanje prava pomoraca. Unatoč postojećim standardima često dolazi do iskorištavanja i kršenja radnih prava pomoraca. Uz nedostatak transparentnosti te uz kontinuirane i učestale promjene unutar pomorske industrije, uključujući nove tehnologije i modele zapošljavanja, MLC se suočava s izazovima prilagodbe i primjene, a u konačnici i osiguranja adekvatne zaštite pomoraca u novim radnim okruženjima. Da bi se poboljšala sustavna primjena MLC-a, mogu se poduzeti sljedeći koraci. Prvo, važno je dodatno pojačati nadzor i inspekcije kako bi se osiguralo da brodovi poštuju propise MLC-a. To uključuje povećanje broja inspekcija i oštrije sankcioniranje onih koji se ne pridržavaju odredbi MLC-a i time krše prava pomoraca. Također je bitno uspostaviti bolju suradnju između relevantnih dionika kao što su vladine agencije, pomorski sindikati i brodari. Naposljetku, potrebno je provoditi redovite preglede i ažuriranja MLC-a kako bi se osiguralo da ona odgovara promjenama u industriji i potrebama pomoraca.

Zbog iznimne specifičnosti radnog statusa pomoraca, kojima je mjesto rada ujedno i mjesto življenja i koji se po mnogočemu razlikuje od statusa radnika u drugim gospodarskim djelatnostima koje se obavljaju na kopnu, normativni okvir postavljen MLC-om neophodan je za stvaranje pravednih i sigurnih uvjeta rada za pomorce diljem svijeta. MLC ima za cilj zaštititi njihova prava i promicati dostojanstvo pomorskog zanimanja, a njena provedba ključna je za osiguranje pravičnosti, sigurnosti i dobrobiti pomoraca u pomorskoj industriji.

Uz sve navedeno treba ostaviti prostora za daljnji napredak u budućnosti, raditi na edukaciji pomoraca o njihovim pravima, na ratifikaciji i primjeni MLC uz potporu međunarodnih organizacija, a sve u svrhu sustavnog unapređenja rada i još kvalitetnijeg položaja pomoraca.

7. Popis literature

Knjige i članci:

1. Adăscăliței Oana. The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector. *Social and Behavioral Sciences* 149 (2014), str. 8 – 13.
2. Bartulović Željko; Aflić Maja. Sailor's Service from Medieval Times to Modern Maritime Labour Conventions. *Pomorski zbornik* 55 (2018.), str. 167-182.
3. Bilić Andrijana; Smokvina Vanja. Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo,u: *Zbornik radova 3. Međunarodne znanstvene konferencije iz pomorskog prava – MZKPP, Split, (2021.), str. 11-45.*
4. Bolanča Dragan, Amižič Jelovčić Petra. *Pomorsko pravo (u tisku). Split, 2022.*
5. Exarchopoulos Georgios et. al. Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006, *Marine Policy* 93 (2018.), str. 62–70.
6. Grabovac Ivo; Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe. *Pomorski zbornik* 40 (2002.), str. 429-444.
7. Hubilla R. S. B. Maria. An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labourcurrent milieu of the international law relating to maritime labour and human rightsand human rights, *World Maritime University Dissertations* 2009., str. 1-65.
8. Kiperaš Željko. ISM Kodeks - Primjena od strane države zastave. *Uporedno pomorsko pravo*, Vol. 38 No. 149-152, 1996., str. 73-82.
9. Liselotte Fotteler Marina; Andrioti Bygvraa Despena; Chresten Jensen Olaf. The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics. *BMC Public Health* (2020.), str. 1-9.
10. Liselotte Fotteler Marina; Chresten Jensen Olaf; Andrioti Despena. Seafarers' views on the impact of the Maritime Labour Convention 2006 on their living and working conditions: results from a pilot study. *Int Marit Health* 2018; 69, str. 257-263.
11. Luttenberger Axel; Rukavina Biserka. Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.). *In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid, 2013., str. 85-99.*
12. McConnell Moira L. The Maritime Labour Convention 2006-reflections on challenges for flag State implementation. *WMU J Marit Affairs* (2011), str. 127-141.

13. Milošević Pujo Branka; Radovan Hrvoje. Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji. *Naše more* 52(5-6) 2005., 231-234.
14. Petrinović Ranka; Lovrić Ivana. Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca. *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 54 No. 169, 2015. str. 145–170.
15. Petrović Dražen. Globalna prava za pomorce: Nova Konvencija o radu u oblasti pomorstva. *Naše more: međunarodni znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 53 No. 1-2, 2006., str. 29-33.
16. Primorac Željka; Šarić Mia. Repatrijacija pomoraca prema odredbama zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 49, 1/2012., str. 123.-137.
17. Progoulakia Maria; Katradi Aikaterini; Theotokas Ioannis. Developing and Promoting Seafarers' Welfare under the Maritime Labour Convention: A Research Agenda. *SPOUDAI Journal of Economics and Business*, Vol. 63 (2013), str. 75-82.
18. Rozić Ivo; Vuković Tony; Božiković Nenad. Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj. *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 42., br. 3, (2021.), str. 695-715.
19. Rukavina Biserka. Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava, *Pomorstvo*, god. 21, br. 1 (2007.), str. 165-175.
20. Sharp White Gorrie Lydia D. *Universal Maritime Rights*. Faculty of law, Lund University.
21. Učur Đ. Marinko. Konvencija MOR-a broj 186 o radu pomoraca (2006.). *Pravni vjesnik*, god. 26 br. 2, 2010., str. 125-146.
22. Učur Đ. Marinko. Radnopravni status pomoraca. *Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci*. Rijeka, 2003, str. 1-169.
23. Vokić Žužul Marina. Međunarodni ugovori pomorskoga prava i prava mora koji obvezuju Republiku Hrvatsku, *Uporedno pomorsko pravo*, Vol. 35 No. 137-140, 1993., str. 63-78.

Pravni izvori:

1. Convention on facilitation of international maritime traffic (FAL), 1965.
2. Direktiva 2009/20/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine.
3. Direktiva Vijeća 2009/13/EZ od 16. veljače 2009. o provedbi Sporazuma koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Europski savez transportnih radnika (ETF) o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., i izmjeni Direktive 1999/63/EZ.

4. Konvencija o radu pomoraca, 2006., Pomorski glasnik, 2006:
https://sph.hr/upload/2012/10/konvencija_o_radu_pomoracahrv_i_eng_2_507e761e3e18e.pdf.
5. Konvencija o repatrijaciji pomoraca, NN 3/2002.
6. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda, NN 9/2000.
7. Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova – MARPOL, 1973./1978.
8. Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
9. Pravilnik o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima.
10. Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, NN 122/2016.
11. The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control:
<file:///C:/Users/korisnik/Downloads/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf>.
12. Uredba 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća.

Ostalo:

1. International Labour Organisation. Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ), Fourth edition, 2015., dostupno na:
https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_237451/lang--en/index.htm
2. International Labour Organisation. Ratification of MLC convention, dostupno na:
<https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0>