

GLOBALNA PRAVA ZA POMORCE: NOVA KONVENCIJA O RADU U OBLASTI POMORSTVA

Global Rights for Seafarers: A New Maritime Labour Convention

UDK 347.79

Stručni članak

Professional paper

Sažetak

U veljači 2006. godine, nakon gotovo pet godina pregovora između vlada, brodara i pomoraca, donijela je Međunarodna organizacija rada tekst nove konvencije o radu u oblasti pomorstva. Ta nova konvencija, koja bi s konvencijama SOLAS, MARPOL i STCW trebala biti jedan od stupova nosilaca pomorskoga prava, predstavlja konsolidaciju pravila koje je Međunarodna organizacija rada (ILO) prihvatila od 1920. godine do danas. Na taj način, Konvencija zamjenjuje 66 konvencija i preporuka. U mnogima aspektima ona oslikava novi pristup u pomorskom radnom pravu: njezina struktura, način mijenjanja pravila u budućnosti, neke osnovne definicije, fleksibilnost koje u pogledu primjene ostavlja državama članicama, ali i novi način kontrole brodova - sigurno će pridonijeti poštovanju osnovnih prava pomoraca i boljemu funkcioniranju pomorske industrije. Posebna je novost izdavanje dvaju dokumenata za brodove (Potvrda o poštovanju radnih standarda i Izjava o poštovanju radnih standarda) kojima bi se olakšala njihova kontrola u stranim lukama.

Summary

In February 2006, after almost 5 years of intense negotiations involving governments, shipowners and seafarers, the International Labour Conference adopted a text of a new «super» maritime labour convention. This new Convention, which should be a pillar of maritime law along with SOLAS, MARPOL and STCW conventions, consolidates norms that have been adopted by the International Labour Organization since 1920. In

practical terms, it replaces 66 Conventions and Recommendations. In many aspects, the new Convention reflects a new approach to the maritime labour law: its structure, amendment procedure, flexibility in its application by Member States, and a new system of control of ships in foreign ports, will surely contribute to the respect of the fundamental rights of seafarers and better functioning of the maritime industry. A major innovation is the possibility of issuing two documents (Maritime Labour Certificate and Declaration of Maritime Labour Compliance) that should facilitate the control of ships in foreign ports.

1. Uvod

Introduction

Globalizacija kao društveni fenomen zauzima sve više mjesta u preokupaciji čovječanstva i pokušaji da se uspostave njezina pravila na međunarodnoj razini - sve su zastupljeniji. Jedna od industrija koja je globalna već odavno - jest pomorstvo. Radno mjesto pomoraca bukvalno putuje planetom, nove forme vlasničkih struktura čine da vlasnici brodova sve češće dolaze iz zemlje iz koje nisu ni brod ni pomorci, a radno zakonodavstvo koje se primjenjuje na pomorce često nema veze sa zemljom njihova državljanstva. Osim toga, brodovi sve više viju zastave država u kojima je efektivna kontrola nad brodovima manja, a i posade su brodova sve više multinacionalne. Pokušaj da se uz pravo mora, koje je regulirano konvencijom iz 1982. godine, i pravila o sigurnosti brodova prihvaćenih u okviru Svjetske pomorske organizacije (IMO) (Konvencije SOLAS, MARPOL i STCW), sada i uvjeti rada pomoraca reguliraju na globalnoj razini rezultirao je formuliranjem jedne „super“ konvencije Međunarodne organizacije rada (ILO).

* dr. sc. Dražen Petrović, Pravnik u Uredu Pravnog savjetnika Međunarodne organizacije rada u Ženevi. U toku 94. sesije Međunarodne konferencije rada bio predstavnik Generalnog sekretara Konferencije pri Komisiji za verifikaciju mandata. Ovaj tekst prezentira njegov osobni, a ne službeni stav Međunarodne organizacije rada.

Dana 23. veljače 2006., kao rezultat rada 94. sjednice Međunarodne konferencije rada, glavnoga tijela Međunarodne organizacije rada sa sjedištem u Ženevi, donesena je Konvencija o radu u oblasti pomorstva (*Maritime Labour Convention, 2006*)¹. Za Konvenciju je glasovalo 314 delegata iz 96 država², nije bilo glasova protiv, a i predstavnici dviju država koji su se suzdržali od glasovanja (Libanon i Venezuela) u svojim su izjavama pojasnili da to čine zato što nisu imali izravne veze s tekstom Konvencije. Naime, Libanon je to učinio zbog financijske situacije u svojoj zemlji, dok se Venezuela suzdržala zbog reference u preambuli nove Konvencije na Konvenciju o pravu mora iz 1982. godine, kojoj se Venezuela protivi.

2. Povijest pregovora i odnos s drugim konvencijama

History of Negotiations and Relationship with Other Conventions

Pitanja povezana s radom u oblasti pomorstva nisu nikakva novina za ILO. Tradicija ILO-a je da periodično organizira posebnu konferenciju posvećenu problematici rada u pomorstvu (prije 2006. godine takve su posebne namjenske sjednice održane: 1920., 1926., 1929., 1936., 1946., 1958., 1970., 1976., 1987. i 1996. godine). Prva konvencija vezana za minimalnu dob za rad na moru donesena je 1920. godine (br. 7) i do 2006. godine ILO je prihvatio oko 70 konvencija i preporuka povezanih s pomorstvom. Brojne od tih konvencija koje su pomorcima dobro poznate jer izravno utječu na njihove radne uvjete, sad će biti zamijenjene novom Konvencijom. Ratifikacijom te Konvencije i njezinim stupanjem na snagu na međunarodnom planu, 66 postojećih konvencija i preporuka automatski se zamjenjuju (konvencije broj: 7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 91, 92, 93, 109, 133, 134, 145, 146, 147, uključujući i Protokol uz ovu konvenciju iz 1996. godine, zatim 163, 164, 165, 166, 178, 179 i 180). Države koje ne ratificiraju novu Konvenciju ostaju vezane konvencijama ratificiranim u prošlosti. Od stupanja na snagu nove Konvencije (12 mjeseci od datuma ratifikacije koja uključuje 30 država članica, što je barem 33% svjetske bruto-tonaže³) konvencije koje su dosad bile na snazi više se neće moći ratificirati. Izvan konteksta Konvencije ostaju konvencije br. 108 i 185 povezane s osobnim dokumentima pomoraca, zatim br. 71 o mirovini pomoraca i br. 15, koja više i nije aktualna za pomorstvo.

Očekuje se da bi ovakva konsolidacija propisa koji se odnose na rad u pomorstvu, trebala voditi do uspostave četvrtoga stupa nositelja pomorske industrije, uz konvencije SOLAS, MARPOL i STCW. Primjena nove Konvencije podrazumijeva blisku suradnju ILO-a i IMO-a⁴. Brojni govornici na Konferenciji, pa i Juan Somavia, glavni direktor Međunarodnoga ureda rada, isticali su povijesno značenje ove Konvencije ne samo za pomorski sektor nego i za globalizaciju uopće.

Prvotna ideja o ovakvoj Konvenciji došla je od međunarodnih udruga brodara i pomoraca – one su 2001. godine zajedno donijele rezoluciju⁵, koju su poslije podržale vlade država članica ILO-a. Polazeći od pretpostavke da je potrebno u pomorskoj industriji, kao prvoj koja je doista postala globalna, uvesti minimalne standarde što bi svim sudionicima osiguralo ista prava, a da postojeći međunarodni propisi nisu više relevantni, trostrani je zahtjev prosljeđen ILO-u da pokuša napraviti novi normativni okvir za ovu industriju. Taj bi normativni okvir trebao odgovoriti potrebama socijalnih partnera: pomorcima jamčiti veće poštovanje minimalnih prava; brodarima omogućiti da eliminiraju konkurenciju brodara koji ne poštuju osnovne radne standarde, a i smanjiti trajanje inspekcije u stranim lukama ako posjeduju određene univerzalno priznate dokumente; vladama dati mogućnost za veću fleksibilnost u primjeni norma ILO-a nego što je to bilo s postojećim konvencijama, koje često upravo iz tog razloga nije ratificirao veliki broj zemalja. Na taj način nova bi Konvencija trebala biti univerzalno prihvaćena, lako prilagodljiva potrebama razvoja pomorske industrije, a kontrola njezine primjene u raznim državama trebala bi biti jednoobrazna. Zbog tako ambicioznih ciljeva, cijeli postupak pregovora, koji je doveo do prihvaćanja teksta u 2006. godini, bio je kompliciran i dug. Upravno je tijelo ILO-a 2001. godine imenovalo tripartitnu skupinu visokog nivoa i ona je između 2001. i veljače 2004. održala 6 međunarodnih sastanaka. Osim toga, u rujnu 2004. godine održana je i Pripremna tehnička pomorska konferencija, što je metoda kojom se ILO ne služi često⁶. Treba naglasiti da je cijeli proces protekao u znaku uzajamnog poštovanja socijalnih partnera, velike svijesti o značaju zadatka i jake želje za uspjeh. Time se postiglo da je većina propisa donesena uz opću podršku svih triju skupina, a ne nadglasavanjem i odlukama većine.

Kao rezultat svih tih kompliciranih priprema i praktički kontinuiranih tripartitnih konzultacija, Konvencija sadržava minimalne međunarodne standarde vezane za uvjete rada pomoraca na brodovima. Ti se standardi uklapaju u koncept «dostojanstvenog rada» (*decent work*), koji je u proteklih nekoliko godina ideja vodilja ILO-a. Osnovna prava pomoraca stavljena su u kontekst osnovnih načela i prava u oblasti rada koje je ILO definirao 1998. godine⁷ te njihova socijalna i radna prava nabrojena u članku IV. Konvencije kao: pravo na sigurno

¹ Tekst Konvencije na engleskom i francuskom jeziku može se naći u dokumentu *Provisional Record 7A*, 94th International Labour Conference, Geneva, 2006, ili elektronički na adresi: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-7-a.pdf>.

² U povijesti će ostati zabilježeno da su za Konvenciju glasovali i predstavnici Hrvatske: u ime Vlade g. Branko Bačić i gđa Maja Markovčić-Kostelac, gđa Dijana Jerolimov u ime brodara i g. Branko Berlan u ime pomoraca. Na Konferenciji su Hrvatsku predstavljali još i amb. Gordan Markotić i g. Branko Sočanac iz Stalne misije Hrvatske u Ženevi, te g. Gauro Reić u ime brodara i g. Vladimir Svalina u ime pomoraca.

³ Ovaj je zahtjev neuobičajeno visok za praksu ILO-a. Na taj se način jamči da Konvencija, kada stupi na snagu, veže zemlje s jasnom pomorskom orijentacijom i primjenjuje se na znatan dio svjetske pomorske flote.

⁴ Vidi govor g. Mitropoulosa, glavnog tajnika Svjetske pomorske organizacije tijekom rasprave o novoj Konvenciji. *Provisional Record 10*, 94th Session of the International Labour Conference, Geneva, 2006 (može se naći na Internetu na adresi: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-10.pdf>).

⁵ Poznat pod imenom «Geneva Accord».

⁶ Dokumenti koje se odnose na te pripremne faze mogu se naći na Internetu

<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/consol.htm>.

⁷ Članak III. Konvencije.

radno mjesto koje odgovara standardima, pravo na poštene uvjete zaposlenja, pravo na dostojanstvene uvjete za rad i život na brodu, pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku skrb, mjere blagostanja i druge mjere socijalnoga osiguranja.

3. Struktura Konvencije

Structure of the Convention

Nova je Konvencija jako duga (ima više od 100 stranica) i osim osnovnoga teksta, u kojemu su članci, posebno pojašnjenje njezine strukture, koje formalnopravno ne čini dio Konvencije, podijeljeno je u pet dijelova:

- (1) Minimalni uvjeti za rad pomoraca na brodu,
- (2) Uvjeti zaposlenja,
- (3) Smještaj, prostorije za odmor, hrana i način njezina posluživanja,
- (4) Zdravstvena zaštita, medicinska skrb, blagostanje i socijalna zaštita,
- (5) Poštovanje i provedba odredba.

S obzirom na kompleksnost i dužinu Konvencije, bilo bi preambiciozno prikazati detaljno sve njezine odredbe. Zbog toga ćemo dati samo opći prikaz i zadržati se samo na nekim novim elementima.

U prvom su dijelu odredbe o minimalnoj dobi za rad na brodu, o medicinskim potvrdama, kvalifikacijama i načinu regrutiranja pomoraca.

U drugom se dijelu govori o: ugovoru pomoraca, njihovim plaćama, radnom vremenu⁸ i odmoru, repatrijaciji, naknadi pri gubitku ili potapanju broda, broju članova posade potrebne na jednom brodu, mogućnosti razvoja stručnih sposobnosti i karijere. S obzirom na veliki broj nesreća koje su po statističkim podacima uzrokovane zamorom posade, odredbe o kriterijima kojima se utvrđuje broj članova posade na jednom brodu posebno su zanimljive.

Treći dio sadržava detalje odredbe o prostorijama za rad i život na brodu: ventilaciju, osvjetljenje, kabine za spavanje, blagovaonice, sanitarne instalacije, prostor za medicinsku skrb, prostorije za odmor, posjete na brodu i slično. Nova Konvencija uz konsolidaciju postojećih propisa pokušava odgovoriti i na moderne preokupacije, kao na primjer utjecaj vibracija i buke na zdravlje pomoraca.

Četvrti dio utvrđuje standarde za medicinsku skrb na brodu i na kopnu, odgovornost broдача za posljedice bolesti ili nesreće vezane za rad, prevenciju nesreća, pristup prostorijama za zabavu na obali, te socijalnu zaštitu.

Peti dio sadržava propise o odgovornosti države pod čijom zastavu brod plovi, države u koje se luci brod nalazi i osnovne naznake odgovornosti država koje opskrbljuju tržište radnom snagom. Kao što se može i pretpostaviti,

ovaj je dio bio predmetom najdužih rasprava i o njegovu usuglašavanju ovisilo je donošenje teksta cijele Konvencije. Osnovna odgovornost je na državi koje zastavu brod vije, što je u skladu s drugim općim propisima međunarodnoga prava. Kao polaznu osnovu, nova Konvencija uzima obveze već utvrđene Konvencijom o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima (br. 147) i Konvencijom o radnoj inspekciji za pomorce (br. 178), koje se zamjenjuju novom Konvencijom.

S pravna stajališta, jedna od bitnih novina nove Konvencije je njezina struktura. U praksi ILO-a uobičajeno je da se obvezujuće norme odvoje od preporuka temeljem posebnoga pravnog instrumenta, i zbog toga su konvencije bile praćene preporukama (*Recommendations*). U formuliranju nove Konvencije, ILO se priklonio pomorcima već dobro poznatoj strukturi koja se prakticira u Svjetskoj pomorskoj organizaciji. Uopćena prava i opća načela (sadržani u dijelu "Članci" - *Articles*) kombinirani su sa specifičnim uredbama (*Regulations*), ali i obvezujućim i neobvezujućim preporukama za njihovu primjenu (sadržanima u dijelu "Pravilnik" - *Code*). Pravilnik se sastoji od dva dijela, obilježena slovima "A" i "B". Dio "A" obvezujući ("Standards"), dio "B" sadržava samo smjernice (*Guidelines*). Svi ti dijelovi povezani su istovjetnim naslovima i numeričkim načinom označivanja paragrafa koji reflektira njihovu povezanost. Tako je uspostavljena "vertikalna" integracija odredba, pa je svako pitanje regulirano u okviru zaokružene cjeline, idući od uopćenih norma veće obvezujuće snage prema detaljnim smjernicama. Prednost ovakva sustava je u tomu da se cjelokupna regulativa nalazi u jednom dokumentu. S obzirom na to da Konvencija obvezuje da se njezina kopija nalazi na svakom brodu što vije zastavu države koja je ratificirala Konvenciju (standard A5.1.1.), pomorci će imati mogućnost za lakši uvid u sve propise koji se odnose na njihova prava.

4. Nova pravna rješenja *Innovative Legal Solutions*

4.1. Promjena Konvencije *Amendment Procedure*

Jedna od pravnih inovacija Konvencije je i način njezine buduće promjene. Da bi se izbjegla situacija u kojoj bi njezini propisi bili zastarjeli, njezine se odredbe tehničkoga karaktera mogu relativno lako mijenjati. Procedura izmjena jedne konvencije ILO-a koja prolazi kroz formalnu reviziju ili se za nju mora donijeti protokol u tradicionalnoj proceduri kroz Međunarodnu konferenciju rada, i dalje se primjenjuje na članke i norme, dok se standardi mogu mijenjati u krajnje pojednostavnjenoj proceduri. Time se omogućuje da se standardi kontinuirano prilagođuju zahtjevima pomorske industrije bez potrebe za revizijom cijele Konvencije, dok se opći pravni okvir osnovnih prava i načela može mijenjati samo u tripartitnoj proceduri, koja jamči puno sudioništvo vlada, broдача i pomoraca, i odvija se u skladu s člankom 19. Ustava ILO-a. Pojednostavnjena procedura za promjenu standarda ipak se ne bi trebala primijeniti bez većine

⁸ Jedna od najdužih diskusija u tijeku Konferencije bila je ona o radnom vremenu zapovjednika broda. Vidi *Provisional Record 7, Part I, 94th International Labour Conference, Geneva, 2006, str. 52-57*. Elektronička verzija se može naći na: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-7-i.pdf>.

zemalja. Zato se predvidjelo da za donošenje amandmana moraju biti dvije trećine delegata na Međunarodnoj konferenciji rada i da se tako prihvaćenom amandmanu ne usprotivi određeni broj ugovornih strana Konvencije.

4.2. Fleksibilnost u primjeni

Flexibility in its Implementation

Jedna od bitnih karakteristika nove Konvencije je fleksibilnost kojom države članice mogu primijeniti njezine odredbe. Ideja od koje Konvencija polazi je da različit stupanj gospodarskog razvoja i posebnost nacionalnih uvjeta moraju biti uzeti u obzir ako se žele uspostaviti pravila za sve zemlje svijeta.

Ta se fleksibilnost ogleda kroz strukturu Konvencije i detaljnije objašnjenje se nalazi u Pojašnjavajućoj bilješci (*Explanatory Note*), koja se nalazi odmah iza članaka. Ukratko, države članice moraju primjenjivati članke i norme, ali u pogledu standarda mogu ih primijeniti na način "bitne jednakosti" (*substantive equivalence*)⁹. Iako dio "B" Pravilnika nije obvezujući, države ga članice ipak ne mogu ignorirati i moraju ga uzimati u obzir (*due consideration*) pri donošenju mjera za primjenu Konvencije. Ako država primijeni Konvenciju na način opisan u dijelu "B" Pravilnika, tijela kontrole primjena konvencija, koja postoje u okviru ILO-a, trebala bi pretpostaviti da su propisi iz Konvencije provedeni na zadovoljavajući način (članak VI. paragraf 2. Konvencije).

Također, jedna od mjera fleksibilnosti je i mogućnost da država odredi koje će kategorije pomoraca ili brodova biti isključene iz primjene Konvencije na državnoj razini. Međutim, svako korištenje mogućnosti za fleksibilnost mora biti bazirano na načelima tripartizma, transparentnosti i podnošenja računa o takvim odlukama. Primjera radi, pri određivanju kategorija pomoraca na koje se Konvencija odnosi, države članice moraju konzultirati udruge brodara i pomoraca, te o svojim odlukama obavijestiti glavnog direktora Međunarodnog ureda rada.

Uloga države koje zastavu vije brod je povećana. Ta država sad ima mogućnost da svojim brodovima olakša ulaske u strane luke temeljem izdavanja dvaju dokumenata koji su prema Konvenciji obvezni za sve brodove s više od 500 bruto-tona koji idu na međunarodna putovanja i brodove s više od 500 tona koji isplovljavaju iz luke ili plove između dvije luke u stranoj državi. Prvi je dokument Potvrda o poštovanju radnih standarda (*Maritime Labour Certificate*), koji država izdaje onim brodovima za koje je inspekcijom utvrđeno da poštuju odredbe Konvencije. Brodari mogu tražiti Potvrdu i za brodove za koje ona nije obvezna po Konvenciji. Potvrda vrijedi najviše 5 godina, ali uz najmanje jednu kontrolu državnih organa u tom razdoblju. U određenim uvjetima (novi brod, brod koji mijenja zastavu ili kad se promijeni brodar) može se izdati i privremena potvrda, ali ne na više od 6 mjeseci. Drugi je dokument Izjava o poštovanju radnih standarda (*Declaration of Maritime Labour Compliance*) kojim se

kompletira Potvrda. Izjava se sastoji od dva dijela, koje popunjavaju brodar i vlasti države broda. Taj dokument detaljnije prezentira mjere kojima se osigurava kontinuirana primjena Konvencije. Modeli ta dva dokumenta predstavljani su u pravitku Konvencije. Na osnovi ta dva dokumenta, koji se moraju nalaziti na brodu, i ako brodovi putuju u inozemstvo, moraju biti prevedeni na engleski jezik - inspektori luka u koje pristaju brodovi trebaju smatrati da brodovi u načelu zadovoljavaju odredbe Konvencije, i time se potreba za rutinskom kontrolom u lukama smanjuje.

Jedna od mjera fleksibilnosti za države koje ratificiraju Konvenciju je i propis da država ne mora obavljati inspekcije s pomoću svojih organa. Ona može ovlastiti specijalizirane organizacije koje ispunjavaju striktno uvjete predviđene Konvencijom da obavljaju kontrolu i izdaju potvrde u njezino ime.

4.3. Definicije pojmova

Definitions of Terms

Definicije nekih pojmova u okviru Konvencije namjerno su uopćene da bi uključile što više kategorija u njezinu primjenu.

Definicija brodova na koje se Konvencija odnosi izazvala je dosta diskusije u tijeku Konferencije. Konvencija se odnosi na sve brodove, osim onih koji plove unutarjim morem ili u okviru ili neposredno pored zaštićenih voda ili u okviru voda na koje se primjenjuju lučka pravila. To se odnosi na brodove kojima se uobičajeno koristi u komercijalne svrhe, s izuzetkom ribarenja i brodova tradicionalne izrade. Od primjene Konvencije izuzeti su i ratni brodovi. U okviru tih općih kategorija, određena se fleksibilnost dopušta državama u pogledu određenih vrsta brodova, a osobito onih koji imaju manje od 200 bruto-tona i ne idu na međunarodna putovanja. S obzirom da nova pravila o smještaju na brodu, ona mogu bitno utjecati na način gradnje brodova (na primjer veličina kabina za spavanje posade, mjesto na kojemu se one nalaze na brodu i slično), i jedno od osnovnih pretpostavka za početak pregovora, koje je kasnije pretvoreno u pravilo Konvencije, jest da se te odredbe odnose samo na nove brodove, dakle na one izgrađene nakon stupanja na snagu Konvencije (Norma 1.3).

Jedna od značajnih novosti Konvencije je i široka definicija pojma pomorac. Ta definicija sada uključuje sve osobe koje su zaposlene, angažirane ili koje rade u bilo kojem svojstvu na brodovima na koje se Konvencija odnosi. To znači da pomorci više nisu samo osobe koje sudjeluju u tehničkim operacijama broda nego i one koje obavljaju druge vrste poslova, na primjer pružanje usluga putnicima na putničkim brodovima. Konvencija omogućuje državama članicama određenu fleksibilnost u smislu da se određene kategorije pomoraca isključe iz primjene Konvencije (članak II. paragraf 3. Konvencije). Međutim, to je moguće učiniti samo poslije konzultacija s udrugama brodara i pomoraca koji imaju veze s tim pitanjem. Način primjene fleksibilnosti u ovom dijelu sigurno će biti predmetom provjere stalnih organa kontrole primjene konvencija ILO-a.

⁹ Ovaj je koncept već primijenjen u Konvencija o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima (br. 147) i sada se samo bolje objašnjava u članku VI.

Konvencija također bolje definira brodare nego u prethodnim konvencijama ILO-a, pokušavajući tu definiciju vezati ne samo za vlasnička prava nego i za odgovornost za aktivnosti broda. Ta definicija sada odgovara definicijama donesenima u konvencijama SOLAS i STCW u okviru IMO-a.

5. Način kontrole

Control Mechanism

Konvencija pokušava uključiti sve čimbenike u proceduru primjene Konvencije. Prije svega se to odnosi na pomorce - kroz bolje poznavanje njihovih prava i procedura kojima se ta prava mogu zaštititi. Zatim brodare, koji mogu zahtijevati inspekciju svojih brodova i izdavanje Potvrde i Izjave kojima im se omogućuje da lakše prolaze kroz strane luke. Tu je zatim i država pod čijom zastavom brod plovi i koja obavlja inspekciju i osigurava primjenu Konvencije u okvirima svojih ovlasti. Ta država, kao ugovorna strana jedne ILO-konvencije, podnosi izvješća Međunarodnom uredu rada u skladu s člankom 22. Ustava ILO-a. Države u kojih se luci brodovi nalaze (*Port State*) također imaju mogućnost kontrolirati brodove, ali moraju uzeti u obzir dokumente koje je za brod izdala druga država koja je vezana Konvencijom. Samo u određenim uvjetima koji su definirani Konvencijom, država u koje se luci brod nalazi, može detaljno pregledati brod.

Da bi se ubrzalo rješenje svih radnih sporova vezanih za brod, Konvencija sadržava okvirne propise o proceduri za rješenje prigovora na brodu i na kopnu. Proceduru kojom se rješavaju prigovori na brodu utvrđuje država broda, ali Konvencija predviđa da ona mora biti poštena, efikasna i brza, da podnositelj prigovora ne smije biti predmetom osвете i da procedura mora imati osnovne elemente poštenoga postupka. Postupak za rješavanje prigovora u luci prilično je jednostavan, ali na određenom stupnju podrazumijeva suradnju države koje zastavu brod vije i države u kojoj se luka nalazi, te mogućnost da

organi države koji sudjeluju u tom postupku internacionaliziraju prigovor upućujući izvješće glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada.

Da bi se izbjegle situacije u kojima bi neka država mogla imati prednost zbog činjenice da nije ratificirala Konvenciju, članak V. u paragrafu 7. postavlja načelo o "nepovlašćenom tretmanu" (*no more favourable treatment*), koji nije novost jer se već primjenjuje u kontekstu IMO-a. To načelo znači da država koja je ratificirala Konvenciju treba pregledati brodove što su u njezinim lukama i viju zastavu države koja nije ratificirala Konvenciju - na način propisan Konvencijom. Ta bi mjera trebala poslužiti kao poticaj državama da ratificiraju Konvenciju.

6. Umjesto zaključka

Conclusions

Činjenica da se toliko različitih interesa, prije svega socijalnih, ali i regionalnih i gospodarstvenih, uspjele složiti u jedan tekst s više od 100 stranica sama je po sebi gotovo nevjerojatan uspjeh. To je povijesni trenutak ne samo za Međunarodnu organizaciju rada nego i za pomorsku industriju.

Sada, kada je tekst Konvencije prihvatila Međunarodna konferencija rada, države članice imaju obvezu prema Ustavu ILO-a poduzeti mjere za njezinu ratifikaciju. Nakon opće podrške njezinu tekstu u tijeku dugoga procesa usuglašavanja propisa i činjenice da su u njezinu stvaranju sudjelovali predstavnici 106 vlada, te brodara i pomoraca - treba se nadati da će što više država članica vidjeti svoj interes u ratifikaciji Konvencije. Time će se ubrzati uspostavljenje jednoobraznih pravila na globalnoj razini i omogućiti pomorskoj industriji još efikasnija međunarodna ekonomska razmjena. S obzirom na značenje mora i pomorstva za Hrvatsku, treba se nadati da će se i ona što prije priključiti ovom trendu, ratificirajući Konvenciju i osiguravajući njezinu punu primjenu u domaćem zakonodavstvu.

Rukopis primljen: 21.4.2006.

