

Biserka Rukavina
Pomorski fakultet
Rijeka, Studentska 2

Pregledni članak
UDK: 341.225.5(094.5)
347.79(497.5)(094.5)

REPATRIJACIJA ILI POVRATNO PUTOVANJE U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA I NACIONALNOM ZAKONODAVSTVU REPUBLIKE HRVATSKE

Ovim radom autor je nastojao detaljnije obraditi pojam repatrijacije ili povratnog putovanja. Repatrijacija čini jedno od temeljnih prava pomoraca. Međunarodna organizacija rada donijela je dvije konvencije koje na međunarodnoj razini reguliraju problem repatrijacije. Rješenja koja daje Konvencija o repatrijaciji pomoraca br. 23, i Konvencija o repatrijaciji pomoraca br. 166, koja je izmjenjena prve, prikazana su u prvom dijelu rada. U drugom dijelu rada provedena je usporedba rješenja koja sadrže navedene konvencije s rješenjima nacionalnog zakonodavstva Republike Hrvatske iz područja pomorskog prava, pri čemu se autor nije zadržao samo na Pomorskom zakoniku kao trenutačno važećem, pozitivnom pravnom propisu, već su obuhvaćeni i propisi koji su prestali vrijediti, a prethodili su Pomorskom zakoniku.

Ključne riječi: repatrijacija, pomorac, međunarodne konvencije, Pomorski zakonik

1. UVOD

Jedno je od temeljnih prava člana posade broda pravo na povratno putovanje ili *repatrijaciju*. Kao institut pomorskog prava, na nacionalnoj razini, reguliran je Pomorskim zakonikom čija smo rješenja nastojali dovesti u korelaciju s propisima međunarodnog prava, koji se odnose na navedenu materiju.

Na međunarodnoj razini, u svezi s pitanjem *prava člana posade broda na povratno putovanje* tj. *repatrijaciju*, Međunarodna organizacija rada na svome je devetom zasjedanju donijela Konvenciju o repatrijaciji pomoraca br.23.¹ Konvencija je usvojena 24. lipnja 1926., a stupila je na snagu 16. travnja 1928. Konvenciju je ratificiralo 45 zemalja, među kojima je bila i bivša SFRJ.

¹ Konvencija je objavljena u Službenim novinama Kraljevine Jugoslavije br.44-XVI od 25. veljače 1930. godine.

Republika Hrvatska vezana je odredbama Konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji od 8. listopada 1992. godine.

Konvencija br. 23 izmijenjena je Konvencijom o repatrijaciji pomoraca br. 166, koja je donijeta 9. listopada 1987. godine, a stupila je na snagu 3. srpnja 1991. Ratificiralo ju je samo osam država, među kojima nije Republika Hrvatska.

2. ANALIZA TEKSTA KONVENCIJE BR. 23 I KONVENCIJE BR. 166

Ovaj je rad rezultat nastojanja da se prikaže način na koji su navedene Konvencije regulirale institut *repatrijacije*. Iako je broj odredaba koje se odnose na navedeni institut sveden na minimum, njegova su važnost i značenje neupitni.

Područje primjene i tumačenje pojmova

Kada govorimo o području primjene, Konvencija o repatrijaciji pomoraca br. 23 (u daljnjem tekstu Konvencija br. 23) u svom članku 1. navodi da se ona primjenjuje: "na sve pomorske brodove upisane na području jedne od država članica, koja je ratificirala ovu konvenciju kao i na brodare, zapovjednike brodova i pomorce tih brodova".

Koristeći se metodom negativne enumeracije, u sljedećem stavku taksativno navodi na koje se plovne objekte konvencija neće primjenjivati:

- a) ratne brodove
- b) državne brodove koji se ne koriste u trgovačke svrhe
- c) brodove u obalnoj kabotaži
- d) jahte za razonodu
- e) brodove obuhvaćene pod nazivom *Indian country craft*
- f) ribarske brodove
- g) brodove bruto-zapremnina manje od 100 bruto-registarskih tona ili 300 ml zapremnine i brodove namijenjene domađoj trgovini, kojima je tonaža manja od tonaže propisane za te brodove nacionalnim zakonom koji je na snazi u času usvajanja ove Konvencije.

Prema Konvenciji o repatrijaciji pomoraca br. 166 (u daljnjem tekstu Konvencija br. 166), konvencija će se primjenjivati: "na svaki pomorski brod u javnom ili privatnom vlasništvu, koji je upisan na području članice za koju je ova Konvencija na snazi i redovito plovi u trgovačkoj pomorskoj plovidbi te vlasnike i pomorce ovih brodova."

Konvencija br. 166 ostavlja mogućnost proširenja primjene i na trgovački pomorski ribolov uz prethodno savjetovanje državne vlasti sa značajnijim organizacijama vlasnika ribarskih brodova i ribara.

Obje konvencije rabe isti termin pri određivanju područja personalne primjene konvencija; to je izraz *pomorac*. U propisima Republike Hrvatske koji se odnose na ovu materiju, koristi se pojam *član posade broda*, o čemu će se detaljnije raspravljati u daljnjem tekstu.

Iako je terminologija analogna u obje konvencije, što se tiče sadržaja, postoje stanovite razlike. Naime, Konvencija br. 23, iako na početku kaže da se tim pojmom označava svaka osoba koja je zaposlena ili uzeta za rad na brodu u bilo kojem svojstvu, a koja je upisana u popis posade, u nastavku isključuje pojedine osobe navodeći koje su to: "pojam *pomorac* označava svaku osobu zaposlenu ili uzetu na rad na brodu u bilo kojem svojstvu, koja je upisana u popis posade, izuzimajući zapovjednike brodova, peljare, pripravnike i učenike školskih brodova i učenika koji su sklopili poseban ugovor o naukovanju. Ovim izrazom nisu obuhvaćeni članovi posade brodova ratne mornarice ni druge osobe u stalnoj službi vlade."

Konvencija br. 166 mijenja postojeću odredbu i izostavlja njezi drugi dio: "U ovoj Konvenciji izraz *pomorac* obuhvaća svaku osobu koja je zaposlena u bilo kojem svojstvu na pomorskom brodu na koji se primjenjuje ova Konvencija."

Pravo na repatrijaciju

Pozitivna izmjena koja je provedena Konvencijom br. 166 u odnosu na Konvenciju br. 23, jest pitanje u kojim slučajevima pomorac ima pravo na povratno putovanje tj. repatrijaciju.

Konvencija br. 23 daje načelnu odredbu u kojoj se kaže da: "pravo na repatrijaciju ima svaki pomorac koji je iskrcan u toku ili po isteku ugovora". Dakle, Konvencija br. 23 daje odgovor na pitanje kada pomorac stječe pravo na repatrijaciju, ali ne navodi pod kojim se uvjetima stječe to pravo.

Razlozi koje navodi Konvencija br. 166 nisu vezani samo za osobu pomorca, već i za stanje samog broda i osobu brodarka (Konvencija rabi pojam brodovlasnik). Odredba članka 2., iscrpno i pregledno navodi koji su to slučajevi "ako je njegovo zaposlenje na određeno vrijeme ili za posebno putovanje isteklo u inozemstvu:

- a) nakon isteka otkaznog roka ako je otkaz dan u skladu s odredbama ugovora o ukrcaju ili ugovora o zaposlenju
- b) u slučaju bolesti ili ozljede odnosno drugih medicinskih razloga koje zahtijevaju njegovu ili njezinu repatrijaciju ako je utvrđeno da su s medicinskog gledišta sposobni za putovanje
- c) u slučaju brodoloma
- d) kad brodovlasnik nije u mogućnosti nastaviti ispunjavati svoje zakonske ili ugovorne obveze kao poslodavac pomorca zbog nesposobnosti za plaćanje, prodaje broda, izmjene upisa broda ili kojega drugog sličnog razloga
- e) ako brod treba uploviti u ratnu zonu, kako je utvrđena nacionalnim zakonima ili propisima odnosno kolektivnim ugovorima, u koju pomorac nije pristao ići
- f) u slučaju prestanka ili prekida zaposlenja u skladu s industrijskom odlukom ili kolektivnim ugovorom ili prestanka zaposlenja zbog nekog drugoga sličnog razloga."

Konvencija br. 23 ne govori o minimalnom trajanju službe kao elementu o kojemu bi ovisilo stjecanje prava na repatrijaciju.

Prema Konvenciji br. 166, države članice dužne su svojim nacionalnim propisima odnosno autonomnim pravnim aktima, odrediti gornju granicu (do 12

mjeseci) uz nastojanja da, kada je to moguće, smanje to vrijeme, vodeći računa o tehnološkim izmjenama i razvoju. Konvencijom br. 166 precizno je određen vremenski maksimum trajanja službe čijim protekom pomorac stječe pravo na repatrijaciju, a državama članicama ostavlja se na volju da pojedinačno odrede to vremensko razdoblje.

U okviru ovog članka, Konvencija br. 166 ne spominje rok, tj. vremensko razdoblje u kojem bi pomorac trebao podnijeti zahtjev za repatrijaciju. Postojanje takve obveze pronalazi se u članku 8. Konvencije br. 166. Naime, ako pomorac ne podnese zahtjev za repatrijacijom u razumnom roku, smatrat će se da je on repatriiran iako faktički nije. Takva odredba pronalazi svoje opravdanje u nastojanju da se spriječi zloupotreba prava na repatrijaciju od strane pomorca, a na štetu brodovlasnika.

Konvencija br. 166 obvezuje države članice da preko nacionalnih zakona ili propisa odnosno kolektivnih ugovora utvrde rok za podnošenje tih zahtjeva.

Određivanje odredišta odnosno mjesta iskrcaja pomorca

Ako je nastupio neki od razloga zbog kojega pomorac stječe pravo na repatrijaciju, brodar je dužan iskrcati ga. Kako su to pitanje riješile već spomenute konvencije, vidjet ćemo u odlomku koji slijedi.

U članku 3. st. 1. Konvencija br. 23 daje se alternativno rješenje: "Svaki pomorac koji je iskrcan u toku ili po isteku ugovora ima pravo da bude vraćen bilo u svoju zemlju, bilo u luku gdje je uzet na rad, bilo u luku polaska broda prema propisima nacionalnog zakonodavstva koje u tu svrhu mora predvidjeti potrebne mjere."

Vidimo da postoje tri opcije koje mogu doći u obzir pri iskrcaju pomorca s broda. Na državama članicama je da, putem svoga nacionalnog zakonodavstva, odrede koja ili koje će od danih mogućnosti postati konkretno rješenje

Povodom naznačenog pitanja, Konvencija br. 166 ide korak dalje. Prije svega, nalaže državama članicama da nacionalnim zakonima ili propisima odrede mjesto u koje se pomorca mora repatriirati.

Iako je zadržana metoda alternativnog rješenja, potencijalna se odredišta razlikuju od onih predviđenih u prvoj konvenciji: "Tako propisano odredište mora obuhvatiti mjesto u kojem je pomorac zaključio ugovor, mjesto određeno kolektivnim ugovorom, zemlju prebivališta pomorca ili neko drugo mjesto koje može biti ugovoreno u vrijeme zapošljavanja. Pomorac mora imati pravo izbora između propisanih odredišta u koje on ili ona žele biti repatriirani."

Sama koncepcija navedene odredbe dovodi do stanovitih nejasnoća. Dvije su mogućnosti posve jasne i nesporne. To su: mjesto u kojem je pomorac zaključio ugovor i zemlja u kojoj se nalazi prebivalište pomorca. Treća je mogućnost da mjesto iskrcaja bude određeno kolektivnim ugovorom koji, naime, ne mora sadržavati prethodno navedena rješenja nego neko sasvim treće. Nadalje, pomorac i brodar mogu se pri sklapanju ugovora dogovoriti o mjestu odredišta.

Slijedom navedenoga dolazi se do sljedećih zaključaka: prvo, države članice moraju odrediti mjesto iskrcaja pomorca, i, drugo, odredbe koje reguliraju to pitanje dispozitivne su naravi i primjenjivat će se ako nije drukčije riješeno kolektivnim ugovorom ili ugovorom o radu. To znači da država dopušta da se

pitanje određivanja odredišta riješi putem kolektivnog ugovora ili ugovora o radu. Ako se ne iskoristi dana mogućnost, primijenit će se zakonsko rješenje.

Rješenja koja sadrži zakonska odredba, postavljena su alternativno, a pomorcu se daje mogućnost izbora. Zbog toga korištenje izraza "mora" nije najprikladnije rješenje i možda bi ga trebalo zamijeniti nekim primjerenijim izrazom.

Pitanje da li Konvencija br. 166. daje bolje rješenje postavljenog problema u odnosu prema Konvenciji br. 23, otvara prostor i mogućnost polemiziranja i sučeljavanje različitih mišljenja, ali je nedvojbeno da Konvencija br. 166 daje još jedno pravo pomorcu, a to je pravo izbora mjesta iskrcaja.

Troškovi repatrijacije i pravo regresa

Postupak repatrijacije ima za posljedicu stanovite troškove; pitanja tko snosi troškove i što oni obuhvaćaju, trebalo je pravno regulirati. Navedene konvencije sadrže različita rješenja.

Konvencija br. 23 ne definira tko je dužan snositi troškove repatrijacije, već tu obvezu prenosi na države članice i njihove nacionalne propise. Nasuprot tome, u Konvenciji br.166 izričito se navodi da troškove repatrijacije snosi brodovlasnik, istodobno navodeći i način prijevoza. Ako se radi o redovnom načinu prijevoza, koristit će se zračni prijevoz. Ako nastanu nepredviđene i iznimne situacije, upotrijebit će se prijevozno sredstvo koje će biti primjereno nastaloj situaciji.

Obje konvencije određuju opseg troškova, s tim da Konvencija br. 166 tome prilazi detaljnije, u čemu se i očituju izvršene izmjene. Odredba Konvencije br. 23 koja se odnosi na troškove glasi: "Troškovi repatrijacije moraju obuhvatiti izdatke za prijevoz, smještaj i prehranu pomoraca za vrijeme putovanja. Izdaci obuhvaćaju i troškove uzdržavanja pomorca do trenutka određenog za njegov odlazak."

Isto je pitanje regulirano odredbama Konvencije br. 166 preciznije i detaljnije:

"Troškovi koje je dužan snositi brodovlasnik moraju obuhvaćati:

- a) prijevoz do odredišta izabranog za repatrijaciju u skladu s člankom 3. (vezano za pravo regresa tj. naknadu troškova)
- b) smještaj i prehranu od trenutka kada je pomorac napustio brod do trenutka kada su on ili ona stigli na odredište
- c) plaću i naknade od trenutka kada su on ili ona napustili brod do trenutka kada su on ili ona stigli u odredište, ako to predviđaju nacionalni zakoni ili propisi odnosno kolektivni ugovori
- d) prijevoz 30 kg osobne prtljage pomorca do mjesta određenog za repatrijaciju
- e) liječenja kad je ono prijeko potrebno sve dok pomorac ne bude sposoban putovati do odredišta određenog za repatrijaciju."

Popis troškova proširen je tako da su uz postojeće, dodani i troškovi prijevoza osobne prtljage do određene težine (30 kg), troškovi liječenja te plaće i naknade na koje pomorac ima pravo ako to predviđaju nacionalni zakoni ili propisi odnosno kolektivni ugovori.

Primjećuje se da se Konvencija br. 23. koristila općenitijim odredbama, dok Konvencija br. 166 zapravo predstavlja razradu danih rješenja uz stanovite izmjene na koje nastojimo upozoriti.

Konvencija br.166 u članku 4. st. 3. navodi kada brodovlasnik ima pravo regresa troškova koji su nastali zbog repatrijacije. To je uvjetovano ponašanjem pomorca:

“Kad je do repatrijacije došlo zbog utvrđene, u skladu s nacionalnim zakonima ili propisima odnosno kolektivnim ugovorima, ozbiljne povrede radnih obaveza pomorca, ništa u ovoj Konvenciji ne dira u pravo da se od pomorca zatraži naknada troškova repatrijacije ili njezina dijela u skladu s nacionalnim zakonima ili propisima odnosno kolektivnim ugovorima.”

Što se smatra ozbiljnom povredom radnih obeza, pitanje je koje ostaje otvoreno i koje se rješava na razini pojedine države članice.

Pravo regresa predviđa i Konvencija br. 23 iako na posredan, prešutan način. Naime, u svom članku 4. nabroja slučajeve kada troškovi repatricije ne mogu biti stavljeni na teret pomorca, što znači da u nekim drugim slučajevima postoji mogućnost regresa.

Članak 4.

Troškovi repatrijacije ne mogu se staviti na teret pomorca ako je on napustio brod zbog:

- a) nezgode na radu koja se dogodila u službi broda
- b) brodoloma
- c) bolesti koja nije nastupila njegovom namjerom ili nepažnjom
- d) iskrcaja iz bilo kojeg razloga za koji on nije kriv.

Jedan od propusta Konvencije br. 23 jest pitanje što poduzeti ako brodovlasnik ne provede repatrijaciju ili ne podmiri troškove repatrijacije pomorca koji na nju ima pravo.

Konvencija br. 166. to je pitanje riješila ovako:

“Ako brodovlasnik ne poduzme repatrijaciju ili ne podmiri troškove repatrijacije pomorca koji na nju ima pravo:

- a) repatrijaciju zainteresiranog pomorca poduzet će i snositi njezine troškove nadležna vlast članice na čijem je području brod upisan. Ako ona to propusti, učinit će to država iz koje se pomorac repatriira ili država čiji su on ili ona državljani, a povrat troškova zatražit će od članice na čijem je području brod upisan.”

Ovom se odredbom željela povećati zaštita prava pomoraca tako da se odredi tko su supsidijarni nositelji obveze realizacije prava na repatrijaciju. Stoga predstavlja pozitivan pomak u odnosu prema Konvenciji iz 1926. godine.

Vodena istim razlozima, a misli se na zaštitu pomoraca, Konvencija br.166 uvodi dodatne odredbe kojima regulira pitanje predujmljivanja troškova. Naime, brodovlasnik ne može od pomorca zahtijevati predujmljivanje troškova, izuzev ako pomorac povrijedi svoje radne obveze, o čemu se govori u članku 4. st. 3.:

“Kada je do repatrijacije došlo zbog utvrđene, u skladu s nacionalnim zakonima ili propisima odnosno kolektivnim ugovorima, ozbiljne povrede radnih obveza pomorca, ništa u ovoj Konvenciji ne dira u pravo da se od pomorca zatraži naknada troškova repatrijacije ili njezina dijela u skladu s nacionalnim zakonima ili propisima odnosno kolektivnim ugovorom.”

U tom slučaju, brodovlasnik može te troškove naplatiti iz plaće ili drugih primanja pomorca.

Konvencija br. 23 ne uređuje pitanje da li obveza predujmljivanja troškova repatrijacije može biti na strani pomorca, ali zato predviđa mogućnost da se obveza predujmljivanja troškova repatrijacije nametne državi čiju državnu pripadnost brod ima.

Takvu odredbu, kojom bi se obvezivale države članice, Konvencija br. 166 ne sadrži.

Pravo na repatrijaciju je pravo koje ulazi u domenu općih uvjeta rada i radnopravnih odnosa pomoraca i u toj korelaciji treba spomenuti Konvenciju o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima br. 147. Konvenciju je donijela Međunarodna organizacija rada, a stupila je na snagu 28. studenoga 1981. godine. Konvencijom je određen skup minimalnih normi koje moraju biti ispunjene na tim brodovima. Među navedenim normama, među ostalim, nalaze se i one koje se odnose na repatrijaciju.

Konvencija br. 23 sadrži jednu odredbu koja je izostavljena u novoj konvenciji, a glasi: “Repatriacija se smatra osiguranom ako je pomorcima dano odgovarajuće zaposlenje na brodu koji se vraća u jedno od utvrđenih odredišta, s tim da ima pravo na naknadu za poslove koje je obavljao za vrijeme putovanja.”

Konvencija br. 166 sadrži, dodatno, odredbe koje reguliraju pitanja formalne ili pak postupovne naravi. To su pitanja vezana za putne i druge isprave koje se moraju predati pomorcima, osiguranje primjene Konvencije, dužnost provođenja nadzora od strane država članica te primjena odredaba konvencija u praksi i postupanje u skladu s njima, što također moraju osigurati države članice.

3. KONVENCIJA O REPATRIJACIJI POMORACA BR. 23 I POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE – SLIČNOSTI I RAZLIKE

Budući da Republika Hrvatska nije ratificirala Konvenciju o repatrijaciji pomoraca br. 166, koja predstavlja izmjenu Konvencije o repatrijaciji pomoraca br. 23, pažnju ćemo posvetiti samo drugo navedenoj koja obvezuje Republiku Hrvatsku na temelju notifikacije o sukcesiji. Iako je u naslovu naveden samo Pomorski zakonik² kao propis nacionalnog zakonodavstva, analizirat će se i rješenja propisa koji više nisu na snazi. Tu se, prije svega, misli na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SFRJ³, Zakon o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice⁴ te na Uredbu o posadi brodova trgovačke mornarice FNRJ.⁵

² Tekst Pomorskog zakonika objavljen je u Narodnim novinama br.17/94., a izmjene i dopune teksta objavljene su u Narodnim novinama br.74/94. i 43/96.

Svrha koja se time željela postići jest prikazati, kronološki, koja rješenja za pojedina pitanja daju pojedini propisi.

Prvi je zadatak bio dovesti u korelaciju rješenja koja sadrže nacionalni propisi s rješenjima koja daju međunarodni akti, a drugi je tu istu radnju provesti unutar internih propisa, međusobno, kako bi se moglo vidjeti u vezi s kojim pitanjima postoje najveća odstupanja, a koja se područja podudaraju.

Razlike u terminologiji i definiranje ključnih pojmova

Prvu razliku uočavamo u samoj terminologiji koja se koristi pri navođenju istih instituta. Dok Konvencija br. 23. koristi izraz *repatrijacija*, u propisima Republike Hrvatske koristi se naziv *povratno putovanje*. To se odnosi ne samo na važeće propise već i na prijašnje, kako na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SFRJ tako i na Zakon o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice. Uredba o posadi brodova trgovačke mornarice FNRJ ostala je neopredijeljena te nije koristila ni jedan ni drugi izraz već je govorila općenito o povratku. Zašto nije preuzet izvorni naziv kakav je u Konvenciji, pitanje je kojemu nije posvećena veća pozornost u pravnoj znanosti.

Počevši od najstarijih nacionalnih propisa do trenutačno važećih, bezinimno se koristio, i još uvijek se koristi, pojam *povratno putovanje*.

Je li i koliko opravdana upotreba takve terminologije? Smatramo da termin *povratno putovanje* dobro upućuje na sadržaj koji stoji iza tog pojma. Naime, riječ *repatrijacija*⁶ označava povratak ratnih zarobljenika, građanskih zarobljenika, bjegunaca i drugih osoba u domovinu. Pri korištenju tog pojma asocira se na nešto što se veže uz domovinu, konkretno uz povratak.

Mislimo da se radi više o političkom pojmu nego pojmu pomorskog prava koji se koristi kada se raspravlja o problemu emigracije, o politici povratka emigranata itd. Pojam suprotnog značenja je "ekspatrijacija", što znači "napuštanje domovine". Pojam zadržava svoju primjenu u domeni političkih i ekonomskim pitanja, a ne prava koja pripadaju pomorcima.

Kada se govori o *repatrijaciji* člana posade broda ne misli se striktno na njegovo vraćanje u njegovu domovinu, već u luku ukrcaja ili pak u neko drugo mjesto, ovisno o postojećim rješenjima, koje može ali ne mora biti u njegovoj domovini. Neki su propisi predviđali kao moguću destinaciju za iskrcaj člana posade broda mjesto njegova prebivališta ili boravišta ili mjesto potpisivanja ugovora, a sva ta mjesta mogu biti izvan domovine pomorca koji se repatriira.

Problem može biti i ako osoba ima dvostruko ili višestruko državljanstvo; što tada za njih znači povratak u domovinu? Sve su to argumenti koji govore u prilog uporabe pojma "povratno putovanje" ili pak nekoga novog pojma ako se drži da pojam *povratno putovanje* nije adekvatan.

³ Tekst Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SFRJ objavljen je u Službenom listu SFRJ br. 22/77.

⁴ Tekst Zakona o posadi brodova trgovačke mornarice objavljen je u Službenom listu SFRJ br.

⁵ Tekst Uredbe o posadi brodova trgovačke mornarice FNRJ objavljen je u Službenom listu FNRJ br. 80/49.

⁶ Dolazi od latinske složenice *re... + patria* – što znači domovina.

Medutim, valja spomenuti da se pri citiranju konvencija MOR-a dosljedno zadržao izraz *repatrijacija*, bez obzira na to što se u zakonima i propisima koji su prestali vrijediti, kao i u trenutačno važećem nacionalnom zakonodavstvu koristio i koristi izraz *povratno putovanje*. I Odluka o objavljivanju konvencija MOR-a, kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, koja je donijeta 16. veljače 1994. godine, prihvatila je i preuzela izraz *repatrijacija*.

Drugi pojam koji otvara mjesto polemiziranju jest uporaba pojma *pomorac* i njegova sinonima *član posade broda*, iako je pitanje da li ta dva pojma označuju isto. Upravo na to pitanje pokušat ćemo dati odgovor. Naime Konvencija br. 23. koristi se pojmom *pomorac*, dok pomorski propisi hrvatskog zakonodavstva upotrebljavaju izraz *član posade broda*.

U svom radu "Nacionalni kolektivni ugovor za pomorce" prof. dr. sc. Marinko Učur smatra da treba praviti razliku između tih pojmova jer je, prema njemu, pojam *pomorac* širi od pojma *član posade broda*. Osoba, kao član posade, član je posade samo onda kada plovi, nakon što je upisana u popis posade i ukrcana na pomorski brod, a pomorac može biti zaposlena a neukrcana osoba i nezaposlena osoba s tim zvanjem.

Ipak, mislimo da se zapravo radi samo o razlici izražaja koji je, eventualno, primjereniji našem pomorskopravnom ili radnopravnom izražavanju, bez namjere mijenjanja smisla.

Pravo na repatrijaciju

Institutu *repatrijacije* u Pomorskom zakoniku posvećeno je svega nekoliko članaka. Njima su riješena esencijalna pitanja kao što su: određivanje mjesta odredišta, tko ima obvezu omogućiti i provesti povratno putovanje, što sve obuhvaćaju troškovi izazvani repatrijacijom, tko ih snosi itd.

Prvo pitanje koje je regulirano Pomorskim zakonikom pitanje je kada pomorac ima pravo na repatrijaciju. Rješenje je analogno rješenju iz Konvencije br. 23. Pomorac će imati pravo na povratno putovanje ako za trajanja, odnosno nakon prestanka zaposlenja bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcaja. Ni Pomorski zakonik ni Konvencija br. 23 ne određuju zbog kojih događanja i razloga pomorac stječe to pravo, već se odmah, u drugom dijelu odredbe, prelazi na određivanje mjesta iskrcaja pomorca.

Određivanje mjesta odredišta

Kao što je već rečeno, u nastavku iste odredbe normira se pitanje mjesta odredišta. Članak 154. daje posve jasno i konkretno rješenje a to je luka ukrcaja. U dijelu zakona u kojem se govori o troškovima nastalim zbog realizacije prava na povratno putovanje, daje se još jedna mogućnost, a to je mjesto prebivanja pomorca. Valja istaknuti da postojeća odredba nije alternativno rješenje već se radi o propustu uredništva. Stoga tu odredbu treba brisati, a kao jedno jedino mjesto za iskrcaj pomorca ostaje luka ukrcaja. Takvo rješenje daje postojeći PZ dok nove izmjene⁷ predviđaju novu mogućnost, a to je mjesto prebivališta.

⁷ Radi se o izmjenama koje predviđa Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, koji je izradilo Ministarstvo pomorstva, prometa i veza u studenom 2000. godine.

Članak 46. Nacrta prijedloga...

U članku 154. riječi "povratno putovanje u luku ukrcaja", zamjenjuju se riječima "povratno putovanje u njegovo prebivalište". 1

Članak 47.

U članku 155. stavku 3. brišu se riječi "u luku ukrcavanja, odnosno".

Za to isto pitanje Konvencija br. 23 daje, kao što je u prvom poglavlju navedeno, alternativna rješenja.

Analizirajući stavove raznih autora i prije važećih propisa, može se zaključiti da su se stvarale razne verzije mogućih rješenja navedenog problema. Do eliminacije pojedinih rješenja dolazilo je postupno. Prof. Ivo Grabovac u Enciklopediji pojmova Pomorskog prava kao moguća rješenja navodi, uz luku ukrcaja, mjesto prebivališta ili boravišta pomorca ako je to predviđeno općim aktom kojim se uređuju radni odnosi.

Identično rješenje sadržavao je i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SFRJ.

Zanimljivo je pitanje što činiti ako, neovisno o tome kako je riješeno pitanje odredišta, brodar ne osigura povratno putovanje? Pada li tada ta obveza na teret koje druge osobe ili se u propisima stvara pravna praznina pa to pitanje uopće nije riješeno?

PZ određuje tko je supsidijarni nositelj obveze; naime, ako brodar ne osigura povratak pomorca u luku ukrcaja, to je dužno učiniti diplomatsko, odnosno konzularno predstavništvo Republike Hrvatske na teret brodarara s čijega je broda takav član posade iskrcan. Posve jednako rješenje sadržavao je i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Takve odredbe nije bilo u Uredbi o posadi brodova trgovačke mornarice FNRJ kao ni u Konvenciji br. 23.

Ostaje otvoreno pitanje što ako u takvoj državi nema diplomatskog ili konzularnog predstavništva Republike Hrvatske. Kao prihvatljivo rješenje moglo bi se uzeti ono koje predviđa Konvencija br. 166. u članku 5., st.1., t. a:

"Ako brodovlasnik ne poduzme repatrijaciju ili ne podmiri troškove repatrijacije pomorca koji na nju ima pravo, repatrijaciju zainteresiranog pomorca poduzet će i snositi njezine troškove nadležna vlast članice na čijem je području brod upisan. Ako ona to propusti učiniti, to će učiniti država iz koje se pomorac repatriira ili država čiji su on ili ona državljani, a povrat troškova repatrijacije zatražiti od članice na čijem je području brod upisan."

Troškovi repatrijacije i pravo regresa

Kako postavljeno pitanje rješava Konvencija br. 23, prikazano je u prvom dijelu rada. Podsjetit ćemo se da Konvencija ne specificira osobu koja bi snosila troškove repatrijacije. U svim domaćim propisima proteže se identično rješenje, a to je da troškove povratnog putovanja snosi brodar.

Pravo regresa priznavao je Zakon o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice kao i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi te važeći PZ. U članku 155., st. 2. navodi se kada postoji pravo regresa:

“Brodar ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnog 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 bolesti koje je sebi prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom.”

Postavlja se pitanje koliko je posljednji dio odredbe smislen i koliko često će se takve situacije događati u stvarnom životu. Polazi se od stajališta da je pomorcu u interesu da plovi i da bude u radnom odnosu, a ne da sam sebe onesposobi za daljnji posao. Ipak, ako i nastupi takva situacija, dobro je da postoji odredba koja će usmjeriti na način kako tada treba postupiti.

Što se tiče opsega troškova, odredbe Konvencije br. 23 i PZ daju jednaka rješenja: “Troškovi povratnog putovanja člana posade broda obuhvaćaju troškove za stan, hranu i prijevoz člana posade od trenutka njegova iskrcavanja s broda do trenutka njegova povratka u luku ukrcaja.”

Zakon o posadi brodova jugoslavenske trgovačke mornarice odstupao je od takva rješenja u dijelu koji se odnosi na moguće destinacije tako da troškovi obuhvaćaju i one troškove koje pomorac ima radi prijevoza od luke ukrcaja do mjesta svog prebivališta.

Postojeća rješenja jednim dijelom slijede ona koja daje Konvencija br. 166 pa se postavlja pitanje koliko se, bez obzira na to što Republika Hrvatska s njom nije pravno vezana, domaće zakonodavstvo povodilo za njom pri izradi citiranog zakona.

Konvencija br. 23 u članku 3., st. 2. navodi: “da se repatrijacija smatra osiguranom kad je pomorcu dano odgovarajuće zaposlenje na brodu koji se vraća u jedno od utvrđenih odredišta.”

Povezano s tim, Konvencija dalje navodi da tada pomorac ima pravo na nagradu za poslove koje je obavljao za vrijeme putovanja. Takvu odredbu sadrže i citirani zakoni nacionalnog zakonodavstva, istog sadržaja i bez iznimki ili odstupanja.

Pitanje predujmljivanja troškova nije obuhvaćeno postojećim odredbama PZ kao ni bivšim propisima. U Konvenciji br. 23 tom je pitanju posvećena skromna odredba u kojoj se navodi samo to da će troškove repatrijacije, ako bude potrebno, predujmiti javna vlast države čiju državnu pripadnost brod ima.

Konvencija br. 23 općom odredbom obvezuje države članice da su dužne voditi računa o repatrijaciji svih pomoraca, bez obzira na narodnost. PZ slijedi tu odredbu i u članku 157. naznačuje da se odredbe, vezane za repatrijaciju, primjenjuju i na strance koji su članovi posade hrvatskog broda. Takvu odredbu pronalazimo i u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. U Zakonu o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice, primjena njegovih odredaba na strance uvjetovana je uzajamnošću.

4. PRIJEDLOZI IZMJENA I DOPUNA POMORSKOG ZAKONIKA REPUBLIKE HRVATSKE

U studenom 2000. godine Ministarstvo pomorstva, prometa i veza izradilo je Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koji predviđa izmjene i u dijelu koji se odnosi na povratno putovanje.

Predloženim izmjenama obuhvaćeno je pitanje pravne regulacije određivanja mjesta iskrcaja pomorca kojega se repatriira.

Budući da je broj odredaba u Pomorskom zakoniku koje se odnose na pitanje repatrijacije razmjerno malen, očekivati je da će u skoroj budućnosti uslijediti novi prijedlozi izmjena i dopuna kojima bi se popunjavale postojeće praznine.

Jedno od pitanja koje bi moglo doživjeti izmjene jest pitanje tko se sve može pojaviti kao potencijalni, supsidijarni nositelj obveze provedbe prava na repatrijaciju.

Pomorski zakonik ima prilično prihvatljivo rješenje, ali ono ide samo do određene razine. Ako brodar ne osigura pomorcu povratno putovanje, obveza prelazi na diplomatsko odnosno konzularno predstavništvo Republike Hrvatske. Time je riješen samo jedan dio problema. Drugi dio nastaje ako ne postoje predviđeni organi. Vezano uz taj problem, zanimljivo rješenje ima Konvencija br. 166. Bilo bi uputno pozvati se na nju i predložiti moguće usvajanje takve regulative i u nacionalno zakonodavstvo. Time bi se povećala zaštita prava pomoraca jer bi se povećao broj supsidijarnih obveznika, a vjerojatnost ostvarenja prava umnogome bi se povećala.

Drugo pitanje koje bi moglo biti predmet rasprave, jest pitanje opsega troškova koji se priznaju pomorcu pri repatriranju. Da li zadržati postojeće rješenje koje obuhvaća samo nužne troškove, a to su troškovi za stan, hranu i prijevoz pomorca od trenutka njegova iskrcavanja s broda do trenutka njegova povratka u luku ukrcavanja, ili dodati neke nove.

Konvencija br. 166 i ovdje ide *in favorem* pomorca priznavajući mu uz navedene troškove i troškove prijevoza osobne prtljage do 30 kg težine, troškove liječenja te plaću i naknade za razdoblje od trenutka napuštanja broda do dolaska u odredište. Prihvaćanjem ovakve koncepcije svakako bi se išlo u korist pomoraca, ali bi istodobno trebalo poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se brodaru pružila potrebna zaštita od zloupotrebe tih prava.

Troškovi liječenja nešto su što bi trebalo priznati pomorcu ali bi pritom trebalo postaviti određenu granicu tako da se ne priznaju oni troškovi koji su nastali zbog bolesti izazvane namjerno ili nepažnjom od samog pomorca.

Problem bi mogli biti troškovi koji se očituju u obliku plaća i naknada na koje pomorac ima pravo u razdoblju od iskrcaja s broda do njegova dolaska u luku ukrcaja. Da bi se spriječila zloupotreba tog prava i stvaranje prekomjernih troškova, države članice bi trebale ograničiti trajanje tog putovanja određujući razuman rok unutar kojega bi se ono moglo realizirati. Svako prekoračenje danog roka imalo bi za posljedicu gubitak prava na naknadu troškova, tj. prava na plaću.

Ako bi nastupile neke iznimne okolnosti, pomorac bi imao pravo i mogućnost da dokaže njihovo postojanje i uzročnu vezu između njega i navodnih okolnosti.

Medu novim prijedlozima za izmjenu odnosno dopunu Pomorskog zakonika, mogao bi se naći prijedlog vezan za pitanje podnošenja zahtjeva za repatrijaciju o čijem bi pravodobnom podnošenju ovisilo stjecanje prava na povratno putovanje. Ako bi se usvojio takav prijedlog, trebalo bi odrediti vremenski rok unutar kojega bi se takav zahtjev trebao podnijeti.

5. ZAKLJUČAK

Uspoređujući rješenja koja sadrži Konvencija br. 23 s izmijenjenim rješenjima u Konvenciji br. 166, postavlja se pitanje koliko je, ako jest, Konvencija koja predstavlja izmjenu, učinila pomaka u pozitivnom smjeru. Čime se vodila Međunarodna organizacija rada kada je unosila promjene i dodavala nove odredbe? Svakako su to trebali biti interesi pomoraca i njihova zaštita.

Rezultati analize tekstova citiranih konvencija pokazuju da je Konvencija br. 23 u mnogim pitanjima napravila propuste. I nije riječ o nebitnim pitanjima već o pitanjima od ključne važnosti. Te propuste i praznine nastojalo se popuniti, a osobno smo uvjereni da je to i učinjeno, Konvencijom br. 166. Problem je u tome što je mali broj, svega osam država vezano Konvencijom (misli se na Konvenciju br. 166).

Propisi hrvatskoga pomorskog prava kombinacija su dviju navedenih konvencija. Postoje, u pogledu postojećih rješenja, razlike ali i stanovita podudaranja.

Već je rečeno da Konvencija br. 23. obvezuje Republiku Hrvatsku, dok Konvenciju br. 166 koja predstavlja njezinu izmjenu, nije usvojila. Konvencijom br. 23 nisu obuhvaćena određena pitanja koja su se pokazala neizostavnim i veoma bitnim. Stoga bi bilo poželjno da Republika Hrvatska prihvati i Konvenciju br. 166 koja regulira ta pitanja.

Činjenica je da konvencije u mnogim pitanjima ostavljaju državama članicama slobodu reguliranja kroz domaće propise i autonomne pravne akte, u kojem slučaju intenzitet bavljenja položajem pomoraca općenito, a napose u segmentu radnopravnih odnosa, limitiraju države članice svaka za sebe. Rješenja za pojedine probleme iznalaze ovisno o postojećem državnom uređenju.

Očekivati je da će se države članice pri stvaranju pozitivnih pravnih propisa voditi načelom oportuniteta, a svrsishodno je djelovanje ostvarivo samo onda ako one u pogledu određenih pitanja imaju diskrecijsko pravo odlučivanja. Vodene upravo takvim stavovima, konvencije na više mjesta upućuju na vlastito djelovanje država članica. Pitanje je čemu će svaka od njih dati prednost i što smatraju bitnim dijelom svoje državne politike, iako se može presumirati da za svaku pomorsku zemlju pomorsko pravo kao grana prava zauzima mjesto pri samom vrhu.

LITERATURA

- [1] I. Grabovac, Pomorsko pravo Republike Hrvatske, Pravni fakultet, Split, 1997.
- [2] I. Grabovac, Enciklopedija pojmova Pomorskog prava, Književni krug, Split, 1991.
- [3] M. Učur, Nacionalni kolektivni ugovor za pomorce, Pomorski zbornik br. 36., 1998.
- [4] Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 2000.
- [5] Pomorski zakonik – N.N. br.17/94, 74/94. i 43/96.

- [6] Uredba o posadi brodova trgovačke mornarice FNRJ, Službeni list FNRJ br. 80/49.
- [7] Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SFRJ, Službeni list, br. 22/77.
- [8] Zakon o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice, Službeni list, br. 11/66.

Međunarodni izvori prava

- [1] Konvencija o repatrijaciji pomoraca br. 23, 1926.
- [2] Konvencija o repatrijaciji pomoraca br. 166 (izmijenjena), 1987.
- [3] Konvencija o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima br. 147, 1976.

Summary

REPATRIATION OR THE RETROACTIVE TRIP INTO THE INTERNATIONAL CONVENTIONS AND THE LEGISLATION OF THE REPUBLIC OF CROATIA

The paper aims at analyzing in more detail the concept of repatriation or of the retroactive trip. Repatriation represents one of the basic seamen's rights. The International Labour Organization has passed two conventions regulating the repatriation problem on an international level. The first part of the paper deals with the decisions brought pursuant to the Convention on the Seamen's Repatriation N° 23 and to the Convention on the Seamen's Repatriation N°166, being in fact a modification of the first Convention. The second part includes a comparative analysis made between the decisions that both the above-mentioned Conventions include and the decisions that make part of the legislation of the Republic of Croatia in the field of the Law of the Sea. In doing so the author has not only concentrated her analysis on the Maritime Code, as the positive legal regulation currently in force, but has also included those regulations that preceded the Maritime Code, but are now out of force.

Key words: repatriation, seaman, international conventions, Maritime Code