

Dr. sc. **Marinko Đ. Učur**, redoviti profesor  
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Hahlić 6, 51000 Rijeka

---

## Projektirana rješenja (de lege ferenda) radnopravnog statusa pomoraca

### Sažetak

Radno i socijalno zakonodavstvo o pomorcima u Republici Hrvatskoj mora se prilagođavati svjetskim i europskim trendovima. Na prvom je mjesto sigurnost života i zdravlja posade pomorskih brodova a time i sigurnost plovidbe, u najširem smislu riječi.

Na međunarodnoj razini utvrđuju se (kolektivnim ugovorima) okviri uvjeta rada na "brod modelu" a ostavlja se mogućnost fleksibilnijeg pregovaranja na nacionalnim (državnim) razinama.

Drugu grupu čine heteronomni propisi s mnogo javnopravnih karakteristika u plovidbi morem, u skladu s konvencijama i drugim univerzalnim propisima.

U ovom radu konstatiraju se postojeća rješenja (de lege lata), na temelju kojih se sugeriraju i projekti onih koje zahtijeva pomorstvo (de lege ferenda). U tom smislu korišteni su materijali iz "prvog čitanja" Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika iz 2003. godine.

Predložena rješenja odnose se na: ugovor o radu na određeno vrijeme, na isplatu plaće, dokazivanje o sposobnosti, rješavanje sporova i drugo.

**Gljučne riječi:** pomorstvo, zakonik, posada broda, uvjeti rada, usklađivanje odnosa.

### 1. Uvod

Pomorski zakonik Republike Hrvatske, u osnovnom tekstu, na snazi je od 22. ožujka 1994. godine.<sup>1</sup> To je "prvi hrvatski cjelovit i sustavan pomorski zakonodavni zbornik",<sup>2</sup> propis složenog i bogatog sadržaja kojim su uređeni svi značajni javnopravni

---

<sup>1</sup> Pomorski zakonik, "N.N." 17/94.; 74/94. i 43/96.

<sup>2</sup> Hrvatski sabor, Predsjednik, P.Z. b. 699., Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, klasa: 342-01/03-01/01. Ur. broj 61-03-02; Zagreb, 14. travnja 2003. – Obrazloženje str. 1. i dr.

i imovinskopравни odnosi povezani s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću, pomorskim brodovima i pomorskim dobrom. No, ipak je praksa bogatija pa se kreće i mimo reguliranih odnosa koje je potrebno stalno nadograđivati i prilagođavati tim novim odnosima ali i onima koji su manje predvidivi.

Značajno je istaknuti da je u posljednjih deset godina i na međunarodnoj razini doneseno nekoliko pravnih instrumenata “koji sadrže uspješnija i suvremenija rješenja od onih sadržanih u Pomorskom zakoniku, a pomorska zemlja kao što je Hrvatska ne smije zaostajati za suvremenim svjetskim dostignućima”.<sup>3</sup> Očekuju se i drugi instrumenti na međunarodnoj razini, što bi bilo usaglašavano podzakonskim aktima u Republici Hrvatskoj.<sup>4</sup> Usklađene su neke odredbe s Ovršnim zakonom i Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima.<sup>5</sup> Posebno bi se uređio pomorskopравни status jahti što zahtijeva i detaljnije reguliranje radnopravnih odnosa s tim u vezi.

Pored odredaba o javnopravnim i imovinskopravnim odnosima povezanih s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću, pomorskim brodovima, hipotekama i pomorskim nezgodama, u Pomorskom zakoniku su i brojne odredbe o radnopravnim odnosima. Neke na izravan, a neke na neizravan način uređuju pitanja članova posade broda. Ti odnosi se, prvenstveno, razvijaju između brodarka ili poslovođe broda i pomorca.

Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika odnosi se na novo stanje u djelatnostima morske tehnologije, a govori o arheološkom istraživanju, ispitivanju, fotografiranju i/ili mjerenju mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja u zaštićenim dijelovima prirode unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske. U tim djelatnostima zasnivaju se specifični radni odnosi, ali se izravno ne svrstavaju u radne odnose pomoraca, već u radne odnose u djelatnostima morske tehnologije (općenito). U nastavku, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika – zvat ćemo Prijedlog.

---

<sup>3</sup> isto.,  
- Atenska konvencija iz 1979. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem s Protokolima iz 1976. i 1990.;  
- Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete za onečišćenje mora uljem iz 1969.;  
- Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem iz 1971.;  
- Međunarodna Konvencija o spašavanju, iz 1989. (“Narodne novine – Dodatak Međunarodni ugovor, br. 9/98.).

<sup>4</sup> Konvencija o balastnim vodama, Međunarodni kod o sigurnosti lučkih postrojenja i brodova iz 2002. godine; Protokol iz 2002.g. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem; Protokol iz 2003. na Međunarodnu konvenciju o osnivanju fonda za naknadu šteta prouzročene onečišćenjem uljima iz 1971. i dr. kao npr.: Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993.; Jedinstvena pravila CIM-a za pomorski teretni list i elektroničke teretnice, iz 1990.; York – Antverpenska pravila iz 1994.

<sup>5</sup> Ovršni Zakon, “N.N.” 57/96.; 29/99.; 42/00. i 173/03.  
- Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima “N.N.” 91/96.

## 2. Terminološka usklađivanja

Pomorski zakonik je propis koji zahtijeva precizno utvrđivanje izraza koji imaju posebno značenje. To su terminološki izrazi (stručni izrazi) koji tvore posebnopravu terminologiju (l. terminus i gr. logos) i daju joj određenu sigurnost. Terminologija treba biti suvremena i precizna. Pojedini pojmovi moraju se koristiti jednako, od početka do kraja propisa. U tom smislu data su određenja svih bitnih pojmova u Zakonu, pa i onih koji se odnose na radnopravne odnose, kao npr.: pomorska plovidba, pomorski objekt, brod, brodar, poslovođa broda, poslodavac, luka i drugi.

Neki od tih termina preuzeti su iz važećih dokumenata (o održavanju sustava upravljanja sigurnošću “o značenju pojmova kod zaštite mora od onečišćenja s brodova i dr.).<sup>6</sup>

U tom smislu posebnu kvalitetu i značenje imaju odredbe članka 2. i 24. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, odnosno izmijenjeni članak 5. i novi članak 109. a toga Prijedloga.

Za analizu radnopravnih odredbi, bitne su i one u kojima se govori o poslovima istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske, odnosno o arheološkom istraživanju mora, jer su to radne operacije koje determiniraju sadržaj radnih uvjeta na brodovima. To se odnosi i na iskorištavanje morskih bića određenih zakonom.

Za sigurnost rada posade bitna je i starost broda koja je “izražena u broju godina nakon datuma njegove isporuke” (članak 109 a st.1. t.11. Prijedloga).

U novim odredbama kojima bi se reguliralo “plutajući objekt i nepomični odabrani objekt” uređena bi bila pitanja kada su ti objekti sposobni za uporabu. Jedan od uvjeta jest i “zaštita na radu i smještaj posade i drugih osoba zaposlenih na brodu” i “sigurnost drugih osoba na objektu” (članak 136. st.1. Prijedloga). Na ove objekte primjenjuju se “na odgovarajući način odredbe... koje se odnose na brod”, a za utvrđivanje sposobnosti za plovidbu, tehnički nadzor i pregled tih objekata (članak 137. Prijedloga).

## 3. Odredbe o radnim odnosima u pomorskom zakoniku – *de lege ferenda*

**3.1.** “Poslodavac može s članom posade broda sklopiti više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme na temelju kojih se zasniva radni odnos na istim poslovima za neprekinuto razdoblje dulje od razdoblja utvrđenog sukladno propisima o radu (članak 147 a). Na ovaj način utvrđuje se pravo brodar – poslodavca na neograničenu

<sup>6</sup> Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova - MARPOL 73/78 – Međunarodna konvencija o zaštiti mora od onečišćenja s brodova, 1973 s izmjenama i dopunjenim Protokolom iz 1978.

fleksibilizaciju zapošljavanja temeljem ugovora o radu određenog trajanja.

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radu ugovor o radu na određeno vrijeme utvrđuje kao iznimku.

Njegova određenja su: prestanak mu je unaprijed određen objektivnim razlozima “koji su opravdani rokom, izvršenjem određenog posla ili nastupanjem određenog događaja”, a poslodavac ne smije sklopiti “jedan ili više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme... za neprekidno razdoblje duže od tri godine...” (članak 10. Zakona o radu).

Istina, ostavljena je mogućnost da se to razdoblje poveća zakonom ili kolektivnim ugovorom. Bitnije je da se Prijedlogom isključuju i druge odredbe Zakona o radu koje se odnose na prezumpciju sklopljenog ugovora o radu na određeno vrijeme, ali ne i na obvezu poslodavca da radnika obavijesti “o poslovima za koje bi ti radnici mogli kod poslodavca sklopiti ugovor o radu na neodređeno vrijeme te im omogućiti usavršavanje i obrazovanje pod istim uvjetima kao i radnicima koji su sklopili ugovor o radu na neodređeno vrijeme”.<sup>7</sup>

**3.2.** Zakonom bi se omogućila isplata plaće i drugih beriva “u stranim sredstvima plaćanja” (članak 147 a Prijedloga).

Osnova isplate može biti u ugovoru o radu i/ili kolektivnom ugovoru “ili izvan ugovorno” i to “članu posade broda hrvatske državne pripadnosti u međunarodnoj plovidbi”.

Govori se o isplati plaće i drugih primanja (otpremnina, renta, osigurina, naknada štete i druga).<sup>8</sup> U tom smislu upućuje se na kolektivni ugovor za pomorce.<sup>9</sup>

**3.3.** Glava VIII. Pomorskog zakonika uređuje pitanja i odnose “Posade broda”. Sada se predlaže izmjena članka 149. u “Zajedničkim odredbama”. Propisuju se posebni uvjeti i naglašavaju javnopravni elementi u statusu (zapošljavanju i radu) pomoraca – članova posade broda hrvatske trgovačke mornarice.

U cilju osiguranja plovidbe, član posade broda može biti osoba: koja ima odgovarajuću životnu dob; koja je stekla odgovarajuće zvanje; koja za obavljanje poslova tog zvanja na brodu ima odgovarajuću svjedodžbu o osposobljenosti, te vježbenik palube ili stroja.

Javnopravne karakteristike radnopravnog statusa pomoraca naglašene su i u ovim

<sup>7</sup> Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radu “N.N.” 114/03. – članak 10.

<sup>8</sup> Vidi analognu primjenu članka 13 Zakona o radu, “N.N.” 38/95.; 54/95.; 65/95.; 17/01.; 82/01.; i 114/03.; o obveznom sadržaju pisanog ugovora o radu o upućivanju radnika u inozemstvo, u kojega ulaze i odredbe “o novcu u kojem će se isplaćivati plaća i drugim primanjima...”

<sup>9</sup> Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi za 1998. i kasnije (Sindikata pomoraca Hrvatske, Rijeka i Udruga hrvatskih poslodavaca – brodarka u međunarodnoj pomorskoj plovidbi).

odredbama:

- zvanja članova posade brodova hrvatske trgovačke mornarice stječu se položenim odgovarajućim ispitom za određeno zvanje,
- svjedodžba o osposobljenosti za obavljanje poslova na brodu može se izdati samo osobi koja je tjelesno i duševno sposobna obavljati posao na brodu “te nije ovisna o opojnim drogama i alkoholu, što se utvrđuje liječničkim pregledom i kontrolira periodičnim liječničkim pregledom”,
- pored svjedodžbi o osposobljenosti članova posade broda mogu stjecati “i svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti za obavljanje poslova kojima se osigurava plovidba.

Bez položenog ispita ne može se steći odgovarajuće zvanje, a i izobrazba pomoraca povjerava se pomorskim učilištima koja ishode odgovarajuća rješenja o tom povjeravanju od nadležnog ministarstva, pod propisanim uvjetima.

Obveze članova posade broda odnosile bi se i na članove posade brodice ili jahte koji moraju obavljati poslove “u skladu sa svojim dužnostima propisanim zakonom, drugim propisima i pravilima iz sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša” (članak 50. Prijedloga).

Na sve članove posade broda odnosila bi se uvedena zabrana upravljanja brodom, brodicom ili jahtom pod utjecajem alkohola ili drugih opijata, konzumiranja alkohola i opijata. Niti jedan član posade broda (zapovjednik i drugi član posade), pored toga, ne smije biti bolestan ili premoren, a tijekom obavljanja dužnosti na brodu, brodici ili jahti, ne smije imati više od 0,5g/kg alkohola u krvi, što utvrđuje inspektor sigurnosti plovidbe lučke kapetanije i druga osoba ovlaštena za nadzor sigurnosti plovidbe. U tom smislu utvrđen je postupak suspenzije (udaljenja iz službe) “na rok ne dulji od osam dana”. Zakon to zove “mjerom opreza”. Inspektor će o svojim mjerama obavijestiti brodar, odnosno vlasnika brodice, a ako zbog udaljenja iz službe pojedinog člana posade brod, brodica ili jahta “ne udovoljava uvjetima o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu, inspektor sigurnosti plovidbe ili druga ovlaštena osoba će zabraniti isplavljenje broda” ili drugog pomorskog objekta.

**3.4.** Bitno bi se promijenila odredba članka 154. Pomorskog zakonika jer se repatrijacija odnosi na “povratno putovanje (pomorca) u njegovo prebivalište”, a ne u luku ukrcanja, kako je do sada bilo uređeno.

Troškove povratnog putovanja snosi brodar ili diplomatsko konzularno predstavništvo Republike Hrvatske na teret brodar broda “s kojeg je takav član posade iskrcan” za trajanja, odnosno nakon prestanka zaposlenja “izvan njegove luke ukrcavanja” Ne bi se mijenjale odredbe o pravu brodar na regres od člana posade, pod propisanim uvjetima.

Troškovi povratnog putovanja (stan, hrana i prijevoz) su oni nastali od trenutka njegovog iskrcavanja s broda do trenutka njegovog povratka u njegovo mjesto boravka.

**3.5.** Odgovornost za štetu članu posade zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušavanja zdravlja, pada na brodar “ako ne dokaže da je šteta nastala zbog krivnje člana posade broda”. To je specifičan oblik subjektivne odgovornosti, za razliku od objektivne odgovornosti (odgovornosti od opasne stvari ili opasne djelatnosti) u kom slučaju brodar odgovara prema općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti”.

Zakon zahtijeva postojanje uvjeta za siguran rad na brodu te će i u slučaju nepostojanja tih uvjeta, odgovoriti brodar “ako ne dokaže da je član posade broda štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom”.<sup>10</sup>

Zajedno s brodarom odgovarao bi solidarno i poslovođa broda. Brodar, kao pretpostavljeni vlasnik broda nije jedini nositelj imovinske odgovornosti. Uz vlasnika broda to je i poslovođa broda, kao osoba koja upravlja poslovanjem, sigurnošću ili održavanjem, odnosno koja je navedena, kao takva, u dokumentima izdanim sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću...

U cilju učinkovitije zaštite pomoraca, zajedno s brodarom **solidarno** odgovara poslovođa broda”, za štetu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušavanja zdravlja člana posade, pod uvjetima koje zakon određuje.

**3.6.** U Pomorskom zakoniku precizno su uređene obveze zapovjednika broda. Predlaže se i ona koja se odnosi na brigu “o pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama” koje moraju biti ažurirane.

Najznačajnija radnopravna funkcija zapovjednika broda je da on zapovijeda posadom koja mora biti (“nalaziti se”) na brodu prije polaska na put.

**3.7.** Posebnom odredbom jasno bi se utvrdila nadležnost trgovačkih sudova za **sve vrste** sporova članova posade broda i broda. Stipulacija nove odredbe (na kraju glave VIII) omogućava šire tumačenje i primjenu te odredbe na **sve** slučajeve i sporove (između člana posade broda i brodara, odnosno poslovođe, te zapovjednika i brodara odnosno poslovođe. Nadležni su trgovački sudovi koji vode pomorske sporove.

**3.8.** Posebnu ulogu imaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetana, koji provode inspekcijski nadzor nad primjenom odredaba ovog dijela Zakona i propisa” u području sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša donesenih na temelju Zakonika” (Prijedlog izmjene odredbe članka 180. st.1. Zakonika). Sada je riječ o cjelovitom nadzoru, a ne samo o poslovima sigurnosti plovidbe.

Izmjenama i dopunama odredaba članka 181. Pomorskog zakonika osigurala bi se primjena Izmjena i dopuna Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžaba i držanje straže pomoraca 1978. (International Convention on

<sup>10</sup> Učur, Marinko, Vrela radnopravnog i socijalnopravnog statusa članova posade broda, Zbornik Pravnog fakulteta sveučilišta u Rijeci, Suppl. br. 2 371-392 (2002.); Učur, Marinko, Vrela prava zaštite na radu pomoraca, Pomorski zbornik, 35/97. str. 201-216.

Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seaforers – STCW).

Znatno bi bili postroženi uvjeti glede izobrazbe, naobrazbe, izdavanja svjedodžbi i držanje straže pomoraca, s obzirom da ljudski čimbenik neizostavno predstavlja jedan od glavnih uzroka u lancu događaja koji vode do nezgoda ili nesreća na moru. Postavili bi se zahtjevi glede nadzora stručnog osposobljavanja pomoraca od država potpisnica navedene konvencije, što bi, u konačnici, trebalo rezultirati sigurnijom plovidbom i većom zaštitom ljudskih života, materijalnih dobara i morskog okoliša.

Bitna i nezaobilazna osnova za taj nadzor je Pariški memorandum o suglasnosti za nadzor državne luke i međunarodni instrumenti na koje se taj Memorandum poziva. Postupak pregleda brodova usaglašava se i s Direktivom EU (EC Direktive on Part State Control). To se odnosi i na strani brod: na njegovu posadu, higijenske uvjete na brodu i dr.

**3.9.** Proširile bi se odredbe članka 191. Pomorskog zakonika pored prava (ovlasti) inspektora da naredi otklanjanje nedostataka na brodu glede članova posade i isprava, odnosno zdravstvenog stanja i radne sposobnosti člana posade, peljara ili voditelja brodice. Ta ovlast bi se odnosila i na visoko učilište.

Naime, ako inspektor sigurnosti plovidbe utvrdi da pomorsko učilište ne udovoljava uvjetima za obavljanje izobrazbe pomoraca, odredit će rok za otklanjanje nedostataka, a može zabraniti rad dok se nedostaci ne otklone, a nalaz i prijedlog mjera dostavit će ministrima u nadležnim ministarstvima.

Protiv rješenja inspektora sigurnosti plovidbe može se izjaviti žalba nadležnom ministarstvu. Žalba ne odgađa izvršenje rješenja (članak 191. i 192. Zakonika).

**3.10.** Neizravna odredba je i ona o privilegiji na brodu, koja uređuje da pomorski privilegiji postoji i na onom brodu u odnosu na kojeg je tražbina nastala (prema vlasniku, zakupcu, poslovođitelju ili brodarka broda): “tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima brodske osoblja u svezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove repatrijacije i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime; tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili vodi u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda...”<sup>11</sup> Pomorski privilegij ne prestaje promjenom vlasništva ili upisa ili zastave broda, a može zastarjeti.

**3.11.** Dana 15.10.2003. prestale su važiti odredbe članka 48 – 80; čl.190., st.2. čl.1017., 1018., 1038. i 1039. Pomorskog zakonika, prema članku 123. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama “N.N.” 158/03.

<sup>11</sup> Usvojenja su rješenja Konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993.

## 4. Rješenja u propisima de lege lata

**4.1.** Značajniji propis je i Uredba o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet, kojom se uređuju brojna pitanja i odnosi, a napose: državna tijela, javne ustanove, pravne i fizičke osobe odgovorne za sigurnosnu zaštitu pomorskih brodova i luka, sigurnosnu zaštitu brodova, sigurnosnu zaštitu luka, postupak u slučaju sigurnosne prijetnje, svjedodžbe, osposobljavanje za poslove sigurnosne zaštite i vježbe, inspekcijски nadzor, pomorski prekršaji i ovlaštenja.

Svi brodovi hrvatske državne pripadnosti na koje se odnosi ova Uredba moraju imati Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda najkasnije do 1. srpnja 2004. godine. Svi brodovi hrvatske državne pripadnosti na koje se odnosi ova Uredba moraju imati osposobljene časnike odgovorne za sigurnosnu zaštitu na brodu najkasnije do 1. srpnja 2004. godine.

Sve luke na koje se odnosi ova Uredba moraju imati izrađene procjene stanja sigurnosti i planove sigurnosne zaštite najkasnije do 1. srpnja 2004. godine. Ova Uredba primjenjuje se na strane brodove koji uplovljavaju u luke u Republici Hrvatskoj od 1. srpnja 2004. godine.

Odredbе ove Uredbe o zaštićenom ekološko ribolovnom pojasu primjenjuju se od 3. listopada 2004. godine.<sup>12</sup>

**4.2.** Još jedna propis ima neizravnu vezu s radnopravnim statusom i zaštitom na radu pomoraca, članova posade na tankerima. Riječ je o Uredbi o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate. Tom Uredbom se propisuje sustav postupnog isključenja iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate. Njom se propisuje sustav postupnog isključenja iz plovidbe tankera s dvostrukom oplatom ili drugim jednakovrijednim zahtjevima za gradnju sukladno zahtjevima Međunarodne Konvencije o zaštiti mora od onečišćenja s brodova, 1973/78, "N.N." – Međunarodni ugovori br. 1/92. i zabrana prijevoza teških frakcija ulja u ili iz luka Republike Hrvatske tankerima s jednostrukom oplatom.<sup>13</sup>

**4.3.** 30.11.2003. stupio je na snagu Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske.

Ovim se Pravilnikom propisuju zvanja, stručna sprema, ispitni programi, uvjeti i načini stjecanja svjedodžaba o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti zapovjednika broda, upravitelja stroja, časnika i drugih članova posade brodova trgovačke mornarice Republike Hrvatske, uvjeti i način priznavanja obnove, zamjene i oduzimanja svjedodžbi, uvjeta koje moraju zadovoljavati osobe koje utvrđuju osposobljenost

<sup>12</sup> Uredba o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (stupila na snagu 4.12.2003.) "N.N." 187/03.

<sup>13</sup> Uredba o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet, "N.N." 187/03.



pomoraca, postupak i način izdavanja rješenja o provjeravanju naobrazbe i izobrazbe pomoraca, te uvjeti i načini stjecanja svjedodžaba o osposobljenosti za sigurnosnu zaštitu luke i brodarskog društva.<sup>14</sup>

## 5. Umjesto zaključka

**5.1.** Republika Hrvatska je zemlja pomorske orijentacije. Zakonskim rješenjima ne smije zaostajati za suvremenim svjetskim rješenjima u bilo kojoj oblasti pomorskog zakonodavstva. To se odnosi i na radnopravni, odnosno socijalnopravni status pomoraca.<sup>15</sup>

Novi propisi su potrebni, a dok se oni ne donesu, još su potrebnije novele propisa koji su na snazi i koji se primjenjuju.

**5.2.** U Pomorskom zakoniku brojne su odredbe koje – na izravan ili neizravan način – govore o radnopravnom statusu pomoraca.

Potrebno je urediti i odnose koji se odnose na ova pitanja: obveza da na stranim brodovima koji obavljaju istraživanja mora biti najmanje jedna osoba “iz domaće znanstveno-istraživačke ili druge pravne osobe, kojoj je u skladu s odgovarajućim propisima o znanstveno-istraživačkom radu priznat znanstveno istraživački status”, odnosno osoba koju odredi nadležno ministarstvo, “a ako se radi o brodu koji je ujedno i ratni brod, mora biti nazočan najmanje jedan stručni pripadnik oružanih snaga Republike Hrvatske, odnosno Ministarstva obrane”. Te osobe ne bi mijenjale svoj radnopravni status, već bi navedene poslove obavljali u skladu sa Zakonom (poslovi, zaštita, mjesto rada, naknade, način obavljanja poslova i dr.) što treba imati u vidu prilikom reguliranja njihovog statusa.<sup>16</sup>

**5.3.** Nesreće u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Republike Hrvatske, na bilo kojem brodu domaće ili strane pripadnosti, sa smrtnim posljedicama ili težim tjelesnim ozljedama državljana Republike Hrvatske, ili većim gubitkom ili oštećenjem imovine ili onečišćenjem morskog okoliša, zahtijevaju poseban postupak, pa “o nalazu istrage mora se javno objaviti”. Tu su uključene odgovornosti članova posade, kako u skladu s Pomorskim zakonikom tako i sa Zakonom o radu.

<sup>14</sup> - Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske 8/02.; 5/03.

- Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske, “N.N.” 167/03.

<sup>15</sup> Učur, Marinko, Radnopravni status pomoraca, Pravni fakultet, Rijeka, i Digital – point d.o.o. Rijeka 2003.

<sup>16</sup> Zakon o radu, “N.N.” 38/95.; 54/95.; 65/95.; 17/01.; 82/01.; i 114/03.

- Zakon o državnim službenicima i namještenicima, “N.N.” 27/01.;

- Zakon o obrani “N.N.” 74/93.; 57/96.; 31/98.; 78/99.; i 16/01.; 33/02.; i 58/02.

- Zakon o službi u oružanim snagama Republike Hrvatske, “N.N.” 33/02.; 58/02.; 175/03.

- Zakon o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju “N.N.” 123/03.; i 198/03.

**5.4.** Posebne dužnosti radnika u lukama, ali i pomoraca odnosile bi se na zabranu da kontaktiraju s plovnim objektom koji dolazi iz inozemstva “dok ne dobije odobrenje nadležne lučke kapetanije”.

**5.5.** Smatrat će se da je brod sposoban za plovidbu u određenim granicama plovidbe i za određenu namjenu “ako udovoljava odgovarajućim uvjetima propisanim zakonom, na zakonu utemeljenim propisima i tehničkim pravilima Hrvatskog registra brodova (tehnička Pravila). Posebno se ističe: sigurnost ljudskih života na moru, zaštita pri radu i smještaja posade i drugih osoba zaposlenih na brodu, sigurnosti uređaja za rukovanje teretom i dr.

Plutajući objekti i nepomični odobalni off shore objekti sposobni su za uporabu pod uvjetom ako udovoljavaju odgovarajućim odredbama Zakona i tehničkih pravila glede zaštite na radu i smještaja posade i drugih osoba zaposlenih na brodu. To se, kao i za brod, utvrđuje propisanim postupcima prema ispravama i knjigama kojim se dokazuje njegova specifična svojstva...

**5.6.** Ozbiljan je problem rada članova posade pod uvjetima koji su protivni onima što ih utvrđuje heteronomna ili autonomna norma. Zbog toga je potrebno zahtijevati primjenu propisa da inspektor može narediti članu posade da u određenom roku otkloni nedostatak, ako nema ovlaštenja za obavljanje određenih poslova ili nema valjane isprave o ukrcaju. Neotklanjanje nedostataka ima za posljedicu njegovo iskrcavanje s broda. Inspektor naređuje smjenu s dužnosti člana posade koji je u tolikoj mjeri umoran, bolestan ili u takvom psihofizičkom stanju da je nesposoban za obavljanje poslova u vezi sa sigurnošću plovidbe.

**5.7.** Jedno od projektiranih rješenja je i ono koje se odnosi na privatnopravne odnose koji imaju osnovu u ugovoru o zapošljavanju članova posade broda. Predlaže se rješenje da je u tom slučaju “mjerodavno pravo koje su stranke izabrale”. Ako stranke nisu izabrale mjerodavno pravo, mjerodavno pravo je pravo države pripadnosti broda “ako okolnosti ne upućuju na neko drugo pravo koje je činjenično ili pravno u bližoj vezi sa spornim odnosom i strankama”. Primjena tih propisa ne isključuje primjenu prisilnih propisa prava najbliže veze o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede člana posade ako su oni za člana posade povoljniji. Ovakva rješenja ima Italija, Grčka, SAD, i druge države. U tom smislu je i stav sudske prakse u Republici Hrvatskoj, pa pravo državne pripadnosti broda postaje supsidijarno kolizijsko rješenje.

**5.8.** Radnopravni i socijalno pravni odnosi su složeni. Zakonodavstvo je nepregledno. Potrebno je mnogo nomotehničkog znanja da se ti odnosi adekvatnije urede. Na odredbe heteronomnih propisa nadovezuju se odredbe kolektivnih ugovora, sporazuma poslodavca (brodara) s radničkim vijećem i pravilnikom o radu koji, kao autonomni propisi, imaju originalnu metodologiju stvaranja, primjene i zaštite.

Marinko Đ. Učur

## **Solution Projections of Seafarers' Legal Status in Relation to their Employment (*de lege ferenda*)**

### **Summary**

Croatian regulatory sources dealing with seafarers' working and social status requires adaptation to global and European trends. Safety of seafarers' lives as well as safety at sea in the widest sense represent the most significant issues.

Working conditions on board a 'model ship' are determined at the international level (by collective agreements) leaving the possibility for more flexible bargaining at national levels.

The other group of regulations consists of heteronomous rules and regulations on maritime navigation, in accordance with conventions and other universal instruments.

This paper considers the existing solutions (*de lege lata*), which are used as the basis for projections required by shipping industry (*de lege ferenda*). For this purpose, the author has availed himself of materials from the first reading concerning the Draft law on modifications and amendments of the Maritime Code, 2003.

Solutions have been proposed in respect of: Contract of employment for a determined period, payment of wages, certification, court claims, etc.

**Key words:** shipping industry, Maritime Code, ship's crew, working conditions, harmonization of relations

## **Progetti dispositivi (*de lege ferenda*) inerenti lo stato del diritto di lavoro dei marittimi**

### **Sommario**

La legislazione sociale e del lavoro riguardante i marittimi della Repubblica di Croazia deve conformarsi ai modelli europei e mondiali. Al primo posto stanno la sicurezza della vita umana e la tutela della salute dell'equipaggio a bordo includendo con ciò la sicurezza di navigazione nel senso più ampio del termine.

A livello internazionale viene stabilito (con contratti collettivi) l'ambito delle condizioni di lavoro su una "nave-modello" lasciando tuttavia spazio alla flessibilità di trattative a livello nazionale (statale).

Il secondo gruppo include alcune regole di eteronomia con numerose particolarità del diritto pubblico relative alla navigazione marittima in conformità alle convenzioni e alle altre regole universali.

Nel lavoro inoltre si accertano le disposizioni vigenti (*de lege data*) in base a cui vengono prospettati i progetti indispensabili agli affari marittimi (*de lege ferenda*). A tal fine sono stati utilizzati i materiali "di prima lettura" della proposta di legge per le modifiche ed gli emendamenti del codice marittimo dell'anno 2003.

Le soluzioni proposte fanno riferimento al contratto di lavoro a tempo determinato, al versamento delle retribuzioni, alla prova di idoneità, alla soluzione di vertenze ed altro.

**Parole chiave:** affari marittimi, codice, equipaggio di bordo, condizioni di lavoro, conformità alle convenzioni

