

Osiguranje odgovornosti poslodavca prema konvenciji o radu pomoraca

Mirošević, Goran

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:993564>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

GORAN MIROŠEVIĆ

**OSIGURANJE ODGOVORNOSTI
POSLODAVCA PREMA KONVENCIJI O
RADU POMORACA**

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2024.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

**OSIGURANJE ODGOVORNOSTI
POSLODAVCA PREMA KONVENCIJI O
RADU POMORACA**

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Prof. dr. sc. Ranka Petrinović

STUDENT:

Goran Mirošević

(MB: 0018127262)

SPLIT, 2024.

SAŽETAK

U pomorskom osiguranju od odgovornosti, predmet osiguranja odnosi se na imovinskopravnu odgovornost broдача prema trećim osobama zbog nastale štete. Kao stranke ugovora o osiguranju pojavljuje se osiguratelj, ugovaratelj osiguranja i osiguranik. U osiguranju se jedna osoba može pojaviti u dvije funkcije, ali to mogu biti i različite osobe. Sklapanjem ugovora o osiguranju od odgovornosti, osiguranik štiti svoj interes i osigurava se od obveze nadoknade štete koju bi mogao biti obvezan platiti trećoj osobi uslijed vlastite odgovornosti. Ako ugovorom o osiguranju nije naznačeno, pomorskim osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete koje su nanesene trećim osobama već je potrebno sklopiti poseban ugovor. Osiguranje od odgovornosti broдача općenito, pa i za tjelesne ozljede i repatrijaciju pomorca provede P.&I. klubovi.

Ključne riječi: *pomorac, MLC konvencija, odgovornost brodovlasnika, tjelesne ozljede pomoraca, repatrijacija.*

ABSTRACT

In marine liability insurance, the subject of insurance refers to the property liability of the shipowner towards third parties due to damage incurred. The parties to the insurance contract are the insurer, the policyholder and the insured. In insurance, one person can appear in two roles, but they can also be different persons. By concluding a liability insurance contract, the insured protects his interest and insures himself against the obligation to compensate for damage that he might be obliged to pay to a third party due to his own liability. If not specified in the insurance contract, marine insurance does not cover the insured's liability for damage caused to third parties; a separate contract must be concluded. Shipowner's liability insurance in general, including for bodily injury and repatriation of seafarers, is carried out by P.&I. clubs.

Keywords: *seafarer, MLC convention, shipowner's liability, physical injuries to the seafarer, repatriation.*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. ULOGA I ZNAČAJ POMORCA U POMORSKOM GOSPODARSTVU.....	3
3. POMORSKO RADNO ZAKONODAVSTVO	6
3.1. MEĐUNARODNA ORGANIZACIJA RADA – ILO.....	6
3.2. POMORSKO RADNO ZAKONODAVSTVO U HRVATSKOJ.....	8
3.3. ULOGA KOLEKTIVNIH UGOVORA U ZAŠTITI RADNIH PRAVA POMORCA.....	11
4. KONVENCIJA O RADU POMORACA, 2006.....	14
4.1. STUPANJE NA SNAGU	14
4.2. STRUKTURA I IZMJENE KONVENCIJE	15
4.3. PRIMJENA MLC KONVENCIJE U HRVATSKOJ.....	17
4.4. INSPEKCIJSKI NADZOR PRIMJENE ODREDBI MLC KONVENCIJE	19
5. POMORSKO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI.....	21
5.1. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU.....	21
5.2. IZVORI OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI U POMORSTVU	24
5.3. OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI PREMA POMORSKOM ZAKONIKU	26
6. P. & I. OSIGURANJE	28
6.1. POVIJESNI RAZVOJ I SUVREMENI SUSTAV P.&I. OSIGURANJA.....	29
6.2. OSIGURANJE PREMA PRAVILIMA P.&I. KLUBOVA.....	31
7. POMORSKO OBVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI	33
7.1. OBLICI OBVEZNIH POMORSKIH OSIGURANJA PREMA HRVATSKIM PROPISIMA	33
7.2. IZRAVNA TUŽBA – PRAVO TREĆE OSOBE PREMA OSIGURATELJU ODGOVORNOSTI.....	35
8. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA TJELESNE I MATERIJALNE ŠTETE.....	38
8.1. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA REPATRIJACIJU I NAPUŠTENE POMORCE	38

8.2. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA TJELESNE OZLJEDE POMORACA	40
8.3. ULOGA P.& I. OSIGURANJA U ZAŠTITI RADNOPRAVNIH ODNOSA POMORACA	41
9. ZAKLJUČAK	43
LITERATURA.....	45
POPIS KRATICA	47

1. UVOD

Pravima pomoraca bavi se Međunarodna organizacija rada, a značajan korak u njihovom promicanju predstavlja *Konvencija o radu pomoraca*, usvojena 2006. godine u Ženevi. Ova *Konvencija* stupila je na snagu 2013. godine, nakon što ju je ratificiralo 30 država članica *Međunarodne organizacije rada*. *Konvencijom* je obuhvaćena većina aspekta rada i života pomorca. Ideja *Konvencije* je da se u jednom dokumentu navedu minimalni standardi rada kako bi se svim pomorcima osigurala jednaka prava. *Konvenciju o radu pomoraca* čine Preambula, Pravila, Članci i Kodeks.

Prema *Konvenciji* članice potpisnice moraju putem odgovarajućih propisa osigurati da brodovlasnici brodova koji plove pod njihovom zastavom primjenjuje jedinstven sustav zaštite pomoraca predviđen *Konvencijom*. Obveze brodovlasnika propisane su u Pravilu 4. *Konvencije*, a prema njima brodovlasnik je dužan za svoje pomorce snositi troškove u slučaju ozljede, bolesti ili smrti povezane s njihovim zaposlenjem ili osigurati financijsko jamstvo za te troškove.

Rad je podijeljen u devet poglavlja. U uvodnom dijelu predstavljen je cilj i hipoteza rada. Drugo poglavlje bit će posvećeno objašnjenju pojma pomorca te analizi *Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca*. Ovaj *Pravilnik* propisuje uvjete vezane uz zvanje, stručnu spremu i druge zahtjeve, kao i načine stjecanja svjedodžbi o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti pomoraca. U trećem poglavlju prikazati će se pomorsko radno zakonodavstvo koje na međunarodnom planu stvara Međunarodnu organizaciju rada te kako su se Odredbe iz *Konvencije o radu pomoraca* implementirale u naš *Pomorski zakonik* i kolektivne ugovore. U četvrtom poglavlju analizirati će se *Konvencija o radu pomoraca*, njena struktura, sadržaj te izmjene i dopune. Koristeći metodu deskripcije detaljnije će se opisati sadržaj najvažnijih odredbi *Konvencije*. U petom poglavlju definirati će pomorsko osiguranje i ugovor o pomorskom osiguranju. Spomenuti će se elementi ugovora te vrste pomorskog osiguranja kao i izvori osiguranja od odgovornosti u pomorstvu. U šestom poglavlju istražuje se uloga P.&I. klubova u osiguranju odgovornosti, s posebnim naglaskom na obveze klubova prema svojim članovima. Osigurani rizici i štete obuhvaćaju odgovornost za štete nastale sudarima brodova, odgovornost za teret, obveze prema posadi i druge relevantne

odgovornosti u pomorskoj industriji. Sedmo poglavlje posvetit će se pomorskom obveznom osiguranju od odgovornosti, raznim oblicima tog osiguranja te pravima trećih osoba prema osiguratelju odgovornosti, odnosno načinu na koji treće osobe mogu ostvariti pravo na naknadu štete iz pomorskog osiguravajućeg ugovora. Osmo poglavlje, koje čini glavnu temu rada, razmatra obveze brodovlasnika prema pomorcima, posebice u pogledu snositeljstva troškova zdravstvene zaštite. Također, brodovlasnik je dužan osigurati financijsko jamstvo za ove troškove te je odgovoran za povrat pomorca u njegovo mjesto prebivališta nakon završetka službe na brodu. Deveto poglavlje je i zaključak rada u kojem će se dati osvrt na rad. Na kraju rada priložiti će se popis korištene literature.

Cilj rada je istražiti koje su to obveze poslodavca prema *Konvenciji o radu pomoraca* dok hipoteza rada glasi: suradnja između Međunarodnog udruženja P.&I. klubova i brodara ima pozitivan učinak na uspostavljenje jedinstvenog pristupa u provedbi financijskog osiguranja za pomorce.

2. ULOGA I ZNAČAJ POMORCA U POMORSKOM GOSPODARSTVU

U različitim pravnim propisima i pravnoj znanosti postoji više definicija pomoraca: *Pomorac je opći naziv za osobu kvalificiranu za obavljanje dužnosti člana posade trgovačkog morskog broda; mora imati pomorsku knjižicu* [7]. Prema *Pravilniku o pomorskim i brodarskim knjižicama te postupcima i načinu prijave i odjave na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje* donesenom 23. veljače 2024. stoji najjednostavnija ali najkonstruktivnija definicija *pomorac je svaka osoba koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na pomorskom objektu* [14].

Obrazovanje pomorca sastoji se od dva dijela koja su usporedna i međusobna povezana. Prvi dio odnosi se na redovito obrazovanje, koje uključuje osnovno, srednjoškolsko i visoko obrazovanje, a regulira ga Ministarstvo obrazovanja. Drugi dio obuhvaća programe izobrazbe i tečajeve koji su usklađeni s odredbama Međunarodne konvencije o standardima obuke, certificiranja i dežurstva pomoraca (engl. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW konvencija*). Ovi programi izobrazbe osiguravaju da pomorci steknu potrebne kvalifikacije i vještine za obavljanje svojih dužnosti u skladu s međunarodnim normama.. [8]

Pomorstvo je globalna djelatnost te su pomorci kao radna snaga veoma mobilni, ali njihovo obrazovanje unutar nacionalnih obrazovnih sustava (većinom redoviti dio) uzrokuje probleme s priznavanjem kvalifikacija i različitosti između sadržaja i kvalitete obrazovnih programa. Obzirom da su pojedine zemlje stoljećima razvijale svoje sustave obrazovanja te je uobičajeni postupak priznavanja kvalifikacija kroz postupak nostrifikacije vrlo spor i složen, ograničila se je mobilnost pomorca. Ovaj problem nije toliko primjetan u zemljama s velikim flotama gdje pomorci uglavnom plove na brodovima domaćih kao što je USA (engl. *United States of America*), ali je izražen kod malih zemalja poput Hrvatske i siromašnih dalekoistočnih zemalja gdje broj pomoraca premašuje kapacitet nacionalnih flota pa traže posao na međunarodnom tržištu. Upravo zbog toga je došlo do unifikacije te problematike. [8]

STCW konvencija usvojena je na konferenciji Međunarodne pomorske organizacije (engl. *International Maritime Organization, IMO*) u Londonu 1978. godine, a stupila je na

snagu 1984. Prva značajna izmjena kod *Konvencije* bila je 1995. dok je druga bila u lipnju 2010. godine. IMO je putem konvencije uvela standarde obrazovanja pomorca na globalnoj razini u cilju mobilnosti radne snage u pomorskoj industriji. *Konvencijom* su se odredili minimalni sadržaji i period obrazovnih razina te ukinula potreba za priznavanjem inozemnih kvalifikacija. [8]

Pravilnikom o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca propisani su uvjeti za stručnu spremu, zvanja, ispitne programe, programe izobrazbe te načini stjecanja svjedodžbi o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti pomoraca. Također, *Pravilnik* definira uvjete i postupke za stjecanje svjedodžbi o osposobljenosti za sigurnosnu zaštitu luka, brodova i brodskih kompanija. Pored toga, *Pravilnik* regulira priznavanje, obnovu, zamjenu ili oduzimanje svjedodžbi o osposobljenosti, kao i uvjete koje moraju zadovoljiti srednjoškolske i visokoškolske ustanove koje obrazuju pomorce. To se odnosi i na uvjete koje moraju ispunjavati pravne osobe koje provode izobrazbu pomoraca, članovi povjerenstva, te ispitivači tijekom ispita. Postupak izdavanja dopusnica za održavanje izobrazbe, kao i način na koji se utvrđuju naknade koje plaćaju pravne osobe ovlaštene za provođenje izobrazbe pomoraca, detaljno su uređeni ovim *Pravilnikom*. [15]

Prema *Pravilniku* zvanja pomoraca dijele se na službu palube i službu stroja. Služba palube obuhvaća [15]:

- zapovjednika broda,
- prvog časnika palube,
- časnika plovidbene straže,
- starijeg člana posade koji čini dio plovidbene straže i
- člana plovidbene straže.

Prema *Pravilniku* služba stroja uključuje [15]:

- upravitelja stroja,
- drugog časnika stroja,
- časnika plovidbene straže u strojarnici,
- starijeg člana posade koji čini dio plovidbene straže u strojarnici,
- člana plovidbene straže u strojarnici i
- broskog električara.

Svjedodžba o dopunskoj osposobljenosti potvrđuje da su ispunjeni svi zahtjevi *Pravilnika* koji se odnose na izobrazbu, osposobljenost ili plovidbenu stražu. S druge strane, svjedodžba o osposobljenosti omogućava punopravnom imatelju obavljanje plovidbene službe i drugih djelatnosti koje su definirane razinom odgovornosti u samoj svjedodžbi. Brodske djelatnosti obuhvaćaju plovidbu, rukovanje i slaganje tereta, upravljanje poslovima na brodu, skrb za osobe na brodu, brodsko strojarstvo, elektroniku, elektrotehniku, tehniku upravljanja, održavanje, popravke, kao i radioveze. Sve osobe koje obavljaju poslove na brodu, bez obzira na svojstvo, moraju prije preuzimanja dužnosti proći specijalizirani program izobrazbe koji uključuje postupke u slučaju opasnosti na brodu. Ispunjavanje uvjeta za plovidbenu službu dokazuje se pomorskom knjižicom, koja se izdaje od strane nadležnog tijela Republike Hrvatske. [15]

Ukoliko pomorac ne ispunjava zakonske uvjete u pogledu minimalne dobi (najmanje 16 ili 18 godina, ovisno o svojstvu ukrcaja) za stjecanje svjedodžbe o osposobljenosti ili svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti, ili ako je pomorac stekao svjedodžbe na temelju neistinitih ili krivotvorenih isprava te je trajno nesposoban za rad. U tom slučaju Ministarstvo ili lučka kapetanija donose rješenje kojim se proglašava ništavnim izdano rješenje i svjedodžba, te se pomorcu oduzimaju te svjedodžbe. [15]

3. POMORSKO RADNO ZAKONODAVSTVO

Pomorsko pravo je samostalna pravna grana koja obuhvaća sustav normi koje reguliraju pravne odnose vezane uz pomorske djelatnosti. Ova pravna grana sustavno obrađuje specifične pravne odnose koji se pojavljuju na moru ili u vezi s morem. Moderno pomorsko pravo predstavlja kombinaciju tradicionalnih pomorskih standarda i novih propisa, koji su razvijeni kako bi odgovorili na svakodnevne promjene i izazove u pomorskoj industriji. Unifikacija pomorskog prava ima za cilj uklanjanje razlika u zakonodavstvima različitih zemalja, koje bi mogle negativno utjecati na međunarodni razvoj pomorskih aktivnosti. Ovaj proces nastoji uskladiti pravne norme kako bi se omogućio nesmetani međunarodni pomorski promet i smanjile pravne nesuglasice između država. [1]

Pomorci, kao posebna kategorija zaposlenika, često se suočavaju s lošijim tretmanom u odnosu na druge radne skupine. Radnopravna zaštita i radni uvjeti pomoraca često su ispod razine onih drugih skupina zaposlenika, što je rezultat činjenice da sustav pomorskog prava još uvijek u velikoj mjeri počiva na zastarjelim načelima jurisdikcije i nejasnim izvorima međunarodnog radnog prava. Takav pravni okvir nije dovoljno usklađen niti univerzalno primjenjiv, što usporava napredak u razvoju radnih odnosa unutar pomorske industrije. [12]

Razvoj globalnog tržišta, povećanje broja brodova koji viju zastave pogodnosti, brži tehnološki napredak, kraći boravak brodova u lukama i brža cirkulacija robe doprinijeli su većoj međunarodnoj konkurentnosti u pomorskoj industriji i nastojanjima za smanjenjem troškova. Ovaj proces često uključuje snižavanje standarda u području rada i sigurnosti, zaobilazanje regulatornih okvira na nacionalnoj i međunarodnoj razini, smanjenje plaća, pogoršanje uvjeta života i rada pomoraca na brodovima, te angažiranje jeftine i neprofesionalne radne snage s različitih krajeva svijeta. [12]

3.1. MEĐUNARODNA ORGANIZACIJA RADA – ILO

Pravima pomoraca bavi se Međunarodna organizacija rada (engl. *International Labour Organization*, ILO) kao jedna od najstarijih međunarodnih organizacija koja je pridonijela razvoju socijalnog i radnoga prava te podizanju radno-pravnih standarda na

globalnu razinu. Organizacija je osnovana 1919. godine potaknuta velikim brojem žrtava Prvog svjetskog rata. [5]

Iako je organizacija osnovana paralelno s Ligom naroda koja je trebala imati ulogu čuvara mira, ILO je prva i najstarija specijalizirana agencija UN-a koja broji 187 članica i preko 3 381 zaposlenika u 40 ureda diljem svijeta. Cilj organizacije je promicanje interesa rada i socijalne pravde, ali i poboljšanje svih uvjeta kako bi muškarci i žene uživali u jednakim pravima te radili u produktivnijim i stimulativnijim uvjetima rada. Cilj organizacije proveden je konvencijama i preporukama koji su omogućili zaštitu zaposlenika kada je riječ o uvjetima rada kao što su radno vrijeme, nezaposlenost, naknade, kolektivno pregovaranje, osiguranje u slučaju bolesti, itd. Pod okriljem organizacije razmatraju se sva pitanja koja se odnose na osnovna ljudska prava u radu i u svezi s radom, zaštitu na radu, zaštitu pojedine kategorije radnika na radu (žena, djeca, stariji radnici, radnici migranti), zapošljavanje i uvjeti radnika na radu s naglaskom da se posljednjih nekoliko godina radi na rješavanju pitanja koja se tiču društvenih i gospodarskih pitanja zaposlenika. [5]

Ciljevi organizacije su definirani i utvrđeni u *Preambuli Ustava* te *Philadelphijskom deklaracijom* iz 1994. godine koja navodi opće i posebne ciljeve. U opće ciljeve Međunarodne organizacije rada se ubrajaju [5]:

- sloboda izražavanja i udruživanja je bitan uvjet za stalni napredak,
- siromaštvo bez obzira gdje postojalo usporava i predstavlja opasnost za napredak,
- borba protiv neimaštine u okviru svake nacije konstantnim i koncentriranim međunarodnim naporom,
- rad nije roba,
- pri razmatranju pitanja unapređenja općeg dobra trebaju sudjelovati predstavnici poslodavaca i radnika čiji status treba biti ravnopravan statusu vladinih predstavnika,
- sva ljudska bića, neovisno o rasi, spolu ili vjeri, imaju pravo na materijalno blagostanje i duhovni razvoj u uvjetima dostojanstva, slobode, sigurnosti i ravnopravnosti,
- ravnoteža socijalnog i ekonomskog napretka.

U posebne ciljeve ILO-a se ubrajaju [5]:

- povećanje životnog standarda i pravična zarada te puna zaposlenost,
- proširenje prava na kolektivno pregovaranje,
- suradnja menadžmenta i rada kako bi se povećala produktivnost,
- suradnja poslodavca i radnika prilikom pripreme i primjene ekonomskih i socijalnih mjera, itd.

Metode provođenja ciljeva organizacije uključuju uspostavljanje međunarodnih radnih standarda, tehničku suradnju, razmjenu informacija i publikacija, istraživačke radove te organiziranje seminara.

Djelatnost organizacije se dijeli na znanstvenu, tehničku i normativnu djelatnost. Kao najvažnija izdvaja se normativna djelatnost koja obuhvaća donošenje konvencija i preporuka. Pod nadležnošću ILO-a donošeno je 190 konvencija, 206 preporuka i 6 protokola pri čemu su države članice izvršile preko 7 900 ratifikacija. Konvencije i preporuke koje su donošene pod nadležnošću Međunarodno organizacije roda smatraju se važnima jer oblikuju međunarodne standarde rada i norme međunarodnog radnog prava, štite radnike od raznih nedaća na radu i u svezi radom te tvore siguran put za potpunu i produktivnu zaposlenost. [5]

3.2. POMORSKO RADNO ZAKONODASTVO U HRVATSKOJ

Odnosi koji se tiču mora i plovidbe u Republici Hrvatskoj počeli su se regulirati u 14. stoljeću pojavom statuta. Statuti na obali Jadranskog mora podijeljeni su na dva dijela; sjeverne statute koji su pod utjecajem venecijanskih *Statuta navium* ili *Capitulare natuticum* od 1255. godine te južne statute koji su pod utjecajem Dubrovačkih Statuta iz 1272. godine. Dubrovnik je bio jedno od važnijih trgovačkih središta s iznimno snažnom trgovačkom mornaricom, iako manjoj od venecijanske. Pomorsko pravo u Dubrovniku bilo je kodificirano kroz tri ordonanse, a jedna od njih, *Ordo super assecuratoribus* (Zakon o osiguranju), smatra se najstarijim zakonom o pomorskom osiguranju na svijetu. [2, 12]

Trenutno na području Republike Hrvatske ne postoji cjeloviti pravni akt koji bi uredio sve radne, socijalne i životne uvjete hrvatskih pomoraca. Međutim, većina tih odredbi sadržana je u nekoliko važnih propisa, među kojima se izdvaja *Pomorski zakonik*,

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, međunarodni ugovori sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom Republike Hrvatske, te *Zakon o radu*. [12]

Primarni izvor pomorskog prava u Republici Hrvatskoj je *Pomorski zakonik* koji je donio Hrvatski sabor na sjednici 8. prosinca 2004. godine, a na snazi je od 29. prosinca 2004. godine. Usvajanjem novog *Pomorskog zakonika* prestao je važiti prethodni *Zakonik*, koji je bio na snazi od 22. ožujka 1994. godine. [6, 13]

Pomorski zakonik iz 2004. godine zadržao je strukturu nekadašnjeg zakonika, podijeljen je na 12 dijelova i ima 1032 članka. *Zakonik* sustavno i cjelovito utvrđuje najvažnije imovinskopravne i javno pravne odnose povezane s pomorskom plovidbom uključujući propise o pomorskim prekršajima i pomorsko upravne propise pa se zbog toga naziva zakonik (kodeks). U *Zakoniku* su uređeni i odnosi koji se odnose na zaštitu i očuvanje morskog okoliša i prirodnih morskih bogatstava. [6, 13]

Prvi dio *Pomorskog zakonika* (Opće odredbe) sadržava opće odredbe kojima se određuje materija koja se uređuje *Zakonikom* i opseg tog uređenja, pravne izvore i definicije pojmova koje se spominju u *Zakoniku*. U članku 5. *Pomorskog zakonika*, poslodavac se definira kao osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu u svoje ime. [6, 13]

Drugi dio *Pomorskog zakonika* (Morski i podmorski prostori Republike Hrvatske) odnosi se na pravni režim morskog i podmorskog prostora Republike Hrvatske. U ovom dijelu *Zakonika* propisuju se i razrađuju prava koja se odnose na unutarnje morske vode, teritorijalno more, gospodarski pojas i epikontinentalni pojas, regulirajući pravne odnose i aktivnosti koje se mogu provoditi u tim morskim područjima. [6, 13]

Treći dio *Pomorskog zakonika* (Sigurnost plovidbe) propisuje mjere i propise za osiguranje sigurnosti plovidbe na moru. Ovaj dio *Zakonika* obuhvaća poslove i aktivnosti, bez obzira na to jesu li tehničke, upravne ili druge stručne prirode, kojima se osigurava sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. [6, 13]

U četvrtom dijelu *Pomorskog zakonika* (Državna pripadnost, identifikacija, upis i brisanje brodova) se uređuju pitanja državne pripadnosti, identifikacije, upisa i brisanja brodova. Kako bi se stekla hrvatska državna pripadnost broda materijalni pravni uvjet je vlasništvo nad brodom, dok je formalni uvjet upis broda u hrvatski upisnik koji vodi nadležna lučka kapetanija. [6, 13]

Peti dio *Pomorskog zakonika* (Stvarna prava) regulira stvarna prava na brodu i podijeljen je na tri glave. Ove glave obuhvaćaju prava koja se odnose na [6, 13]:

- pravo vlasništva,
- hipoteka i privilegije na brodu i
- postupak za upisivanje u upisnik brodova.

Šesti dio *Pomorskog zakonika* (Brodar) sadrži odredbe o ograničenju odgovornosti brodarka i postupku kojim se to ograničenje provodi. Tekst *Zakonika* usklađen je s odredbama *Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976. godine koja propisuje okvir za ograničavanje odgovornosti brodarka u slučaju pomorskih nesreća i šteta. [6, 13]

Sedmi dio *Pomorskog zakonika* (Ugovori) regulira različite ugovorne odnose u pomorskoj industriji, uključujući: ugovor o gradnji broda, ugovor o pomorskoj agenciji, ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, te ugovor o pomorskom osiguranju. [6, 13]

Osmi dio *Pomorskog zakonika* (Pomorske nesreće) odnosi se na različite aspekte pomorskih nesreća i odgovornosti povezanih s njima te obuhvaća sudar, spašavanje, zajedničku havarije, izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i brodarka te odgovornost poduzetnika nuklearnog broda. [6, 13]

Deveti dio *Pomorskog zakonika* (Ovrha i osiguranje na brodu i teretu) uređuje osiguranje i ovrhu na brodu i teretu. Ovdje se propisuju pravila koja se odnose na pravo poduzimanja ovrhe na brodu i teretu u slučaju neizvršenja obveza, kao i na osiguranje tih imovina. [6, 13]

Deseti dio *Pomorskog zakonika* (O mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova Republike Hrvatske) regulira primjenu mjerodavnog prava i određivanje nadležnosti

sudova jer se u posljednje vrijeme državna pripadnost broda kao odrednica mjerodavnog prava mijenja postojanjem zastave pogodnosti i zakupa broda. [6, 13]

Jedanaesti dio *Pomorskog zakonika* (Pomorski prekršaji) kategorizira pomorske prekršaje prema težini povrede zaštićenog dobra i visini kazne. Inkriminacije prekršajnih radnji usklađene su s dužnostima različitih subjekata koji sudjeluju u plovidbi morem, uključujući brođare, posadu i druge relevantne strane.

Dvanaesti i posljednji dio *Pomorskog zakonika* (Ovlaštenja, prijelazne i završne odredbe) sadrži odredbe koje osiguravaju uspostavu i očuvanje jedinstvenog sustava normi za pravne odnose povezane s plovidbom. Također, ovaj dio obuhvaća odnose koji nisu regulirani *Pomorskim zakonikom*, kao i prateće podzakonske akte koji omogućuju primjenu i provedbu zakonodavnih odredbi. [6, 13]

3.3. ULOGA KOLEKTIVNIH UGOVORA U ZAŠTITI RADNIH PRAVA POMORCA

Danas se radno pravo širom svijeta temelji na kolektivnim ugovorima koji imaju važnu humanitarnu, socijalnu, odgojnu, političku i gospodarsku funkciju. Kolektivni ugovor podrazumijeva pisani sporazum između sindikata i poslodavaca koji regulira uvjete zapošljavanja, radno vrijeme, način plaćanja, te prava i obveze ugovornih strana. Kroz kolektivne ugovore stvara se autonomno radno pravo koje se naziva socijalnim zakonodavstvom, a omogućuje usklađivanje interesa radnika i poslodavaca u cilju zaštite prava radne snage. [12]

Pravni temelj za zaštitu i ostvarivanje prava, odgovornosti i obveza pomoraca kod određenog brođara čine kolektivni ugovori koje sklapaju dvije legitimne strane kolektivnog pregovaranja, odnosno predstavnici udruge brođara na čijim su brodovima ukrcani pomorci i Sindikat pomoraca Hrvatske. Kao član Međunarodne federacije transportnih radnika (engl. *International Transport Workers Federation*, ITF) Sindikat pomoraca Hrvatske slijedi minimalne standarde utvrđene ITF-ovim osnovnim kolektivnim ugovorom. Ti standardi predstavljaju minimalna zajamčena prava pomoraca što implicira da u pojedinačnim ugovorima o zaposlenju mogu se uvesti povoljnije klauzule za pomorca, poštujući načelo *in favorem laboratores* (u korist radnika). Osim toga, brođari svojim

pravilnicima ne smiju umanjivati prava pomoraca predviđena kolektivnim ugovorom koji ima derogativni učinak u odnosu na opće akte brodara. [12]

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima sklopljen je 28. srpnja 1998. godine između Udruge hrvatskih poslodavaca (brodara u međunarodnoj plovidbi) i Sindikata pomoraca Hrvatske, a primijenio se je od 01. srpnja 1998. na razdoblje od dvije godine izuzev dijela koji obuhvaća plaće koji je sklopljen na godinu dana. Posljednja izmjena *Ugovora* na snazi je od 1. rujna 2023. godine. *Ugovorom* je određeno da ako nijedna strana ne otkáže ugovor nakon isteka roka, njegova valjanost se produžuje do otkaza ili sklapanja novog kolektivnog ugovora ili aneksa. Obzirom na to da niti jedna strana nije otkázala ugovor nakon isteka, pretpostavlja se da je još uvijek na snazi jer se u praksi i dalje primjenjuje. [12]

Nacionalnim kolektivnim ugovorom se uređuju radni odnosi pomoraca koji obavlja redovni linijski pomorski prijevoz tereta i putnika na brodovima pod hrvatskom zastavom, a plove u međunarodnoj plovidbi, teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama. *Nacionalnim kolektivnim ugovorom* uređuju se status pripravnika, raspoređivanje pomoraca, probni rad, radno vrijeme, naknada za rad subotom i nedjeljom, držanje straže, prekovremeni rad, dopusti, odmor te ostala pitanja povezana s radom na brodu. [12]

Nezavisni sindikat pomoraca putničkih brodova Hrvatske zagovara stalno ažuriranje *Nacionalnog kolektivnog ugovora*. Glavni razlog za to je pojava stranih konkurentskih brodarskih kompanija koje sudjeluju na javnim natječajima za koncesije i sklapanje ugovora o prijevozu na državnim linijama s brodovima starije starosti i nižim troškovima rada što dovodi do smanjenja broja članova posade. Niža cijena rada može ugroziti domaće brodske kompanije kao što je Jadrolinija na području Republike Hrvatske čime se mogu ugroziti i radna mjesta zaposlenih pomoraca. [12]

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi primjenjuje se od 01. siječnja 2023. godine na vremenski period od dvije godine. Strane su se dogovorile da, ako nijedna strana ne otkáže ugovor nakon isteka roka, njegova valjanost neće isteći, nego će se automatski produžiti do otkaza ili sklapanja novog kolektivnog ugovora. *Ugovor* je rezultat uspješnog pregovaranja između Sindikata

pomoraca i reprezentativnih te legitimnih predstavnika Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum. [12]

Nacionalni kolektivni ugovor izvor je prava za hrvatske pomorce, kao i pomorce koji su državljani Republike Hrvatske i imaju prebivalište ili boravište na području Republike Hrvatske te plove na brodovima koje su upisani u hrvatski ili neki drugi upisnik brodova. *Ugovor* također obuhvaća i pomorce iz drugih zemalja članica Europske unije sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 883/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. godine koja se odnosi na koordinaciju sustava socijalne sigurnosti.

Kolektivni ugovor sastoji se od 43 članka te uključuje opće i posebne dodatke. Opći dodaci, kojih je sedam, obvezuju sve članice potpisnice kolektivnog ugovora i sve poslodavce. Opći dodaci obuhvaćaju platne ljestvice, popis novčanih naknada, nacionalne blagdane, ugovor o zaposlenju pomoraca, visine naknade za tjelesno oštećenje u postocima, te listu arbitara i miritelja. Poseban dodatak obvezuje jedino članice potpisnice tog dodatka i poslodavce. [12]

U *Nacionalnom kolektivnom ugovoru* koristi se pojam ugovor o zaposlenju umjesto ugovor o radu. *Ugovor* se sklapa između poslodavca i pomorca te je izjednačen s pojmom ugovor o radu prema *Pomorskom zakoniku*. Predložak ugovora o zaposlenju temelji se na *Pomorskom zakoniku*, *Zakonu o radu*, *Konvenciji o radu pomoraca* te predmetnom kolektivnom ugovoru. [12]

Kolektivni ugovor štiti ne samo prava pomoraca, već i poslodavce. Prema ugovoru, poslodavac ima pravo zahtijevati od pomorca da se podvrgne zdravstvenom pregledu kod liječnika kojeg odredi poslodavac. Ako pomorac bez opravdanog razloga odbije pregled, naknada za bolovanje bit će obustavljena dok se ne utvrdi opravdanost daljnjeg trajanja bolovanja. [12]

4. KONVENCIJA O RADU POMORACA, 2006

Konvencija o radu pomoraca (engl. *Maritime Labor Convention*, MLC) usvojena je 2006. godine u Ženevi te je stupila na snagu u kolovozu 2013. godine nakon što ju je ratificiralo 30 država članica *Međunarodne organizacije rada* što predstavlja 33% svjetske tonaže. *Konvencija* predstavlja modernizaciju i konsolidaciju standarda koji su bili definirani u 37 konvencija usvojenih u okviru ILO-a. Republika Hrvatska ratificirala je *Konvenciju* u veljači 2010. godine te je uskladila svoje nacionalno zakonodavstvo s odredbama iz *Konvencije* kao i *Direktivom 2009/13/EU* kojom se *primjenjuje Sporazum o konvenciji o radu pomoraca*. Do sada, *Konvenciju* je ratificiralo ukupno 106 država s preko 90% svjetske bruto tonaže. [10, 11]

4.1. STUPANJE NA SNAGU

Danas u svijetu postoji više od 1,5 milijuna pomoraca dok ih se u Hrvatskoj nalazi oko 27 000. Specifični uvjeti rada pomorca rezultirali su time da je najveći broj konvencija ILO-a donesen upravo u vezi s njihovim radnim uvjetima. Kroz pomorske sjednice Međunarodne skupštine rada i Zajedničkog pomorskog odjela u okviru ILO-a usvojene su mnoge preporuke i konvencija o uređenju uvjeta rada pomoraca. Proces izrade konvencije započinje nacrtom koji izglasa Međunarodna skupština rada, a tekst konvencije obvezuje državu da nakon ratifikacije obavijesti odgovarajuća tijela ILO-a o tome. Uvjeti rada, kao i utvrđivanje obveza i prava, izuzeto je od isključive autonomije volje stranaka koje se pojavljuju u individualnim ugovorima o radu. Ti odnosi su uglavnom regulirani imperativnim pravnim normama koje su iskazane u zakonima. S obzirom na međunarodni karakter pomorske djelatnosti, uvjeti rada i ugovor o radu pomoraca također se usklađuju s preporukama i konvencijama ILO-a. [10, 11]

Konvencija o radu pomoraca ima ključnu ulogu u poboljšanju ravnopravnosti i zaštite prava pomoraca. Njezin cilj je unaprijediti radna, socijalna i životna prava pomoraca dok njezine odredbe osiguravaju cjelovitu zaštitu osnovnih prava pomoraca bez obzira zastavu pod kojom plove brodovi ili nacionalnost pomorca. *Konvencija* još nazivaju i Poveljom o radu pomoraca. Zbog svoje važnosti naziva se još i četvrtim stupom kvalitetnog brodarstva uz najvažnije instrumente IMO-a poput MARPOL, SOLAS i

STCW konvencije. Prema nomenklaturi ILO-a, *Konvencija o radu pomoraca* klasificirana je pod oznakom ILO 186. [11]

4.2. STRUKTURA I IZMJENE KONVENCIJE

Konvencijom o radu pomoraca obuhvaća gotovo sve aspekte rada i života pomoraca. Najvažniji dijelovi konvencije odnose se na osiguranje minimalnih standarda zaštite zdravlja i medicinske skrbi, kao i zaštitu pomoraca od financijskih posljedica koje mogu nastati zbog bolesti, povreda ili smrti. *Konvencija* je slične strukture koju koristi Međunarodno pomorska organizacija za svoje instrumente. *Konvencija* se sastoji od Preambule, Članaka, Pravila i Kodeksa. Pravila i Članci sadrže temeljna prava i načela te temeljene obveze članica *Konvencije* dok Kodeks sadrži detalje vezane uz primjenu Pravila. Prvi dio Kodeksa (Standardi, dio A) je obvezujući dok drugi dio (Smjernice, dio B) se sastoji od preporuka koje bi države članice trebale uzeti u obzir pri donošenju nacionalnih propisa kojima se implementira *Konvencija*. Pravila i Kodeksi su u konvenciji podijeljeni na 5 poglavlja. U *Konvenciji* između poglavlja i članaka se nalazi bilješka o tumačenju Pravila i Kodeksa. Iako ta bilješka nije službeni dio *Konvencije*, koristi se kao opća uputa. Članci i pravila mogu se izmijeniti i dopuniti samo na međunarodnoj konferenciji prema Ustavu ILO-a. S druge strane, Kodeks *Konvencije* može se izmijeniti pojednostavljenim postupkom, no sve izmjene i dopune moraju biti u skladu s općim okvirom definiranih Članaka i Pravila. [11]

Prvo poglavlje *Najmanji zahtjev za rad pomoraca na brodu* sadrži odredbe koje se odnose na minimalnu dob koja je dopuštena za rad na brodu, kvalifikacije pomoraca, uvjete zdravstvene svjedodžbe te postupak zapošljavanja pomoraca. Najniža starosna dob je 16 godina dok je noćni rad zabranjen pomorcima mlađima od 18 godina. Svaki pomorac koji se zaposli treba imati ispravnu zdravstvenu svjedodžbu koja je dokaz psihofizičkog zdravlja. Ukoliko nisu uspješno završili uvježbavanje osobne sigurnosti, pomorcima se ne smije dopusti rad na brodu, a kako bi se zaposlili važno je osigurati pristup uređenom i pouzdanom sustavu radi lakšeg pribavljanja informacija i zapošljavanja. [11, 17]

Drugo poglavlje *Uvjeti zaposlenja* određuje zahtjeve vezane uz ugovor o zaposlenju koji obuhvaćaju obvezne klauzule povezane uvjetima zapošljavanja, a odnose se na ugovor o radu, plaće, radno vrijeme, odmor, godišnji odmor, repatrijaciju, naknade u

slučaju gubitka ili potonuća broda, najmlađeg člana posade te mogućnost stručnog usavršavanja napredovanja u zvanju [11, 17]

Treće poglavlje *Prostorije za smještaj, prostorije za odmor, prehrana i posluživanje hrane* sadrži detaljne zahtjeve za smještaj i odmor pomoraca u prostorijama na brodovima na kojima rade ili borave. Zahtjevi se odnose na gradnju i opremu brodova koji su izgrađeni na dana kad je *Konvencija* stupila na snagu i na datume nakon stupanja na snagu. Osim projektiranja i gradnje prostorija, konvencija sadrži smjernice za ventilaciju, grijanje, rasvjetu kao i standarde za količinu i kvalitetu pitke vode i hrane. [11, 17]

Četvrto poglavlje *Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i zaštita socijalne skrbi* utvrđuje norme za očuvanje zdravlja pomorca, pružanje zdravstvene skrbi na brodu i kopnu kao i odgovornost brodovlasnika za posljedice bolesti ili nezgode na radu. Također, regulira mjere za prevenciju nezgoda i socijalnu zaštitu pomoraca. [11, 17]

Peto poglavlje *Udovoljavanje i provedba* obvezuje sve članice *Konvencije* na potpuno usklađivanje, provedbu načela i prava utvrđenih u *Konvenciji*. Svaka članica dužna je osigurati da brodovi pod njenom zastavom posjeduju Svjedodžbu o radu pomoraca (engl. *Maritime Labor Certificate*) i Deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca (engl. *Declaration of Maritime Labor Compliance*). Država zastave odgovorna je za nadzor brodova svoje pripadnosti, dok država luke ima pravo inspeksijskog nadzora kako bi provjerila posjeduje li brod odgovarajuće svjedodžbe te odgovoraju li uvjeti na brodu odredbama propisanim MLC-om. [17]

Mogućnost izmjena i unaprjeđenje odredbi *Konvencije* inkorporirano je u strukturi same *Konvencije*. Razlog tome je što prvi akt regulira sveobuhvatno prava i rad u pomorstvu na globalnoj razini pa stoga ne obuhvaća obveze i prava samo jedne uključene strane (pomorca) već je tripartitan pa uključuje i poslodavce te države. Pravila i Članci *Konvencije* se izmjenjuju i dopunjavaju jedino na međunarodnoj konferenciji dok se Kodeks može izmijeniti pojednostavljenim postupkom. Unatoč činjenici da se Kodeks odnosi na detaljnu primjenu, sve izmjene i dopune Kodeksa trebaju ostati unutar općeg okvira Pravila i Članaka. [11, 17]

Prve izmjene i dopune Kodeksa usvojene su 11. lipnja 2014. godine na 103. Međunarodnoj skupštini dok su stupile su na snagu 18. siječnja 2017. godine. Države koje

su ratificirale *MLC konvenciju* trebaju usvojiti Izmjene, osim ako 40% država potpisnica ne odbaci u pisanom obliku nove odredbe u. Nove odredbe *Konvencije* odnose se na zaštitu napuštenih i ozlijeđenih pomoraca u nezgodama na radu. Izmjene i dopune bile su nužne kako bi se pojasnile odredbe o financijskom jamstvu što je rezultiralo mnogobrojnim pitanjima koja se odnose na pravnu narav osiguranja, izravne tužbe, izdavanje jamstava, ulogu P&I osiguranja u ispunjavanju obveza prema *MLC Konvenciji*. [11]

Daljnje izmjene konvencije uslijedile su 2016. (eliminiranje zlostavljanja i uznemiravanja na brodu) i 2018. godine (reguliranje plaća i pravo repatrijacije za vrijeme otmice). Cilj ovih izmjena je poboljšanje postojećih radnih i životnih uvjeta pomoraca na moru, uz poseban fokus na rješavanje izazova s kojima su se pomorci suočili tijekom pandemije SARS-CoV-2 (poznatije kao COVID-19, engl. *Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus-2*). Ove izmjene imaju za cilj unaprijediti sigurnost, zdravlje i uvjete rada pomoraca, uzimajući u obzir specifične poteškoće izazvane globalnom zdravstvenom krizom. Nove izmjene i dopune *Konvencije* se odnose na [11,17]:

- posredovanje i zapošljavanje,
- repatrijacija,
- smještaj i rekreacijski sadržaji/pristup do sredstava socijalne skrbi na kopnu (engl. *welfare facilities*,
- prehrana i *catering*,
- medicinska njega na brodu i na kopnu,
- zaštita zdravlja i sigurnosti te sprječavanje,
- financijska sigurnost.

Iz navedenog je vidljivo da je proces poboljšanja i unaprjeđenja životnih i radnih uvjeta pomorca putem izmjena i dopuna uspješan te se radi na konstantom podizanju kvalitete uvjeta rada.

4.3. PRIMJENA MLC KONVENCIJE U HRVATSKOJ

Republika Hrvatska ratificirala je *Konvenciju o radu pomoraca* u veljači 2010. godine, čime je uskladila svoje nacionalno zakonodavstvo s njezinim odredbama. Te su odredbe implementirane kroz izmjene i dopune *Pomorskog zakonika* iz 2011. godine.

Nove odredbe, među ostalim, omogućuju provedbu Pravila i Standarda MLC konvencije, posebice onih koji se odnose na repatrijaciju pomoraca. [11]

Sukladno *Pomorskom zakoniku*, za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušavanja zdravlja pomorca tijekom rada ili u vezi s radom na brodu, odgovoran je brodar, osim ako ne dokaže da nastala šteta nije uzrokovana njegovom krivnjom. Zakonska rješenja o odgovornosti broдача za ozljede ili smrt temelje se na pretpostavljenoj krivnji ili objektivnoj odgovornosti. *Pomorski zakonik* također propisuje da pomorac, kao treća osoba, ima pravo na izravnu tužbu protiv pomorskog osiguravatelja od odgovornosti za tražbine vezane uz narušavanje zdravlja, tjelesnu ozljedu i smrt.

Izmjenama i dopunama *Pomorskog zakonika* iz 2013. godine ministar koji je odgovoran za poslove pomorstva obvezao se da će donijeti propis kojim će se konkretnije urediti primjena *MLC konvencije* i uz to razjasniti sve nedoumice vezane uz neprecizne odredbe o financijskom jamstvu. Svoju obvezu ministar je ispunio 13. prosinca 2016. donošenjem *Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca*. *Pravilnik* je stupio na snagu istovremeno s Izmjenama i dopunama *MLC konvencije* s kojima je usklađen 18. siječnja 2017. godine [11]

Pravilnikom o primjeni Konvencije o radu pomoraca regulirano je financijsko jamstvo prema izmjenama i dopunama *MLC konvencije* iz 2014. godine, koje se odnosi na napuštanje pomoraca i ugovorna potraživanja. Prema ovom *Pravilniku*, brodar je obvezan održavati važeće osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva pomoć pomorcima u slučaju napuštanja te pokriva troškove ugovornih potraživanja pomoraca. Ugovorno potraživanje obuhvaća zahtjeve zbog smrti ili trajnog invaliditeta pomorca uslijed ozljede na radu, bolesti, opasne djelatnosti ili izloženosti opasnoj tvari, kako je definirano nacionalnim zakonodavstvom (ugovorom o radu pomoraca ili kolektivnim ugovorom). [11]

Brodar je dužan osigurati da na brodu bude prisutna odgovarajuća isprava koja je izdana od strane pružatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva, a potvrđuje postojanost održivog financijskog jamstva. Isprva kojom se to dokazuje mora biti postavljena na brodu na vidljivom i lako dostupnom mjestu. Ona sadržava potrebne informacije o brodu, brođaru i davatelju financijsko jamstva te period valjanosti

financijskog jamstva. Potvrda pružatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva treba ispunjavati zahtjeve Standarda A 4.2.2.52. [11]

4.4. INSPEKCIJSKI NADZOR PRIMJENE ODREDBI MLC KONVENCIJE

Svaka članica *MLC konvencije* dužna je osigurati da brodovi koji plove pod njenom zastavom posjeduju Deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca, Svjedodžbu o radu pomoraca te svjedodžbe o financijskom osiguranju koje pokrivaju napuštene pomorce, uključujući ugovorna potraživanja i repatrijaciju. Prema odredbama *Konvencije*, Svjedodžbu o poštivanju uvjeta rada izdaje država pod čijom zastavom brod plovi, dok svjedodžbe o financijskom osiguranju izdaje osiguratelj odgovornosti, najčešće P.&I. klub. Država pod čijom zastavom brod plovi obvezna je provoditi nadzor nad brodovima, a država luke ima pravo na inspekcijski nadzor kako bi provjerila ima li brod odgovarajuće svjedodžbe i jesu li uvjeti na brodu u skladu s odredbama *MLC konvencije*. Ako brod ne ispunjava uvjete, država luke ima pravo zaustaviti brod do ispunjenja zahtjeva. Ovaj inspekcijski nadzor primjenjuje se na sve brodove preko 500 bruto tona, neovisno o tome je li njihova država ratificirala *MLC konvenciju*. U slučaju da brod plovi pod zastavom države koja nije ratificirala *MLC konvenciju*, inspektori sigurnosti plovidbe moraju osigurati da postupanje prema tom brodu i njegovoj posadi nije povoljnije od postupanja prema brodu koji plovi pod zastavom države članice Konvencije, sukladno načelu nepovlaštenog tretmana (engl. *no more favourable treatment*). [11]

Inspekcijski nadzor nad stranim plovilima u lukama Europske unije provodi se u skladu s odredbama *Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke* koji je usvojen 26. siječnja 1982. godine. Memorandum je nekoliko puta mijenjan i dopunjavao kako bi se prilagodio novim izazovima i potrebama. Države potpisnice *Memoranduma*, među kojima se nalazi i Republika Hrvatska, obvezale su se održavati djelotvoran sustav nadzora stranih brodova koji uplovljavaju u njihove luke. Cilj je osigurati da svi brodovi udovoljavaju standardima međunarodnih konvencija koji se odnose na zaštitu morskog okoliša, sigurnost plovidbe, životne i radne uvjete pomoraca. Osim toga, države potpisnice obvezale su se na međusobnu suradnju, savjetovanje i razmjenu informacija, čime se osigurava učinkovitost nadzora i standardizacija primjene međunarodnih normi u svim lukama članica Memoranduma. [11]

Svrha *Pariškog memoranduma o suglasnosti* je ujedinjenje i koordinacija postupaka inspekcije brodova u lukama kako bi se osiguralo poštivanje međunarodnih standarda bez diskriminacije ovisno o zastavi pod kojom brod plovi. Cilj kontrola je potpuno eliminirati iz luka one brodove koji ne udovoljavaju tim standardima čime se povećava ukupna sigurnost plovidbe, zaštita morskog okoliša te poboljšanje životnih i radnih uvjeta pomoraca. Kroz ovaj koordinirani sustav inspekcija, svi brodovi koji uplovljavaju u luke podliježu istim, transparentnim kriterijima. Inspektori koji provode inspekcijske preglede imaju pristup prethodnim izvještajima o inspekcijama i njihovim rezultatima putem posebnog informacijskog sustava. Na taj način se izbjegava nepotrebno ponavljanje pregleda što čini nadzor učinkovitijim i kvalitetnijim, smanjujući administrativne troškove i vrijeme provedeno na inspekcijama. [11]

Svrha inspekcijskog pregleda plovila je utvrditi da li je brod u skladu s međunarodnim standardima i zakonodavstvom s posebnim naglaskom na potrebne svjedodžbe kao što su Svjedodžba o radu pomoraca i druge relevantne isprave. Predstavlja li brod rizik za zdravlje ljudi, morski okoliš i sigurnost plovidbe. Ima li brod odgovarajuću sigurnosnu zaštitu te jesu li uvjeti rada na brodu u skladu s međunarodnim standardima. Je li posada broda kvalificirana i posjeduje li odgovarajuću razinu znanja za sigurno upravljanje brodom.

Ako inspekcija pokaže da brod ne udovoljava propisanim standardima, plovilu su izdaje zabrana isplovljavanja ili zabrana operacija na brodu dok se ne otklone utvrđeni nedostaci. Nakon pregleda, rezultati inspekcije unose se u informacijski sustav *Pariškog memoranduma*, čineći ih dostupnima svim zemljama članicama. [11]

5. POMORSKO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

Općenito, pojam osiguranja odnosi se na gospodarsku djelatnost u kojoj se pruža ekonomska zaštita osobama, imovini ili interesima od različitih opasnosti ili nesreća koje mogu ugroziti njihov fizički integritet ili imovinu. Zaštita se ostvaruje sklapanjem specifičnog obveznopravnog posla, poznatog kao ugovor o osiguranju; stoga osiguranje podrazumijeva i pravni odnos zasnovan ugovorom o osiguranju. Predmet osiguranja mogu biti različite stvari, poput osoba, nekretnina, pokretnina ili specifičnih interesa koji proizlaze iz pravnih odnosa, uključujući interese iz ugovornih ili izvanugovornih odnosa, te drugi ekonomski interesi. [3]

Pomorsko osiguranje odnosi se na pravni odnos u kojem se osiguravaju različiti interesi povezani s plovidbom na moru, uključujući brodove, robu ili teret koji se prevozi brodom, odgovornost broдача te druge rizike koji nastaju u kontekstu pomorske plovidbe. U užem smislu, pomorsko osiguranje obuhvaća osiguranje stvari u pomorskoj plovidbi i osiguranje plovnih objekata. Suvremeni razvoj prava osiguranja pokazuje da se pravila pomorskog osiguranja primjenjuju i na prijevoze koji nisu izravno povezani s pomorskom plovidbom, no osiguranje se provodi prema uvjetima specifičnim za pomorsko osiguranje. [3]

5.1. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

Prvo su se pomorskim osiguranjem bavili trgovci iz Lombardije, a zatim se posao proširio na ostatak Europe. Najprije na Španjolsku, Francusku i Portugal, a zatim putem trgovačkih veza talijanskih trgovaca s trgovcima iz Sjeverne Europe i njihovim društva, posao osiguranja se osim na to područje proširio i na Englesku. Kao centri pomorskog osiguranja u to vrijeme smatraju se gradovi Hanzeatske lige: Hamburg, Brugges, Antwerpen, Lübeck, itd. Otkrivanje novih pomorskih putova i razvoju svjetske trgovine, samim time i pomorstva stvaraju se nova središta i trgovine gdje centralnu ulogu u gospodarskom razvoju pomorskog osiguranja preuzima Engleska, a posebno London. [3]

Posao osiguranja u Engleskoj počeo je razvijati zahvaljujući doseljenim trgovcima iz hanzeatskih gradova i Lombardije. Ovi su trgovci, koji su tijekom vremena postali ključni vanjskotrgovački poduzetnici su imali glavnu ulogu u usmjerenju Engleske prema

industriji osiguranja. Kroz svoje aktivnosti i iskustva u upravljanju rizicima, oni su u Englesku donijeli i razvili koncept osiguravanja. Djelovali su na području današnjeg londonskog Citya kojeg im je za tu svrhu dodijelio kralj Henry IV. Ulica je nazvana po trgovcima *Lombard street*, a postoji i dan danas. Talijanski utjecaj vidljiv je i kod terminologije pomorskog osiguranja i odredba polica osiguranja. Engleski termin *policy* dolazi od talijanske riječi *polizza* što znači polica/priznanica. [3]

Posebne zasluge za razvoj pomorskog osiguranja u Engleskoj pripadaju Edwardu Lloydu jer su se u njegovoj kavani, poznatoj kao *Lloyd's Coffee House* na Lombard streetu, okupljali trgovci i pomorci. Tijekom druge polovice XVII. stoljeća u ovoj kavani sklapali su se poslovi osiguranja. Lloyd je također neko vrijeme izdavao novine s informacijama vezanim uz pomorstvo što je dodatno doprinijelo širenju svijesti o pomorskim rizicima. Prvi osiguratelji bili su trgovci s kapitalom i povoljnom financijskom reputacijom, a ubrzo se razvila praksa u kojoj više osiguratelja ili pojedinaca sudjeluje u snošenju rizika. Nakon Lloydove smrti, okupljanje osiguratelja na jednom mjestu nastavilo se, a u drugoj polovici XVIII. stoljeća osnovana je asocijacija osiguratelja koja je nazvana prema njegovom imenu (izvorno: *The Society of Lloyd's*, prevedeno na hrvatski Društvo Llyoda). [3]

Iako *Pomorski zakonik* ne sadrži izričitu definiciju ugovora o pomorskom osiguranju, ovaj ugovor se može definirati kao pravni posao u kojem ugovaratelj osiguranja preuzima obvezu plaćanja premije osiguranja ili doprinosa osiguratelju dok se osiguratelj obvezuje isplatiti naknadu za štetu ili na drugi odgovarajući način izvršiti svoju ugovornu obvezu prema ugovaratelju ukoliko nastane osigurani slučaj, prema uvjetima dogovorenim u ugovoru. Ugovor o pomorskom osiguranju stoga predstavlja dvostrano-obvezni pravni odnos u kojem se jasno definiraju glavne obveze obje strane, a obveza osiguratelja na isplatu osigurane svote ili naknade povezana je s nastankom osiguranog slučaja, koji se prethodno precizira u samom ugovoru. Bitni elementi ugovora o pomorskom osiguranju su [3]:

- osigurani predmet,
- osigurani rizik,
- premija osiguranja ili doprinos te
- obveza isplate novčane naknade/osigurnine ako se ostvari osigurani slučaj.

Ugovorne stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju su osiguratelj, ugovaratelj osiguranja i osiguranik. Osiguranika je potrebno razlikovati od ugovaratelja osiguranja jer je njihova uloga različita. U jednom slučaju jedna osoba se može javiti u obje funkcije, ali u drugom slučaju to mogu biti sasvim različite osobe. [3]

Osiguratelj je strana u ugovoru o osiguranju koja preuzima obvezu isplate naknade za štetu nastalu ostvarenjima osiguranog slučaja prema uvjetima iz ugovora. Primarne obveze osiguratelja uključuju izdavanje police ili drugih dokumenata koji potvrđuju osiguranje, kao i isplatu osigurnine u skladu s ugovorenim rokom ili prema zakonskim propisima. Novim europskim pravom osiguranja je propisana osigurateljeva obveza da prilikom sklapanja ugovora informira ugovaratelja osiguranja o određenim činjenicama koje su važne za zaštitu prava potrošača. [3]

Osiguranik je strana u ugovoru o osiguranju koja ima pravo potraživati naknadu od osiguratelja u slučaju nastanka osiguranog slučaja. Osiguranik mora biti osoba koja ima ili može opravdano očekivati da će imati materijalni interes da se osigura od osiguranog slučaja. Ključni element svojstva osiguranika je osigurljiv interesa na strani osiguranika što znači da osiguranik mora imati opravdani interes u zaštiti od rizika koji je predmet osiguranja. [3]

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja sklapa ugovor s osigurateljem u svoje ime, a njegova prava i obveze u tom ugovoru ne ovise o pravima i obvezama osiguranika. Za razliku od opunomoćenika koji djeluje u ime i za račun druge osobe, ugovaratelj osiguranja ima samostalna prava i obveze prema osiguratelju. Ugovaratelj ima pravo zahtijevati od osiguratelja izdavanje uredne police osiguranja dok je on obvezan podmiriti svoje obveze, kao što je plaćanje premije osiguranja. Ako dođe do propusta prilikom sklapanja ugovora, odgovornost snosi osoba u čiju korist je ugovor sklopljen. U slučaju nastanka štete koja je pokrivena osiguranjem, osiguratelj snosi obvezu samo prema osiguraniku. Ugovaratelj osiguranja može biti svaka poslovno sposobna osoba i može sklopiti ugovor kako za svoj račun, tako i za račun druge osobe što prilikom sklapanja ugovora nije obvezno navesti. Ukoliko sklapa ugovor za svoj račun, on postaje i osiguranik, dok u slučaju da sklapa za račun treće osobe, osiguranik može biti određena ili neodređena osoba. U takvom slučaju, ugovor se može sklopiti za račun treće određene osobe ili za račun treće neodređene osobe. [3]

Ugovor o pomorskom osiguranju je specifičan pravni posao s posebnim načelima i pravnim obilježjima koji ga razlikuju od drugih obveznopравnih odnosa. Dva temeljna načela su [4]:

- trajnost – ugovor s trajnim, a ne trenutnim činidbama te
- aleatornost – u vrijeme sklapanja ugovora nije poznata premija osiguranja, naknada za štetu kao i to hoće li se osigurani rizik ostvariti, kakav će biti opseg i posljedice.

Osim temeljnih načela, u ugovoru o osiguranju ključna dva dodatna načela su načelo naknade štete i načelo dobre vjere. Načelo naknade štete je temeljno načelo pravnog posla osiguranja jer ukazuje na ugovornu obvezu osiguratelja na isplatu naknade štete. Načelo dobre vjere je etičko pravilo o poštenom i savjesnom postupanju u pravom poslu što se odnosi na iskreno i etično postupanje u odnosima između stranaka ugovora od trenutka sklapanja ugovora pa sve do ispunjenja. [4]

Ugovor o osiguranju može biti pojedinačni ili opći/generalni ugovor. Ove dvije vrste ugovora se razlikuju prema tome osigurava li se ugovorom pojedini osigurani predmet poput jednog broda, odnosno više objekata u jedinstvenom pomorskom prijevoznom pothvatu kao što je jedna pošiljka robe sastavljena od više stvari ili je unaprijed osiguran veći broj objekata prema ugovornim kriterijima i određenim razdobljem kao što je više pošiljaka robe koje se otpremaju uzastopno. [3]

5.2. IZVORI OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI U POMORSTVU

Kao predmet osiguranja u pomorskom osiguranju od odgovornosti izdvaja se imovinskopravna odgovornost brodovlasnika (brodara) prema trećim osobama za štetu. Odgovornost se temelji na obveznopравnom odnosu. Osiguranje odgovornosti odnosi se na ugovor kojim osiguratelj, u zamjenu za plaćanje premije, preuzima obvezu nadoknade štete koju je osiguranik, kao odgovorna strana, dužan platiti trećim osobama. Treće osobe su osobe koje nisu stranke u ugovoru o osiguranju, a osiguranje pokriva štete koje su nanese njima. Sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti, osiguratelj preuzima obvezu da će osiguraniku isplatiti iznos koji je osiguranik platio ili će platiti trećim osobama u okviru osigurane svote, vezano uz odgovornost koja proizlazi iz štetne radnje osiguranika. S ciljem zaštite vlastitog interesa osiguranik osigurava da u slučaju štete koju prouzroči trećim osobama, ne mora sam snositi troškove odštete iz vlastite imovine. Važno

je napomenuti da sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti ne znači da osiguranje pokriva samu odgovornost za štetu prema trećoj osobi već samo štetu koju osiguratelj plaća ili će platiti u ime osiguranika unutar okvira ugovorenog iznosa. Bez osiguranja, osiguratelj bi morao nadoknaditi štetu iz vlastite imovine što bi moglo značajno ugroziti njegovu financijsku stabilnost. [3]

Pri obavljanju plovidbenih djelatnosti na moru javljaju se tri izvora osiguranja od odgovornosti, a to su [3]:

- ugovorna odgovornost,
- izvanugovorna odgovornost i
- obveze prema vlastitoj posadi.

Ugovorna odgovornost odnosi se na odgovornost koja proizlazi iz ugovora kao što su ugovori o prijevozu stvari i drugi slični ugovori. U kontekstu pomorskog osiguranja od odgovornosti, ugovorna odgovornost broдача nastaje kada dođe do povrede ispunjenja ugovornih obveza koje je broдар preuzeo u ugovoru o prijevozu morem. Uobičajena praksa je da odgovornost ne pokrivaju osiguravajuće tvrtke koje djeluju na osnovi premijskog osiguranja već se osiguranje interesa provodi putem P.&I. klubova koji posluju prema načelu uzajamnosti. [3]

Izvanugovorna odgovornost broдача odnosi se na obvezu naknade štete koja proizlazi iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu, a temelji se na građanskom deliktu. U kontekstu osiguranja od odgovornosti, osigurani slučaj nastaje kada štetna radnja štetnika uzrokuje štetu oštećenju strani, a pravni okvir taj odnos povezuje s nastankom obveze naknade štete prema zakonu. U ovom obveznom odnosu, oštećenik je treća osoba, dok je broдар odgovorna strana, zbog čega se ovaj oblik odgovornosti često naziva odgovornošću prema trećim osobama. Rizik odgovornosti ne uklapa se u tipična osiguravajuća pokrića za fizički gubitak ili oštećenje imovine, pa pomorskim osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štetu nanesenu trećim osobama, osim ako to nije izričito navedeno u ugovoru o osiguranju. Izuzetak od ovog pravila predstavlja odgovornost za štete nastale u sudaru brodova. Standardni uvjeti za osiguranje brodova uključuju posebnu odredbu koja pokriva odgovornost prema trećim osobama u slučaju sudara brodova. Prema institucionalnim klauzulama za osiguranje brodova osigurano je pokriće od $\frac{3}{4}$ odgovornosti za štetu nastalu u sudaru, dok ostatak ($\frac{1}{4}$) pokrivaju P.&I.

klubovi što omogućuje brodarima 100% pokriće svoje odgovornosti za štetu od sudara brodova putem dva različita ugovora o osiguranju. Međutim u okviru klasičnog P.&I. osiguranja postoji mogućnost proširenja pokrića na maksimalni iznos. Za odgovornost brodara prema trećim osobama zbog smrti, tjelesnih ozljeda, oštećenja obale, lučkih uređaja i drugih šteta, osiguranje se provodi isključivo putem P.&I. klubova. [3]

Obveze brodara prema vlastitoj posadi regulirane su pomorskim i radnim pravom za posebne slučajeve i tu se mogu izdvojiti odgovornost za štete uzrokovane stvarima namijenjenim osobnoj uporabi članova posade, odgovornost za štetu tjelesne ozljede ili smrt člana posade, obveze prema posadi za tijekom liječenja i troškovi liječenja, naknade plaća zapovjedniku i članovima posade u slučaju brodoloma te repatrijacija. Osiguranje ovih interesa se provodi učlanjenjem u P.&I. klub.

Pravna osnova interesa za osiguranje temelji se na činjenici da upotreba određenog predmeta ili obavljanje poslovnih aktivnosti može dovesti do nastanka odgovornosti za štetu prema trećim osobama. Ugovor o osiguranju od odgovornosti može sklopiti svaka osoba koja bi mogla biti odgovorna za štetu. Nositelj odgovornosti u tom kontekstu ne mora biti isključivo brodar već to može biti i brodovlasnik. Osim njih, interes za osiguranje od odgovornosti mogu imati i operator (poslovođa broda), menadžer (upravitelj broda), naručitelj iz brodarskog ugovora, ali i svaka druga fizička ili pravna osoba koja preuzima odgovornost u vezi s poslovanjem broda. [3]

5.3. OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Odredbe *Pomorskog zakonika* o ugovoru o pomorskom osiguranju primjenjuju se i na osiguranje odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama u vezi s korištenjem broda i drugih stvari koje se osiguranjem obuhvaćene. Iako *Pomorski zakonik* sadrži tek nekoliko odredbi o osiguranju odgovornosti, uređena su sva važna pitanja koja takvo osiguranje čine posebnim. Kod osiguranja odgovornosti osiguranika za štetu nanесenu trećim osobama, Pomorski zakonik propisuje da se iz osiguranja nadoknađuje iznos koji je osiguranik obvezan platiti tim osobama zbog svoje odgovornosti koja je pokrivena osiguranjem, što predstavlja osnovnu svrhu sklapanja ovakvog osiguranja. [3]

Osiguranje odgovornosti obuhvaća i troškove koji su potrebni za utvrđivanje visine odgovornosti osiguranika kao i troškove pravnih mjera poduzetih u cilju zaštite od

pretjeranih ili neopravdanih zahtjeva trećih osoba. Ovi troškovi su obuhvaćeni osiguranjem jer je osiguratelju u interesu da se osiguranik što bolje obrani od pretjeranih ili neopravdanih odštetnih zahtjeva. *Pomorski zakonik* razlikuje troškove koji su poduzeti bez suglasnosti osiguratelja od onih koji su poduzeti na zahtjev osiguratelja ili u dogovoru s njim. U oba slučaja, takvi troškovi su nadoknadivi iz osiguranja. Troškovi koji su nastali kod pravne radnje poduzete bez suglasnosti osiguratelja su nadoknadivi jedino uz uvjet da su razboriti i da se suglasnost osiguratelja nije mogla pravovremeno dobiti. Iako *Pomorskim zakonikom* nije propisano, osiguranjem su pokriveni troškovi zaštitnih radnji i kad nije pribavljena suglasnost osiguratelja, iako je postojala mogućnost, ali pozitivni rezultati takvih mjera opravdavaju njihovo poduzimanje. Ako je ugovorom o osiguranju predviđena maksimalna svota na koju je odgovornost osigurana, naknada koju osiguratelj isplaćuje ne može premašiti tu ugovorenu svotu koja je unaprijed dogovorena u ugovoru o osiguranju. [3]

Izniman je slučaj kada se odgovornost broдача osigurava istim ugovorom kojim se osigurava i brod kao u slučaju odgovornosti za štete iz sudara brodova. To znači da naknada za odgovornost broдача u ovom slučaju može biti veća od naknade za ostale štete koje su pokrivena osiguranjem. Ako je u ugovoru o osiguranju navedena samo svota na koju je osiguran brod onda je na tu istu svotu osigurana i odgovornost broдача. Međutim, ako je ugovorom predviđena posebna svota za osiguranje odgovornosti broдача, osiguratelj je obvezan isplatiti naknadu samo do iznosa te specifične svote. Za razliku od rješenja institutskih klauzula, *Pomorskim zakonikom* je osiguranje prošireno na sva osiguranja od odgovornosti koja se sklapaju istim ugovorom kojim je osiguran i brod, a ne samo odgovornost za štetu iz sudara brodova. Pokriće u ugovoru o osiguranju prema *Pomorskim zakoniku* nije ograničeno na $\frac{3}{4}$ odgovornosti već je osiguranje pruženo do visine odgovornosti osiguranika ali maksimalno do osigurane svote. [3]

Odredbe *Pomorskog zakonika* su dispozitivne pravne naravi pa se može dogoditi da će u slučaju ugovaranja institutskih klauzula ili nekih drugih standardnih uvjeta vrijediti odredbe upravo tih uvjeta, a ne odredbe *Pomorskog zakonika*. *Pomorskim zakonikom* za određene slučajeve predviđeno je pravo treće osobe da izravno tuži osiguratelja odgovornosti. [3]

6. P. & I. OSIGURANJE

Zbog toga što standardni ugovor o osiguranju broda (engl. *Hull and Machinery*) nije obuhvaćao mnoge potencijalne odgovornosti broдача, osnovana su posebna udruženja za uzajamno osiguranje poznata kao P.&I. klubovi (engl. *Protecting and Indemnity Associations*). Glavni razlog osnivanja P.&I. klubova bio je prepoznavanje da standardnim osiguranjem broда nije bila pokrivena potpuna odgovornost broдача za štete nastale iz sudara brodova, kao i odgovornost za smrt i tjelesne ozljede članova posade, kao i druge odgovornosti koje nisu obuhvaćene u okviru osnovnog osiguranja broда. [3]

Suvremeni P.&I. klubovi pokrivaju širok spektar mogućih odgovornosti i obveza koje mogu nastati za njihove članove uslijed posjedovanja broда i njegove uporabe u poslovanju. Pokriće P.&I. klubova efikasno nadopunjuje pokriće kasko osiguranjem na način da provođenje jedno uz drugo pruža pomorskim poduzetnicima zadovoljavajuću zaštitu. Poslovanje P.&I. klubova temelji se na načelu uzajamnosti što znači da učlanjenje u klub uključuje obvezu zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta koje nastanu prema drugim članovima. Stoga, P.&I. klubovi ne nude fiksnu premiju već članovi pri sklapanju ugovora plaćaju početni doprinos. Krajnja visina doprinosa ovisi o odnosu između uplaćene premije i šteta nastalih u određenoj poslovnoj godini. Ako fond od početnih doprinosa nije dovoljan za podmirenje šteta, članovima kluba obračunava se dodatni doprinos. U izračunavanju dodatnog doprinosa uzimaju se u obzir i poslovni rezultati pojedinog broдача. Gospodarska svrha poslovanja organizacija nije ostvarivanje profita kao što je to slučaj s komercijalnim društvima za osiguranje. [3]

Suvremeni P.&I. klubovi predstavljaju ključni organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti broдача. Osim što svojim članovima pružaju pokriće njihove odgovornosti, važno je istaknuti mrežu stručnih korespondenata u svim značajnijim lukama svijeta koja pruža broдарima učinkovitu pravnu i tehničku pomoć. Osim mreže stručnjaka, P.&I. klubovi igraju ključnu ulogu u preventivnom smanjenju šteta jer pružaju preporuke članovima, preporučuju tekstove pojedinih jamstava i sadržaj pojedinih ugovornih klauzula i dr. Uobičajena je praksa da direktorij kluba obavještava svoje članove o svim važnim pitanjima. [3]

Tradicionalnim vrijednostima P.&I. osiguranja se može pripisati značajna uloga u funkcioniranju međunarodnog konvencijskog sustava zaštite morskog okoliša preko obveznog osiguranja odgovornosti, uloga u primjeni *Konvencije o spašavanju* te izdavanju jamstva brodarima.[3]

6.1. POVIJESNI RAZVOJ I SUVREMENI SUSTAV P.&I. OSIGURANJA

Suvremeni sustav osiguranja odgovornosti brodara pojavio se je u 19. stoljeću kad su brodovlasnici bili suočeni sa značajnim povećanjem odgovornosti jer je došlo do povećanja veličine brodova, njihove vrijednosti ali i tereta te se nisu mogli osigurati na redovnom tržištu. U Engleskoj tog razdoblja, osiguranje odgovornosti bilo je zakonski ograničeno na vrijednost broda. Odgovornost brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika postala je stroža, a obveze poslodavca prema zaposlenicima također su pooštrene. Uvedena je objektivna odgovornost za štete nanesene lučkim objektima i uređajima, a sudska praksa je odlučila da uobičajeno osiguranje broda ne pokriva odgovornost brodara za štete nastale u sudaru brodova. [3]

U odgovoru na presudu koja je donesena u slučaju *De Vaux* protiv *Salvadora* (uobičajeno osiguranje broda ne obuhvaća odgovornost brodara za štete nastale u sudarima brodova) 1836. godine tržište je uz uvjete za osiguranje brodova uključilo poseban ugovorni uglavak o osiguranju $\frac{3}{4}$ odgovornosti iz sudara brodova dok je $\frac{1}{4}$ i dalje ostala izvan redovnog osiguranja broda. Osim navedenoga, brodari su zanimali i drugi oblici odgovornosti, a posebno oni koji se odnose na smrt i tjelesne ozljede putnika i članova posade broda. Uz postojeće organizacije gdje se je plaćala fiksna premija (premijsko osiguranje) na tržištu se osnovale posebne organizacije koje su poslovale po principu uzajamnosti (asocijacije brodara za osiguranje od odgovornosti, engl. *Protecting Clubs*). Prvi *Protecting Club* je počeo djelovati 1855. godine, članovi su bili brodari, a prije toga su nekada postojali klubovi za osiguranje trupa broda po principu uzajamnost (prva polovica 18. stoljeća). Postrožavanje odgovornosti brodara za gubitak, oštećenje ili manjak tereta koji je primljen na prijevoz dovelo je do značajnog povećanja moguće odgovornosti brodara za štete na teretu. Zbog toga je u okviru P.&I. klubova uvedeno osiguranje koje obuhvaća i ovaj oblik odgovornosti, poznat kao *indemnity* osiguranje. Izraz je nadodan ranijem nazivu kluba – *Protecting* pa se od tad organizacija zove *Protecting and Indemnity Clubs*. [3]

Suvremeni P.&I. klubovi temelje se na načelu uzajamnosti i neprofitabilnosti između brodovlasnika i drugih pomorskih poduzetnika radi međusobnog osiguranja svoje odgovornosti bila ona ugovorna ili izvanugovorna. U Engleskoj P.&I. klubovi su osnovani i registrirani prema engleskom pravu društva dok posluju prema *Insurance Companies Actu*, te su pravne osobe. Klubovi su većinom registrirani kao društva sa ograničenom odgovornošću, kapital nije podijeljen na dionice te se poslovanje temelji na neprofitabilnoj osnovi. Brodovlasnici, kao i drugi pomorski poduzetnici prilikom učlanjivanja u klub ne stječu samo pokriće osiguranjem već stječu i pravo na pogodnosti što pruža članstvo kao što je pravo na upravljanje klubom. Učlanjenjem u klub novi član istodobno prema ostalim članovima preuzima i obvezu snošenja gubitka iz poslovanja pa se tako u svakom članu kluba istovremeno stječu elementi osiguranika i osiguratelja. [3]

Općim aktima kluba uređeni su unutarnji odnosi, uvjeti za članstvo, tijela upravljanja klubom i njihova nadležnost. Pravilima kluba su uređeni odnosi između članova, a najviše tijelo upravljanja je Glavna skupština. Glavna skupštinu bira Direktorij i donosi pravila kluba, vodi poslove kluba te se sastoji od predstavnika pojedinih članova. Uprava/upravitelji vodi operativno poslovanje kluba i čine ju zaposlenici kluba ili posebna organizacija koja je specijalizirana za vođenje poslova kluba. Uprava provodi odluke Direktorija i Glavne skupštine. [3]

Članstvo u klubu stječe se prijavom određenog broda koji je prijavljen u osiguranje. Član kluba osigurava svoju odgovornost i troškove koji proizlaze iz interesa koje ima u vezi s brodom koji je učlanjen, a ti su interesi pokriveni osiguranjem prema pravilima kluba. Osim brodovlasnika, članovi kluba mogu biti i suvlasnici broda, zakupoprimalci (brodari), založni vjerovnici, upravitelji broda i naručitelji. Članstvo se zasniva na temelju prijave ili ponude zainteresiranog brodarka koji šalje klubu tipski obrazac s potrebnim podacima o brodu (podaci o osiguranju trupa i stroja broda, vrsta, veličina i godina starosti broda koje P.&I. pokriće traži, vrsta tereta koja se prevozi, geografska područja plovidbe broda, nacionalnost posade, prijašnje štete i zastava broda). Pri prijavi broda za osiguranje u P.&I. klub, brodarka je obavezan unaprijed izjaviti da prihvaća klupska pravila osiguranja kao i sve ostale relevantne uvjete koje klub postavlja. Nakon što P.&I. klub prihvati ponudu brodarka, ugovor o osiguranju postaje službeno sklopljen. Polica osiguranje se ne izdaje već se za svaki učlanjeni brod izdaje uvjerenje o članstvu. Ugovor o članstvu se

smatra ugovorom o pomorskom osiguranju te se primjenjuju pravna vrela za ugovor o pomorskom osiguranju. [3]

P.&I. klubovi posluju prema vlastitim, specifično definiranim uvjetima poslovanja, koji postaju sastavni dio svakog ugovora koji član sklapa s klubom. Uvjeti su mjerodavni za utvrđivanje prava i obveza iz ugovora. Direktori na osnovu svog diskrecijskog prava mogu djelomično ili u cijelosti odobriti pokriće za neku štetu ili trošak, iako to nije jasno definirano pravilima kluba. Članovi P.&I. kluba ne snose osobnu odgovornost za obveze koje proizlaze iz ugovora o osiguranju. Odgovornost za ispunjenje svih obveza iz tog ugovora leži isključivo na klubu kao pravnoj osobi. [3]

Najveći broj P.&I. klubova se formirao i posluje na području Engleske, ali mogu biti osnovani i u drugim državama kao što su Norveška, Japan i USA. Klubovi su udruženi u *International Group of P&I Clubs*, a osnovna je svrha udruživanja plasman viška rizika u reosiguranje i promicanje granica pokrića putem višeslojnog sustava zajedničkog snošenja rizika. Ovim se je povećao kapacitet grupacije što je pridonijelo opće korisnoj vrijednosti. [3]

6.2. OSIGURANJE PREMA PRAVILIMA P.&I. KLUBOVA

Pokriće koje pružaju suvremeni P.&I. klubovi obuhvaća širok spektar odgovornosti broдача, a u pravilu nije ograničeno po visini. Međutim postoje izuzeci kao štete zbog tjelesne ozljede putnika i posade te (kombinirani limit odgovornosti), ali i štete od onečišćenja morskog okoliša uzrokovanjem izlivanjem ulja (određena je gornja granica pokrića). [3]

Osiguratelj u granicama odgovornosti koje su propisane pruža pokriće za broдача (pravni temelj, opseg i visina odgovornosti) te se zbog toga kaže da klub pruža pokriće zakonske odgovornosti, odnosno odgovornosti koja je zakonom ili konvencijom propisana. P.&I. klub je obvezan nadoknaditi iznose osiguraniku koje je on obvezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću temeljem pomorskopravnih ili drugih važećih propisa. *Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976. godine je mjerodavna za opće ograničenje odgovornosti. [3]

Važno je napomenuti da temeljna načela P.&I. osiguranja ne obuhvaćaju štete koje su nadoknadive iz osiguranja broda, ali obuhvaćaju ugovornu i izvanugovornu odgovornost broдача te mnoge druge oblike obveza za naknadu štete ili drugih troškova. Jedno od ključnih pravila P.&I. klubova je pravilo *Pay to be paid* ili *Pay first rule* prema kojem klub nije obvezan isplatiti naknadu svom članu dok član ne plati iznose koje je obvezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću. Drugim riječima, osiguranik mora prvo podmiriti svoje obveze prema trećim stranama prije nego što P.&I. klub može isplatiti naknadu za štetu. Međutim, ovo pravilo ne primjenjuje se na tražbine pomoraca za tjelesne ozljede ili štete. [3]

Prema pravilima suvremenih P.&I. klubova obuhvaćeno je pokriće različitih ugovornih i izvanugovornih odgovornosti [3]:

- odgovornost za štete iz sudara brodova,
- oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata,
- odgovornost za teret,
- odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod, a nisu teret,
- odgovornost za tjelesne ozljede, bolest ili smrt,
- obveze prema posadi broda,
- osobne stvari članova posade i drugih osoba,
- novčane kazne,
- istražni i kazneni postupak,
- karantenski troškovi,
- slijepi putnici,
- skretanje broda,
- osiguranje profesionalnih spašavatelja,
- spašavanje osoba,
- doprinosi u zajedničku havariju,
- odgovornost u odnosu na podrtinu osiguranog broda,
- onečišćenje morskog okoliša,
- odgovornost iz tegljenja,
- pravni troškovi i
- razni drugi troškovi.

7. POMORSKO OBVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

Zasnivanje i uređivanje odnosa iz osiguranja od odgovornosti ovisi o slobodi ugovornih stranaka. Nema zakonske obveze za sklapanje ugovora o osiguranju od odgovornosti, niti osiguratelj ima obvezu prihvatiti ponudu za takvo osiguranje. Ali postoje iznimke od toga načela kada zakonodavac u zaštiti općih interesa ograničava slobodu ugovaranja i propisivanjem obveznih osiguranja socijalizira rizik odgovornosti te osiguranju namjenjuje javnu funkciju u zaštiti treće osobe. [3]

Obveznost u sklapanju ugovora znači da je osoba, kada se nađe u određenoj situaciji koja je predviđena zakonom, dužna sklopiti ugovor – ugovorno obvezno osiguranje od odgovornosti. Ograničenje slobode ugovaranja odnosi se na sadržaj ugovornog odnosa, a zakonskim uređivanjem osiguranja odgovornosti mijenja se pravna narav tog odnosa. U pravnom odnosu sudjeluje i treća osoba (oštećenik) dok se osiguratelju uskraćuje pravo na prigovor trećoj osobi. Ovakav razvoj osiguranja pojavljuje se i u pomorskom osiguranju. Zakonsko uvođenje sustava obveznog osiguranja može proizaći i iz međunarodne obveze neke države koju država ima kao potpisnica određene konvencije koja poznaje sustav obveznog osiguranja ili nekoga drugog međunarodnog sporazuma. [3]

7.1. OBLICI OBVEZNIH POMORSKIH OSIGURANJA PREMA HRVATSKIM PROPISIMA

Propisivanje obveznosti osiguranja od odgovornosti popraćeno je i uvođenjem prava treće osobe koja ima pravo da naknadu štete potražuje izravno od osiguratelja (izravna tužba). Oštećena ili treća osoba nije stranka ugovora o osiguranju, bilo da se radi o ugovornom ili izvanugovornom odnosu s osigurateljem. Stoga, pravo treće osobe na izravni zahtjev prema osiguratelju mora biti izričito propisano zakonom. [3]

Prema hrvatskom pravnom sustavu, pomorska obvezna osiguranja od odgovornosti propisana su *Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu* i *Pomorskim zakonikom*. Oblici obveznih osiguranja od odgovornosti u pomorstvu su [3, 16]:

- vlasnik jahte ili brodice na motorni pogon registrirane za šport i razonodu čija snaga porivnih strojeva prelazi 15 kw, dužan je osigurati se od odgovornosti za

- štetu koju uporabom jahte ili brodice može nanijeti trećim osobama zbog tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja ili smrti (*Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*),
- brod koji prevozi više od 2 000 tona ulja obavezan je imati osiguranje ili neko drugo financijsko jamstvo (*Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, Pomorski zakonik*),
 - poduzetnik nuklearnog broda obavezan je imati osiguranje ili neko drugo financijsko jamstvo koje pokriva njegovu odgovornost za nuklearnu štetu (*Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, Pomorski zakonik*),
 - vlasnik broda od 1 000 bruto tona i više dužan je održavati na snazi financijsko osiguranje ili neko drugo financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost za štetu zbog onečišćenja mora pogonskim uljem (*Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom, Pomorski zakonik*),
 - vlasnik broda od 300 bruto tona i više u međunarodnoj plovidbi je dužan održavati na snazi financijsko osiguranje ili neko drugo financijsko jamstvo radi pokrića troškova lociranja, označivanja i uklanjanja podrtine (*Konvencija o uklanjanju podrtina, Pomorski zakonik*).

Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu propisuje se i prava treće osobe na naknadu štete u posebnim slučajevima. Pravila propisana za osiguranje od automobilske odgovornosti mogu se na odgovarajući način primjenjivati na obvezno osiguranje vlasnika plovila od odgovornosti. Posebni slučajevi se odnose na štetu koju je prouzročilo nepoznato plovilo, kada vlasnik plovila nije osigurao svoju odgovornost, kada je društvo za osiguranje koje je obvezno isplatiti naknadu trećoj osobi prestalo postojati i kod prava na naknadu štete oštećenoj osobi kojoj je u Republici Hrvatskoj nanesena šteta uporabom inozemnog plovila. U takvim slučajevima, oštećena osoba ima pravo podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje koji je obavezan obraditi zahtjev i isplatiti naknadu u okviru odgovorne svote. Najniža osigurana svota prije mijenjana valute u Republici Hrvatskoj iznosila je 3 500 000 kuna te se preko te granice nije mogla isplatiti naknada iz osiguranja bez obzira na visinu pretrpljene štete. Odšteta se iz osiguranja isplaćuje u visini pretrpljene štete. Osigurateljnim uvjetima osiguranja mogu biti predviđene i više osigurane svote od propisane ukoliko stranke to zahtijevaju. Odluku o povećanju propisanih osiguranih svota u Republici Hrvatskoj donosi Vlada. [3]

7.2. IZRAVNA TUŽBA – PRAVO TREĆE OSOBE PREMA OSIGURATELJU ODGOVORNOSTI

Izravna ili direktna tužba predstavlja zakonsko pravo osobe koja nije stranka ugovora o osiguranju, a pretrpjela je štetu uslijed događaja za koji je odgovoran osiguranik, da neposredno od osiguratelja osiguranikove odgovornosti zahtijeva naknadu štete. Pravo na naknadu štete treće osobe ograničeno je iznosom pretrpljene štete, odnosno iznosom obveze osiguratelja. [3]

U hrvatskom pravnom sustavu pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja propisano je *Zakonom o obveznim odnosima, Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu i Pomorskim zakonom*. Pravo na naknadu štete oštećenoj osobi temelji se na zakonom predviđenom pravu koje proizlazi iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu u kojem osiguranik zauzima položaj štetnika ili dužnika. Propisivanjem prava oštećena osoba stječe vlastito pravo da izravno od osiguratelja traži naknadu štete i tome se osiguratelj ne može protiviti. Oštećena osoba u ovom slučaju postaje aktivno procesno legitimirana što znači da stječe ovlast za pokrenuti parnicu protiv osiguratelja odgovornosti. [3]

Pravo na izravnu tužbu u hrvatskom pravnom sustavu nije uvjetovano nemogućnošću naplate od strane osiguranika, niti je potrebno prethodno utvrditi odgovornost osiguranika kako bi se podigla izravna tužba. Iako se prema zakonskoj ovlasti odštetni zahtjev postavlja direktno osiguratelju, oštećena osoba nije izgubila pravo na naknadu štete od osiguranika. Drugim riječima, oštećena osoba ima pravo birati hoće li potražiti naknadu štete od osiguratelja ili od osobe koja je odgovorna za štetu. Ako oštećena osoba ostvari naknadu iz osiguranja gubi pravo na potraživanje naknade štete od osobe koja je odgovorna za štetu. [3]

Prema *Pomorskom zakoniku* izravna tužba predviđena je odredbama ugovora o osiguranju te odredbama koje primjenjuju međunarodne pomorske konvencije. Za ugovore o pomorskom osiguranju, izravna tužba dopuštena je isključivo u slučaju obveznog osiguranja od odgovornosti, kao i u situacijama kada članovi posade broda traže naknadu za tjelesne ozljede, narušeno zdravlje ili smrt. Pomorska obvezna osiguranja od odgovornosti podrazumijevaju i obvezna osiguranja predviđena odredbama *Pomorskog*

zakonika. Primjena instituta izravne tužbe *Pomorskim zakonikom* nije predviđena u pomorskim dobrovoljnim osiguranjima od odgovornosti. Kao iznimka izdvajaju se potraživanja članova posade broda za tjelesne ozljede, narušavanje zdravlja ili smrti. Iako je u okviru P.&I. osiguranja obuhvaćena odgovornost broдача za tjelesne ozljede, narušavanje zdravlja ili smrti onih osoba koje mogu to pretrpjeti u vezi s poslom koji rade, osiguranje se još uvijek temelji na ugovoru stranaka te nije obvezno pa bi pomorci sukladno tome ostali izvan sustava izravne tužbe. *Konvencijom o radu pomoraca* iz 2006. godine, broдар je ugovorno obvezan pribaviti financijsko jamstvo za naknadu štete pomorcima koja je nastala uslijed tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, bolesti ili smrti. [3]

Osiguranje od odgovornosti prema pravnoj naravi P.&I. sustava je odštetno i neobvezno osiguranje, pa sve navedeno o pravnim obilježjima odnosa iz neobveznog osiguranja od odgovornosti vrijedi i za odnose iz P.&I. osiguranja. To nije promjenjivo ni Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća Europske Unije jer ona ne predviđa pravo treće osobe na izravnu tužbu prema osiguratelju što je praktično prema P.&I. klubu. [3]

Kako bi se bolje razumjeli pravni odnosi iz suvremenog P.&I. osiguranja potrebno je prikazati posebnosti engleskog pravnog sustava u odnosu na primjenu instituta izravne tužbe u odnosima P.&I. osiguranja. Prema engleskom pravnom sustavu postoji nesklonost primjene instituta izravne tužbe u odnosima iz osiguranja odgovornosti. Pozornost je posebno usmjerena na pravne učinke klauzule *Paid to be paid*. Prema klupskim pravilima, uvjet je da član prvo mora trećoj osobi isplatiti dužne iznose prije nego što se može naplatiti iz sredstava asocijacije za bilo koju odgovornost, izdatak ili trošak. U prošlosti se je to argumentiralo da je osiguranje od odgovornosti po svojoj pravnoj naravi odštetno osiguranje te se ne može smatrati da je osiguranik pretrpio štetu dok ju ne isplati. Primjena ugovorne odredbe *Paid to be paid* objašnjava se specifičnom naravi pravnih odnosa između P.&I klubova i članova jer se članovi u isto vrijeme nalaze u dvostrukoj ulozi, osiguratelja i osiguranika. [3]

Obzirom na pravne učinke ugovorne odredbe u novije vrijeme u pitanje je dovedena pravna valjanost u odnosu kluba i treće osobe u primjeni *Third Parties (Rights against Insurers)* akta iz 1930. godine. Presudom Doma lordova iz 1990. godine potvrđena je valjanost ugovorne odredbe. Prema presudi je nužna pretpostavka da osiguranik

prethodno treba platiti trećoj osobi naknadu štete ili snositi trošak kako bi se naplatio iz sredstva osiguranja. Treća oštećena osoba na koju su zakonski prenesena prava osiguranika u odnosu prema osiguratelju odgovornosti nema samostalan pravni položaj već ima samo ona prava koja pripadaju i osiguraniku. U praksi to znači da osiguratelj na odštetni zahtjev treće osobe može iznijeti sve prigovore koji bi bili istaknuti i prema osiguraniku, uključujući pozivanje na ugovorenu klauzulu *Paid to be paid*. Međutim, ova ugovorna odredba ne primjenjuje se na obvezna osiguranja od odgovornosti gdje je odnos između osiguratelja i treće osobe često zakonski uređen u cilju općeg interesa. U tim slučajevima, treća osoba ima samostalan pravni položaj, koji uključuje pravo na izravnu tužbu. [3]

Uredbom je onemogućeno trećoj osobi da ostvari naknadu od osiguratelja usprkos činjenici da ima pravo na izravnu tužbu u slučaju stečaja osiguranika što je u sklopu najnovije reforme engleskog prava rezultiralo novim, izmijenjenim i dopunjenim *Third Parties* aktom. Novi zakon se primjenjuje samo ako je osiguranik (brodar) postao insolventan ili je u stečaju. Prema općem pravilu tog *Zakona* treća osoba ima pravo da od osiguratelja neposredno ostvari svoj odštetni zahtjev bez obzira na odredbu *Paid to be paid*. Iznimku čine odštetni zahtjevi za tjelesne ozljede ili smrt u granicama odgovornosti osiguranika. [3]

8. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA TJELESNE I MATERIJALNE ŠTETE

Radni odnosi za utvrđivanje prava i obveza pomoraca u većini zakonodavstava isključivo ovise o autonomiji volje stranaka u okviru individualnih ugovora o radu. Većinom su ti odnosi regulirani pravnim normama koje su iskazane zakonom, a kako je pomorska djelatnost međunarodnog karaktera, ugovor o radu pomoraca i radni odnosi pomoraca su regulirani konvencijama i preporukama ILO-a. [9]

Najveći pomak u poboljšanju i unaprjeđenju uvjeta rada pomoraca ima *MLC konvencija*. Najvažnije odredbe *MLC konvencije* odnose se na osiguranje minimalnih standarda zaštite zdravlja i medicinske skrbi za pomorce, kao i na zaštitu od financijskih posljedica u slučaju ozljeda, bolesti ili smrti. Brodovlasnik je obvezan snositi troškove zdravstvene zaštite pomoraca te osigurati financijsko jamstvo za te troškove. Iako *MLC konvencija* ne propisuje obvezno osiguranje od odgovornosti, oštećena treća osoba ima pravo podnijeti izravni zahtjev prema osiguratelju odgovornosti. U slučaju da brodovlasnik napusti pomorca u stranoj luci bez podmirenja troškova repatrijacije, nužnog uzdržavanja ili neplaćenih plaća, odredbe *Konvencije* osiguravaju brzu i učinkovitu financijsku naknadu. To se postiže putem obveznog financijskog jamstva koje je osigurano i potvrđeno odgovarajućom svjedodžbom, koja mora biti prisutna na brodu. [9]

8.1. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA REPATRIJACIJU I NAPUŠTENE POMORCE

Svrha repatrijacije je osigurati pomorcima povratak u mjesto prebivališta. To podrazumijeva dužnost brodovlasnika da pomorcu osigura povratak u njegovu domovinu ako je tijekom ili nakon prestanka službe na brodu iskrcan izvan luke ukrcaja. [9]

Pomorski zakon prema svojim odredbama omogućuje provedbu Pravila i Standarda *MLC konvencije*. Prema *Pomorskom zakoniku* troškovi povratnog putovanja uključuju troškove za prijevoz, smještaj, plaću, dodatka na plaću i troškove potrebne za liječenje od trenutka kada je pomorac iskrcan s broda do trenutka kada se je vratio u mjesto prebivališta. [9]

Ukoliko se pomorac iskrca s broda bez odobrenja ili svojom krivnjom dovede do prestanka zaposlenja ili se iskrca zbog ozljede ili oboljenja prouzročenih grubom pažnjom ili namjerno, brodovlasnik ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnog putovanja od pomorca. [9]

Ako brodovlasnik ne osigura pomorcu povratak u mjesto prebivališta, povratno putovanje obvezno je osigurati konzularno ili diplomatsko predstavništvo Republike Hrvatske. U tom slučaju, kao mjera zaštite prava pomorca, može se odrediti mjera zadržavanja broda tog broдача. [9]

Prema *MLC konvenciji* najvažnija je odredba koja se odnosi na financijsko jamstvo, a ona uređuje obveznost svake članice da brodovi koji plovo pod njezinom zastavom moraju pružiti financijsko jamstvo kojim će se osigurati valjana repatrijacija. [9]

Izmjene i dopune Konvencije iz 2014. godine po prvi put u povijesti su uredile pitanje položaja napuštenih pomoraca te su njihova financijska potraživanja regulirana kroz obvezujuće međunarodno zakonodavstvo. Predstavnici Međunarodnog udruženja P.&I. klubova i predstavnici broдача su dugi niz godina zastupali stajalište da je nemoguće osigurati rizik od napuštanja pomoraca. Iako P.&I. klubovi predstavljaju najbolji izbor osiguranja napuštenih pomoraca jer pokrivaju obveze brodovlasnika prema posadi. [9]

Izmjene i dopune MLC konvencije određuje uvjete koji omogućavaju osiguranje učinkovitog i brzog sustava financijskog osiguranja za pomoć pomorcima u slučaju napuštanja. Pomorac se smatra napuštenim kada brodovlasnik krši uvjete ugovora o radu (zahtjeve Konvencije), ne podmiri troškove repatrijacije, ostavi pomorca bez nužnog uzdržavanja i pomoći ili na neki drugi način prekine vezu s njim, uključujući i neplaćanje ugovorene plaće za najmanje dva mjeseca. [9]

Prema *MLC konvenciji* svaka članica na brodovima koje plovo pod njezinom zastavom treba osigurati uspostavljanje sustava financijskog jamstva koji zadovoljava odredbe *Konvencije*. Sustav financijskog jamstva može biti u obliku programa osiguranja, socijalnog osiguranja, državnog fonda i dr. Važno je da se svakom napuštenom pomorcu na brodu pod zastavom članice *Konvencije* osigura izravan pristup, dostatno pokriće i brza financijska pomoć. Oblik financijskog jamstva utvrđuje država nakon konzultacija s organizacijama pomoraca i brodovlasnika. [9]

8.2. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA TJELESNE OZLJEDE POMORACA

Prema *Pomorskom zakoniku* za štete nastale zbog tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja ili smrti pomorca prilikom rada ili u vezi s radom na brodu, odgovoran je brodar, osim ako se ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. *MLC konvencija* detaljno utvrđuje obveze brodovlasnika u slučaju ozljede, bolesti ili smrti pomorca prilikom rada ili u vezi s radom na brodu što je propisano u pravilu *MLC konvencije* pod nazivom *Odgovornost brodovlasnika*. [9]

Cilj pravila je osigurati oslobođenje pomorca od financijskih izdataka koji nastanu kao posljedica ozljede, bolesti ili smrti povezane s njihovim zaposlenjem. Prema *MLC konvenciji* svaka članica mora osigurati provedbu mjera koje jamče da brodovi koji plove pod njezinom zastavom poštuju ove odredbe. To znači da brodovlasnici moraju pružiti materijalnu pomoć i podršku pomorcima koji su zaposleni na njihovim brodovima u slučaju bolesti, ozljede ili smrti od datuma kad je počela služba do datuma repatrijacije. [9]

Od članice države se očekuje da zahtijeva od brodovlasnika brodova koji plove pod njezinom zastavom da preuzmu odgovornost za zaštitu i zdravstvenu skrb svih pomoraca na tim brodovima u skladu s propisanim standardima. U slučaju ozljede ili bolesti koje uzrokuju nesposobnost za rad, brodovlasnik je obvezan isplaćivati punu plaću pomorcu sve dok se on nalazi na brodu ili do trenutka kada je u skladu s odredbama *MLC konvencije* propisno repatriiran. Ova obveza ima za cilj osigurati pomorcima financijsku sigurnost dok su nesposobni za rad zbog ozljede ili bolesti. Nakon repatrijacije ili iskrcavanja pomorca, brodovlasnik ima obvezu, u cjelini ili djelomično, nastaviti isplaćivati plaću sve do oporavka pomorca ili dok on ne stekne pravo na novčanu naknadu za uzdržavanje prema nacionalnom zakonodavstvu. [9]

Isto kao što vrijedi za repatrijaciju pomoraca, brodovlasnici čiji brodovi plove pod zastavom članice *Konvencije* trebaju predvidjeti financijsko jamstvo kojim će se osigurati naknada štete u slučaju bolesti, opasnosti, dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu ili smrti što mora biti utvrđeno ugovorom o radu pomoraca, nacionalnim propisima ili kolektivnim ugovorom. [9]

8.3. ULOGA P.& I. OSIGURANJA U ZAŠTITI RADNOPRAVNIH ODNOSA POMORACA

P.&I. klubovi pokrivaju razne oblike odgovornosti svojih članova koje se odnose na tjelesne ozljede i smrt putnika, posade i drugih osoba na brodu, oštećenje i gubitak tereta, oštećenje imovine, onečišćenje uljem i drugim opasnim tvarima, uklanjanje podrtine i sudar. Klubovi svojim članovima pružaju usluge kao što su pravni savjeti, obrada odštetnih zahtjeva i sprječavanje gubitka. [9]

Svaki klub unutar grupacije je neovisna, neprofitna organizacija za uzajamno osiguranje koja svojim članovima pruža zaštitu od različitih oblika odgovornosti nastalih tijekom iskorištavanja i korištenja broda. Neki klubovi unutar grupacije imaju povezana društva, dok jedan klub posjeduje podružnicu za reosiguranje. Klubovi unutar države međusobno surađuju, a grupacija kao cjelina surađuje s državama članicama *Konvencije o radu pomoraca* kako bi se osigurao jedinstven pristup u primjeni odredbi *Konvencije*, te kako bi se implementirale Izmjene i dopune MLC-a. Klubovi unutar grupacije pružaju osiguranje od odgovornosti, uključujući zaštitu i naknadu štete pomorcima, te osiguranje u slučaju različitih odgovornosti brodovlasnika prema pomorcima i drugim zainteresiranim stranama.

Prema izmjenama i dopunama *MLC konvencije* brodovlasnici brodova na kojima se primjenjuju odredbe *Konvencije* moraju osigurati da se na brodu nalazi svjedodžba ili neki drugi pisani dokument o financijskom osiguranju koji je izdan od strane osiguratelja ili nekog drugog pružatelja financijskih usluga koji potvrđuje da je na snazi financijsko jamstvo za troškove repatrijacije i ostale druge troškove zbog napuštanja pomoraca. Dodatna svjedodžba koja treba biti na brodu služi kao dokaz o financijskom osiguranju ugovornih zahtjeva povezanih sa naknadom štete zbog tjelesnih ozljeda, invalidnosti ili smrti. Kopije svjedodžbi trebaju biti na vidljivom i lako dostupnom mjestu pomorcima. [9]

Klubovi unutar Međunarodnog udruženja P.&I. su se usuglasili da će svojim članovima pružiti pokriće članovima prema izmjenama i dopunama *MLC konvencije* što znači da će klubovi izdati članovima svjedodžbe o financijskom osiguranju. [9]

U slučaju nastupanja slučaja pokrivenog *MLC konvencijom*, klub će izravno isplatiti naknadu pomorcima u ime člana kluba. Pod uvjetom da nove obveze prema

Konvenciji nisu u suprotnosti s postojećim sporazumom o zajedničkom snošenju velikih šteta iz visokih rizika, klub ima pravo regresa od člana za cjelokupni iznos koji je isplaćen pomorcima što omogućuje klubu da potražuje povrat isplaćenih iznosa od člana kluba čime se štite financijski interesi kluba i osigurava pravovremeno podmirenje obveza prema pomorcima. [9]

Svi P.&I. klubovi su pristali sudjelovati u posebnom, ali grupnom sustavu reosiguranja čiji je cilj pokriti rizik odgovornosti klubova u situacijama kada članovi ne ispune svoje novčane obveze prema klubu. Ovaj sustav reosiguranja omogućuje klubovima da zajednički preuzmu rizik koji nastaje zbog mogućih financijskih gubitaka, čime se smanjuje njihova izloženost pojedinačnim slučajevima neplaćanja. [9]

Ovakva suradnja između Međunarodnog udruženja P.&I. klubova i država članica ukazuje na pozitivnu suradnju kako bi se uspostavio jedinstven pristup u provedbi financijskog osiguranja napuštenih pomoraca za slučaj bolesti pomorca ili za slučaj repatrijacije. Sustav omogućuje klubovima da se fokusiraju na svoje primarne aktivnosti, smanjujući potencijalne financijske terete koji mogu nastati uslijed neizvršenih obveza, dok istovremeno pruža dodatnu sigurnost i zaštitu svim sudionicima u sustavu. [9]

9. ZAKLJUČAK

U promicanju radnih uvjeta pomoraca, ali i formiranja minimalnih standarda za njihov rad najvažnija je *Konvencija o radu pomoraca* iz 2006. godine. *Konvencija* je usvojena u Ženevi, a stupila je na snagu u kolovozu 2013. godine dok ju je Republika Hrvatska ratificirala u veljači 2010. godine što je omogućilo usklađivanje hrvatskog zakonodavstva s njenim odredbama.

Država zastave ima ključnu obvezu obavljanja nadzora nad brodovima koji plove pod njenom zastavom i na osnovu pregleda izdati odgovarajuće svjedodžbe. Država luke ima pravo inspekcijskog pregleda na način da provjeri da li brod ima odgovarajuće svjedodžbe i da li uvjeti na brodu odgovaraju odredbama *MLC konvencije*. Inspekcijski nadzor se odnosi na sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira da li je država čiju zastavu brod vije ratificirala *Konvenciju* kako bi se osigurala sigurnost pomorca i radnih uvjeta na brodovima.

Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama Europske unije provodi se u skladu s odredbama *Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke*. Države potpisnice *Memoranduma* među kojima se nalazi i Republika Hrvatska, obvezale su se uspostaviti učinkovit sustav nadzora i kontrole stranih brodova koji pristaju u njihove luke, s ciljem osiguravanja usklađenosti s međunarodnim standardima vezanim uz sigurnost plovidbe, zaštitu radnih i životnih uvjeta te očuvanje morskog okoliša.

Ukoliko se utvrdi da životni i radni uvjeti na brodu ugrožavaju zdravlje, sigurnost ili zaštitu pomoraca, ili ako nedostaci ozbiljno narušavaju zahtjeve *Konvencije*, inspekcija ima pravo izreći mjeru zabrane isplovljavanja ili izvođenja operacija na brodu dok se utvrđeni nedostaci ne isprave.

Konvencija o radu pomoraca između ostalog propisuje radno vrijeme i odmor pomorca, plaću, dopust na obali, repatrijaciju, zdravstvenu skrb i pristup hitnoj medicinskoj skrbi. Prema *Konvenciji* brodovlasnik je obavezan snositi za pomorce troškove koji se odnose na repatrijaciju, zdravstvenu zaštitu te financijsko jamstvo tih troškova što je navedeno u Poglavlju 4. *Konvencije*. Sve obveze *Konvencije* propisane su bez obzira na spol, vjeru, rasu, političko mišljenje, socijalno podrijetlo ili nacionalnu

opredijeljenost. Svaki pomorac ima pravo na sigurno radno mjesto koje udovoljava standardima sigurnosti, savjesnim uvjetima zaposlenja, dostojnim radnim i životnim uvjetima rada na brodu kao i pravo na zdravstvenu skrb, medicinsku zaštitu i druge oblike socijalne zaštite. Kao najvažnijim *Konvencijskim* odredbama izdvajaju se odredbe koje osiguravaju minimalni standard zaštite zdravlja i medicinske skrbi u zaštiti pomoraca od financijskih posljedica uzrokovanim ozljedama, bolešću ili smrću povezanim sa zaposlenjem.

Izmjene i dopune *Međunarodne konvencije o radu pomoraca* iz 2014. godine su po prvi put u pomorstvu pokušale urediti pitanje napuštenih pomorca koje je nažalost postalo sve češće zbog nepredvidivih pojava na pomorskom tržištu. Najbolji način ispunjavanja obveza o obveznom financijskom jamstvu za napuštene pomorce jest sustav osiguranja od odgovornosti putem P.&I. klubova, iako ovaj sustav ima određene nedostatke.

Kada se brodovlasnici nađu u financijskim problemima često prestaju plaćati svoje obveze prema klubovima što uzrokuje prekid ugovora o osiguranju, a samim time brodovlasnici prestaju biti članovima kluba. Kad brodovlasnik nije više osiguran od strane kluba i brod je napušten, od brodovlasnika se ne može ništa očekivati obzirom da ne plaća doprinos. Ovaj problem je riješen suradnjom između Međunarodnog udruženja P.&I. klubova i država članica čime se je potvrdila hipoteza ovog rada.

LITERATURA

- [1] Milošević Pujo, B.; Petrinović, R.: Pomorsko pravo za jahte i brodice, Pomorski fakultet Sveučilište u Splitu, Split, 2008.
- [2] Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006.
- [3] Pavić, D.: Pomorsko osiguranje, pravo i praksa, Književni krug, Split, 2012.
- [4] Pošpil, M.: Protecting & Indemnity (P.&I.) osiguranje i obvezno osiguranje prema međunarodnim konvencijama, vlastita naknada, Crikvenica, 2021.
- [5] Božiković, N.; Boban, H.; Vuković, M.: Struktura i utemeljenje Međunarodne organizacije rada, Mostariensia, god. 26 (2022.), br. 1, str. 59-80.
- [6] Ćorić, D.: Što novo donosi Pomorski zakonik?, Pomorski zbornik, god. 42 (2004.), br. 1, str. 15-32.
- [7] Lovrić, J.: Pomorac, što to danas znači, Naše more, god. 40 (1993.), br. 3-4, str. 89-93.
- [8] Marušić, I.: STCW konvencija i Bolonjski proces, Metodički ogledi, god. 17 (2010.), br. 1-2, str. 13-22.
- [9] Petrinović, R.; Lovrić, I.: Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije, Zbornik radova 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava - ISCML 2016, Pravni fakultet, Split, 2017., str. 279-308.
- [10] Petrinović, R.; Lovrić, I.: Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, god. 54 (2015.), br. 169., str. 145-170.
- [11] Petrinović, R.; Perkušić, T.; Vuković, T.: Inspection of Seafarers' working Conditions in Accordance with MLC 2006 in Ports of Paris MOU Signatories, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, Pravni fakultet, Split, 2021., str. 177- 207.
- [12] Rozić, I.; Vuković, T.; Božiković, N.: Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2021, god. 42 (2021.), br. 3, str. 695-715.
- [13] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.

- [14] Pravilnik o pomorskim i brodarskim knjižicama te postupcima i načinu prijave i odjave na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje, Narodne novine, br. 21/2024.
- [15] Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, Narodne novine, br. 130/13, 45/14, 124/15, 72/16, 69/18, 77/18 i 85/21.
- [16] Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23.
- [17] Zakon o potvrđivanju konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, Narodne novine, br. 11/2009.

POPIS KRATICA

ILO (engl. <i>International Labour Organization</i>)	Međunarodna organizacija rada
IMO (engl. <i>International Maritime Organization</i>)	Međunarodna pomorska organizacija
ITF (engl. <i>International Transport Workers Federation</i>)	Međunarodna federacija transportnih radnika
MLC (engl. <i>Maritime Labor Convention</i>)	Konvencija o radu pomoraca
P.&I. (engl. <i>Protecting and Indemnity Associations</i>)	Udruge za zaštitu i odštetu
SARS-CoV-2 (engl. <i>Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus-2</i>)	Teški akutni respiratorni sindrom korona virus
STCW (engl. <i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>)	Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca
USA (engl. <i>United States Of America</i>)	Ujedinjene Američke Države