

MEĐUNARODNOPRAVNA ZAŠTITA POMORACA

Ivan Jovović

The current normative activities of the International Labor Organization report about 70 conventions and recommendations dedicated to issues of working, living and social conditions of seafarers. A significant number of these instruments is directly or indirectly incorporated in the systems of a number of countries. Montenegro is one of the few European countries which since its independence, and its admission to the International Labor Organization (July 14, 2006) failed to ratify any of the conventions.

Stoljećima pomorstvo predstavlja pokretača ukupne svjetske trgovine, zbog čega je i danas uloga brodarskih preduzeća veoma bitna u tom procesu. I pored drugih prijevoznih sredstava pomorski brodari bilježe konstantan rast prijevoza robe. Tako, na primjer, 2006. godine svjetska trgovačka flota s oko 50.000 brodova, registrovanih u oko 150 država, imala je nosivost od 960 miliona tona (dwt), što je bilo 64,2 miliona tona više nego početkom 2005. godine. Ti su brodovi 2006. godine prevezli 7,11 milijardi tona tereta i pri tome bilježili 3,5 postotno povećanje prema prethodnoj godini. Navedena činjenica samo potvrđuje da je pomorska industrija primjer rastuće globalizovane industrije koja, istina, djeluje u nacionalnim granicama, ali nije ograničena u okviru istih. Međutim, u svom poslovanju brodari se susrijeću sa brojnim problemima koji proizilaze iz tehničkih, tehnoloških, organizacionih, pravnih i tržišnih promjena na globalnom nivou.

Brodarstvo je visokoregulisana grana industrije na globalnom nivou, posebno zbog uloge Međunarodne pomorske organizacije koja je odgovorna za sigurnost života i imovine na moru, kao i za zaštitu morskog okoliša. Uz to ne manje je značajna uloga Međunarodne organizacije rada koja postavlja standarde za radne i životne uslove pomoraca na brodu. Broj ratifikacija pravnih instrumenata, prije svega konvencija, navedenih međunarodnih organizacija omogućio je sprovođenje, tj. njihovu integraciju u pravne sisteme brojnih država, stvarajući visok stepen uniformnosti pomorskog prava, kao i pomorstva uopšte. Ipak, bilo bi iluzorno očekivati napuštanje svih razlika u pomorskoprvanom regulisanju, s obzirom na to da se ne mogu ignorisati činjenice, kao što su: pomorska tradicija, stepen razvijenosti brodarstva ili politički odnosno ekonomski interesi neke države u oblasti pomorstva. Takođe, ujednačavanje pomorskog prava nije uvijek u potpunosti moguće sprovesti zbog mogućnosti ratifikovanja uz određene rezerve, ili pak uz ovlašćenja data državama ugovornicama da neka pitanja urede drugačije nego što ih uređuje konvencija.¹

Ovđe, prije svega, govorimo o negativnim efektima globalizacije na prava pomoraca, naročito onih koji plove na brodovima koji viju zastavu pogodnosti (Panama, Liberija, Malta, Bahami itd.). Zastave pogodnosti danas apsolutno dominiraju svjetskim tržištem brodarstva, s obzirom na to da ovaj fenomen karakteriše nepostojanje stvarnopravne veze između vlasnika broda, s jedne strane, i onih država koje ne predviđaju gotovo nikakve uslove za davanje svoje državne pripadnosti brodovima, s druge strane. Zemlje zastave pogodnosti svojim jeftinim administrativnim taksama i porezima, omogućavanjem zapošljenja jeftine radne snage i sličnim pogodnostima postale su privlačne stranim vlasnicima brodova, koji potiču iz SAD, Japana, Grčke, Italije i dr. To je razlog što međunarodne organizacije koje se bave pita-

¹ Grabovac I., *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995., str. 220 . - 228.

njima pomorstva moraju kontinuirano svoje normativne instrumente da prilagođavaju savremenim potrebama pomorskog brodarstva.² Takođe, jedan od odgovora na izazove globalizovane pomorske industrije, će je prijeko potrebno zajamčiti pravnu sigurnost za sve pomorce nezavisno od zastave broda pod kojim plove, predstavlja Konvencija o radu pomoraca usvojena na 94. (pomorskoj) sednici Međunarodne organizacije rada 2006. godine. Navedenom konvencijom se konsoliduju i medernizuju standardi u području radnih, životnih i socijalnih uslova pomoraca utvrđenih u gotovo 60 različitih konvencija i preporuka dosad usvojenih u okrilju Međunarodne organizacije rada.³

Normativna djelatnost MOR-a

Govoriti o radnopravnim i socijalnopravnim odnosima je nezamislivo bez sagledavanja normativnih instrumenata Međunarodne organizacije rada koja je u devet desetljeća svog postojanja definisala norme međunarodnog radnog zakonodavstva, a dio tih normi je inkorporiran u nacionalne sisteme država. Međunarodna organizacija rada reguliše radne odnose u mnogim djelatnostima, što je slučaj i s pomorstvom.⁴ Upravo je ta organizacija utemeljila međunarodno pomorsko radno pravo, jer njeni instrumenti se odnose na pomorce, ribare i lučke radnike.

Međunarodni karakter plovidbe na moru nameće potrebu da članovi posade pomorskih brodova moraju imati zasebnu pravnu regulativu. Opšteprihvaćena tendencija međunarodnog ujednačenja i koordinisanja propisa iz oblasti pomorstva koja se odnosi na uslove života i rada članova posade pomorskih bro-

² Zelenika R. - Zanne R., *Poslovna politika u funkciji povećanja konkurencije brodarka*, časopis „Naše more“ 55 (3-4), 2008., Dubrovnik, 2008., str. 82.

³ Konvencija o radu pomoraca, 2006., Pomorski glasnik, Zagreb, 2006.

⁴ Šunderić B., *Pravo Međunarodne organizacije rada*, Beograd, 2001., str. 386. - 430.

dova, s obzirom na tijesnu povezanost čovjeka i broda za vrijeme trajanja plovidbenog pothvata. Dakle, brod je specifična sredina u kojoj žive i rade pomorci, kao i druga lica vezana za plovidbeni pothvat. Zato se status i položaj pomoraca na brodu u mnogim pojedinostima razlikuje od radnih kolektiva na kopnu.⁵ Jedna od tih specifičnosti odnosi se na činjenicu da su radni odnosi na pomorskom brodu su složeni zato što brod nije fizički vezan za teritoriju jedne države, a sem toga relativno lako mijenja svoju državnu pripadnost. Kako oblast privatnopravnih radnih odnosa pomoraca nije još uvijek uniformno regulisana, odlučujuća okolnost u pogledu ostvarivanja prava pomoraca je državna pripadnost broda, tj. da li je on zapošljen na brodu, da postoji stvarnopravna veza između broda i države ili je u pitanju fiktivni odnos broda i države (zastave pogodnosti).⁶ Od navedene činjenice zavisi visina plate pomoraca, kao i uslovi života i rada na brodu (dužina radnih odmora, zdravstvena zaštita i ostale socijalne beneficije), koji su dakako viši kod nacionalnih brodara razvijenih država negoli kod brodara čiji se brodovi nalaze u sistemu zastava pogodnosti.⁷

Prva međunarodna organizacija koja je prepoznala negativne efekte upotrebe zastava pogodnosti bila je Međunarodna organizacija rada. To zaključujemo na osnovu njenog izvještaja iz 1950. godine, kad je pojava zastava pogodnosti bila sporadični fenomen u pomorstvu. Pomenuti izvještaj se odnosi na radne i životne uslove pomoraca na brodovima koji viju panamsku zastavu. U tom dokumentu se eksplicitno navodi da su panamski brodari neodgovorni, spremni da u svrhu postizanja što većeg

⁵ Grabovac I. - Perlain J., *Prava i dužnosti pomoraca*, Zagreb 1978., str. 82.

⁶ Šarčević P., *Radni status pomorca zaposlenih na stranom pomorskom brodu*, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo, 1-3, Beograd, 1979., str. 290. - 291.

⁷ Glažar D., *Optimizacija troškova putovanja kontejnerskog broda u funkciji uspješnosti i sigurnosti morskog brodarstva (doktorska dizertacija)*, Rijeka, 2001., str. 163.

profita preuzimaju rizike u pogledu ljudi i imovine na moru, koristeći stare i loše održavane brodove, s obzirom na to da mnogi od njih predstavljaju ploveće olupine. Na takvim brodovima je prisutno ilegalno zapošljavanje pomoraca koji su pritisnuti egzistencijalnim potrebama spremni tolerisati i najniže radne i socijalne standarde, negoli da ostanu bez posla.⁸ Dakle, u početnoj fazi postojanja, sistemu zastava pogodnosti nije uopšte bila zahtijevana odgovarajuća razina standarda pomoraca. Pod time se, osim visine plata, podrazumijeva i potrebni životni standard pomoraca, koji se ogleda u odgovarajućim brodskim smještajno obitavajućim uslovima, najvećem dopuštenom razdoblju rada tokom dana ili nedelje i ostalim, za uslove života i rada pomoraca na brodu, bitnim činiocima.⁹ Osim toga, može se zaključiti da strani pomorci ukrcani na brodovima većine zastava pogodnosti nijesu socijalno osigurani za vrijeme zapošlenja. U principu ove države nemaju razvijeno obavezno socijalno osiguranje, što je očito na primjeru dvije vodeće zastave pogodnosti, Liberije i Paname. U Liberiji postoji samo osiguranje za slučaj invalidnosti, starosti i za nadživjele članove porodice (smrti), te osiguranje za slučaj nesreće na poslu, dok drugi oblici socijalnog osiguranja ne postoje. Slično je i u Panami, đe nije uvedeno osiguranje za slučaj nezapošljenosti i porodični dodaci.¹⁰ Takođe, duže vrijeme fenomen zastava pogodnosti je dovođen u vezu s različitim vrstama diskriminacije pomoraca, zasnovanih na rasi, vjeri, nacionalnosti ili zanimanju.¹¹ Navedene karakteristike odnose se na brodove koji su uglavnom registrovani u nekoj od država zastava pogodnosti, a od strane međunarodnih ti-

⁸ Alderton T. - Bloor M. - Kahveci E., *Global Seafarer, Living and working conditions in a globalized industry*, Geneva, 2004., pag. 71.

⁹ Ibid, str. 160.

¹⁰ Rismondo M., *Konvencija Međunarodne organizacije rada o socijalnom osiguranju pomoraca i Jugoslavija*, Upporedno pomorsko pravo, v.31, (2-4), Zagreb, 1989., str. 216.

jela označeni su jedinstvenim nazivom podstandardni brodovi.¹²

Nezavisno o zastavi koju vije, tipu ili drugim karakteristikama broda, pomorac za vrijeme radnog odnosa ne samo što radi u posebnim uslovima već je prisiljen živjeti posebnim režimom u „brodskoj zajednici“ koja mora biti usklađena s ciljevima i svrhom plovidbe broda. Otuda se u tom radnom odnosu isprepljeću dva elementa koja su vezana za posadu broda i sam brod: zaštita pomoraca i sigurnost plovidbe.¹³

Sve do 1926., odnosno 1936. godine, u konvencijama i preporukama Međunarodne organizacije rada umjesto pojma pomorac koristio se pojam mornar. Prvi put je pojam pomorac korišćen u Preporuci o inspekciji rada (pomoraca) 1926. i kasnije u Konvenciji 1936. godine. Treba napomenuti da se u dokumentaciji spomenute organizacije nalaze tragovi rasprava da li se pojam pomorac može koristiti i za ženu - pomorca i za muškarca - pomorca, pa je ekspertna komisija dala potvrđan odgovor jer pojam „pomorac“ uključuje svaku osobu zapošljenu na pomorskom brodu.¹⁴ Prema najnovijoj definiciji Međunarodne organizacije rada, pod pojmom pomorca se podrazumijeva svaka

¹¹ Ugrin N., *ITF i „GLOBAL MARINER“ u borbi protiv brodova koji plove po zastavom pogodnosti*, [www. Plima ITF.htm](http://www.PlimaITF.htm)

¹² Prema stanovištu Pomorskog transportnog komiteta OECD-a pod pojmom „pod-standardnog broda“ podrazumijeva se plovilo koje ima ne samo nedostatna fizička svojstva u pogledu tehničke ispravnosti nego i neadekvatno osposobljenu posadu, što je u suprotnosti sa osnovnim važećim sigurnosnim standardima, zbog čega ugrožava živote i/ili izaziva štete na morskom okolišu. Inače, u okviru te međunarodne organizacije je 1998. godine donesen Akcioni plan borbe protiv podstandardnog brodarstva nije isključivo usmjeren protiv brodovlasnika, već i posredno upućuje na kolektivnu odgovornost država zastava, klasifikacionih društava i osiguravajućih klubova, jer svi navedeni subjekti aktivno sudjeluju, putem izdavanja raznih isprava, u opstanku brojne podstandardne svjetske flote.

¹³ Bolanča D., *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Split, 1999., str. 97.

osoba koja je zapošljena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koju se primjenjuje Konvencija o radu pomoraca. Navedenom konvencijom je ostavljena mogućnost državama potpisnicama da uz razmjenu mišljenja s organizacijama brodovlasnika i organizacijama pomoraca eventualno prošire krug lica na koje se konvencija može odnositi.¹⁵ Međutim, nacionalni propisi o uređenju radnih odnosa pomoraca primjenjuju se samo na osobe koje se direktno bave plovidbom, a ne na osoblje koje obavlja različite pomorske djelatnosti (na primjer, lučki radnici, ribari, ronioci, radnici u brodogradilištu, osoblje pomorske uprave i sl.).¹⁶

Zbog naglašene specifičnosti u regulisanju plovidbe, a posebno radnopravnog i socijalnopravnog statusa pomoraca, navedene odnose regulišu akti Međunarodne organizacije rada (*International Labour Organisation*), tj. konvencije, preporuke i rezolucije, kao i propisi države pod čijom zastavom brod plovi.¹⁷ Postupkom ratifikacije, integralni dio nacionalnih pravnih sistema postaju samo konvencije koje imaju karakter međunarodnih ugovora, s obavezom da država članica o ratifikaciji službeno obavijesti generalnog direktora Međunarodnog biroa rada MOR-a. Za razliku od konvencija, preporuke te organizacije ne podliježu ratifikovanju, ali podliježu posebnom postupku prihvatanja, tzv. akceptiranju. Preporuke mogu biti samostalne, ili prate određenu konvenciju. Kad preporuka prati konvenciju, ona je dopunjava i objašnjava (takvog karaktera je

¹⁴ Učur M., *Nacionalni kolektivni ugovori za pomorce*, Pomorski zbornik, 36/1, Rijeka, 1998., str. 140.

¹⁵ Rukavina B., *Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješavanja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava*, Pomorstvo, god.21, br.1, Rijeka 2007., str. 168.

¹⁶ Tintić N., *Radni odnosi pomoraca*, Pomorska enciklopedija, tom 6, Zagreb MCMLX, str. 487.

¹⁷ Učur M., *Pomorsko radno pravo*, Rijeka, 1997., str. 25.

najveći broj preporuka MOR-a u oblasti pomorstva), a kad je samostalna, onda se bavi pitanjima koja nijesu mogla biti regulisana konvencijom (na primjer, Preporuka (br. 28) koja se odnosi na opšta načela Inspekcije rada pomoraca, 1926.). Dakle, konvencije su obavezujući instrumenti koje sadrže opšta pravila, dok su preporuke uputstva, modeli ili instrukcije državi članici o tome kako bi trebalo, odnosno bilo poželjno regulisati neka pitanja u datoj oblasti. U principu zakonodavnom djelatnošću predstavničkih tijela Međunarodne organizacije rada utvrđuje se rok u kome je država potpisnica dužna usaglasiti svoju nacionalnu legislativu s odredbama neke konvencije.¹⁸ Pomorac koji pripada državi koja je ratifikovala određene konvencije Međunarodne organizacije rada tim postupkom je stekao određen *corpus* prava koja su mu zajamčena na međunarodnom nivou i koja mu se ne mogu umanjiti niti oduzeti nacionalnim zakonima, autonomnom regulativom te sklapanjem individualnih ugovora o radu.¹⁹

Jedno od najdelikatnijih pitanja jeste kako pronaći ravnotežu između zahtjeva za uniformnošću, s jedne, i fleksibilnosti, s druge strane, u sprovođenju akata ove međunarodne organizacije. Iako država članica pri ratifikaciji ne može ništa mijenjati ili dopunjavati, Međunarodna organizacija rada u određenoj mjeri prihvata mogućnost klauzule fleksibilnosti *ratione materiae* i *ratione persone* u međunarodnim radnim standardima, jer su posljedica odgovarajućeg uvažavanja razlika između država članica u pogledu razvijenosti ekonomskog, socijalnog i pravnog sistema, odnosno uvažavanja mogućih regionalnih razlika.²⁰

Stvaranje i djelovanje Međunarodne organizacije rada bilo je

¹⁸ Brajić V., *Radno pravo*, Beograd, 2001., str. 89. - 90., usp. Tintić N., *Međunarodni ugovori o uvjetima rada na moru*, Pomorska enciklopedija, tom 4, Zagreb, 1978., str. 621.- 633.

¹⁹ Buklijaš B. - Bilić A., *Međunarodno radno pravo (uz poseban osvrt na Međunarodnu organizaciju rada)*, Split, 2006., str. 109.

uslovljeno sve intenzivnijim kretanjem robe, radne snage i kapitala na međunarodnom planu, kao i sve značajnijom ulogom države u ekonomskom životu društva. Nacionalna zakonodavstva postajala su preuska za te procese i stalno se širio krug pravnih i ekonomskih pitanja koje je trebalo regulisati međunarodnim instrumentima. To je nametalo sve očigledniju potrebu da se ključna pitanja zapošljenih zaštite međunarodnim pravnim normama.* Formiranje Međunarodne organizacije rada bio je odgovor na ovu potrebu, u čiju djelatnost su uključeni predstavnici 177 država.²¹

Organizaciona struktura Međunarodne organizacije rada zasnovana je na koncepciji tripartizma, što znači da u tom procesu učestvuju predstavnici poslodavaca, sindikata i države. U tom socijalnom dijalogu normiraju se ona rješenja koja mogu biti prihvaćena i ostvarena nezavisno od političkih interesa i ekonomskom razvojnom stepenu pojedinih zemalja članica. U okviru ove organizacije dolazi do stvaranja tzv. pomorskih konvencija koje se primjenjuju na sve pomorske brodove, javne i privatne.²² Treba napomenuti da za pomorce, u pogledu njio-

²⁰ Lubarda B., *Evropsko radno pravo*, Podgorica, 2004., str. 20.

* Osim akata MOR-a, oblast radnopravnih odnosa na individualnom i kolektivnom nivou regulisana je i drugim dokumentima, proizašlih iz okrilja Ujedinjenih naroda, kao najznačajnijeg tijela međunarodne zajednice. Pored Povelje UN-a (1945), ta tematika je zastupljena u Opštoj deklaraciji o pravima čovjeka (1948), đe se utvrđuje da svaka osoba ima pravo na rad, na slobodan izbor svog rada, pod pravednim i zadovoljavajućim uslovima rada, kao i na zaštitu od nezapošljenosti, što se inače jamči Međunarodnim paktom o ekonomskim, socijalnim i kulturnim pravima (1966). Detaljnije *Paktovi o ljudskim pravima*, Pravna enciklopedija, Beograd, 1979., str. 928.

²¹ *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02, Konsolidiertes Seearbeitsubereinkommen*, Kommentar zu dem empfohlenen Entwurf, Vorbereitende technische Seeschiffahrtsonferenz, Genf, 13.-24. September 2004, pag. 51. - 55.

vog statusa, nijesu samo relevantne konvencije koje u naslovu ili tekstu imaju oznaku „pomorci“ ili „za pomorce“ već i brojne druge konvencije koje se posredno ili neposredno mogu odnositi na njih. To se najbolje uviđa kod konvencija koje se odnose na regulisanje sindikalnih sloboda, prava na osiguranje, kolektivno ugovaranje, zaštite na radu i dr. Sve te konvencije sadrže materiju koja se uopšteno odnosi na pomorce ili pomorsku djelatnost i koje su sastvani dio njihovih prava kao zapošljenika.²³ Pitanja povezana s radom u oblasti pomorstva u okviru Međunarodne organizacije rada periodično su razmatrana na posebnim konferencijama posvećenim problematici rada u pomorstvu, a te namjenske šednice održane su: 1920, 1926, 1929, 1936, 1946, 1958, 1970, 1976. i 1996. godine.²⁴ Međunarodna organizacija rada je za devedeset godina postojanja donijela veliki broj konvencija, ali dio tih međunarodnih instrumenata nije integrisan u pozitivno pravo država, zbog nedovoljnog broja ratifikacija. Do 2007. godine Međunarodna organizacija rada usvojila je 185 konvencija i 195 preporuka.²⁵ Upravo najveći broj konvencija i preporuka Međunarodne organizacije rada odnosi se na radnike pomorske djelatnosti, odnosno na aspekte njihove socijalne zaštite te uslove rada i zapošljavanja.²⁶

Ne računajući posljednje dvije konvencije (Konvencija (br. 185) o identifikacijskim ispravama pomoraca iz 2003. i Konvenciju (br.186) o radu pomoraca iz 2006. godine), dosadašnja zbirka

²² Vokić Žužul M., *Konvencije Međunarodne organizacije rada o uvjetima rada na moru koje obvezuju Republiku Hrvatske*, UPP V.37., (1-4), Zagreb, 1995., str. 238. - 239.

²³ Perlain J., *Međunarodna organizacija rada i njene konvencije, s posebnim osvrtom na konvencije koje reguliraju status pomoraca*, Split 1981., str. 82.

²⁴ Petrović D., *Globalna prava za pomorca: Nova konvencija o radu u oblasti pomorstva*, „Naše more“ 53 (1-2), 2006, Dubrovnik, 2006., str. 30.

²⁵ Učur M. - Laleta S., *Konvencije Međunarodne organizacije rada (s komentarom)*, Zagreb, 2007., str. 17.

instrumenata Međunarodne organizacije rada u pomorskoradnoj oblasti sadrži 39 konvencija, jedan protokol i 29 preporuka koje su grupisane po odgovarajućim tematskim poglavljima. Osim dijela Konvencija (3) i Preporuka (6) koje na uopšten način obrađuju pomorskoradnu materiju, sve ostale konkretno regulišu životne i radne uslove pomoraca, poput zapošljavanja i njihove kvalifikacije, zdravstvenu i socijalnu zaštitu, socijalno osiguranje, inspekciju rada i slično, o čemu će kasnije biti više riječi. Treba napomenuti da su navedeni instrumenti usvojeni u različitim dekadama XX stoljeća kao odgovor na specifične probleme ili potrebe pomoraca, ali i ukupne pomorske industrije, zbog čega su, tokom vremena, postojeće konvencije i preporuke revidirane ili zamijenjene novim (na primjer, Konvencija (br.23) o repatrijaciji pomoraca usvojena je 1926. godine, a revidirana je Konvencijom (br.166) o repatrijaciji pomoraca iz 1987. godine), a neke od njih zbog nedovoljnog broja ratifikacija nikad nijesu stupile snagu.²⁷

Stupanje na snagu pomorskih konvencija podvrguto je uslovima koji su postepeno postajali mnogo strožiji nego za druge međunarodne konvencije rada. One se odnose, s jedne strane, na broj ratifikacija, a sa druge strane, na tonažu trgovačke flote država koje je ratifikuju. Ratifikacija od najmanje dvije države opšte je pravilo za stupanje na snagu međunarodnih konvencija rada, s tim što će konvencija stupiti na snagu 12 mjeseci poslije druge ratifikacije. Takva odredba predviđena je pomorskim konvencijama i danas se koristi u slučajevima kad materija koja se reguliše ne pokreće pitanje konkurentnosti trgovačkih flota na međunarodnom planu. Pooštavanje uslova za stupanje na snagu pomorskih konvencija počinje od 1936. godine, kao izraz težnji

²⁶ Buklijaš - Bilić., op. cit., str. 108.

²⁷ Detaljnije *Review of relevant ILO maritime instruments, Report for discussion at the 29 th Session of the Joint Maritime Commission, Geneva, 2001.*, pag. 25.

vlada država članica da imaju određenu sigurnost da će i druge države da ih ratifikuju. Broj ratifikacija kao uslov za stupanje na snagu konvencija donijetih u periodu od 1936. do 1976. godine, povećava se na pet, sedam, devet, deset pa čak i dvanaest registrovanih ratifikacija od država članica, s tim da ratifikacije budu izvršene od država koje su naznačene na listi 23 najznačajnije pomorske države ili od država koje imaju najmanje milion bruto registarskih tona, svaka. Zahtjevi za stupanje na snagu Konvencije br.147 iz 1976. godine, utvrđeni su na najmanje 10 ratifikacija država članica koje zajedno imaju trgovačku flotu čija bruto tonaža iznosi 25% od ukupne svjetske trgovačke flote.²⁸

Konvencije MOR-a koje se odnose na status pomoraca

Radnopravne i socijalnopravne odnose pomoraca regulišu konvencije Međunarodne organizacije rada, obuhvatajući različite segmente njihovog života i rada. Stoga pomorske konvencije te organizacije, koje se u literaturi prepoznaju kao „Statut pomoraca“, regulišu sljedeće oblasti: 1) zasnivanje radnog odnosa ; 2) uslove za zasnivanje radnog odnosa ; 3) opšte uslove rada ; 4) zdravstvenu zaštitu i socijalnu pomoć; 5) socijalno osiguranje i 6) inspeksijski nadzor.²⁹

U minulih devet decenija Međunarodna organizacija rada je usvojila oko 70 konvencija i preporuka posvećenih problematiki radnih, životnih i socijalnih uslova pomoraca, u skladu zahtjevima pomorske industrije i pojačanom potrebom da se pomorcima osiguraju dostojni radni i životni uslovi na brodu. U

²⁸ Arsenić S., *Konvencije i preporuke Međunarodne organizacije rada u oblasti pomorstva*, Pomorski zbornik 26/1, Rijeka,1998., str. 388.

²⁹ Učur M., op. cit., str. 86. - 87. ; usp. Arsenić S., op. cit., str. 390. - 394. ; usp.Vokić - Žužul M., op. cit., str. 240. - 244.

tom cilju Međunarodna organizacija rada je 2006. godine donijela Konvenciju o radu pomoraca koja zamjenjuje dosadašnjih 37 konvencija koje se odnose na status pomoraca.³⁰ Iako je Evropska komisija usvojila i uputila nacrt odluke Vijeću ministara zemalja članica EU u kojem predlaže ratifikaciju Konvencije o radu pomoraca do decembra 2008. godine, samo je jedna od članica EU (Norveška) ratifikovala navedenu konvenciju.³¹ Prema procjenama stručne javnosti navedena konvencija neće biti obavezujući instrument pomorskog prava do kraja 2011. godine, zbog suprostavljenih interesa u međunarodnoj zajednici, ali i usljed nametnutih strogih kriterijuma za njeno stupanje na snagu.

Do sada (05.05.2009.godine) tu konvenciju je ratifikovalo pet država (Liberija, Bahami, Panama, Maršalska ostrva i Norveška) što predstavlja 43% ukupne svjetske bruto tonaže brodova, pa je zadovoljen samo prvi od dva potrebna uslova za njeno stupanje na snagu, jer je neophodno da je ratifikuje najmanje 30 država članica s ukupnim učešćem u svjetskoj bruto tonaži brodova od najmnje 33%.³² Indikativno je da su je među prvim ratifikovale vodeće države zastava pogodnosti koje su u dosadašnjoj praksi demonstrirale rezistentan otpor prema rastućoj regulaciji pomorstva. To naročito potvrđuje činjenica da su navedene zastave pogodnosti u veoma malom procentu ili uopšte nijesu ratifikovale brojne konvencije i druge instrumente Međunarodne organizacije rada (Panama je ratificirala 16, dok Liberija svega 9 konvencija). Tako, na primjer, najznačajniju obavezujuću konvenciju te organizacije (Konvencija br.147 o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima), od 1981. do 2001. godine, dakle, dvije decenije od njenog stupanja na snagu, nijesu ratifikovale

³⁰ Rukavina B., op. cit., str. 165.

³¹ Viđeti „Komisija: primjenite Konvenciju o radu pomoraca“, Pomorski vjesnik, lipanj 2006, br.44, god.12, str. 7.

³² <http://www.baird-maritime-online.com/index>

većina država koje imaju karakter zastava pogodnosti, poput Paname, Belize, Maršalska ostrva, St. Vincent and Grenadini, Antigua and Barbuda itd. Sa druge strane, države koje imaju karakter pomorskih nacija, bar zbog njihovog znatnog udjela na tržištu svjetske pomorske radne snage, poput Filipina, Indonezije i Indije, u zanemarljivom su procentu ratifikovale konvencije Međunarodne organizacije rada. Samim tim one ne pružaju svojim državljanima adekvatnu međunarodnopravnu zaštitu, jer svaka članica MOR-a ima pravo da podnese žalbu protiv druge države članice nadležnom tijelu te organizacije ako smatra da ona na taj način ne izvršava obaveze preuzete konvencijom. Uslov je da je država članica takode ratifikovala konvenciju. Tradicionalne pomorske države (Francuska, Japan, Njemačka, Norveška, Velika Britanija i dr.) ratifikovale i akceptirale su, pa samim tim implementirale u svoj pravni sistem, brojne konvencije i preporuke Međunarodne organizacije rada. To se pozitivno odrazilo na socijalni standard pomoraca zaposljenih na njihovim brodovima, mada udio navedenih država decenijama konstantno opada u svjetskoj bruto tonaži brodova.

Iako Konvencija br.186 o radu pomoraca, 2006. u svoj sadržaj inkorporira 37 usvojenih konvencija, omogućavajući makar teorijski unapređenje životnih i radnih uslova pomoraca, ostaje upitna njena primjena u praksi. Ova pretpostavka ima utemeljenje u činjenici da najznačajnija pomorska konvencija te organizacije - Konvencija (br.147) o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima sa 40 ratifikacija do 2001. godine, koja reprezentuje oko 60% svjetske bruto tonaže, nije pružila adekvatan odgovor na problem podstandardnog brodarstva. Imajući u vidu da je mnogim konvencijama Međunarodne organizacije rada trebalo više od jedne decenije, od dana usvajanja, da stupe na snagu, jasno je, da pitanja radnog i socijalnog standarda pomoraca imaju niži prioritet u odnosu na pitanja pomorske sigurnosti i zaštite morskog okoliša.³³

Za sada Konvencija (br.186) o radu pomoraca nema obavezujući karakter, iako je Vijeće EU usvojilo Direktivu 2009/13/ od 19.02.2009. godine za sprovođenje navedene konvencije. To je razlog da su ovđe prezentirane najznačajnije konvencije koje se odnose na status pomoraca, a ratifikovane su od značajnog broja država - članica te organizacije. Do stupanja na snagu Konvencije 186. najveći broj dolje navedenih konvencija je otvoren za ratifikaciju.

Zasnivanje radnog odnosa

Pomorci predstavljaju visokomobilnu radnu snagu koja se nalazi na hiperkonkurentnom tržištu radne snage. Zapošljavanje pomoraca je dobro organizovano u vidu raširene globalne mreže koja povezuje vlasnike brodova, brodare, agencije za zapošljavanje te institucije za profesionalno usavršavanje pomoraca.³⁴

Konvencija (br. 9) o namještenju mornara, usvojena 1920. godine, stupila je na snagu 1921. godine, a do 20. 10. 2000. godine ima 39 ratifikacija.³⁵

Konvencija (br. 22) o najmu mornara, usvojena 1926. godine, stupila je na snagu 1928. godine, a do 20. 10. 2000. godine tu konvenciju je ratifikovalo 57 država.³⁶

Konvencija (br.108) o nacionalnim ispravama za identifikaciju pomoraca, usvojena 1958. godine, stupila je na snagu 1961.

³³ *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 24. - 25.

³⁴ Buklijaš - Bilić., op. cit., str. 105.

³⁵ Argentina, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Čile, Danska, Džibuti, Egipat, Estonija, Francuska, Grčka, Holandija, Hrvatska, Izrael, Italija, Japan, Latvija, Libanon, Kamerun, Kolumbija, Kuba, Luksemburg, Makedonija, Meksiko, Njemačka, Nikaragva, Novi Zeland, Panama, Peru, Poljska, Rumunija, Slovenija, Španija, Švedska Urugvaj i bivša Jugoslavija. Australija je ratifikovala 1925. godine, ali je otkazala 31. 08. 1998. godine.

godine, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovale su 60 država.³⁷

Konvencija (br.145) o neprekidnosti zapošljenja pomoraca, donesena 1976. godine, stupila je snagu 1979. godine, a do 20. 10. 2000. godine je ratifikovalo 17 država.³⁸ i predstavlja dopunu postojećih konvencija br. 9 iz 1921. i br. 22. iz 1926. godine.³⁹

Konvencija (br. 179) o zapošljavanju i raspoređivanju pomoraca donesena 1996. godine, stupila je na snagu 2000. godine, a do 2004. godine ratifikovale su je 9 država.⁴⁰ Tom konvencijom

Finska je ratifikovala 1922. i Norveška 1921. godine, mada su je obje države otkazale 1999. godine, a umjesto navedene konvencije ratifikovale su Konvenciju br.179. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments, Appendix II*, op. cit., pag. 3.

³⁶ Argentina, Australija, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belgija, Belize, Bosna i Hercegovina, Brazil, Bugarska, Burma, Čile, Džibuti, Dominikanska Republika, Egipat, Estonija, Finska, Francuska, Gana, Holandija, Hrvatska, Indija, Irak, Irska, Italija, Japan, Kanada, Kina, Kolumbija, Kuba, Liberija, Luksemburg, Malta, Mauritanija, Meksiko, Maroko, Njemačka, Nikaragva, Novi Zeland, Norveška, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Peru, Poljska, Portugal, Sierra Leone, Singapur, Slovenija, Somalija, Španija, Tunis, Urugvaj, Velika Britanija, Venecuela i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 6.

³⁷ Alžir, Angola, Antigua i Barbuda, Barbados, Belorusija, Belize, Brazil, Bugarska, Kamerun, Kanada, Kuba, Češka, Danska, Džibuti, Dominikanska Republika, Estonija, Fidži, Finska, Gana, Grčka, Grenada, Gvatemala, Gvineja - Bisao, Gvajana, Honduras, Island, Iran, Irak, Irska, Italija, Kirgistan, Latvija, Liberija, Litvanija, Luksemburg, Malta, Mauricius, Meksiko, Moldavija, Norveška, Panama, Poljska, Portugal, Rumunija, Rusija, Santa Lucia, Saint Vincent and the Grenadines, Sejšeli, Solomoska ostrva, Španija, Šri Lanka, Švedska, Tadžikistan, Tanzanija, Tunis, Velika Britanija, Ukrajina i Urugvaj. Otkazale su je Azerbejdžan, Francuska i Moldavija, koje su ratifikovale Konvenciju br. 185. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op.cit., pag. 14.

revidira se Konvencija (br. 9) o namještenju mornara iz 1920. godine.⁴¹

Konvencija (br.185) o identifikacijskim ispravama pomoraca, usvojena 2003. godine, stupila je snagu 2005. godine, čime se revidira Konvencija br. 108 iz 1958. godine. Do 2008. godine tu konvenciju je ratifikovalo 11 država.⁴²

Uslovi za zasnivanje radnog odnosa

Međunarodna organizacija rada je od samog osnivanja svojim instrumentima regulisala minimalne godine života, kao i opštu zdravstvenu sposobnost kao uslov zasnivanja radnog odnosa, stvarajući na taj način normativne pretpostavke za materijalnu i socijalnu sigurnost maloljetnom licu. Te su norme usvojene prvenstveno radi zaštite osoba koje se namjeravaju zaposliti na brodovima, jer bi u protivnom taj rad bio opasan po njihovo zdravlje i život.⁴³ Dolje navedenim konvencijama utvrđuje se da zainteresovana lica, u cilju obavljanja dužnosti na brodu, trebaju imati svjedodžbe o osposobljenosti i kvalifikacijama koje

³⁸ Brazil, Egipat, Finska, Francuska, Holandija, Irak, Italija, Kostarika, Kuba, Mađarska, Maroko, Novi Zeland, Norveška, Poljska, Portugal, Španija i Švedska. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 18.

³⁹ Tintić N., op. cit., str. 619.

⁴⁰ Bugarska, Danska, Filipini, Finska, Francuska, Irska, Maroko, Norveška i Rusija. Vidi *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51. - 55.

⁴¹ Ćorić D., *Konvencija o zapošljavanju i raspoređivanju pomoraca iz 1996. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, god.44, Zagreb, 2005., str. 131.

⁴² Azerbajdžan, Bahami, Francuska, Jordan, Republika Koreja, Mađarska, Madagaskar, Moldavija, Nigerija, Pakistan i Vanuatu. Vidi Luttenberger A. - Rukavina B., *Identifikacijske isprave pomoraca u kontekstu rješenja međunarodne regulative i hrvatskog prava*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58 (1-2) Zagreb, 2008., str. 416.

izdaje ili odobrava nadležni organ države u kojoj je brod registrovan, odnosno određuje uslove prema kojima se ti sertifikati mogu izdavati.⁴⁴

Konvencija (br. 7) o utvrđivanju minimuma godina za prijem dece, donesena 1920. godina, stupila je na snagu 1921. godine, a bila je ratifikovana od 54 države. 39 država su otkazale tu Konvenciju. Najveći broj država je ratifikovao Konvenciju (br. 138) o minimalnim godinama starosti za zasnivanje radnog odnosa iz 1973. godine (35 ratifikacija), a manji broj je ratifikovao Konvenciju (br. 58) o utvrđivanju minimuma godina za prijem dece u brodarstvu iz 1936. godine (4 ratifikacije). Do 20.10.2000. godine ima 15 ratifikacija.⁴⁵

Konvencija (br. 15) o minimumu godina starosti za prijem mladića za rad na poslovima magacinskih radnika ili ložača na pomorskim brodovima, donesena 1921. godine, stupila je na snagu 1922. godine, a do 20.10.2000. godine je imala 70 ratifikacija.⁴⁶

Konvencija (br. 16) o obaveznom ljekarskom pregledu dece i mladića zapošljenih na brodovima, donesena 1921. godine, stupila je na snagu 1922. godine a do 20. 10. 2000. godine ratifikova-

⁴³ Vokić - Žužul M., op. cit., str. 240.

⁴⁴ Arsenić S., op. cit., str. 392.

⁴⁵ Angola, Australija, Bahami, Estonija, Grenada, Gvineja-Bisau, Jamajka, Kanada, Kolumbija, Latvija, Papua Nova Gvineja, Saint Lucia, Saint Vincent and the Grenadines, Sierra Leone i Singapur. U međuvremenu Konvenciju br. 7 je otkazalo 35 država i ratifikovalo Konvenciju br.138 i to: Argentina, Barbados, Belgija, Belize, Bugarska, Čile, Kina, Kuba, Danska, Dominikanska Republika, Finska, Grčka, Gvajana, Irska, Italija, Japan, Luksemburg, Malezija, Mađarska, Malta, Njemačka, Nikaragva, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunija, Sejšeli, Španija, Šri Lanka, Švedska, Tanzanija, Velika Britanija, Venecuela i bivša Jugoslavija, a četiri države su ratifikovale Konvenciju br. 58 i to: Brazil, Holandija, Meksiko i Urugvaj. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 1.

na je od 81 države, što je čini najprihvaćenijom konvencijom Međunarodne organizacije rada. Tom konvencijom se uređuje pitanje lješkarskog pregleda kao javnopravne karakteristike statusa pomoraca.⁴⁷

Konvencija (br. 53) o minimumu stručne osposobljenosti zapovjednika i oficira trgovačke mornarice, usvojena 1936. godine, stupila je snagu 1939. godine, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovana je od 33 države.⁴⁸

Konvencija (br. 58) o utvrđivanju minimuma godina za prijem

⁴⁶ Australija, Bangladeš, Burma, Džibuti, Estonija, Gana, Grenada, Indija, Jamajka, Latvija, Libanon, Kamerun, Kanada, Kolumbija, Mauritanija, Novi Zeland, Nigerija, Pakistan, Panama, Saint Lucia, Sierra Leone, Singapur i Trinidad and Tobago. U međuvremenu Konvenciju br.15 je otkazalo 47 država i ratifikovalo je Konvenciju br.138 i to: Argentina, Belorusija, Belgija, Belize, Bugarska, Čile, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Gvatemala, Holandija, Island, Irak, Italija, Japan, Jemen, Kenija, Kina, Kipar, Kuba, Luksemburg, Malezija, Mađarska, Malta, Mauricius, Maroko, Njemačka, Nikaragva, Norveška, Poljska, Rumunija, Rusija, Sejšeli, Španija, Šri Lanka, Švedska, Švajcarska, Tanzanija, Turska, Ukrajina, Urugvaj, Velika Britanija i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 4.

⁴⁷ Albanija, Argentina, Australija, Azerbajdžan, Bangladeš, Belorusija, Belgija, Belize, Bosna i Hercegovina, Brazil, Bugarska, Burma, Čile, Danska, Džibuti, Dominikanska Republika, Estonija, Finska, Francuska, Gana, Grčka, Grenada, Gvatemala, Gvineja, Holandija, Hrvatska, Indija, Irska, Italija, Jamajka, Japan, Jemen, Kenija, Kina, Kipar, Kirgistan, Kolumbija, Kostarika, Kuba, Latvija, Luksemburg, Makedonija, Mađarska, Malezija - Sabah, Malezija - Sarawak, Malta, Mauricius, Meksiko, Njemačka, Novi Zeland, Nikaragva, Nigerija, Norveška, Pakistan, Panama, Poljska, Rumunija, Rusija, Saint Lucia, Saint Vicent and the Grenadines, Sejšeli, Sierra Leone, Singapur, Slovenija, Solomonska ostrva, Somalija, Španija, Šri Lanka, Švedska, Švajcarska, Tadžikistan, Tanzanija, Trinidad and Tobago, Tunis, Ukrajina, Urugvaj, Velika Britanija i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instrument*, op. cit., pag. 5.

đeće na rad u brodarstvu, donesena 1936., a stupila je snagu 1939. godine, a bila je ratifikovana od 52 države. Većina država je otkazala tu Konvenciju i ratifikovala Konvenciju (br.138) o minimalnim godinama starosti za za zasnivanje radnog odnosa iz 1973. godine. Do 20. 10. 2000. godine ima 24 ratifikacije.⁴⁹

Konvencija (br. 69) o diplomu i stručnoj sposobnosti brodskih kuvara, donesena 1946. godine, stupila je na snagu 1953. godine, a do 20. 10. 2000. godine je ratifikovana od 36 država.⁵⁰

Konvencija (br. 73) o ljekarskom pregledu pomoraca, donesena 1946. godine, stupila je snagu 1955. godine, a do 20.10.2000. godine ratificirana je od 43 države.⁵¹

Konvencija (br. 74) o svjedodžbama o sposobnosti kvalifikovanog mornara, je donesena 1946. godine, a stupila je na snagu

⁴⁸ Argentina, Belgija, Bosna i Hercegovina, Brazil, Bugarska, Danska, Džibuti, Egipat, Estonija, Filipini, Finska, Francuska, Hrvatska, Irska, Izrael, Italija, Liberija, Liban, Luksemburg, Kuba, Njemačka, Makedonija, Mauritanija, Meksiko, Novi Zeland, Panama, Peru, SAD, Sirija, Slovenija, Španija i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 7.

⁴⁹ Argentina, Australija, Belize, Brazil, Džibuti, Fidži, Gana, Grenada, Gvatemala, Jamajka, Jemen, Kanada, Libanon, Liberija, Mauritanija, Meksiko, Nigerija, Novi Zeland, Panama, Peru, SAD, Sierra Leone, Sri Lanka i Tanzanija. U međuvremenu su je otkazale 28 država, a ratifikovale su Konvenciju br.138. i to: Albanija, Alžir, Belorusija, Belgija, Bugarska, Danska, Francuska, Grčka, Holandija, Island, Irak, Italija, Japan, Kenija, Kipar, Kuba, Mauricius, Norveška, Rusija, Sejšeli, Španija, Švedska, Švajcarska, Tunis, Turska, Ukrajina, Urugvaj i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 9.

⁵⁰ Alžir, Angola, Australija, Azerbadžan, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Džibuti, Egipat, Francuska, Gana, Grčka, Gvineja-Bisau, Holandija, Hrvatska, Indonezija, Irska, Italija, Japan, Kanada, Kirgistan, Luksemburg, Makedonija, Novi Zeland, Norveška, Panama, Peru, Poljska, Portugal, Rusija, Slovenija, Španija, Tadžikistan, Ukrajina, Velika Britanija i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 10.

1951. godine, a do 01. 05. 2004. godine ratificirana je od 28 država.⁵²

Opšti uslovi rada

Pitanje plata, radnog vremena, brojnog stanja posade i plaćenog godišnjeg odmora obuhvata više usvojenih konvencija, mada veći dio njih nikada nije stupilo na snagu zbog nedovoljnog broja ratifikacija ili su prihvaćene od država članica sa određenim rezervama, dok je samo jedna prihvaćena u cjelosti, ali sa malim procentom ratifikacija. Konvencije koje obrađuju ovu problematiku pomorskoradnih odnosa direktno utiču na operativne troškove brodarka zbog čega su evidentne teškoće u pogledu obavezivanja država tim konvencijama.⁵³

Konvencija (br. 54) o plaćenim godišnjim odmorima pomoraca, donesena 1936. godine, nije stupila na snagu, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovale su je 4 države. U međuvremenu je revidirana konvencijama br.72 (nije stupila na snagu) i br. 91.⁵⁴

Konvencija (br. 57) o radnom vremenu na brodovima i o broju

⁵¹ Alžir, Angola, Argentina, Australija, Azerbajdžan, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Danska, Džibuti, Egipat, Finska, Francuska, Grčka, Gvineja-Bisau, Holandija, Hrvatska, Irska, Italija, Japan, Kanada, Republika Koreja, Kirgistan, Libanon, Litvanija, Luksemburg, Makedonija, Malta, Njemačka, Norveška, Panama, Peru, Poljska, Portugal, Rusija, Slovenija, Španija, Švedska, Tadžikistan, Tunis, Ukrajina, Urugvaj i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 11.

⁵² Alžir, Angola, Barbados, Belgija, Bosna i Hercegovina, Egipat, Francuska, Gana, Gvineja-Bisau, Holandija, Hrvatska, Irska, Italija, Kanada, Libanon, Luksemburg, Malta, Makedonija, Mauricius, Novi Zeland, Panama, Poljska, Portugal, Slovenija, SAD, Španijaa, Velika Britanija i bivša Jugoslavija. Videti *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51. - 55.

⁵³ Arsenić S., op. cit., str. 393., usp. Vokić - Žužul M., op. cit., str. 242.

članova posade, donesena 1936. godine, nije stupila na snagu, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovana je od 4 države. U međuvremenu je revidirana konvencijama br. 76 (nije stupila na snagu) i br. 109.⁵⁵

Konvencija (br. 91) o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca, donesena 1949. godine, stupila je na snagu 1967. godine, a do 20.10.2000. godine ratifikovale su je 24 države. Ovom konvencijom je izvršena djelimična revizija Konvencije br. 72.⁵⁶

Konvencija (br. 109) o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade, dosena 1958. godine, nije stupila na snagu, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovalo je 16 država. Ova konvencija revidira Konvencije br.76 i 93 koje takođe nijesu stupile snagu.⁵⁷

Konvencija (br. 146) o plaćenim godišnjim odmorima, donesena 1976. godine, stupila je snagu 1979. godine, a do 01. 05. 2004. godine ratifikovalo ju je 14 država. ⁵⁸ Ova konvencija se nadovezuje na konvenciju br.54 koja je revidirana br.72, a ta opet revidirana konvencijom 91.⁵⁹

⁵⁴ Bugarska, Meksiko, SAD i Urugvaj. Belgija i Francuska su je otkazale 1967. godine i ratifikovale Konvenciju br.91. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 7.

⁵⁵ Australija, Belgija, Bugarska i SAD. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 8.

⁵⁶ Alžir, Angola, Belgija, Bosna i Hercegovina, Džibuti, Gvineja-Bisao, Hrvatska, Island, Izrael, Makedonija, Mauritanija, Norveška, Poljska, Slovenija, Tunis i bivša Jugoslavija. U međuvremenu navedenu konvenciju su otkazale Brazil, Finska, Francuska, Holandija, Italija, Portugal i Španija i ratifikovale Konvenciju br.146. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 13.

⁵⁷ Australija, Bosna i Hercegovina, Brazil (izuzimajući Odjeljak II), Francuska (izuzimajući Odjeljak II), Gvatemala, Hrvatska, Irak, Italaija, Libanon, Makedonija, Meksiko, Portugal, Slovenija, Španija i bivša Jugoslavija. Navedenu konvenciju je uslovno ratifikovala Norveška. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 14.

Konvencija (br. 180) o radnom vremenu pomoraca i popuni brodske posade, donesena 1996. godine, stupila je na snagu 2002. godine, a do 20. 06. 2007. godine ratifikovana je od 21 države.⁶⁰ Navedena konvencija revidira Konvencije br. 57, 76 i 109.⁶¹

Konvencija (br. 23) o repatrijaciji pomoraca, donesena 1926. godine, stupila je na snagu 1928. godine, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovalo ju je 45 država.⁶²

Konvencija (br. 166) o repatrijaciji pomoraca, donesena 1987. godine, stupila je na snagu 1991. godine, a do 01. 05. 2004. godine ratifikovalo je 10 država.⁶³

Zaštita na radu, zdravstvena zaštita i briga o pomorcu

⁵⁸ Brazil, Bugarska, Finska, Francuska, Holandija, Irak, Italija, Kamerun, Kenija, Maroko, Nikargva, Portugal, Španija i Švedska. Sve navedene države su ratifikovale konvenciju s određenim rezervama. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments, Appendix II*, op.cit. pag. 14. usp. *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51. - 55.

⁵⁹ Tintić N., op. cit., str. 619.

⁶⁰ Belgija, Bugarska, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Holandija, Irska, Latvija, Luksemburg, Malta, Maroko, Njemačka, Norveška, Rumunija, Saint Vicent and the Grenadines, Sejšeli, Slovenija, Španija, Švedska i Velika Britanija. Videti <http://www.iot.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.C180>

⁶¹ <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.C180>

⁶² Argentina, Azerbajdžan, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Džibuti, Egipat, Estonija, Filipini, Francuska, Gana, Grčka, Holandija, Hrvatska, Irak, Irska, Italija, Kina, Kipar, Kirgistan, Kolumbija, Kuba, Liberija, Luksemburg, Makedonija, Mauritanija, Meksiko, Novi Zeland, Nikaragva, Njemačka, Panama, Poljska, Portugal, Rusija, Slovenija, Somalija, Španija, Švajcarska, Tadžikistan, Tunis, Ukrajina, Urugvaj, SAD i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments, Appendix II*, op. cit., pag. 6.

U sistem zaštite pomoraca svakako značajno mjesto zauzima ju norme koje regulišu smještaj na pomorskim brodovima. Zbog specifičnosti radnih i životnih uslova u pomoraca na brodovima Međunarodna organizacija rada je usvojila veći broj obavezujućih konvencija, koje su uslovljene brzim razvojem konstrukcije i upotrebe modernih brodova, što je omogućilo stvaranje novih normativnih rješenja kada je u pitanju smještaj posade. Kako se one direktno odnose na život i rad pomoraca neki autori ih nazivaju „pomorski kodeks o radu“.⁶⁴ Osim normi koje se odnose na zaštitu na radu pomoraca, od odlučujućeg značaja su i instrumenti u oblasti zdravstvene zaštite i medicinske zaštite pomoraca tim prije, što su usvojeni standardi koordinirani sa Međunarodnom organizacijom rada, Međunarodnom pomorskom organizacijom i Svjetskom zdravstvenom organizacijom.⁶⁵

Konvencija (br. 68) o ishrani i služenju hrane na brodovima, donesena 1946. godine, stupila je na snagu 1957. godine, a do 20. 10. 2000. ratifikovana je od 23 države.⁶⁶

Konvencija (br. 92) o smještaju posade na brodovima, donesena 1949. godine, stupila je na snagu 1953. godine, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovana je od 42 države.⁶⁷

Konvencija (br. 133) o smještaju posade na brodovima, donesena 1970. godine, revidira Konvenciju br. 92, stupila je na

⁶³ Australija, Brazil, Bugarska, Francuska, Gvajana, Luksemburg, Mađarska, Meksiko, Rumunija i Španija Vidi *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51. - 55.

⁶⁴ Šunderić B., op. cit., str. 402. - 403.

⁶⁵ <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.plC164>

⁶⁶ Alžir, Angola, Argentina, Belgija, Bugarska, Egipat, Ekvatorijalna Gvineja, Francuska, Grčka, Gvineja-Bisao, Holandija, Irska, Italija, Kanada, Luksemburg, Novi Zeland, Norveška, Panama, Peru, Poljska, Portugal, Španija i Velika Britanija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 10.

snagu 1991. godine, a do 01.05.2004. godine ratifikovana je od 27 država.⁶⁸

Konvencija (br. 134) o prevenciji nesreća na radu pomoraca, donesena 1970. godine, stupila je snagu 1973. godine, a do 20. 10. 2004. godine ratifikovalo ju je 27 država.⁶⁹

Konvencija (br. 163) o dobrobiti pomoraca, donesena 1987. godine, stupila je na snagu 1990. godine, a do 01.05.2004. godine ratifikovana je od 14 država.⁷⁰

Konvencija (br. 164) o zdravstvenoj zaštiti pomoraca, donesena 1987. godine, stupila je na snagu 1991. godine, a do 24. 09. 2004. godine ratifikovana je od 12 država.⁷¹

Socijalno osiguranje pomoraca

⁶⁷ Alžir, Angola, Australija, Azerbajdžan, Belgija, Bosna i Hercegovina, Brazil, Danska, Egipat, Ekvatorijalna Gvineja, Finska, Francuska, Gana, Grčka, Gvineja-Bisao, Holandija, Hrvatska, Irak, Irska, Italija, Izrael, Kirgistan, Kipar, Kostarika, Kuba, Liberija, Luksemburg, Makedonija, Njemačka, Novi Zeland, Norveška, Panama, Poljska, Portugal, Rusija, Slovenija, Španija, Švedska, Ukrajina, Velika Britanija i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 13.

⁶⁸ Australija, Azerbajdžan, Brazil, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Gvineja, Holandija, Izrael, Italija, Kirgistan, Libanon, Liberija, Njemačka, Novi Zeland, Nigerija, Norveška, Obala slonovače, Poljska, Rumunija, Rusija, Švedska, Tadžikistan, Ukrajina, Urugvaj i Velika Britanija. Videti *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51-55.

⁶⁹ Azerbajdžan, Brazil, Danska, Egipat, Finska, Francuska, Grčka, Gvineja, Izrael, Japan, Kenija, Kirgistan, Kostarika, Meksiko, Njemačka, Novi Zeland, Nigerija, Norveška, Poljska, Rumunija, Rusija, Španija, Švedska, Tadžikistan, Tanzanija i Urugvaj. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 15.

⁷⁰ Brazil, Bugarska, Češka, Danska, Finska, Francuska, Mađarska, Meksiko, Norveška, Rumunija, Slovačka, Španija, Švedska i Švajcarska. Videti *Internationale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51-55.

Pod socijalnim osiguranjem pomoraca podrazumijeva se sistem pravnih normi kojima se reguliše materijalno obeštećenje pomoraca usljed nastupanja određenih rizika proizašlih iz radnog odnosa, kao što su bolest, invalidnost, smrt, nezaposlenost i sl.⁷²

Konvencija (br. 8) o naknadi za nezapošljenost u slučaju gubitka zbog brodoloma, donesena 1920. godine, stupila je na snagu 1923. godine, a do 20.10.2000. godine ratifikovana je od 59 država.⁷³

Konvencija (br. 55) o obavezama brodovlasnika u slučaju bolesti, nesreće na poslu i smrti pomoraca, donesena 1936. godine, stupila na snagu 1939. godine, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovale su je 16 država.⁷⁴

Konvencija (br. 56) o osiguranju pomoraca za slučaj bolesti, donesena 1936. godine, stupila na snagu 1949. godine, a do 20. 10. 2000. godine ratifikovalo ju je 19 država.⁷⁵

Konvencija (br. 71) o penzijama pomoraca, donesena 1946. godine, stupila je snagu 1962. godine, a do 20. 10. 2000. godine

⁷¹ Brazil, Češka, Finska, Francuska, Italija, Mađarska, Meksiko, Njemačka, Norveška, Slovačka, Španija i Švedska. Videti *Internationale Arbeitsorganisation*, PTMC/04/02, op. cit., pag. 51-55.

⁷² Tintić N., *Socijalno osiguranje pomoraca*, Pomorska enciklopedija, tom 7, Zagreb, MCMLXI, str. 220.

⁷³ Argentina, Australija, Belgija, Belize, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Čile, Danska, Dominikanska Republika, Estonija, Fidži, Finska, Francuska, Gana, Grčka, Grenada, Holandija, Hrvatska, Irak, Irska, Italija, Jamajka, Japan, Kanada, Kolumbija, Kostarika, Kuba, Latvija, Libanon, Luksemburg, Malta, Makedonija, Mauricius, Meksiko, Njemačka, Novi Zeland, Nikaragva, Nigerija, Norveška, Panama, Papua Nova Gvineja, Peru, Poljska, Rumunija, Saint Lucia, Sejšeli, Sierra Leone, Singapur, Slovenija, Solomonska ostrva, Španija, Šri Lanka, Švedska, Tunis, Velika Britanija, Urugvaj i bivša Jugoslavija. Videti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 2.

⁷⁴ Belgija, Bugarska, Džibuti, Egipat, Francuska, Grčka, Italija, Liberija,

ratifikovana je od 13 država.⁷⁶

Konvencija (br. 165) o socijalnom osiguranju pomoraca, donesena 1987. godine, stupila je na snagu 1992. godine, a ratifikovale su je dvije države, uz određene rezerve.⁷⁷ Ovom su konvencijom revidirane: Konvencija MOR-a br. 56 o bolesničkom osiguranju pomoraca iz 1936. godine i Konvencija MOR-a br. 71 o penzijama pomoraca iz 1946. godine.⁷⁸

Inspekcijski nadzor

Zbog nepoštovanja već usvojenih normi iz područja sigurnosti plovidbe te životnih i radnih uslova pomoraca Međunarodna organizacija rada usvojila je Konvenciju (br. 147) o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima. Konvencijom je određen skup minimalnih normi koje moraju biti ispunjene na brodovima, kao što su: najniža starosna granica za zapošljavanje, zdravstvena zaštita, zaštita na radu, smještaj i prehrana, ugovor o zapošljavanju, svjedodžbe o stručnoj spremi, sindikalno organizovanje i sl. Države koje se obavežu tom konvencijom moraju sprovoditi nadzor, tj. inspekcijski pregled nad brodovima koji

Luksemburg, Meksiko, Maroko, Panama, Peru, Španija, Tunis i SAD. Viđeti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 7.

⁷⁵ Alžir, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Djibuti, Egipat, Francuska, Hrvatska, Luksemburg, Makedonija, Meksiko, Njemačka, Norveška, Panama, Peru, Slovenija, Velika Britanija i bivša Jugoslavija. Španija je otkazala navedenu konvenciju 1991. godine i ratifikovala Konvenciju br.165. Viđeti *Review of relevant ILO maritime instrument*, op. cit., pag. 8.

⁷⁶ Alžir, Argentina, Bugarska, Džibuti, Egipat, Francuska, Grčka, Holandija, Italija, Libanon, Norveška, Panama i Peru. Viđeti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 11.

⁷⁷ Mađarska i Španija. Viđeti *Review of relevant ILO maritime instruments*, op. cit., pag. 20.

⁷⁸ Rismondo M., op. cit., str. 210.

su registrovani na njihovoj teritoriji u odnosu na standarde sigurnosti plovidbe, uslove života i rada na brodu i mjere socijalnog osiguranja.⁷⁹

Konvencija (br.147) o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima, donesena 1976. godine, stupila je snagu 1981. godine, a do 01. 05. 2004. godine ratifikovana je od 46 država.⁸⁰

Konvencija (br. 178) o radnoj inspekciji za pomorce, donesena 1996. godine, stupila je na snagu 2000. godine, a do 01. 05. 2004. godine ratifikovale su je 9 država.⁸¹

Zaključak

Prezentovane konvencije MOR-a eksplicitno pokazuju da se najveći stepen njihovih ratifikacija odnosi na pomorske zemlje. Uz to treba napomenuti da gotovo nema evropske države, bez obzira da li ima izlaz na more ili ne, a da nije ratifikovala bar jednu pomorsku konvenciju MOR-a. Nažalost, Crna Gora je jedna od rijetkih evropskih zemalja koja od sticanja nezavisnosti, odnosno njenog prijema u Međunarodnu organizaciju rada (14. 07. 2006.) nije ratifikovala nijednu od navedenih konvencija. Dakle, 3-4 hiljade crnogorskih pomoraca (ne postoji tačna

⁷⁹ Arsenić S., op. cit., str. 390., usp. Vokić - Žužul M., op. cit., str. 243.

⁸⁰ Azerbajdžan, Bahami, Barbados, Belgija, Bugarska, Brazil, Danska, Domenikana, Egipt, Finska, Francuska, Grčka, Holandija, Hrvatska, Irska, Indija, Irak, Island, Izrael, Italija, Japan, Kanada, Kipar, Kirgistan, Kostarika, Latvija, Libanon, Liberija, Luksemburg, Malta, Maroko, Njemačka, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunija, Rusija, SAD, Španija, Švedska, Trinidad end Tobago, Tadžikistan, Tunis, Ukrajina i Velika Britanija. Viđeti *Internatonale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51. - 55.

⁸¹ Albanija, Finska, Francuska, Irska, Maroko, Norveška, Poljska, Švedska i Velika Britanija. Viđeti *Internatonale Arbeitsorganisation, PTMC/04/02*, op. cit., pag. 51.- 55.

evidencija) ne mogu se obratiti vlastitoj državi za međunarodnopravnu pomoć u oblasti radnih i socijalnih odnosa, već zaštiti svojih prava i interesa u inostranstvu jedino mogu ostvariti preko Međunarodne federacije transportnih radnika - sekcije za pomorce (*International Transport Federation - ITF*).

Objašnjenja za postojeće stanje u crnogorskom pomorstvu mogu biti različita, mada je jasno da Crna Gora nema strategiju razvoja u ovoj oblasti, na što je više puta, između ostalih, ukazao i potpisnik ovih redova. To najbolje potvrđuje broj plovila upisan u crnogorski registar brodova ili činjenica da brodovi kompanije „Barska plovidba“ koja je u većinskom državnom vlasništvu viju umjesto crnogorske neku od zastava pogodnosti, što je legitimno pravo brodarka, naročito ako izostanu državne subvencije.

Dok se Crna Gora nalazila u sastavu SRJ, odnosno SCG primjenjivala je one konvencije koje su bile ratifikovane od SFRJ. Raspadom državne zajednice SCG, Srbija je shodno Ustavnoj povelji iz 2003. godine postala pravni sukcesor te državne tvorvine. Iz toga proizilazi da je Crna Gora, poput ostalih država nastalih raspadom SFRJ, bila u obavezi da interesu svojih pomoraca, ribara i lučkih radnika notom i predajom instrumenata za članstvo u toj organizaciji prihvati one konvencije koje su je obavezivale dok bila u jugoslovenskoj federaciji.

Danas se kao imperativ nameće ratifikovanje konvencija br. 185 i 186, što je bio zahtjev stručne javnosti - Udruženja pomorskih kapetana Crne Gore i Samostalnog sindikata u pomorskom brodarstvu i transportu Crne Gore. Crna Gora bi prihvatanjem tih konvencija unaprijedila standarde u toj oblasti, pa je samim tim u obavezi da izradi nove ili prilagodi postojeće nacionalne propise u cilju njihove primjene u praksi.

U konkretnom slučaju to podrazumijeva: uspostavljanje nacionalnih službi za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca, izdavanje novih biometrijskih pomorskih knjižica od nadležnih tije-

la koje moraju imati opremu za izdavanje takvih isprava, sprovođenje inspekcijuskog nadzora životnih i radnih uslova na brodovima koji se nalaze u crnogorskim lukama, kao i na brodovima pod crnogorskom zastavom itd. Posebnu pažnju treba obratiti na potpisivanje bilateralnih ugovora između Crne Gore i drugih država, da je zapošljena naša pomorska radna snaga, a u cilju regulisanja socijalnog, zdravstvenog i penzijskog osiguranja.