

OSIGURANJE POMORACA PREMA NOVOJ KONVENCIJI O RADU POMORACA

Prof. dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ*
Mr. sc. IVANA LOVRIĆ**

UDK 351.712:347.793
347.793:368.025.2
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 3.3.2015.
Prihvaćeno za tisak: 15.4.2015.

Konvencija o radu pomoraca (MLC konvencija), usvojena 2006. godine u Ženevi, stupila je na snagu u kolovozu 2013. godine. Ona predstavlja konsolidaciju i modernizaciju standarda definiranih u čak 37 konvencija usvojenih do tada u okviru Međunarodne organizacije rada (MOR). Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njenim odredbama. MLC konvencijom obuhvaćeni su gotovo svi aspekti života i rada pomoraca. Brodovi država stranaka Konvencije trebaju imati posebne svjedodžbe kao dokaz poštivanja propisanih standarda. Među najvažnijim konvencijskim odredbama jesu one koje osiguravaju minimalni standard zaštite zdravlja i medicinske skrbi u zaštiti pomoraca od financijskih posljedica pojave bolesti, povreda ili smrti u vezi s njihovim zaposlenjem. Radi provođenja te zaštite, MLC konvencijom se obvezuju države članice donijeti odgovarajuće propise kojima će osigurati da brodovlasnici svih brodova koji plove pod njihovom zastavom primjenjuju sustav zaštite pomoraca predviđen Konvencijom. Te su obveze propisane u glavi 4.2. koja nosi naslov: Odgovornost brodovlasnika. Prema tim je odredbama brodovlasnik dužan za svoje pomorce snositi niz troškova zdravstvene zaštite ili osigurati financijsko jamstvo za te troškove. Država stranka, nadalje, mora zahtijevati da brodovi koji plove pod njezinom zastavom pruže financijsko jamstvo za troškove repatrijacije pomoraca (Standard 2.5), a za slučaj gubitka broda, država stranka mora donijeti propise kojima će predvidjeti obvezu poslodavca da pomorcima isplati odgovarajuću naknadu (Standard 2.6). U radu se posebno prikazuje i analizira sustav osiguranja predviđen Konvencijom o radu pomoraca. U Konvenciji nije izričito predviđeno obvezno osiguranje od odgovornosti, kao što je to, primjerice, predviđeno u CLC i Bunker konvenciji, s pravom treće oštećene osobe na izravni zahtjev prema osiguratelju od odgovornosti, ali se institut osiguranja i ovdje pokazuje kao vrlo prikladan način za ispunjenje Konvencijskih zahtjeva. Konvencijski je sustav o osiguranju postavljen vrlo široko i nedovoljno je precizan, pa to otvara brojna pitanja i dvojbe. Među tim pitanjima posebice su zanimljiva ova: kakva je pravna narav predviđenog osiguranja, je li to osiguranje života odnosno nezgode ili odgovornosti; tko se u odnosu iz osiguranja javlja kao osiguratelj, a tko kao osiguranik; koja osoba ima osigurljiv interes i kakve je naravi taj interes; kojom se ispravom dokazuje ispunjenje Konvencijskih zahtjeva vezano za osiguranje pomoraca (financijsko jamstvo). Iznimno

* Dr. sc. Ranka Petrinović, redovita profesorica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split, e-mail: ranka@pfst.hr

** Mr. sc. Ivana Lovrić, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split, e-mail: ivana.lovric@pfst.hr

su značajna i pitanja prava na izravnu tužbu kao i mjerodavnog prava i jurisdikcije. U radu će sva ta pitanja biti razmatrana i objašnjena prema dosadašnjim saznanjima i iskustvima.

Ključne riječi: *Konvencija o radu pomoraca, 2006.; pomorci; repatrijacija; odgovornost brodovlasnika; financijsko osiguranje; P.&I. klubovi; napušteni pomorci.*

1. UVOD

Međunarodni karakter plovidbe na moru, zajednički problemi jedne profesije, homogeni karakter određenih problema, socijalni položaj pomoraca i njihovi uvjeti rada zahtijevaju ujednačene i visoke međunarodne standarde u oblasti rada. Ti zahtjevi ispunjavaju se pod okriljem Međunarodne organizacije rada (MOR, ILO) u okviru koje se usvajaju međunarodne konvencije.¹

Konvencija o radu pomoraca, 2006. (u daljnjem tekstu: *MLC konvencija* ili samo *Konvencija*)² usvojena je na 94. sjednici MOR-a održanoj od 7. do 23. veljače 2006. u Ženevi, kao rezultat tripartitnog sporazuma: vlada, sindikata pomoraca i predstavnika brodovlasnika.³ Donesena je radi daljnjeg poboljšanja statusa tj. radnih, životnih i socijalnih prava pomoraca, a njih u svijetu ima više od 1,5 milijuna, samo u Hrvatskoj oko 27 tisuća. Zbog svoje iznimne važnosti za pomorce *Konvencija* je nazvana *četvrtim stupom* kvalitetnog brodarstva uz najvažnije instrumente Međunarodne pomorske organizacije: SOLAS, MARPOL i STCW konvencije. Nazivaju je i *Poveljom o radu pomoraca*. U skladu s nomenklaturom MOR-a, *Konvencija o radu pomoraca* nosi oznaku ILO 186.

Konvencija je stupila na snagu u kolovozu 2013., godinu dana nakon što ju je ratificiralo 30 država članica MOR-a s ukupno 33 % svjetske tonaže. Do sada ju je ratificiralo 65 država s preko 80% ukupne svjetske bruto tonaže, uključujući i većinu država Europske unije.⁴

¹ Marinko Đ. Učur, *Radnopravni status pomoraca*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 2.

² Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 11/09.

³ Na Konferenciji je sudjelovalo 104 delegata država članica MOR-a uključujući i izaslanstvo Republike Hrvatske.

⁴ Konvenciju je ratificiralo 66 država s 80% svjetske bruto tonaže: Antigva i Barbuda, Argentina, Australija, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belize, Belgija, Benin, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Cipar, Crna Gora, Danska, Fidži, Filipini, Finska, Francuska, Gabon, Gana, Grčka, Hrvatska, Iran, Irska, Italija, Japan, Južna Afrika, Južna Koreja, Kanada, Kiribati, Kenija, Kongo, Latvija, Libanon, Liberija, Litva, Luxemburg, Malezija, Maldivi, Malta, Maršalski Otoci, Mađarska, Mauricijus, Maroko, Nizozemska, Nikaragva, Nigerija, Norveška, Njemačka, Palau, Panama, Poljska, Rusija, Sveti Kristofor i Nevis, Sveti Vincent i Grenadini, Samoa, Srbija, Sejšeli, Singapur, Španjolska, Švedska, Švicarska, Togo, Tuvalu, Velika Britanija, Vijetnam. Konvenciju su ubrzo nakon potpisivanja ratificirali Bahami, Norveška, Liberija, Maršalski Otoci i Panama, što je obuhvatilo 43% svjetske bruto tonaže tako da je uvjet od 33% svjetske tonaže bio zadovoljen prije potrebnog broja ratifikacija. Vidi www.ilo.org (stranica posjećena 5. veljače 2015.).

MLC konvencija znači konsolidaciju i modernizaciju standarda definiranih u 68 postojećih konvencija i preporuka ranije usvojenih (od 1920.) u okviru MOR-a. Ne donoseći nove bitno drugačije zahtjeve, ali kroz propisane obveze država zastave i inspekcije država luke *Konvencija* omogućava učinkovitiju primjenu propisanih standarda u odnosu na dotadašnje konvencije MOR-a. Tijela država članica mogu pregledavati uvjete rada i na brodovima država koje nisu ratificirale *Konvenciju*, što je svakako doprinijelo relativno brzom stupanju na snagu MLC konvencije.

Republika Hrvatska ratificirala je MLC konvenciju u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo djelomično uskladila s njenim odredbama kao i s Direktivom 2009/13/EU od 16. veljače 2009. godine, kojom se primjenjuje *Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca* (2006.), zaključen između Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (u daljnjem tekstu: ECSA) i Europske federacije transportnih radnika (u daljnjem tekstu: ETF).⁵

2. STRUKTURA I SADRŽAJ KONVENCIJE

MLC konvencija strukturirana je slično praksi koju koristi Međunarodna pomorska organizacija (IMO) za svoje instrumente, a to je objedinjavanje obvezujućih normi i preporuka u jedan akt. *Konvenciju* čine, uz Preambulu, Članci, Pravila i Kodeks. Članci i Pravila sadrže temeljna prava i načela kao i temeljne obveze članica *Konvencije*, dok Kodeks sadrži pojedinosti u vezi primjene Pravila. Dio A Kodeksa (Standardi) je obvezujući, a dio B (Smjernice) sadrži preporuke koje bi države članice trebale uzeti u obzir kod donošenja nacionalnih propisa kojima se implementira *Konvencija*. Pravila i Kodeks podijeljeni su u pet poglavlja⁶.

Prvo poglavlje pod nazivom *Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu* sadrži odredbe o najnižoj starosnoj dobi za rad na brodu, o zdravstvenoj svjedodžbi, kvalifikacijama pomoraca te o postupku njihovog zapošljavanja.

⁵ Usvajanjem *Konvencije o radu pomoraca* 2006. godine Europska unija je donijela preporuku svojim državama članicama da do kraja 2010. godine ratificiraju *Konvenciju*. Riječ je o Odluci Vijeća EU 2007/431/EC, donesenoj 7. lipnja 2007. godine, kojom se od država članica EU zahtijeva ratificiranje *Konvencije o radu pomoraca* najkasnije do 31. prosinca 2010. godine kako bi se ispunio uvjet o broju država te kako bi ova *Konvencija* stupila na snagu najkasnije 31. prosinca 2011. godine. Između socijalnih partnera ECSA i ETF sklopljen je 19. svibnja 2008. godine *Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006.* koji je nastojao potaknuti pojedine države članice EU da ne odgađaju pristupanje MLC *Konvenciji* budući da se njenim odredbama ima za cilj stvoriti, na globalnoj razini, jednake tržišne uvjete u cijeloj pomorskoj industriji. Pravni temelj za provedbu ovog *Sporazuma* jest Direktiva 2009/13/EZ, donesena 16. veljače 2009. godine, kojom se provodi *Sporazum* sklopljen između ECSA i ETF o *Konvenciji o radu pomoraca 2006.* te kojom se mijenja Direktiva 1999/63/EZ donesena 21. lipnja 1999. o *Sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca*, koji su sklopili ECSA i Savez sindikata transportnih radnika u EU (FST). Tako Mia Šarić – Željka Primorac, Repatrijacija pomoraca prema odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 49 (2012), br. 1 (103), str. 2.

⁶ Svako poglavlje sadrži skupinu odredbi koje se odnose na posebno pravo ili načelo (ili provedbene mjere u Poglavlju 5.) koje su povezane brojevima. Prva skupina u Poglavlju 1., na primjer, sastoji se od Pravila 1.1., Standarda A1.1 i Smjernice B1.1 koji se odnose na najmanju dob.

Drugo poglavlje *Uvjeti zaposlenja* propisuje zahtjeve u vezi ugovora o zaposlenju pomoraca i njihovim plaćama, radnog vremena, odmora i godišnjeg odmora, repatrijacije, naknade u slučaju gubitka ili potonuća broda, najmanjeg broja članova posade, mogućnosti napredovanja u zvanju i stručnog usavršavanja.

Treće poglavlje *Prostorije za smještaj i odmor, prehrana i posluživanje hrane* sadrži detaljne zahtjeve o prostorijama za smještaj i odmor na brodu (ventilacija, grijanje, rasvjeta, spavaonice, blagovaonice, sanitarne prostorije, prostor za medicinsku skrb, prostorije za odmor, posjete na brodu i slično) te zahtjeve o prehrani i posluživanju hrane.

U četvrtom poglavlju pod nazivom *Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i sigurnost* propisane su norme za zaštitu zdravlja, zdravstvenu skrb pomoraca na brodu i kopnu, odgovornost brodovlasnika za posljedice bolesti ili nezgoda na radu, sprječavanje nezgoda te socijalnu zaštitu.

Posljednje, peto poglavlje pod naslovom *Udovoljavanje i provedba* sadrži propise o odgovornosti države zastave, države luke koju brod dotiče te države u kojoj pomorci imaju prebivalište ili su njeni državljani.

Između članaka i poglavlja nalazi se bilješka o tumačenju Pravila i Kodeksa koja nije dio *Konvencije*, nego je namijenjena kao opća uputa o *Konvenciji*. Članci i Pravila mogu se izmijeniti i dopuniti samo na međunarodnoj konferenciji prema članku 19. Ustava MOR-a (članak XIV. *Konvencije*). Kodeks se može izmijeniti pojednostavljenim postupkom utvrđenim u članku XV. *Konvencije*. Budući da se Kodeks odnosi na detaljniju primjenu, njegove izmjene i dopune moraju ostati unutar općeg okvira Članaka i Pravila.

3. DEFINICIJE I OPSEG PRIMJENE KONVENCIJE

Za potrebe *Konvencije* u članku II. definirani su sljedeći pojmovi: pomorac, brod, brodovlasnik, nadležna vlast, deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca, svjedodžba o radu pomoraca, sporazum o zaposlenju pomoraca te služba za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca.

Pomorac je svaka osoba koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje *MLC konvencija*. Definicija *pomorca* usvojena je s jasnom namjerom da svatko tko radi na moru bude pokriven zaštitom koju pruža *Konvencija*. U slučaju dvojbe treba li neku skupinu osoba smatrati pomorcima prema *Konvenciji*, odluku o tome donosi nadležna vlast članice nakon savjetovanja s organizacijama brodovlasnika i pomoraca zainteresiranih za ovo pitanje.⁷

⁷ Po prvi puta definicija *pomorca* uključuje i hotelsko osoblje na brodovima za krstarenje, tzv. *leteće ekipe* koje obavljaju povremene poslove na brodovima odnosno svakoga tko radi na brodu u bilo kojem razdoblju. Panama, najveći svjetski upisnik brodova, nedavno je dala tumačenje koje ukrcano osoblje ne smatra pomorcima. Prema tom tumačenju Paname pomorcima se ne smatraju vježenici, superin-

Brod znači brod, osim onog koji plovi isključivo u unutrašnjim vodama ili u vodama unutar ili veoma blizu zatvorenih voda ili područja gdje vrijede lučka pravila. *Konvencija* se primjenjuje na sve brodove, javnog ili privatnog vlasništva, koji se redovito bave trgovačkim poslovima, osim brodova koji se bave ribolovom ili sličnim poslovima i brodova tradicionalne gradnje kao što su dusi⁸ i džunke⁹. *Konvencija* se ne primjenjuje na ratne brodove i pomoćne brodove ratne mornarice. U slučaju dvojbe primjenjuje li se *Konvencija* na neki brod ili na posebnu skupinu brodova, odluku o tome donijet će nadležna vlast članice nakon savjetovanja sa zainteresiranim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.¹⁰

Brodovlasnik je vlasnik broda ili druga organizacija ili osoba, kao što su kompanija, agent, zakupoprimalac broda bez posade, koji su preuzeli odgovornost za rad broda od vlasnika i koji su, preuzimajući takvu odgovornost, suglasni preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika u skladu s *MLC konvencijom*, bez obzira ispunjava li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili obveze u ime brodovlasnika.

Nadležna vlast obuhvaća ministra, vladin odjel ili drugu vlast koja je ovlaštena donositi i provoditi pravila, naredbe ili druge upute koje imaju snagu zakona u pogledu predmeta na koje se odredbe odnose.

Sporazum o zaposlenju pomoraca obuhvaća ugovor o zaposlenju i ugovor o ukrcaju člana posade, dok je *služba za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca* svaka osoba, društvo, ustanova, agencija ili druga organizacija javnog ili privatnog sektora koja se bavi pribavljanjem pomoraca u ime brodovlasnika ili povezivanjem pomoraca s brodovlasnicima. Nadalje, *posebni tripartitni odbor MOR-a* poseban je odbor

tendanti, naoružani zaštitari, off-shore tehničari i sl. Međunarodna organizacija transportnih radnika (u daljnjem tekstu: ITF) odlučila je potaknuti raspravu u MOR-u o odluci Paname, jer su takvim tumačenjem prekršene odredbe *MLC konvencije*. U našem Pomorskom zakoniku koristi se termin *član posade broda* iako su novelom PZ-a iz 2011. i 2013. godine odredbe Zakonika usklađivane s *MLC konvencijom*. Termin *član posade broda* uži je od onoga kojeg koristi *Konvencija (pomorac)*. Pomorac je član posade broda; prvi pojam širi je od drugoga, jer je član posade samo onda kada plovi, nakon što je upisan u popis posade i ukrcao na brod, dok pomorac može biti i nezaposlena osoba s tim zvanjem. Osim toga pojam pomorac proširuje se i na druge osobe koje sudjeluju u pomorskom pothvatu, a nisu članovi posade broda.

⁸ Dhows (dusi) su tradicionalni jedrenjaci Perzijskog zaljeva i zapadnog Indijskog oceana.

⁹ Junks (džunke) su tradicionalni jedrenjaci Kineskog mora.

¹⁰ Ako nadležna vlast utvrdi da nije razumno i prikladno primijeniti određene pojedinosti Kodeksa na neki brod ili posebnu skupinu brodova koji viju zastavu države članice, odnosno odredbe Kodeksa neće se primijeniti u mjeri u kojoj je ta materija drugačije obrađena u državnim zakonima, propisima, kolektivnim ugovorima o pregovaranju ili drugim mjerama. Takva odluka može se donijeti samo nakon savjetovanja sa zainteresiranim organizacijama brodovlasnika i pomoraca i može se odnositi samo na brodove bruto tonaže manje od 200 koji ne obavljaju međunarodna putovanja. Takva odluka članice mora se priopćiti glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada, koji će o tome obavijestiti sve članice MOR-a.

Upravnog vijeća Međunarodnog ureda rada¹¹ koji ima posebne nadležnosti u području standarda rada pomoraca, a sastoji se od dva predstavnika koje imenuje vlada svake članice koja je ratificirala *Konvenciju* i predstavnika brodovlasnika i pomoraca koje određuje Upravno vijeće nakon konzultacija sa Zajedničkom pomorskom komisijom.

Svaka članica mora osigurati da brodovi koji plovo pod njezinom zastavom imaju *svjedodžbu pomorskog rada* i *deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca*. Svjedodžbe (certifikate) o poštivanju uvjeta rada prema *Konvenciji* izdaje država zastave broda. Država zastave je obvezna obavljati nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti, dok država luke ima pravo inspekcijskog nadzora na način da provjerava ima li brod odgovarajuću svjedodžbu te jesu li uvjeti na brodu u skladu s odredbama *Konvencije*. Ukoliko brod ne udovoljava spomenutim uvjetima, država luke ima pravo zaustaviti brod. Inspekcijski nadzor države luke odnosi se na sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira na to je li njihova država ratificirala *Konvenciju*.

4. STUPANJE NA SNAGU

U *Konvenciji* je propisano da će stupiti na snagu dvanaest mjeseci nakon što je ratificira 30 država, ali pod uvjetom da te države čine najmanje 33% svjetske tonaže. Budući da su ti uvjeti ispunjeni 2012. godine, *Konvencija* je stupila na snagu u kolovozu 2013. godine. Na taj način trebala bi osigurati cjelovitu zaštitu osnovnih prava svih pomoraca bez obzira na njihovu nacionalnost ili državu pod čijom zastavom plovi brod.

Republika Hrvatska ratificirala je *Konvenciju* u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njenim odredbama kao i s Direktivom 2009/13/EU od 16. veljače 2009., kojom se primjenjuje *Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca* (2006.), zaključen između ECSA i ETF. Rješenja *Konvencije* hrvatski je zakonodavac implementirao u izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. godine (u daljnjem tekstu: PZ iz 2011.).¹²

Prema članku 125. stavak 4. (PZ iz 2011.) radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca uređuju se kolektivnim ugovorom. Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce¹³ na brodovima u međunarodnoj plovidbi potpisan je 20. lipnja 2013. na

¹¹ Međunarodni ured rada u Ženevi je trajno sjedište MOR-a. Pod vodstvom glavnog direktora, koji se bira na pet godina s mogućnošću reizbora, Ured zapošljava oko 2500 službenika i stručnjaka s upravom u Ženevi te više od 40 područnih ureda u čitavom svijetu. Od samog početka MOR je posebnu pažnju usmjerio na pomorski sektor čije je djelovanje po samoj svojoj prirodi međunarodno. Putem Zajedničkog pomorskog odjela i posebnih pomorskih sjednica Međunarodne konferencije rada u okviru MOR-a usvojen je veliki broj konvencija i preporuka vezanih uz probleme pomoraca.

¹² Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Narodne novine br. 6/11.

¹³ Osnovno obilježje hrvatskih kolektivnih ugovora za pomorce je normativan karakter, a sastoji se od pravnih pravila za uvjete života i rada te radnopravnog i socijalnopravnog odnosa u djelatnosti pomorstva s ugovornim strankama Sindikata pomoraca Hrvatske i Udruge poslodavaca u međunarodnoj pomorskoj plovidbi. Odredbe ugovora moraju biti u skladu s konvencijama MOR-a, preporuka-

dvije godine. Prema izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine (u daljnjem tekstu: PZ iz 2013.)¹⁴ ministar pomorstva obvezuje se u roku od godinu dana donijeti propis (pravilnik) kojim će se detaljnije urediti način primjene *MLC konvencije*. Taj propis trebao bi detaljno regulirati pravni položaj hrvatskih pomoraca i pritom otkloniti sve dvojbe oko nedovoljno preciznih odredbi *MLC konvencije* o kojima će u nastavku biti riječ. *Konvencija* je ostavila nacionalnim zakonodavstvima da u duhu svog pravnog i političkog sustava urede radni i socijalni položaj pomoraca, a pritom da zadovolje najviše standarde koje je postavila sama *Konvencija*.

5. FINANCIJSKO JAMSTVO

5.1. Općenito

Veliki značaj *Konvencije o radu pomoraca*, između ostalog, je i taj što je propisala sustav zaštite pomoraca putem instituta financijskog jamstva (osiguranja), koji osigurava pomorcima efikasniji način ostvarivanja svojih prava. Naime, odredbama *Konvencije* propisano je obvezno financijsko jamstvo (*financial security*) koje je brodovlasnik dužan pribaviti radi pokrića troškova repatrijacije (Standard A2.5), naknade u slučaju smrti ili dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu, bolesti ili opasnosti (Standard A4.2), a za slučaj gubitka broda, država stranka mora donijeti propise kojima će predvidjeti obvezu poslodavca da pomorcima isplati odgovarajuću naknadu u slučaju gubitka ili potonuća broda (Standard A2.6).¹⁵ Međutim, propisani sustav financijskog jamstva (osiguranja) pomoraca postavljen je vrlo široko i nedovoljno precizno pa otvara brojna pitanja i dvojbe. Među tim pitanjima posebice su zanimljiva ova: kakva je pravna narav predviđenog jamstva ili osiguranja; ako se radi o osiguranju je li to osiguranje života odnosno nezgode ili odgovornosti; tko se u odnosima iz osiguranja javlja kao osiguratelj, a tko kao osiguranik; koja osoba ima osigurljiv interes i kakve je naravi taj interes; kojom se ispravom dokazuje ispunjenje ovih *Konvencijskih* zahtjeva.

Zbog potrebe poboljšanja i proširenja odredbi o *financijskom jamstvu* na 103. međunarodnoj konferenciji MOR-a u lipnju 2014. godine usvojene su *Izmjene i dopune Konvencije o radu pomoraca* (u daljnjem tekstu: *Izmjene i dopune MLC konvencije*) za koje se očekuje da će stupiti na snagu do početka 2017. godine.¹⁶

ma ITF-a i domaćim zakonodavstvom. Axel Luttenberger, *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 156.

¹⁴ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Narodne novine br. 56/13, članak 125., stavak 5.

¹⁵ Prema Pomorskom zakoniku, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13, članak 144., stavak 2. *član posade koji je zaposlen kod brodara, u slučaju brodoloma, ima pravo na naknadu za svaki dan stvarnog trajanja nezaposlenosti, u visini plaće koju mu je trebalo isplatiti prema ugovoru, s time da ukupni iznos naknade, koja mu se ima isplatiti, ne može premašiti iznos dvomjesečne plaće.*

¹⁶ *Izmjene i dopune MLC konvencije* stupit će na snagu u roku od dvije godine i šest mjeseci, koje će sve države koje su ratificirale *Konvenciju* morati ispoštovati, osim ukoliko 40% država potpisnica odbaci nove odredbe u pisanom obliku.

Premda *Konvencija o radu pomoraca* izrijekom ne uvodi sustav *obveznog osiguranja* pomoraca, s pravom treće oštećene osobe na izravnu tužbu prema osiguratelju od odgovornosti, kao što to čine konvencije o zaštiti okoliša i prijevoza putnika (CLC¹⁷, *Bunker konvencija*¹⁸, *Atenska konvencija*, 2002.¹⁹), pomorsko osiguranje se, s obzirom na postojeći organizacijski sustav, javlja kao vrlo prikladna metoda za ostvarivanje *Konvencijskih* zahtjeva – posebice P&I. osiguranje (za brodove u međunarodnoj plovidbi).²⁰ Međutim, to ne isključuje mogućnost primjene drugih prikladnih oblika financijskog jamstva – bankarske garancije, programa socijalnog osiguranja, državnog fonda i sl., kako je naglašeno i u samoj *Konvenciji*.

5.2. Repatrijacija

U *MLC konvenciji* repatrijacija je regulirana Propisom 2.5. čija je svrha osigurati pomorcima da se mogu vratiti doma (u mjesto prebivališta). U odnosu na problematiku pravnog normiranja pitanja repatrijacije pomoraca, *Konvencija* među ostalima donosi poboljšanje u odnosu na dotadašnja rješenja propisana *Konvencijom o repatrijaciji pomoraca* iz 1926. godine²¹ i *Konvencijom (izmijenjenom) o repatrijaciji pomoraca* iz 1987. godine.²²

Pod *repatrijacijom* se podrazumijeva dužnost brodarka da *pomorcima* (termin koji koristi *Konvencija*) odnosno *članu posade* broda (termin koji se koristi u hrvatskom zakonodavstvu) osigura povratak u mjesto njegova prebivališta, ako on za trajanja, odnosno nakon prestanka službe na brodu bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcajanja.²³ Brodar će biti dužan izvršiti ovu zakonom propisanu dužnost tek u slučaju ako pomorac za vrijeme trajanja radnog odnosa ili nakon prestanka radnog odnosa bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcajanja.

PZ iz 2011. u tekst dotadašnjeg Pomorskog zakonika ugrađuju pojedine odredbe koje, među ostalim, omogućuju provedbu Pravila i Standarda *Konvencije* vezano za

¹⁷ *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (CLC)*, 1969., 1992. (u daljnjem tekstu: CLC)

¹⁸ *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom (Bunker konvencija)*, 2001.

¹⁹ *Protokol o izmjeni Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem*, 1974., 2002.

²⁰ Jennifer Lavelle, *The Maritime Labour Convention 2006*, Chapter 5, Johanna Hjalmarsson, *Crewing insurance under the Maritime Labour Convention*, Informa Law from Routledge, Oxon, 2014., str. 95–116.

²¹ *Konvencija o repatrijaciji pomoraca* iz 1926. godine (br. 23) stupila je na snagu 1928. godine. Hrvatska je ratificirala ovu konvenciju.

²² *Konvencija (izmijenjena) o repatrijaciji pomoraca* iz 1926. godine (br. 166) stupila je na snagu 1991. godine. Hrvatska nije ratificirala ovu konvenciju.

²³ PZ 2011., članak 138., stavak 1.

repatrijaciju (Propis 2.5). Na taj način su izmijenjeni i dopunjeni članci 138.²⁴ i 139.²⁵ PZ-a iz 2004. te dodani novi – 139.a.²⁶ i 1016.c u PZ-u iz 2011.

Prema Pomorskom zakoniku troškovi povratnog putovanja obuhvaćaju troškove za smještaj, kao i prijevoz, plaću i dodatke na plaću od trenutka kada je član posade (pomorac) iskrcao s broda do njegova povratka u mjesto njegova prebivališta, te potrebno liječenje dok član posade broda nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje.²⁷ Na temelju iznesenoga vidljivo je kako je zakonodavac proširio opseg pokrića troškova povratnog putovanja pomorca u mjesto njegova prebivališta, omogućavajući pomorcu da za vrijeme dok traje njegovo povratno putovanje (od trenutka iskrcaavanja s broda do trenutka povratka u mjesto njegova prebivališta) ima pravo na plaću i dodatke na plaću. Osim toga, brodar će članu posade snositi troškove potrebnog liječenja sve do trenutka kada će član posade biti zdravstveno sposoban za povratno putovanje, dakle i prije povratnog putovanja.²⁸

Brodar ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnog putovanja od člana posade broda koji se bez odobrenja iskrcao s broda i time svojom krivnjom doveo do prestanka zaposlenja ili koji se iskrcao s broda zbog ozljede ili oboljenja koje je sebi prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom.²⁹ Troškove povratnog putovanja brodar ne smije naplatiti od člana posade broda u obliku predujma na početku zaposlenja ili iz plaće koje je dužan isplatiti članu posade broda, osim u slučaju nabrojanih težih povreda obveza iz ugovora o radu od strane člana posade.³⁰

²⁴ Ibid., u članku 138. iza stavka 1. dodaju se stavci 2. i 3.:

(2) *Troškove povratnog putovanja iz stavka 1. ovog članka brodar ne smije naplatiti od člana posade broda u obliku predujma na početku zaposlenja ili iz plaće koje je dužan isplatiti članu posade broda, osim u slučaju težih povreda obveza iz ugovora o radu od strane člana posade broda.*

(3) *Ako brodar ne izvrši povrat iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade iz stavka 1. ovog članka, uzimajući u obzir važeće međunarodne standarde, može se odrediti mjera zadržavanja brodova tog brodarka.*

²⁵ Ibid., članak 139., stavak 3. mijenja se i glasi: *Troškovi povratnog putovanja člana posade broda obuhvaćaju troškove za smještaj, kao i prijevoz, plaću i dodatke na plaću od trenutka kada je član posade iskrcao s broda do njegova povratka u mjesto prebivališta, te potrebno liječenje dok član posade broda nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje.*

²⁶ Ibid., članak 139.a glasi:

(1) *Brodar će održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića troškova povratnog putovanja članova posade broda.*

(2) *Brodar će osigurati da članovima posade na svim brodovima budu dostupne odgovarajuće odredbe važećih propisa koje se odnose na prava člana posade vezano za povratno putovanje.*

(3) *Odredbe važećih propisa iz stavka 2. ovoga članka moraju biti dostupne na radnom jeziku broda te na engleskom jeziku*

²⁷ *Konvencija o radu pomoraca*, Smjernica B 2.5.1, točka 3; Pomorski zakonik, članak 139., stavak 3.

²⁸ Tako Mia Šarić – Željka Primorac, Repatrijacija pomoraca prema odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god., *ibid.*, str. 3.

²⁹ Pomorski zakonik, članak 139., stavak 2.

³⁰ *Konvencija o radu pomoraca*, Standard 2.5, točka 3.; Pomorski zakonik, članak 138., stavak 2.

Ako brodar ne osigura članu posade broda povratak u mjesto njegova prebivališta, povratno putovanje dužno je osigurati diplomatsko ili konzularno predstavništvo Republike Hrvatske,³¹ a ako ne izvrši povrat iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade, može se odrediti mjera zadržavanja brodova tog broдача.³²

Najvažnija odredba *MLC konvencije* o repatrijaciji je ona o obveznom financijskom jamstvu koja glasi: *Svaka članica mora zahtijevati da brodovi koji plove pod njezinom zastavom pruže financijsko jamstvo kojim će osigurati valjanu repatrijaciju pomoraca u skladu s odredbama Konvencije.*³³

Za pomorce bi bilo dobro da je riječ o novoj vrsti pomorskih obveznih osiguranja. Uvođenje ove vrste pomorskog osiguranja u već postojeći sustav pomorskih obveznih osiguranja od odgovornosti brodara, članovima posade broda osigurala bi dostojanstvene radne i životne uvjete za sve vrijeme dok traje njihova repatrijacija do mjesta prebivališta.

5.3. Odgovornost brodovlasnika za posljedice bolesti ili nezgoda na radu pomoraca

S obzirom na otežane uvjete rada pomoraca, njihovo pravo na život i tjelesni integritet stavlja se na prvo mjesto i posebno zaštićuje. Prema Pomorskom zakoniku za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koju član posade pretrpi *na radu ili u vezi s radom* na brodu, odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.³⁴ Zakonska rješenja o odgovornosti brodara za smrt i tjelesne ozljede pomoraca temelje se na pretpostavljenoj krivnji (kao općem načelu) ili na objektivnoj odgovornosti (u posebnim slučajevima³⁵), što je nesumnjiva odredba *in favorem* pomoraca.³⁶ Nadalje, odredbama o osiguranju odgovornosti Pomorskog zakonika propisano je pravo pomoraca kao treće osobe na izravnu tužbu prema pomorskom osiguratelju od odgovornosti za njihove tražbine zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja.³⁷

³¹ Prema točki 5, Standarda 2.5.1 Konvencije *ako brodovlasnik propusti poduzeti mjere ili snositi troškove repatrijacije pomoraca nadležna vlast države članice pod čijom zastavom brod plovi mora organizirati repatrijaciju pomoraca, ako ona to propusti učiniti, država u koju će pomorac biti repatriiran ili država čiji je on državljanin mogu organizirati njegovu repatrijaciju i zatražiti povrat troškova od članice pod čijom zastavom brod plovi.*

³² *Konvencija o radu pomoraca*, Smjernica 5.1, točka 6.; Pomorski zakonik, članak 138., stavak 3.

³³ *Konvencija o radu pomoraca*, Pravilo 2.5, točka 2.; Pomorski zakonik, članak 139.a, stavak 1.; Opširnije vidi Jennifer Lavelle, *The Maritime Labour Convention 2006*, Chapter 5, Johanna Hjalmarsson, *Crewing insurance under the Maritime Labour Convention*, str. 95–116.

³⁴ Pomorski zakonik, članak 145., stavak 1. Za takve štete odgovornost je solidarna i uključuje broдача, poslovođu, kompaniju i poslodavca.

³⁵ *Ibid.*, članak 145., stavak 2. (šteta nastala od opasne stvari ili djelatnosti i šteta koju član posade broда pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad).

³⁶ Dragan Bolanča, *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 1999., str. 97.

³⁷ Pomorski zakonik, članak 743., stavak 2. Opširnije o tome vidi *infra*, poglavlje 6.

MLC konvencija detaljno propisuje obveze brodovlasnika kada dođe do ozljede, smrti ili bolesti pomorca koja se dogodila u vezi s radom na brodu. Među najvažnijim *Konvencijskim* odredbama jesu one koje osiguravaju minimalni standard zaštite zdravlja i medicinske skrbi u zaštiti pomoraca od financijskih posljedica pojave bolesti, povreda ili smrti u vezi s njihovim zaposlenjem. Radi provođenja te zaštite, *MLC konvencijom* se obvezuju države članice donijeti odgovarajuće propise kojima će osigurati da brodovlasnici svih brodova koji plove pod njihovom zastavom primjenjuju sustav zaštite pomoraca predviđen *Konvencijom*. Te su obveze popisane u glavi 4.2. koja nosi naslov *Odgovornost brodovlasnika*. Prema tim je odredbama brodovlasnik dužan za svoje pomorce snositi niz troškova zdravstvene zaštite ili osigurati financijsko jamstvo za te troškove.

Svrha Pravila 4.2. *Konvencije* je osigurati oslobađanje pomoraca od financijskih izdataka u slučaju bolesti, ozljede ili smrti povezane s njihovim zaposlenjem. To znači da su brodovlasnici dužni snositi troškove za pomorce koji rade na njihovim brodovima u slučaju bolesti ili ozljede pomoraca koji su se dogodili od datuma početka službe do datuma kad se smatra da su uredno repatrirani ili su uzrokovani njihovim zaposlenjem između tih datuma.³⁸

Kad je zbog bolesti ili ozljede došlo do nesposobnosti za rad, brodovlasnik je dužan isplaćivati punu plaću toliko dugo dok oboljeli ili ozlijeđeni pomorac ostaje na brodu ili dok nije repatriran u skladu s odredbama *Konvencije*, ali i isplaćivati plaću u cjelini ili djelomično, kako je propisano nacionalnim propisima ili kolektivnim ugovorom, od časa kad je pomorac repatriran ili iskrcan do njegovog oporavka ili, ako je to ranije, dok on nije stekao pravo na novčano uzdržavanje prema zakonodavstvu odnosne države članice.³⁹

Kao i za repatrijaciju pomoraca, brodovlasnici prema *MLC konvenciji* moraju predvidjeti financijsko jamstvo kojim će osigurati naknadu u slučaju smrti ili dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu, bolesti ili opasnosti, što mora biti utvrđeno nacionalnim propisima, ugovorom o zaposlenju pomorca ili kolektivnim ugovorom. S obzirom na to da je *Konvencija* predvidjela kako financijsko jamstvo može biti izdano u obliku pomorskog osiguranja, bankarske garancije, programa socijalnog osiguranja, državnog fonda i sl., u nastavku razmatramo pomorsko osiguranje od odgovornosti (P.&I. osiguranje) koje se, s obzirom na postojeći organizacijski sustav, javlja kao vrlo prikladna metoda za ostvarivanje *Konvencijskih* zahtjeva o financijskom jamstvu.

³⁸ To podrazumijeva snošenje troška zdravstvene skrbi, uključujući liječenje i dobavu potrebnih lijekova i terapijskih pomagala i hrane te smještaja izvan kuće, sve do prestanka bolesti ili ozljede ili do utvrđivanja da je bolest ili nesposobnost trajnog karaktera. Također, uključuje snošenje pogrebnih troškova u slučaju smrti koja se dogodila na brodu ili kopnu za vrijeme zaposlenja.

³⁹ Nacionalni zakoni ili pravila mogu isključiti odgovornost brodovlasnika za ozljedu koja nije nastala u službi broda, ozljedu ili bolest zbog namjernog izazivanja bolesti, ozljede ili smrti pomorca ili bolesti ili nesposobnosti koja je namjerno zatajena pri stupanju u službu.

6. OBVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI BRODARA I PRAVO POMORACA NA IZRAVNU (DIREKTNU) TUŽBU PREMA OSIGURATELJU

6.1. Općenito

Za ostvarivanje prava pomoraca iz obveznih osiguranja predviđenih *MLC konvencijom*, od iznimne je važnosti pitanje njihova prava da izravno od osiguratelja, praktično P.&I. kluba, potražuju naknadu tih tražbina, tj. pravo na *izravnu tužbu* (lat. *actio directa*, engl. *direct action*).

Trend uvođenja različitih vrsta zakonom propisanih obveznih osiguranja proširio se osobito u drugoj polovici 20. stoljeća te se može govoriti o općoj tendenciji. U pomorskom je pravu obvezno osiguranje prvi put predviđeno *Konvencijom o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda*, međutim ta Konvencija nikad nije stupila na snagu. Zatim je *Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem* (CLC), 1969. godine⁴⁰ uvedeno obvezno osiguranje građanske odgovornosti brodovlasnika za štete zbog onečišćenja mora uljem, nakon čega je sustav obveznog osiguranja odgovornosti brodovlasnika/brodara i izravne tužbe protiv osiguratelja postao uvriježen (općeusvojen) model za kasnije međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti i naknadi štete (HNS⁴¹, *Bunker konvencija*, *Konvencija o uklanjanju podrtina*,⁴² *Atenska konvencija*, 2002).⁴³

Uobičajeno je da je uz obvezno osiguranje predviđeno i pravo na *izravnu tužbu*. Pravo na izravnu tužbu, u smislu instituta prava osiguranja, podrazumijeva na zakonitu temeljeno pravo da osoba koja je pretrpjela štetu događajem za koji odgovara osiguranik, a koja osoba nije subjekt ugovora o osiguranju (tzv. *treća osoba*), može izravno od osiguratelja odgovornosti zahtijevati naknadu te štete, a da prethodno nije potrebno u posebnom sudskom postupku utvrđivati odgovornost osiguranika. Pravo na naknadu štete je ograničeno na iznos pretrpljene štete odnosno iznos osigurateljeve obveze. Propisivanjem tog prava, oštećena osoba stječe vlastito pravo da naknadu štete ostvaruje izravno od osiguratelja, čemu se osiguratelj ne može protiviti.⁴⁴

⁴⁰ Model obveznog osiguranja prvi put je ustanovljen CLC-om iz 1969. godine, jednom od najuspješnijih međunarodnih unifikacijskih sustava koji je danas u primjeni u 127 država, u kojima je zastupljeno 96,63% ukupne svjetske tonaže pa taj model predstavlja općeprihvaćen međunarodni standard.

⁴¹ *Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem* (HNS), 1996. (nije stupila na snagu).

⁴² *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina* (WRC), 2007.

⁴³ Adriana Vincenca Padovan, *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Zagreb, 2012., str. 327. Model obveznog osiguranja pod okriljem IMO-a promiče se i za ostale vrste odgovornosti brodara na način da su donesene neobvezujuće rezolucije i smjernice o obveznom financijskom jamstvu za štete pomoraca te o obveznom osiguranju za sve vrste odgovornosti brodara predviđene *Konvencijom o ograničenju odgovornosti* iz 1976. godine.

⁴⁴ Opširnije o izravnoj tužbi vidi Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje – pravo i praksa*, Književni krug, Split, 2012., str. 429. i Drago Pavić, *Ugovorno pravo osiguranja – Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 329. i dalje.

Propisivanjem prava na izravnu tužbu osnažuje se pravna pozicija treće – oštećene osobe, pa se u novijem razvoju prava, posebice pomorskog, uvodi u onim odnosima kada za takvo rješenje postoji opći interes. Takvi su odnosi prije svega oni za koje je propisano obvezno osiguranje od odgovornosti. S tom pretpostavkom, pravo na izravnu tužbu svojstveno je domaćem⁴⁵ i međunarodnom – konvencijskom pravu.⁴⁶

Sve konvencije koje sadrže odredbu o brodovlasnikovoj obvezi sklapanja ugovora o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu radi pokrivanja odgovornosti uključuju, kako je navedeno, i pravo trećega (oštećenog) na izravnu tužbu protiv osiguratelja za naknadu štete te uređuju pravni odnos između tužitelja (*treće osobe*) i tuženog osiguratelja. Takvo obvezno osiguranje se mora provesti u visini svote koja odgovara propisanim granicama ograničene odgovornosti, ali najviše do granice predviđene *Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976. kako je izmijenjena *Protokolom* iz 1996. Svakom brodu koji podliježe konvencijskoj obvezi provođenja osiguranja ili pribavljanja financijskog jamstva, nadležno tijelo države stranke izdaje svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi prema odredbama odnosne konvencije i koja se mora nalaziti na brodu.

Direktiva 2009/20/EU Europskog parlamenta i Vijeća EU o osiguranju odgovornosti brodara za pomorske tražbine od 23. travnja 2009. godine daljnji je značajan prilog širenju pomorskih obveznih osiguranja. Tom je Direktivom za članice EU propisano obvezno osiguranje odgovornosti brodara za pomorske tražbine predviđene *Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976. kako je izmijenjena *Protokolom* iz 1996. godine (u daljnjem tekstu: LLMC, 1996.). Osigurani iznos za svaki brod po jed-

⁴⁵ U našem pravnom sustavu pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja propisano je Zakonom o obveznom odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08 i 125/11 (u daljnjem tekstu: ZOO), članak 965.; Pomorskim zakonikom, članci: 743. (smrt i tjelesne ozljede člana posade), 821. (onečišćenje morskog okoliša uljem), 823.f (onečišćenje morskog okoliša pogonskim gorivom), 835. (nuklearne štete) i 840. (uklanjanje podrtina); Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (u daljnjem tekstu: ZOOP), Narodne novine br. 51/05, 36/09, 75/09 i 76/13, članak 11. Članak 11., stavak 1. ZOOP-a glasi: *Odštetni zahtjev po osnovi osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona oštećena osoba može podnijeti neposredno odgovornom osiguratelju, dok stavak 2. istog članka propisuje: Ako oštećena osoba podnese odštetni zahtjev neposredno odgovornom osiguratelju, u odgovoru na takav zahtjev odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju.* Člankom 2. ZOOP-a propisana su obvezna osiguranja od odgovornosti, od kojih je pomorskopravnog karaktera samo osiguranje vlasnika, odnosno korisnika brodice na motorni pogon odnosno jahte od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama.

⁴⁶ *Međunarodna konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova*, 1962. (nije stupila na snagu); *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem* (CLC), 1969., 1992.; *Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem* (HNS), 1996. (nije stupila na snagu); *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom* (Bunker konvencija), 2001.; *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina* (WRC), 2007.; *Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem*, 1974. s *Protokolom o izmjeni Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem*, 2002.

nom štetnom događaju mora biti jednak odgovarajućem najvećem iznosu ograničenja odgovornosti propisanom *Konvencijom* iz 1976. godine. Međutim, tom Direktivom, za razliku od nabrojenih međunarodnih konvencija, nije predviđeno opće pravo treće osobe na izravnu tužbu prema osiguratelju odgovornosti, budući da, prema mišljenju relevantnih međunarodnih organizacija, takvo pravo nije preporučljivo u odnosima iz osiguranja po načelu uzajamnosti kakvo je P.&I. osiguranje.⁴⁷

Odnos prema izravnoj tužbi u kontinentalnom i anglosaksonskom pravnom sustavu znatno se razlikuje. Naime, u tradicionalnom kontinentalnom pravu ideja o izravnoj tužbi nije strana, tj. smatralo se prihvatljivim priznati propisima takvo pravo trećoj oštećenoj osobi kad je riječ o općem društvenom interesu. S druge strane, u zemljama tradicije *common law-a* izravna tužba treće osobe protiv osiguratelja smatra se neprirodnom i protivnom temeljnoj maksimi ugovornog prava (*res inter alios acta*), prema kojoj treća osoba, koja nije stranka ugovora, ne može uživati pravo iz tog ugovora. U tim državama izravna tužba je rijetka iznimka i bila je dozvoljena samo u slučaju likvidacije ili stečaja osiguranika.⁴⁸

Različiti pravni sustavi imaju specifične razvojne puteve instituta izravne tužbe. Međutim, karakteristika je svih poredbenopravnih sustava da zakonsko uvođenje pojedinih obveznih osiguranja od odgovornosti redovito prati i uvođenje prava na izravnu tužbu. Također je tendencija u većini pravnih sustava da se pravo na izravnu tužbu proširi na sva obvezna osiguranja od odgovornosti jer se na taj način u potpunosti ostvaruje zaštita treće osobe.

Pravo na izravnu tužbu u odnosima iz ugovora o osiguranju odgovornosti nije ni danas u poredbenopravnim sustavima na jedinstveni način riješeno. U nekim se pravnim sustavima u tom pogledu ne postavljaju nikakvi uvjeti⁴⁹, dok se u drugim to pravo propisuje samo u slučaju insolventnosti ili stečaja osiguranika.⁵⁰ Za našu je pomorskopravnu praksu u tom pogledu važno rješenje engle-

⁴⁷ Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa*, ibid., str. 428.

⁴⁸ Adriana Vincenca Padovan, *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, ibid., str. 354.

⁴⁹ Vidi Francuski Code des Assurances (Glava IV., članak 124–3); ZOO propisuje pravo na izravnu tužbu u svim osiguranjima od odgovornosti bez obzira na to jesu li obvezna ili nisu. Prema odredbama članka 965., stavak 1. iz osiguranja od odgovornosti treća oštećena osoba može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. To pravilo poznaju i sve druge države nastale iz bivše SFRJ. Međutim, Pomorski zakonik sadrži posebno pravilo koje kao *lex specialis* ima prednost u odnosu na odredbu ZOO-a. (članak 743., stavak 2.), a sam ZOO izričito propisuje da se odredbe koje reguliraju ugovor o osiguranju neće primjenjivati na pomorska osiguranja, a ni na druga osiguranja na koja se primjenjuju pravila o pomorskom osiguranju (članak 923., stavak 1.).

⁵⁰ Engleski *Third Parties (Rights against Insurers) Act*, 2010. Slično je i prema općem švedskom pravu: izravna tužba primjenjuje se kada je osiguranje od odgovornosti obvezno i kada je osiguranik insolventan. Njemački VVG, 2007. predviđa pravo na izravnu tužbu samo u obveznim osiguranjima od odgovornosti; kada je nad imovinom osiguranika otvoren stečajni postupak; kada nije poznato osiguranikovo prebivalište (par. 115.).

skog prava koje se primjenjuje na ugovorni odnos između brodara i P.&I. kluba u koji je učlanjen kao i rješenje našeg Pomorskog zakonika, pa u nastavku tome posvećujemo posebnu pažnju. Ne treba, naime, izgubiti iz vida da učlanjenje u neki engleski P.&I. klub znači (prema P.&I. Rules) primjenu engleskog prava na taj ugovor.⁵¹

6.2. Izravna tužba u engleskom pravu

Prema klupskim pravilima, pravo člana da se naplati iz sredstava P.&I. kluba za bilo koji trošak ili izdatak uvjetovano je njegovom prethodnom isplatom dužnih iznosa trećoj osobi s naslova svoje odgovornosti (tzv. *pay first rule*; *pay to be paid rule*).⁵² Klausula *pay to be paid* sadržana je u pravilima svih P.&I. klubova i pravno je valjana samo u ugovorno neobveznim osiguranjima od odgovornosti. Tako se učinak te klauzule proteže i na odnose treće osobe prema osiguratelju u odnosima iz izravne tužbe jer treće osoba u neobveznim (*indemnity*) osiguranjima od odgovornosti nema samostalan pravni položaj, što znači da joj osiguratelj može isticati sve prigovore koje može isticati i osiguraniku (prigovor da prethodno nije isplatio naknadu za štetu).

6.2.1. *Third Parties (Rights against Insurers) Act, 1930*

S obzirom na pravne učinke ugovorne odredbe *pay first rule*, u novije se vrijeme postavilo pitanje njene pravne valjanosti u odnosima P.&I. kluba i treće osobe u primjeni *Third Parties (Rights against Insurers) Act*-a iz 1930. Za odgovor na to pitanje u engleskom je pravu mjerodavna presuda Doma lordova u predmetu *Fanti/Padre Island* iz 1990.⁵³ Tom je presudom potvrđena valjanost *pay to be paid* ugovorne odredbe i u odnosima treće osobe i osiguratelja – P.&I. kluba iz izravne tužbe pa osiguratelj nije u obvezi prema trećoj osobi ako joj prethodno osiguranik zbog insolventije nije isplatio naknadu za štetu. To stajalište primjenom općih načela vrijedi i za naš pravni sustav.⁵⁴ To ne vrijedi, međutim, kod obveznih osiguranja od odgovornosti kod kojih je zbog općeg interesa odnos između treće osobe i osiguratelja najčešće zakonom uređen odnos, te treća oštećena osoba na temelju samog zakona ima samostalni pravni položaj zaštićen pravom na izravnu tužbu.⁵⁵

⁵¹ Odredba o primjeni prava u P.&I. pravilima obično glasi: *These Rules and any contract of insurance between the Association and Member shall be governed by and construed in accordance with English law...* (vidi Rule 51, North of England P.&I. Club.).

⁵² Drago Pavić, *ibid.*, str. 436.; Pravilo 20.(1) North of England Club, P.&I. Rules, 2010/11; Pravilo 5, A UK P.&I. Rules, 2010.

⁵³ Opširnije o presudi vidi (1990)2 Lloyd's Rep. 191. i Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje*, Knjiga druga, Zagreb 1994., str. 374.

⁵⁴ Opširnije Drago Pavić, Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, *Svijet osiguranja*, br. 3/2000.

⁵⁵ Vidi *supra* bilješke 45. i 46.

Presuda Doma lordova u predmetu *Fanti/Padre Island* rječito je pokazala kako je konačni pravni učinak primjene *pay first* ugovorne odredbe u neobveznim (indemnity) osiguranjima takav da praktično onemogućuje treću osobu da ostvari naknadu od osiguratelja (P.&I. kluba) usprkos tome što je njegovo pravo na izravnu tužbu u slučaju stečaja ili insolventije osiguranika zakonski propisano (*Third Parties (Rights against Insurers) Act*-om iz 1930. godine). Time je zapravo sam smisao toga zakonodavnog rješenja doveden u pitanje. Posebice se to rješenje pokazalo neprimjerenim u odnosu na odštetne zahtjeve za *smrt ili tjelesne ozljede pomoraca*, na što je ukazano već u samoj presudi Doma lordova (izdvojeno mišljenje suca lorda Goffa).⁵⁶ To je dovelo do potrebe da se u postojeća zakonodavna rješenja unesu odgovarajuće izmjene. Važno je naglasiti da su u tom smislu najprije nadopunjena pravila P.&I. klubova u odnosu na primjenu pravila *pay to be paid* kada su u pitanju *tjelesne štete pomoraca*.⁵⁷

6.2.2. *Third Parties (Rights against Insurers) Act, 2010*

Zbog nemogućnosti ostvarenja prava na izravnu tužbu u praksi, u sklopu najnovije reforme britanskog prava osiguranja, navedeni razlozi uvaženi su pri donošenju novog, izmijenjenog i dopunjenog, *Third Parties (Rights against Insurers) Act*-a, 2010. (u daljnjem tekstu: *Third Parties Act, 2010.*)⁵⁸

Third Parties Act, 2010., kao i prijašnji *Act* (iz 1930.) primjenjuje se samo ako je osiguranik (u našem slučaju brodar koji je član kluba) postao insolventan ili je u stečaju. Međutim u odnosu na prijašnji propis, *Third Parties Act, 2010.* sadrži više značajnih novina. Između ostalog, propisani su uvjeti za prijenos prava na tužbu (od osiguranika na treću osobu). U odnosu na *pay to be paid* klauzulu, *Third Parties Act, 2010.*

⁵⁶ Vidi Pavić, *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa*, bilješka 408.; U presudi Doma lordova u predmetu *Fanti/Padre Island* u izdvojenom je mišljenju sudac lord Goff, u odnosu na tražbine za smrt i tjelesne povrede članova posade broda zbog propusta brodovlasnika naveo: "Insolventnost brodovlasnika teoretski bi mogla imati za posljedicu da P.&I. klub odbije izravno isplatiti naknadu oštećenoj osobi ili njenoj rodbini. Klubovi se, međutim, u takvu slučaju odriču ugovorenog uvjeta o prethodnom plaćanju (*pay to be paid* odredba ugovora). Ne treba smetnuti s uma da su direktori P.&I. klubova zapravo brodovlasnici, koji su u mogućnosti uzeti u obzir širi interes brodarstva. P.&I. klubovi očito nisu uključili uvjet o prethodnom plaćanju u svojim pravilima da bi osujetili primjenu Zakona od 1930. godine, (riječ je o *Third Parties (Rights Against Insurers)* jer je taj uvjet u pravilima P.&I. klubova postojao znatno prije 1930. godine. Čini se, međutim, nevjerojatnim da bi drugi osiguratelji odgovornosti uključili takvu odredbu u svoje uvjete osiguranja i s takvom svrhom budući da bi tada njihove police imale manju trgovačku vrijednost" (1990/2 Lloyd's Rep. 191).

⁵⁷ Ta odredba u P.&I. pravilima u osnovi glasi: "Neovisno o *pay to be paid* odredbi iz Rules, kada član propusti isplatiti odštetu ili naknadu za smrt, tjelesne ozljede i bolest pomorca, Asocijacija će za račun člana isplatiti naknadu štete izravno pomorcima." (npr. North of England P.&I. Rules, članak 20,2.).

⁵⁸ Taj je zakon (*Third Parties Act, 2010.*) donesen prema preporukama engleskog i škotskog povjerenstva za reformu prava osiguranja (*Lex commission*) u zajedničkom izvješću *Third Parties - Rights against Insurers* (Law Com No. 272; Scot Law Com No. 184) koje je Vlada prihvatila 2002. godine.

sadrži dvije odredbe u istom članku.⁵⁹ Jedna je opća, a druga se izrijekom odnosi na pomorsko osiguranje. Prema općem pravilu, na prenesena prava ne primjenjuje se pravni uvjet o prethodnoj osiguranikovo isplati naknade štete trećoj osobi s naslova svoje odgovornosti. To znači da prema općem pravilu *Third Parties Act, 2010.* treća osoba ima pravo da od osiguratelja odgovornosti neposredno ostvaruje svoj odštetni zahtjev neovisno o postojanju *pay to be paid* odredbe u ugovoru o osiguranju odgovornosti. Drugim riječima, na neposredan zahtjev treće osobe osiguratelj se, suprotno stajalištu iz presude *Fanti/Padre Island*, nema pravo pozvati na *pay first* ugovornu odredbu. Ta se odredba, međutim, prema izričitoj zakonskoj odredbi, ne primjenjuje na ugovore o pomorskom osiguranju (u koje spada i P.&I. osiguranje).⁶⁰

Međutim, iznimku čine odštetni zahtjevi za *smrt ili tjelesne ozljede* u granicama odgovornosti osiguranika. To podrazumijeva, prije svega, odštetne zahtjeve pomoraca prema brodaru – članu P.&I. kluba. Na te se odštetne zahtjeve primjenjuje opće pravilo. Iz toga slijedi da se u pomorskom osiguranju u Engleskoj i dalje primjenjuje pravilo iz presude u predmetu *Fanti/Padre Island* osim kada je riječ o odštetnim zahtjevima prema brodarima za *smrt i tjelesne ozljede* (pomoraca, putnika i dr.).

Dakle, s pretpostavkom primjene engleskog prava na ugovor o osiguranju, stupanjem na snagu *Third Parties (Rights against Insurers) Act-a* iz 2010., u slučaju insolventije ili stečaja broдача – člana P.&I. kluba, treća osoba ima pravo neposredno od kluba zahtijevati odštetu za *smrt i tjelesne ozljede*. U takvu se slučaju P.&I. klub, za razliku od imovinskopravnih tražbina, ne može pozvati na ugovornu odredbu *pay to be paid*. To je konačno sukladno i novim klupskim pravilima, a takvo se rješenje primjenjuje i u predmetima s međunarodnim obilježjem.⁶¹

6.3. Izravna tužba pomoraca prema Pomorskom zakoniku

U vezi odredaba Pomorskog zakonika o pravu pomoraca na izravnu tužbu, važno je utvrditi pravni položaj pomoraca u odnosu na osiguratelja odgovornosti za tražbine zbog smrti, tjelesne ozljede i narušavanje zdravlja u njegovoj primjeni. Takvo osiguranje od odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede pomoraca još je uvijek neobvezno. Prema tome, teoretski promatrano, sve što vrijedi za odnose iz neobveznog osiguranja od odgovornosti općenito, načelno vrijedi i ovdje posebno. Znači li to da bi osiguratelj protiv odšetnog zahtjeva pomorca mogao isticati sve prigovore koje bi mogao isticati i osiguraniku – brodovlasniku (sukladno odredbama ZOO-a, ZOOP-a i općih načela)? Teoretski da, ali je svjetska poslovna praksa na to pitanje odgovorila niječno. Zbog činjenice što je pomorski poziv vrlo specifičan i sadrži elemente općeg interesa, a naročito zbog toga što su osiguratelji odgovornosti broдача

⁵⁹ *Third Parties (Rights against Insurers)*, 2010., članak 9.

⁶⁰ Pavić, *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa*, str. 438.

⁶¹ Steven Hazelwood – David Semark, *P.&I. Clubs, Law and Practice, Lloyd's List*, London 2010, str. 301.

najčešće P.&I. klubovi, pravilo je postupanja u svjetskoj poslovnoj praksi (i prije donošenja engleskog *Third Parties (Rights against Insurers) Act-a* iz 2010.), da se u slučaju odštetnog zahtjeva pomoraca za tjelesne štete osiguratelj (P.&I. klub) odriče prava na stavljanje prigovora, koje bi prema ugovoru mogao staviti osiguraniku, među ostalim i prava prema *pay first rule*. Važno je naglasiti da su u međuvremenu u tom smislu nadopunjena i pravila P.&I. klubova (Rules) u odnosu na primjenu *pay first rule*.⁶² Donošenjem novog zakona – *Third Parties (Rights against Insurers) Act*, 2010. to je u engleskom pravu postala i zakonska pravna norma.⁶³

Pomorskim je zakonikom izravna tužba predviđena odredbama koje reguliraju ugovor o osiguranju (Dio VII, Glava IV.) i odredbama koje znače primjenu međunarodnih pomorskih konvencija (opširnije, *supra*). Za ugovore o pomorskom osiguranju izravna je tužba predviđena samo u dva slučaja: u obveznim osiguranjima od odgovornosti i za tražbine članova posade broda zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanje zdravlja (PZ, članak 743, stavak 2).⁶⁴

Pod pomorskim *obveznim osiguranjima od odgovornosti* podrazumijevaju se obvezna osiguranja predviđena odredbama Pomorskog zakonika, a koja znače primjenu međunarodnih pomorskih konvencija (kojih je RH članica)⁶⁵ i obvezno osiguranje od odgovornosti predviđeno za vlasnike brodica i jahti odredbama ZOOP-a.⁶⁶

U pomorskim *dobrovoljnim osiguranjima od odgovornosti* primjena instituta izravne tužbe Pomorskim zakonikom nije predviđena. Primjerice, u osiguranju ugovorne odgovornosti brodarica za teret primljen na prijevoz. Očito je naš zakonodavac smatrao da izravna tužba u tim osiguranjima nije opravdana, budući da tu ne postoji jasno izražen opći interes.⁶⁷ U to spadaju i tražbine pomoraca za repatrijaciju. Tražbine članova posade broda za štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja u tom pogledu čine iznimku. To je učinjeno zbog specifičnog položaja i naravi posla kojim se pomorci bave pa ih je u općem interesu valjalo dodatno zaštititi instrumentarijem izravne tužbe. Premda se u okviru P.&I. osiguranja brodarima pruža zaštita i za njihovu odgovornost prema članovima posade broda za smrt, tjelesne štete ili narušavanje zdravlja koje oni mogu pretrpjeti u vezi s radom koji obavljaju, takvo osiguranje još uvijek nije obvezno, nego se temelji na ugovoru stranaka, pa bi, shodno tome, bez citirane odredbe iz članka 743. pomorci ostali izvan sustava izravne

⁶² Vidi *supra* bilješku 57.

⁶³ Vidi Pavić, *Pomorsko osiguranje – pravo i praksa*, str. 439.–440.

⁶⁴ Primjena Directive 2009/20/EU (1. siječnja 2012.) o obveznom osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine (LLMC, 1996.) i uključivanje njenih odredbi u Pomorski zakonik zahtijevat će po naravi stvari i izmjenu odredbi Pomorskog zakonika o izravnoj tužbi (postojeći članak 743. stavak 2.).

⁶⁵ Vidi bilješku 45.

⁶⁶ ZOOP, članak 2.

⁶⁷ Suprotno tome, prema ZOO izravna tužba dopuštena je u svim osiguranjima od odgovornosti, neovisno o tome jesu li obavezna ili nisu (članak 965.).

tužbe. Primjena nove *MLC konvencije* otvara nove mogućnosti da se zaštita pomoraca ostvaruje kroz sustav radnog prava. Za razliku od sadašnjeg pravnog stanja, ona će zakonski biti propisana kao radnopravna ugovorna obveza broдача.

7. IZMJENE I DOPUNE MLC KONVENCIJE IZ 2014.

7.1. Općenito

Na 103. Međunarodnoj konferenciji rada 11. lipnja 2014. godine usvojene su *Izmjene i dopune MLC konvencije* koje će stupiti na snagu do kraja 2016. godine (najkasnije dvije godine i šest mjeseci nakon usvajanja). Sve države koje su ratificirale *Konvenciju* moraju usvojiti *Izmjene i dopune*, osim ako 40% država potpisnica *Konvencije* odbaci nove odredbe u pisanom obliku. Samo jedan od 470 delegata glasovao je protiv. Nove odredbe odnose se na zaštitu napuštenih pomoraca i onih koji su ozlijeđeni u nezgodama na radu.⁶⁸

Novi propisi bi, između ostalog, trebali osigurati brzu i učinkovitu financijsku naknadu uz pomoć obveznog financijskog jamstva i svjedodžbi (koje se moraju nalaziti na brodu) u slučaju ako je pomorac napušten u stranoj luci, za slučaj repatrijacije ili bolesti, primjerice kao posljedice nezgode na radu.

7.2. Osiguranje napuštenih pomoraca

Izmjenama i dopunama MLC konvencije prvi put u povijesti pomorstva položaj *napuštenih pomoraca* (*abandoned seafarers*) i njihova financijska potraživanja regulirani su kroz obvezujuće međunarodno zakonodavstvo. Međutim, to nije prvi put da se pokušalo naći rješenje za veliki problem koji je godinama učestala pojava u pomorstvu. Porijeklo odredbi u *MLC konvenciji* o financijskom jamstvu za napuštene pomorce datira iz 2001. godine, a odredbe su preuzete iz IMO rezolucije, koja je bila središte rasprave posebne Stručne radne skupine⁶⁹. IMO rezolucijom A.930 (22) pod nazivom *Smjernice o pružanju financijskog osiguranja u slučaju napuštanja pomoraca* (*Guidelines on*

⁶⁸ Do sredine 2014. godine, u bazi podataka MOR-a o napuštenim pomorcima navedeno je 159 napuštenih trgovačkih brodova, nekih još u 2006. godini s još uvijek neriješenim slučajevima. Ni danas nije bolja situacija; u svijetu je mnogo napuštenih pomoraca koji se nalaze na brodovima bez plaće, najčešće nekoliko mjeseci, bez dovoljno hrane, bez medicinske skrbi i bez sredstava za povratak svojim kućama.

⁶⁹ U travnju 1998. godine osnovana je zajednička IMO/MOR *ad hoc* Stručna radna skupina koja se bavila problematikom odgovornosti za smrti, tjelesne ozljede pomoraca te posebno napuštenim pomorcima. Kako je broderska industrija, te s njom i pomorci, prošala kroz teško razdoblje u 1990-ima, MOR i IMO su odlučili poduzeti konkretne mjere. Rješavanje problema napuštenih pomoraca posebno je potakla sudbina grčkog brodovlasnika *Adriatic Tankers Shipping Co.* i njegovih pomorca sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća. Više o tome Jennifer Lavelle, *The Maritime Labour Convention 2006*, Chapter 6, Denis Nifontov, *Seafarer abandonment insurance: a system of financial security for seafarers*, str. 117–136.

provision of financial security in case of abandonment of seafarers) postavljen je okvir kako bi se pomorcima pružila osnovna financijska sigurnost u slučaju da brodovlasnici nisu u mogućnosti ili ne žele ispuniti svoje obveze prema njima.

Problem s Rezolucijom je taj što ona nije konvencija i gotovo da nema obvezujuću snagu u nacionalnim zakonodavstvima. Rezolucija postoji već više od deset godina, a njeni učinci su neznatni. Razlozi za njezin neuspjeh su dvojaki. Prvo, njeni zahtjevi nisu obvezni, a kao drugo, nije se našlo prihvatljivo rješenje za pružanje financijskog jamstva. Rezolucijom nije utvrđeno točno kako države trebaju osigurati da brodovlasnici pruže potrebnu financijsku sigurnost pomorcima, ali su predložili neke moguće metode, uključujući socijalno osiguranje, pomorsko osiguranje, nacionalne fondove ili druge oblike financijskog osiguranja. U vrijeme donošenja Rezolucije, ali i kasnije, nije se nadziralo pragmatično rješenje. Nacionalna sredstva ili socijalna zaštita bremeniti su često političkim problemima, a mogući uspjeh takvih sustava značajno se razlikuju od države do države. Jedino prihvatljivo rješenje je osiguranje od odgovornosti. Dostupno je brodovlasnicima i brodarima na globalnoj razini te može ponuditi sigurnost u ispunjenju obveze prema pomorcima i tako izbjeći nedostatke državnih financiranja. Osiguranje idealno odgovara i može zadovoljiti zahtjeve harmoniziranog sustava financijske sigurnosti, a zainteresirani ga mogu lako prepoznati i osloniti na njega.

Već dugi niz godina, međutim, predstavnici vlasnika i International Group (IG) P.&I. klubova zastupali su stajalište da je nemoguće osigurati rizik od napuštanja pomoraca. Na prvi pogled, P.&I. klubovi pojavili su se očigledno kao najbolji izbor osiguranja napuštenih pomoraca jer oni pokrivaju obveze brodovlasnika prema njihovoj posadi. Međutim, u praksi to nije tako. Smatralo se da je uzaludno stvarati uvjete za financijsko osiguranje kada prema pravilima kluba to nije moguće ostvariti ili je barem nepraktično.

Napušteni pomorci su, dakle, pitanje koje se nije moglo riješiti dosadašnjim pravnim razvojem. Na svojoj šestoj sjednici, Stručna radna skupina započela je raspravu o prihvaćanju odredaba Rezolucije A.930 (22) u *MLC konvenciju*. Budući da se ta *Konvencija* sveobuhvatno bavi pravima pomoraca, bila je savršen instrument za osnaživanje planirane odredbe o financijskom jamstvu za napuštene pomorce.

Obvezno financijsko jamstvo propisano *Izmjenama i dopunama MLC konvencije* za repatrijaciju primjenjivat će se i na pomorce u slučaju njihovog napuštanja. Novopridodani Standard A 2.5.2 postavlja uvjete kojima će se omogućiti osiguranje brzog i učinkovitog sustava financijskog osiguranja za pomoć pomorcima u slučaju njihovog napuštanja. Pomorac je napušten kada, kršeći zahtjeve *Konvencije*, odnosno uvjete ugovora o radu pomoraca, brodovlasnik ne podmiri troškove repatrijacije, ostavi pomorca bez nužnog uzdržavanja i pomoći⁷⁰ ili na drugi način prekine vezu

⁷⁰ *Izmjene i dopune MLC konvencije*, Standard A2.5.2, stavak 5.: Nužno uzdržavanje pomorca i pomoć pomorcima uključuju primjerenu prehranu, smještaj, opskrbu pitkom vodom, nužno gorivo za preživljavanje za vrijeme ukrcanja na brod i nužnu zdravstvenu njegu.

s pomorcem, uključujući neplaćanje ugovorene plaće za razdoblje od najmanje dva mjeseca.⁷¹

Svaka članica dužna je na brodovima pod svojom zastavom osigurati uspostavljanje sustava financijskog osiguranja koji zadovoljava uvjete ovoga Standarda A 2.5.2. Sustav financijskog osiguranja može biti u obliku programa socijalnog osiguranja, osiguranja, državnog fonda ili u nekom drugom obliku. Bitno je da osigurava izravan pristup, dostatno pokriće i brzu financijsku pomoć svakom napuštenom pomorcu na brodu pod zastavom države članice *Konvencije*. Oblik jamstva utvrđuje država članica nakon konzultacije s odgovarajućim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.

Pomoć osigurana sustavom financijskog osiguranja treba se odobriti odmah nakon ulaganja zahtjeva odnosnog pomorca ili od njega ovlaštenog predstavnika, uz koji je nužno obrazložiti pravo na pomoć⁷².

Najvažnija odredba *Izmjena i dopuna Konvencije*, a koja se odnosi na repatrijaciju i napuštene pomorce, je odredba Standarda 2.5.2, stavka 6. koja obvezuje državu stranku da njeni brodovi moraju posjedovati svjedodžbu ili druge dokazne instrumente o financijskom osiguranju koje izdaje davatelj financijskog osiguranja.

Stupanjem na snagu *Izmjena i dopuna MLC konvencije* ostaje za vidjeti koji će način države izabrati da bi ostvarile zahtjeve *Konvencije* o obveznom financijskom jamstvu. Najbolji način ispunjenja odredbi o obveznom financijskom jamstvu za napuštene pomorce je onaj kroz sustav osiguranja od odgovornosti putem P.&I. klubova. Međutim, tu se javljaju već spomenuti problemi. Neposredan uzrok napuštanja pomoraca je insolventnost ili drugi brodovlasnički financijski problemi. Kada se brodovlasnici nađu u teškoj financijskoj situaciji oni obično prestaju plaćati svoje obveze prema klubovima (P.&I. doprinose), što rezultira prestankom ugovora o osiguranju, brodovlasnici prestaju biti članovi kluba. U trenutku kad je brod napušten, dakle, brodovlasnik često više nije osiguran od strane kluba i ne može od njega ništa očekivati budući da ne plaća doprinos. Klubovi nisu jasno stavili do znanja kako oni planiraju riješiti taj problem. Vrlo je malo vjerojatno da su ostali članovi P.&I. kluba (brodovlasnici) spremni platiti plaće, troškove repatrijacije i druge izdatke bivšeg člana, a možda i konkurenta, koji je otišao u stečaj. Nije u skladu s načelom uzaja-

⁷¹ Ibid., stavak 2.

⁷² Ibid., stavak 9. glasi: *Pomoć osigurana sustavom financijskog osiguranja treba biti dostatna za pokriće: zaostalih plaća i drugih prava koje brodovlasnik duguje pomorcu temeljem ugovora o radu pomorca, relevantnog ugovora o kolektivnom pregovaranju, odnosno nacionalnog prava države zastave, ali uz primjenu ograničenja na četiri mjeseca za sve tako zaostale plaće i četiri mjeseca za sva tako zaostala prava; svih razumnih troškova koje pretrpi pomorac, uključujući troškove repatrijacije (putovanje prikladnim i brzim sredstvom, osiguranje hrane i smještaja, nužna zdravstvena njega); te troškova nužnog uzdržavanja pomorca uključujući i troškove kao što su: primjerena hrana, odjeća gdje je to potrebno, smještaj pomorca od vremena odlaska s broda do njegova dolaska kući, potrebnu medicinsku skrb i svaki drugi razumni trošak ili naplatu koja proizlazi iz postupka ili propusta koji predstavlja napuštanje, dok pomorac ne stigne svojoj kući.*

mnog osiguranja da ostali članovi svojevoljno preuzmu dug od nekog insolventnog bivšeg člana.⁷³

7.3. Osiguranje u slučaju nezgoda na radu

Izmjene i dopune MLC konvencije sadrže također precizniju odredbu o financijskom jamstvu za naknadu štete na koje ima pravo pomorac ili njegovi nasljednici u slučaju smrti ili dugoročne nesposobnosti za rad uzrokovane povredom na radu, bolešću ili povećanim rizikom.⁷⁴

Već 2006. godine *MLC konvencijom* je propisano da brodovlasnici moraju predvidjeti financijsko jamstvo kojim će osigurati naknadu u slučaju smrti ili dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu, bolesti ili opasnosti, što mora biti utvrđeno u nacionalnim propisima, ugovorom o zaposlenju pomorca ili kolektivnim ugovorom.⁷⁵ *Izmjenama i dopunama MLC konvencije* brod mora imati posebnu svjedodžbu ili drugi dokument koji dokazuje financijsko jamstvo, a koje izdaje davatelj takvog jamstva.⁷⁶ Osiguranje može biti u formi sustava socijalnog osiguranja, pomorskog osiguranja, osiguranja života i nezgode, fonda ili drugo slično rješenje.⁷⁷

8. ZAKLJUČAK

Međunarodna organizacija rada na konferenciji održanoj od 7. do 23. veljače 2006. u Ženevi usvojila je novu konvenciju pod nazivom *Konvencija o radu pomoraca*. Donesena je radi daljnjeg poboljšanja statusa tj. radnih, životnih i socijalnih prava pomoraca. Stupila je na snagu u kolovozu 2013. godine a trebala bi osigurati cjelovitu zaštitu osnovnih prava svih pomoraca bez obzira na njihovu nacionalnost ili državu pod čijom zastavom plovi brod. Hrvatska je *Konvenciju* ratificirala u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo djelomično uskladila s njenim odredbama (PZ iz 2011. i 2013.). To se posebice odnosi na odredbe o repatrijaciji. Prema PZ-u iz 2013. godine ministar pomorstva obvezuje se u roku od godinu dana donijeti propis (pravilnik) kojim će se detaljnije urediti način primjene *MLC konvencije* u Republici Hrvatskoj. Taj propis trebao bi uključiti sve novine usvojene *Konvencijom*, ali i iznaći rješenja za što bolju učinkovitost primjena odredbi o zaštiti pomoraca na radu.

⁷³ *The Maritime Labour Convention 2006*, edited by Jennifer Lavelle, Chapter 6, Denis Nifontov, *Seafarer abandonment insurance: a system of financial security for seafarers*, str. 123.

⁷⁴ *Izmjene i dopune MLC konvencije*, Standard A4.2.2 (Postupanje s ugovornim zahtjevima za naknadu štete), stavak 1. Pojam ugovorni zahtjev za naknadu štete znači svaki zahtjev koji se odnosi na smrt ili dugoročnu nesposobnost pomorca, zbog povrede na radu, bolesti ili povećanog rizika.

⁷⁵ *MLC konvencija*, Standard A4.2, stavak 1.b.; Vidi *supra* poglavlje 5.3.

⁷⁶ *Izmjene i dopune MLC konvencije*, Standard A4.2, stavak 11.

⁷⁷ *Ibid.*, Standard A4.2.2, stavak 2.

Konvencijom se uvodi značajna novina u odnosu na postojeće MOR konvencije, a to je obvezno certificiranje brodova u odnosu na MOR standarde. Odredbe *Konvencije* primjenjuju se na sve brodove bruto tonaže preko 500 koji plove na međunarodnim putovanjima i koji u skladu s odredbama *Konvencije* moraju imati odgovarajuće svjedodžbe o poštivanju uvjeta rada, a koje izdaje država zastave broda. Država zastave je obvezna obavljati nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti, dok država luke ima pravo inspekcijskog nadzora na način da provjerava ima li brod odgovarajuću svjedodžbu te jesu li uvjeti na brodu u skladu s odredbama *Konvencije*. Ukoliko brod ne udovoljava spomenutim uvjetima, država luke ima pravo zaustaviti brod. Tijela država članica mogu pregledavati uvjete rada i na brodovima država koje nisu ratificirale *Konvenciju*, što je svakako doprinijelo relativno brzom stupanju na snagu *Konvencije*.

Prema *Konvenciji*, svaki pomorac ima pravo na neškodljivo i sigurno radno mjesto koje udovoljava standardima sigurnosti, na poštene uvjete zapošljavanja, na dostojne radne i životne uvjete na brodu, na zdravstvenu zaštitu, medicinsku skrb, mjere za poboljšanje životnih i radnih uvjeta i druge oblike socijalne zaštite. Među najvažnijim *Konvencijskim* odredbama jesu one koje osiguravaju minimalni standard zaštite zdravlja i medicinske skrbi u zaštiti pomoraca od financijskih posljedica pojave bolesti, povreda ili smrti u vezi s njihovim zaposlenjem.

Veliki značaj *MLC konvencije*, između ostalog, je i taj što je propisala sustav zaštite pomoraca putem instituta financijskog jamstva (osiguranja), koji osigurava pomorcima efikasniji način ostvarivanja njihovih prava. Naime, odredbama *Konvencije* propisano je obvezno financijsko jamstvo (*financial security*) koje je brodovlasnik dužan pribaviti radi pokrića troškova repatrijacije (Standard A2.5) te naknade u slučaju smrti ili dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu, bolesti ili opasnosti (Standard A4.2). Međutim, propisani sustav financijskog jamstva (osiguranja) pomoraca postavljen je vrlo široko i nedovoljno precizno, a njegov oblik utvrđuje država članica nakon konzultacije s odgovarajućim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. To može biti bankarska garancija, osiguranje, program socijalnog osiguranja, državni fond i sl.

MLC konvencija, za razliku od CLC i Bunker konvencije, ne predviđa tzv. Blue Card sustav obveznog osiguranja od odgovornosti a niti pravo na izravnu tužbu, ali se institut osiguranja i ovdje pokazuje kao vrlo prikladan način za ispunjenje *Konvencijskih* zahtjeva. *Konvencija* samo predviđa za koje je naknade i troškove brodovlasnik radnoporavno obavezan pribaviti financijsko jamstvo ili osiguranje, ne precizirajući pritom pobliže o kojem se obliku financijskog jamstva radi i o kojoj vrsti osiguranja je riječ. Ta činjenica sama po sebi otvara brojna pitanja i dvojbe. Među tim je pitanjima praktično jedno od najvažnijih pitanje prava pomoraca na izravnu tužbu protiv davatelja jamstva ili osiguratelja. Takvo pravo nije predviđeno *Konvencijom*. To je sasvim razumljivo ima li se u vidu pravna narav sklopljenog osiguranja.

Premda *MLC konvencija* predviđa sustav obveznog osiguranja za pojedine štete i troškove pomoraca, tu nije riječ o klasičnom obliku *obveznog osiguranja od odgovornosti* za štete pričinjene trećim osobama, kakav je, primjerice, slučaj kod obveznog osiguranja brodarka od odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša. Nije, dakle, riječ o osiguranju građanskopravne odgovornosti za štete pričinjene trećim osobama, nego o obveznom ispunjenju radnopravne ugovorne obveze od strane brodarka da provede osiguranje šteta i troškova koje mogu pretrpjeti pomorci, a koje im je brodarka kao poslodavac dužan nadoknaditi prema odredbama Konvencije, nacionalnog prava, ugovora o radu ili kolektivnog ugovora.

Poseban je slučaj kada brodarka svoju obvezu o osiguranju iz *MLC konvencije* provede tako da odnosni brod učlani u neki postojeći P.&I. klub. U praksi će to biti najčešći slučaj, što potvrđuje i dosadašnja praksa. Pribavljanjem suvremenog klupskog pokrića u cijelosti bi se ispunio konvencijski zahtjev o obveznom osiguranju i ujedno pribavio dokaz o ispunjenju te obveze. Takav ugovor ima sva obilježja ugovora o pomorskom osiguranju. Međutim, za ostvarivanje prava iz ugovora mjerodavna su Pravila odnosnog kluba kao i englesko pravo. P.&I. klubovi, udruženi u International Group of P&I Clubs, već su svoja pravila uskladili s odredbama *MLC konvencije*, čime su zapravo proširili pokriće. To se prvenstveno odnosi na odštetne zahtjeve za tjelesne ozljede i smrt. S pretpostavkom primjene engleskog prava na ugovor o osiguranju, stupanjem na snagu engleskog *Third Parties (Rights against Insurers) Act-a* iz 2010., u slučaju insolventije ili stečaja brodarka – člana P.&I. kluba, treća osoba ima pravo neposredno od kluba zahtijevati odštetu za smrt i tjelesne ozljede. U takvu se slučaju P.&I. klub, za razliku od imovinskopravnih tražbina, ne može pozvati na ugovornu odredbu *pay to be paid*. Stupanjem na snagu *MLC konvencije*, dakle od 2013. godine, P.&I. klubovi pokrivaju i insolventiju brodarka u slučaju repatrijacije članova posade broda, što je do tada bio najveći problem u primjeni odredaba *Konvencije*. Posebice, to se odnosi na odredbe klupskih pravila o neisticanju prigovora s naslova *pay to be paid* i na retroaktivan učinak prestanka ugovora kada su u pitanju odštetni zahtjevi za tjelesne ozljede ili smrt pomoraca.

Uključivanjem obveznog osiguranja pomoraca u *Konvencijski* sustav pomorskog radnog prava značajno je poboljšan pravni položaj pomoraca u odnosu na prijašnje stanje. Nažalost, taj sustav, kao što je ranije rečeno, nije do kraja razrađen tako da se u njegovoj provedbi javljaju brojne nedoumice i dvojbe. Povoljna je okolnost što su brojne nejasnoće u praksi već uklonjene u odnosima samih gospodarstvenika, posebice putem P.&I. klubova, koji su i ovdje pokazali svoju vitalnost i nezaobilaznost kada je u pitanju zaštita interesa brodarka i njihovih pomoraca. Valja se nadati da će sustav obveznog osiguranja u tom okviru doživjeti daljnja poboljšanja te da će i pitanje izravne tužbe biti povoljno riješeno. Ne treba izgubiti iz vida da se puna zaštita pomoraca i poboljšanje njihova pravnog položaja, kao slabije strane, u odnosu na brodarka i osiguratelja, može ostvariti samo ako je sustav kristalno jasan i bez oteža-

vajuće procedure provediv tako da ne ostavlja nikakve dvojbe kako djeluje i tko je odgovoran za njegovu provedbu.

LITERATURA

1. Bolanča, Dragan, *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 1999.
2. Hazelwood, Steven – Semark, David, P.&I. Clubs, Law and Practice, *Lloyd's List*, London 2010.
3. Konvencije o radu pomoraca, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 11/09.
4. Luttenberger, Axel, *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.
5. Lavelle, Jennifer, *The Maritime Labour Convention 2006*, Informa Law from Routledge, Oxon, 2014.
6. Padovan, Adriana Vincenca, *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Zagreb, 2012.
7. Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje*, Knjiga druga, Zagreb 1994.
8. Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje – pravo i praksa*, Književni krug, Split, 2012.
9. Pavić, Drago, Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, *Svijet osiguranja*, br. 3/2000.
10. Pavić, Drago, *Ugovorno pravo osiguranja – Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009.
11. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13.
12. Šarić, Mia – Primorac, Željka, Repatrijacija pomoraca prema odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 49 (2012), br. 1 (103).
13. Učur, Marinko Đ., *Radnopravni status pomoraca*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
14. Učur, Marinko Đ., Konvencija MOR-a o radu pomoraca (2006), *Pravo u gospodarstvu*, god. 49, sv. 6 (prosinac 2010).
15. Zakon o obveznom odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08 i 125/11.
16. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 51/05, 36/09, 75/09 i 76/13.

Summary:

**CREWING INSURANCE UNDER
THE MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**

The Maritime Labour Convention (MLC) was adopted in Geneva in 2006, and entered into force in August 2013. The Convention represents the consolidation and modernization of the standards set in as many as 37 conventions previously adopted by the ILO. The Republic of Croatia ratified the Convention in February 2010, and has partially aligned its national legislation with its provisions. Almost all aspects of seafarers' life and work are foreseen by the MLC. All Member State ships shall have a maritime labour certificate as prima facie evidence that the requirements of this Convention have been met. The most important provisions of the Convention ensure minimum standards of health protection and medical care, so that seafarers are protected from financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment. Each Member State shall therefore adopt laws and regulations requiring that owners of ships that fly its flag are responsible for seafarers' health protection and medical care as foreseen by the MLC. These provisions are stipulated in Regulation 4.2. under the heading "Shipowners' liability". According to these provisions, shipowners shall either be liable to bear medical care costs or shall have to provide financial security for these costs. Furthermore, each Member State shall require ships that fly its flag to provide financial security for the costs of seafarers' repatriation (Standard 2.5), and to ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered (Standard 2.6).

The paper describes and analyzes the insurance system provided by the Maritime Labour Convention. The Convention does not expressly require compulsory liability insurance, but the insurance is a convenient way of fulfilling some of its requirements. It differs from the CLC and the Bunkers Convention that contain provisions on compulsory insurance, and also give a third injured party the right for a direct claim towards the liability insurer. The Convention's insurance system is defined in a very broad manner, which is insufficiently precise so it raises many questions. Particularly interesting are the following: What is the legal nature of this insurance? Is it life, injury or liability insurance? Who is the insurer, and who the insured? Who has an insurable interest, and what is the nature of that interest? Which document ensures the fulfilment of the Convention requirements regarding the security of seafarers (financial security requirements)? Extremely important is the issue concerning a direct action against an insurer, as well as the issue of the applicable law and jurisdiction. All these issues will be addressed and explained in the paper on the basis of current knowledge and experience.

Keywords: Maritime Labour Convention, 2006; repatriation; shipowners' liability; financial security; P.&I. clubs; abandoned seafarers.