

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU**

**PRAVNI FAKULTET**

**SVEUČILIŠNI SPECIJALISTIČKI STUDIJ PRAVO DRUŠTVA I  
TRGOVAČKO PRAVO**

**KATEDRA ZA POMORSKO I OPĆEPROMETNO PRAVO**

**ULOGA KOLEKTIVNIH UGOVORA U POMORSKOJ  
INDUSTRIJI: IZAZOVI ZAŠTITE PRAVA POMORACA I  
KONKURENTNOSTI BRODARA  
ZAVRŠNI SPECIJALISTIČKI RAD**

Student: Luka Mišić

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Mihael Mišo Mudrić

Zagreb, veljača 2026.

## Sadržaj

<b>Popis kratica</b> .....	4
<b>1. UVOD</b> .....	9
<b>2. MEĐUNARODNI STANDARDI ZAŠTITE PRAVA POMORACA I KOLEKTIVNI UGOVORI</b> .....	11
2.1. Međunarodni pravni okvir kolektivnog pregovaranja i kolektivnih ugovora u pomorstvu....	11
2.2. Uloga međunarodnih pomorskih organizacija u zaštiti prava pomoraca i razvoju kolektivnih ugovora .....	13
2.2.1. Međunarodna organizacija rada (ILO) i Međunarodna pomorska organizacija (IMO) kao ključni akteri u oblikovanju standarda zaštite prava pomoraca.....	14
2.2.2. Pregovaračka moć Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) u zaštiti prava pomoraca putem kolektivnih ugovora.....	20
2.2.3. Kolektivni ugovori kao instrument provedbe standarda zaštite prava pomoraca.....	22
2.3. Mehanizmi nadzora i pravne posljedice nepoštivanja standarda zaštite prava pomoraca.....	24
<b>3. KOLEKTIVNI UGOVORI U MEĐUNARODNOJ POMORSKOJ INDUSTRIJI</b> .....	28
3.1. Primjena kolektivnih ugovora u međunarodnom pomorstvu.....	28
3.2. Specifičnosti hrvatskih kolektivnih ugovora u međunarodnoj plovidbi.....	31
3.3. Uloga kolektivnih ugovora u zaštiti pomoraca od nepovoljnih radnih uvjeta na brodovima koji viju tzv. zastave pogodnosti.....	37
3.4. Izazovi očuvanja konkurentnosti brodara uz osiguranje socijalnih prava pomoraca.....	39
<b>4. ZAŠTITA PRAVA POMORACA U HRVATSKOJ</b> .....	41
4.1. Hrvatski zakonodavni okvir i usklađenost s međunarodnim standardima zaštite prava pomoraca.....	41
4.2. Kolektivni ugovori u hrvatskoj nacionalnoj plovidbi – značaj i primjena u zaštiti prava pomoraca .....	43
4.3. Kolektivni ugovori kao instrument sprječavanja socijalnog dumpinga u hrvatskoj nacionalnoj plovidbi.....	48
<b>5. DRUŠTVENA ODRŽIVOST I KOLEKTIVNI UGOVORI U POMORSTVU</b> .....	50
5.1 Društvena održivost i ESG principi u pomorskoj industriji.....	50
5.2. Uloga kolektivnih ugovora u integraciji okolišnih, društvenih i upravljačkih (ESG) kriterija u pomorsku industriju .....	54

**6. ZAKLJUČAK.....56**

**POPIS LITERATURE.....59**

Popis knjiga i članaka

Popis propisa

Popis mrežnih izvora

## Popis kratica

BRT – bruto registarska tonaža

br. – broj

čl. – članak

CSDDD – Direktiva o korporativnoj dubinskoj analizi održivosti (*Corporate Sustainability Due Diligence Directive*)

CSRD – Direktiva o korporativnom izvještavanju o održivosti (*Corporate Sustainability Reporting Directive*)

DMLC – Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca (*Declaration of Maritime Labour Compliance*)

EFRAG – Europska savjetodavna skupina za financijsko izvještavanje (*European Financial Reporting Advisory Group*)

EGP – Europski gospodarski prostor

EMSA – Europska agencija za pomorsku sigurnost (*European Maritime Safety Agency*)

ESG – okolišni, društveni i upravljački kriteriji (*Environmental, Social and Governance*)

ESRS – Europski standardi izvještavanja o održivosti (*European Sustainability Reporting Standards*)

EU – Europska unija

EUR – euro

EU ETS – sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Europske unije (*European Union Emissions Trading System*)

FOC – zastave pogodnosti (*Flags of Convenience*)

FPC – Odbor za prakse poštene plovidbe (*Fair Practices Committee*)

GDPR – Opća uredba o zaštiti podataka, Uredba (EU) 2016/679 (*General Data Protection Regulation*)

IBF – Međunarodni forum za kolektivno pregovaranje (*International Bargaining Forum*)

IBF CBA – IBF kolektivni ugovori (*IBF Collective Bargaining Agreements*)

ILO – Međunarodna organizacija rada (*International Labour Organization*)

IMO – Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization*)

ITF – Međunarodna federacija transportnih radnika (*International Transport Workers' Federation*)

JMC – Zajednička pomorska komisija (*Joint Maritime Commission*) pri ILO-u

JNG – Zajednička pregovaračka grupa (*Joint Negotiating Group*) pri IBF-u

MARPOL – Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*)

MLC – Konvencija o radu pomoraca (*Maritime Labour Convention*)

MLCert – Svjedodžba o radu pomoraca (*Maritime Labour Certificate*)

MoU – Memorandum o razumijevanju (*Memorandum of Understanding*)

NFRD – Direktiva o nefinancijskom izvještavanju (*Non-Financial Reporting Directive*)

npr. – na primjer

NSA – Norveško udruženje brodara (*Norwegian Shipowners' Association*)

PSC – nadzor države luke (*Port State Control*)

RH – Republika Hrvatska

SOLAS – Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (*International Convention for the Safety of Life at Sea*)

STCW – Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*)

UNCTAD – Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (*United Nations Conference on Trade and Development*)

USD – američki dolar

### **Izjava o izvornosti**

Ja, Luka Mišić, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor završnog specijalističkog rada naslova „Uloga kolektivnih ugovora u pomorskoj industriji: izazovi zaštite prava pomoraca i konkurentnosti broдача“ te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Luka Mišić

## Sažetak

Završni specijalistički rad pod nazivom „Uloga kolektivnih ugovora u pomorskoj industriji: izazovi zaštite prava pomoraca i konkurentnosti brodara“ istražuje značaj i primjenu kolektivnih ugovora u pomorskoj industriji, analizirajući njihove učinke na regulaciju radnih odnosa uz istodobno očuvanje konkurentnosti brodara. Rad analizira kako međunarodni pravni instrumenti te aktivnosti relevantnih međunarodnih organizacija oblikuju sustav zaštite prava pomoraca i unapređuju njihove radne uvjete.

Pritom se analizira utjecaj ključnih međunarodnih pomorskih organizacija, poput Međunarodne pomorske organizacije, Međunarodne organizacije rada i Međunarodne federacije transportnih radnika, koje aktivno sudjeluju u promicanju i implementaciji kolektivnih ugovora, osiguravanju minimalnih radnih uvjeta pomoraca i borbi protiv praksi koje štete pomorcima.

Posebna pažnja posvećena je i analizi razvoja međunarodnih instrumenata zaštite prava pomoraca, ističući posebnu ulogu Konvencije o radu pomoraca Međunarodne organizacije rada koja standardizira radne uvjete na brodovima i uvodi mehanizme koji omogućuju bolje zaštitu pomoraca širom svijeta. Pritom se naglasak stavlja na ključne odredbe Konvencije koje se odnose na kolektivne ugovore, ukazujući na njihovu važnost u osiguravanju poštenih uvjeta rada, plaća i sigurnosti za pomorce.

Ujedno, rad razmatra nacionalne okvire uređenja prava pomoraca, istražujući izazove u implementaciji međunarodnih normi u hrvatskom pravnom sustavu, te povezanost između nacionalnih zakona i međunarodnih standarda, kao i odgovornost država da usklade svoje zakonodavstvo s međunarodnim standardima.

Najveći dio ovog rada posvećen je analizi kolektivnih ugovora, koji se smatraju ključnim instrumentom u oblikovanju radnih uvjeta pomoraca na globalnoj razini. Kolektivni ugovori, posebice oni koji reguliraju međunarodnu plovidbu, obuhvaćaju širok spektar pravnih normi koje opsežno pokrivaju uvjete života i rada pomoraca, i to od uvjeta plaća, radnih sati i vremena odmora, do sigurnosnih standarda, zdravstvene zaštite i smještajnih uvjeta na brodovima. Kolektivni ugovori također djeluju kao instrument zaštite od nepoželjnih praksi, poput tzv. zastava pogodnosti, gdje bi bez njih pomorci mogli biti izloženi značajnim pravnim i socijalnim nesigurnostima.

U konačnici, rad detaljno razmatra ekonomske učinke kolektivnih ugovora na poslovanje brodara, kao i integraciju ekoloških, društvenih i upravljačkih (*Environmental, Social, Governance*) kriterija, s posebnim osvrtom na njihov potencijal za poboljšanje socijalne održivosti pomorske industrije.

Ključne riječi: *kolektivni ugovori, pomorci, međunarodni radni standardi, pomorska industrija, Konvencija o radu pomoraca*

## Summary

The paper entitled “The Role of Collective Agreements in the Maritime Industry: Challenges in Protecting Seafarers’ Rights and Ensuring Shipowners’ Competitiveness” explores the significance and implementation of collective agreements in the maritime industry, analyzing their effects on the regulation of employment relations while simultaneously maintaining the competitiveness of shipowners. The paper examines how international legal instruments and the activities of relevant international organizations shape the system of seafarers’ rights protection and contribute to the improvement of their working and living conditions.

The paper analyses the impact of key international maritime organisations, such as the International Maritime Organization, the International Labour Organization, and the International Transport Workers’ Federation, which actively participate in the promotion and implementation of collective agreements, the establishment of minimum working conditions for seafarers, and the fight against practices that harm seafarers.

Furthermore, the paper examines the development of international instruments for the protection of seafarers’ rights, highlighting the important role of the International Labour Organization's Maritime Labour Convention, which standardizes working conditions on board ships and introduces mechanisms that ensure better protection of seafarers worldwide. Emphasis is placed on the Convention’s provisions related to collective agreements, pointing to their importance in securing fair conditions of work, wages, and safety standards for seafarers.

Furthermore, the paper discusses the national legal framework governing seafarers’ rights, analyzing the challenges of implementing international norms within the Croatian legal system, the interrelation between national legislation and international standards, and the responsibility of states to harmonize their laws with global labour standards.

The central part of the paper is dedicated to the analysis of collective agreements as a key instrument in shaping seafarers’ working conditions on a global scale. These agreements, especially those regulating international navigation, encompass a broad range of legal norms covering wages, working hours, rest periods, safety standards, healthcare, and accommodation on board. Collective agreements also serve as a safeguard against undesirable practices, such as “flags of convenience,” which could otherwise expose seafarers to significant legal and social insecurity.

Finally, the paper assesses the economic effects of collective agreements on shipowners’ operations, as well as the integration of Environmental, Social, and Governance (ESG) criteria, with particular emphasis on their potential to enhance the social sustainability of the maritime industry.

**Keywords:** *collective agreements, seafarers, international labour standards, maritime industry, Maritime Labour Convention*

## 1. UVOD

Pomorska industrija predstavlja jedan od najvažnijih stupova globalne ekonomije, osiguravajući prijevoz roba i ljudi na međunarodnoj razini te povezujući svjetska tržišta. Pritom je pomorski prijevoz i dalje dominantan oblik međunarodnog transporta, čineći okosnicu globalnih opskrbnih lanaca te obuhvaćajući više od 80 posto ukupnog obujma svjetske trgovine.<sup>1</sup> Prema procjenama, ova industrija zapošljava preko 1.892.000 pomoraca,<sup>2</sup> čija su prava, radni uvjeti i sigurnost ključni čimbenici ne samo za njihov profesionalni život, već i za održivost i konkurentnost pomorske djelatnosti u cjelini.

U kontekstu radnih odnosa, rad pomoraca ima specifičnosti koje ga izdvajaju od ostalih oblika zaposlenja. Naime, pomorcima je tijekom obavljanja radnih zadataka, mjesto rada ujedno i mjesto boravka. Upravo zbog te specifičnosti, regulacija radnih odnosa pomoraca nastoji osigurati dvije glavne zadaće plovidbe, zaštitu pomoraca i sigurnost plovidbe.<sup>3</sup> Također, univerzalnost pomorskog prava posebno se očituje u oblasti pomorskog radnog prava, jer se pitanja vezana uz radnopravni status i imovinskopravni položaj članova posade, isti ili slični od najranijih vremena.<sup>4</sup> Unatoč značajnoj ulozi pomoraca u globalnoj trgovini, oni se često suočavaju s izazovima vezanim uz radne i socijalne aspekte koji proizlaze iz dinamične prirode pomorskog sektora. Povijesno teški uvjeti rada u pomorskoj djelatnosti, u suvremenom kontekstu, transformiraju se pod snažnim utjecajem globalnih ekonomskih trendova i tehnološkog napretka. Naime, sve veća automatizacija brodskih i lučkih operacija, skraćeno vrijeme zadržavanja brodova u lukama, porast međunarodne flote brodova, fleksibilni regulatorni sustavi koji omogućuju registraciju brodova u jurisdikcijama s blažim regulatornim zahtjevima, istovremeno povećavaju učinkovitost pomorskog prijevoza unutar globalnih opskrbnih lanaca, ali i otvaraju nova pitanja u pogledu zaštite prava pomoraca. Navedeno je doprinijelo jačanju međunarodne konkurentnosti u pomorskoj djelatnosti te povećanom pritisku na smanjenje troškova, posebice onih vezanih za korištenje radne snage, što je rezultiralo promjenama u veličini i strukturi posade (multinacionalna i multikulturalna posada), smanjenjem plaća, pogoršanjem uvjeta života i rada pomoraca na brodu, te zamjenom nacionalnih regulatornih sustava sa onima međunarodnog karaktera.<sup>5</sup>

Zbog toga su društveni odnosi vezani uz plovidbu i more bili predmet zakonskoga reguliranja još od najranijih vremena.<sup>6</sup> Kako bi se osigurala primjerena zaštita prava pomoraca i istovremeno održala konkurentnost brodara, iznimno značajnu ulogu imaju kolektivni ugovori. Stoga, ovaj rad istražuje ulogu kolektivnih ugovora u zaštiti prava pomoraca i očuvanju konkurentnosti brodara, s

---

<sup>1</sup> Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2021, Ujedinjeni narodi, Geneva, Overview, 2021.

<sup>2</sup> Ibid., str. 16, 2021. (podatak o broju pomoraca preuzet iz: BIMCO & International Chamber of Shipping (ICS), Seafarer Workforce Report 2021: The global supply and demand for seafarers, Witherbys / BIMCO & ICS, 2021.)

<sup>3</sup> Buklijaš B., Bilić A., Međunarodno radno pravo, str. 101, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006.

<sup>4</sup> Šarac M., Crnković A. Legal working status of crew members during the centuries- a comparative overview, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe (Split, 8.-9. travnja 2021.), str. 330., Pravni fakultet Split, 2021.

<sup>5</sup> Bilić A., Smokvina V., Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svjetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe (Split, 8.-9. travnja 2021.), str. 12., Pravni fakultet Split, 2021.

<sup>6</sup> Bartulović Ž, Aflić M., Sailor's Service from Medieval Times to Modern Maritime Labour Conventions, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci 55, br. 1., str. 167, Pravni fakultet Rijeka, 2018.

posebnim naglaskom na međunarodni pravni okvir i djelovanje ključnih međunarodnih organizacija.

U radu se nadalje analiziraju pravni instrumenti i standardi koji oblikuju sustav zaštite pomoraca, pri čemu se posebno ističe Konvencija o radu pomoraca (*Maritime Labour Convention* - MLC).<sup>7</sup> Ova konvencija, koju je usvojila Međunarodna organizacija rada (*International Labour Organization* - ILO), predstavlja sveobuhvatan okvir za uređenje radnih uvjeta pomoraca, uključujući njihove plaće, radno vrijeme, zdravstvenu zaštitu i socijalnu sigurnost, te se smatra najznačajnijim dokumentom za uređenje radnog i socijalnog statusa pomoraca. Rad se također bavi ulogom ključnih međunarodnih organizacija koje djeluju uz ILO, a to su Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization* - IMO) i Međunarodna federacija transportnih radnika (*International Transport Workers' Federation* - ITF), koje kroz svoje regulatorne i nadzorne instrumente pridonose unapređenju standarda zaštite pomoraca i provedbi kolektivnih ugovora. Pritom kolektivni ugovori predstavljaju važan instrument uređenja radnih odnosa u pomorstvu, omogućujući pomorcima pristup standardiziranim radnim uvjetima, te socijalnim i materijalnim pravima. Njihova primjena postaje posebno značajna u kontekstu međunarodne plovidbe, gdje su pomorci često izloženi pravnim nesigurnostima zbog različitih primjenjivih jurisdikcija i poslovnih modela brodarskih kompanija.

Posebna pažnja posvećena je i fenomenu tzv. zastava pogodnosti, koji omogućava brodarima registraciju plovila u državama s manje strožim regulatornim zahtjevima, što može dovesti do smanjenja prava i zaštite pomoraca. Ova praksa predstavlja značajan izazov ne samo za osiguranje dostojanstvenih radnih uvjeta pomoraca, već i za osiguranje poštene tržišne utakmice u brodarskoj industriji, jer stvara nelojalnu konkurenciju između brodara koji poštuju međunarodne standarde i onih koji koriste fleksibilnije propise zastava pogodnosti. Prema podacima Konferencije Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (*United Nations Conference on Trade and Development* - UNCTAD), od 2024. godine više od polovice svjetske trgovačke flote, mjereno nosivošću (BRT), registrirano je u otvorenim registrima odnosno plovi pod nekom od zastava pogodnosti.<sup>8</sup>

U radu se također razmatraju posebnosti hrvatskog zakonodavstva u kontekstu zaštite radnih i socijalnih prava pomoraca te usklađenost nacionalnog pravnog okvira s međunarodnim standardima. Hrvatska, kao zemlja s dugom pomorskom tradicijom, suočava se s izazovima implementacije međunarodnih normi u svoje zakonodavstvo, pri čemu kolektivni ugovori imaju ključnu ulogu u osiguranju prava hrvatskih pomoraca.

Posebno mjesto u radu zauzima analiza ekonomske dimenzije kolektivnih ugovora, s naglaskom na njihovu ulogu u osiguranju ravnoteže između zaštite prava radnika i financijske održivosti brodarskih kompanija. U tom kontekstu istražuje se i integracija okolišnih, društvenih i upravljačkih (ESG) kriterija u pomorsku industriju te način na koji kolektivni ugovori mogu doprinijeti jačanju društvene odgovornosti brodarara.

---

<sup>7</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija o radu pomoraca, 2006., s izmjenama i dopunama.

<sup>8</sup> Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (UNCTAD), *Handbook of Statistics 2023*, "Table 2. Fleet ownership and registration, main economies, 1 January 2023", str. 73., 2023.

Cilj ovog rada je pružiti cjelovitu pravnu analizu uloge kolektivnih ugovora u pomorskoj industriji, uz istodobno sagledavanje ekonomskih i društvenih aspekata njihove primjene te izazova koji se pojavljuju u njihovoj provedbi. Kroz pregled međunarodnih standarda, nacionalnih zakonodavnih okvira i primjera iz prakse, rad nastoji dati odgovore na ključna pitanja vezana uz zaštitu pomoraca i konkurentnost brodara u kontekstu globalizirane pomorske industrije.

## **2. MEĐUNARODNI STANDARDI ZAŠTITE PRAVA POMORACA I KOLEKTIVNI UGOVORI**

### **2.1. Međunarodni pravni okvir kolektivnog pregovaranja i kolektivnih ugovora u pomorstvu**

Pomorska industrija predstavlja globalno povezan sektor u kojemu pomorci često rade u pravnim okvirima različitih jurisdikcija, što može rezultirati pravnom nesigurnošću i otežanom zaštitom njihovih radnih i socijalnih prava. Zaštita pomoraca od iznimne je važnosti, jer osim što osigurava sigurnost plovidbe i doprinosi zaštiti morskog okoliša, ona istovremeno štiti zdravlje i sigurnost samih pomoraca, s posebnim naglaskom na poštivanje njihovih temeljnih ljudskih prava.<sup>9</sup> Stoga međunarodni standardi zaštite prava pomoraca postaju ključni instrumenti za osiguranje jedinstvenih pravila koja se primjenjuju na sve pomorce, neovisno o zastavi broda pod kojom plove.

Međunarodni standardi zaštite prava pomoraca oblikuju se upravo kroz djelovanje međunarodnih organizacija, ponajprije ILO i IMO, koje kroz konvencije, preporuke, rezolucije i druge međunarodne akte utvrđuju temeljna pravila rada i života na moru, stvarajući time jedinstven međunarodni okvir zaštite prava pomoraca, neovisno o razlikama u nacionalnim zakonodavstvima. Kolektivni ugovori pritom imaju važnu ulogu u provedbi međunarodnih standarda zaštite prava pomoraca, jer definiraju specifične uvjete rada i plaća unutar globalne pomorske industrije. Kolektivnim ugovorima moguće je, na uravnotežen način, osigurati prilagodbu uvjetima poslovanja u globaliziranom gospodarstvu, uz istovremeno jamčenje minimalnih socijalnih standarda.<sup>10</sup>

Budući da radnik kao pojedinac, u pravilu, ne raspolaže dostatnom socijalnom snagom da bi mogao ravnopravno pregovarati s poslodavcem o svojim pravima i uvjetima rada, u tom smislu „snaga svijeta rada leži u kolektivnoj moći“,<sup>11</sup> odnosno u udruživanju radnika koje omogućuje nastupanje s jedinstvene pregovaračke pozicije. Upravo iz te potrebe za ravnotežom interesa razvija se institut kolektivnog pregovaranja. Pravni okvir kolektivnog pregovaranja na međunarodnoj razini temelji se ponajprije na ILO Konvenciji br. 87 o slobodi udruživanja i zaštiti prava na

---

<sup>9</sup> Rozić, T. Vuković, N. Božiković, Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42, br. 3, str. 696, 2021.

<sup>10</sup> Bodiroga-Vukobrat N., Laleta S., Posebnosti kolektivnog pregovaranja u europskom i hrvatskom pravu, str. 4, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 28, No. 1, 2007.

<sup>11</sup> Buklijaš B., Bilić A., Međunarodno radno pravo, str. 15, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006.

organiziranje<sup>12</sup> i ILO Konvenciji br. 98 o pravu na organiziranje i kolektivno pregovaranje,<sup>13</sup> koje zajedno čine osnove normativnog sustava ILO-a u području radnih odnosa.

Konvencija br. 87 postavlja temelj za učinkovito kolektivno pregovaranje osiguravanjem prava radnicima i poslodavcima da bez prethodnog odobrenja slobodno osnivaju i pristupaju organizacijama po vlastitom izboru. Time se jamči institucionalna sloboda potrebna za autonomno sindikalno djelovanje, što je preduvjet za uspostavu ravnoteže u odnosima između rada i kapitala.

Na toj osnovi se nadovezuje Konvencija br. 98, koja postavlja međunarodne standarde u području kolektivnog pregovaranja. Ova konvencija štiti radnike od diskriminacije zbog članstva u sindikatu te jamči sindikatima pravo na neometano djelovanje bez uplitanja poslodavaca. Time se izravno jača pregovaračka moć radnika i stvaraju preduvjeti za ravnopravne pregovore s poslodavcima. Posebno je važno istaknuti da Konvencija br. 98 obvezuje države članice da poduzmu odgovarajuće mjere kako bi poticale i promicale razvoj dobrovoljnog kolektivnog pregovaranja. U tom smislu, ova konvencija ima i proaktivnu dimenziju, čime se stvaraju institucionalni i zakonodavni uvjeti u kojima se kolektivno pregovaranje može razvijati kao sredstvo uređivanja radnih odnosa.

U ILO Konvenciji br. 154 o promicanju kolektivnog pregovaranja,<sup>14</sup> kolektivno pregovaranje je definirano kao svako pregovaranje između poslodavaca, skupine poslodavaca ili jedne i više udruga poslodavaca, s jedne strane, i jedne ili više radničkih organizacija, s druge strane, radi: utvrđivanja radnih uvjeta i uvjeta za zapošljavanje; i/ili utvrđivanje odnosa između poslodavaca i radnika i/ili uređivanje odnosa između poslodavaca i njihovih organizacija i jedne ili više radničkih organizacija.<sup>15</sup> Ova konvencija ima poseban značaj u kontekstu globaliziranih sektora kao što je pomorska industrija, gdje radnici dolaze iz različitih zemalja, a brodari često posluju izvan domicilnog zakonodavstva. Time se dodatno naglašava važnost uspostave međunarodnih standarda koji nadilaze nacionalne granice.

Kolektivno pregovaranje može se realizirati na svim razinama sindikalnog i poslodavačkog organiziranja. Sustavi, oblici i metode kolektivnog pregovaranja razlikuju se, pri čemu je sindikatima i poslodavcima prepušteno da dobrovoljno urede uvjete rada i zaposlenja iznad zakonom propisanog minimuma.<sup>16</sup> Ključni rezultat postupka kolektivnog pregovaranja je kolektivni ugovor, pravni akt koji normativno uređuje prava i obveze iz radnog odnosa za sve radnike obuhvaćene njegovom primjenom. Stoga, kolektivni ugovor nije samo rezultat kolektivnih

---

<sup>12</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija br. 87 o slobodi udruživanja i zaštiti prava na organiziranje, 1948.,

[https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100\\_INSTRUMENT\\_ID:312232:NO](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312232:NO), pristupljeno 1. srpnja 2025.

<sup>13</sup> Ibid., Konvencija br. 98 o pravu na organiziranje i kolektivno pregovaranje, 1949., [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100\\_ILO\\_CODE:C098](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C098), pristupljeno 1. srpnja 2025.

<sup>14</sup> Ibid., Konvencija br. 154 o promicanju kolektivnog pregovaranja, 1981., [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100\\_ILO\\_CODE:C154](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C154), pristupljeno 1. srpnja 2025.

<sup>15</sup> Ibid. čl. 2.

<sup>16</sup> Učur M. Đ., Kolektivno pregovaranje i proširenje primjene kolektivnog ugovora (oktroiranje kolektivnog ugovora), str. 548, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 27. No. 1., 2006.

pregovora već i temelj socijalnog dijaloga i industrijskih odnosa, koji pridonosi stabilnosti radnih odnosa i jačanju pravne sigurnosti u svijetu rada.

Prema definiciji ILO-a kolektivni ugovor predstavlja svaki pisani sporazum o uvjetima rada i zaposlenja, sklopljen s jedne strane od jednog poslodavca, skupine poslodavaca ili jedne, odnosno više udruga poslodavaca, te s druge strane od jedne ili više udruga reprezentativnih sindikalnih organizacija radnika, odnosno predstavnika radnika koji je valjano izabran i ovlašten od skupine radnika u skladu s nacionalnim zakonodavstvu.<sup>17</sup> Kolektivni ugovor ima svoje ime, subjekte, sadržaj i formu.<sup>18</sup> Kolektivni ugovori predstavljaju poseban izvor radnog prava i karakterističnu vrstu ugovora. Njihova posebnost očituje se u dvostrukoj pravnoj naravi, s jedne strane obvezuju sindikate i poslodavce, dok s druge strane proizvode učinke i prema radnicima koje sindikati predstavljaju. Učinci kolektivnog ugovora su normativni i obvezni. Normativni učinak, koji je fakultativan jer ovisi o volji stranaka, očituje se kroz odredbe kojima se uređuju prava i obveze radnika u individualnim radnim odnosima, primjerice visina plaće, radno vrijeme, ili trajanje godišnjih odmora. Obvezni učinak odnosi se na prava i obveze samih stranaka ugovora te uređuje pitanja poput trajanja, izmjene, tumačenja, primjene i otkazivanja kolektivnog ugovora.

## **2.2. Uloga međunarodnih pomorskih organizacija u zaštiti prava pomoraca i razvoju kolektivnih ugovora**

U ovom poglavlju analiziraju se međunarodne organizacije i njihova uloga u razvoju standarda zaštite pomoraca te način na koji kolektivni ugovori nadopunjuju i osiguravaju provedbu tih standarda. Zaštita prava pomoraca i razvoj kolektivnih ugovora neodvojivo su povezani s djelovanjem međunarodnih organizacija koje nastoje osigurati pravedne uvjete rada i socijalnu sigurnost u pomorskom sektoru. Njihov utjecaj ogleda se u donošenju međunarodnih standarda, nadzoru njihove provedbe te pregovorima s brodovlasnicima i vladama kako bi se osigurala prava pomoraca.

Jedan od ključnih aktera u ovom procesu je ILO, koja kroz MLC konvenciju postavlja temelje za minimalne standarde rada, smještaja, zdravstvene zaštite i socijalne sigurnosti. IMO nadopunjuje ovaj okvir svojim regulativama koje se prvenstveno odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša, ali time neizravno utječe i na radne uvjete pomoraca. Posebno značajnu ulogu u zaštiti pomoraca ima ITF, koja aktivno djeluje u pregovorima s brodovlasnicima kako bi osigurala dostojanstvene uvjete rada i pravedne plaće. ITF sklapa kolektivne ugovore koji često nadilaze minimalne standarde postavljene međunarodnim konvencijama, osiguravajući veća prava pomoraca, kao što su bolji uvjeti smještaja, adekvatni odmori i zaštita od eksploatacije. Osim toga, ITF provodi inspekcije brodova kako bi se osiguralo poštivanje ugovora i spriječili slučajevi neisplaćenih plaća, loših uvjeta rada ili čak napuštanja pomoraca u stranim lukama.

Kolektivni ugovori u pomorstvu razvijaju se upravo kroz sinergiju ovih međunarodnih organizacija, sindikata i poslodavaca. Iako svaka od ovih institucija ima specifičnu ulogu, njihova

---

<sup>17</sup> Buklijaš B., Kolektivno radno pravo, str. 104., Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2012.

<sup>18</sup> Učur M. Đ., Kolektivno pregovaranje i proširenje primjene kolektivnog ugovora (oktroiranje kolektivnog ugovora), str. 551, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 27. No. 1., 2006.

međusobna suradnja rezultira zaštitom prava pomoraca i unaprjeđenjem radnih uvjeta na globalnoj razini.

### **2.2.1. Međunarodna organizacija rada (ILO) i Međunarodna pomorska organizacija (IMO) kao ključni akteri u oblikovanju standarda zaštite prava pomoraca**

Kao što je prethodno navedeno, međunarodni standardi zaštite prava pomoraca razvijaju se kroz djelovanje različitih međunarodnih organizacija koje postavljaju pravila i smjernice za osiguranje dostojanstvenih uvjeta rada u pomorskom sektoru. među tim organizacijama, ključnu ulogu imaju ILO i IMO.

ILO je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda s ciljem unaprijeđenja radnih uvjeta i zaštite radničkih prava, osnovana 1919. godine, ova organizacija kroz svoje konvencije i preporuke osigurava međunarodni radnopravni okvir koji se odnosi i na pomorce.<sup>19</sup> Smatra se da ILO ima najrazvijeniji multilateralan sustav nadzora nad primjenom usvojenih univerzalnih međunarodnih standarda iz područja rada u nacionalnim pravnim sustavima država članica. Primjena konvencija prati se putem nacionalnih izvješća, prigovora i žalbi.<sup>20</sup> Također, kako bi se osigurao nadzor nad provedbom konvencija, 1926. godine osnovan je Odbor stručnjaka (*Committee of Experts*), koji danas broji 20 uglednih pravnika iz različitih pravnih sustava i geografskih regija.<sup>21</sup> Uloga Odbora stručnjaka sastoji se u praćenju i ocjenjivanju primjene međunarodnih radnih standarda u državama članicama ILO-a. Njegova primarna zadaća je analiza izvješća koje države podnose o provedbi ILO konvencija koje su ratificirale te utvrđivanje eventualnih nepravilnosti ili odstupanja od propisanih standarda. Odbor također razmatra primjedbe sindikata i poslodavaca te može od država zatražiti dodatna objašnjenja ili korektivne mjere u slučajevima gdje uoči nedostatke u primjeni konvencija. Njegov rad pridonosi transparentnosti i učinkovitosti nadzornog sustava ILO-a, čime osigurava da međunarodni standardi rada nisu samo formalno usvojeni već i dosljedno primijenjeni u praksi.

ILO ima posebno značajnu ulogu u oblikovanju međunarodnog pravnog okvira za zaštitu pomoraca. Naime, konvencije ne treba donositi o svakom pitanju iz pomorskog prava, nego samo u vezi s onim pitanjima gdje je to neophodno zbog različitih rješenja u nacionalnim pravima pojedinih zemalja.<sup>22</sup> Simptomatično, najbrojnije konvencije i preporuke ILO-a odnose se na pomorce, na zaštitu njihovog fizičkog i duhovnog integriteta u cilju humanizacije uvjeta rada pomoraca.<sup>23</sup> Naime, ILO je tijekom svojega djelovanja usvojio više od pedeset konvencija koje su posebno usmjerene na zaštitu dobrobiti i potreba pomoraca, kao i niz drugih međunarodnih

---

<sup>19</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), *Origins of the ILO*, Geneva, str. 1., 2019.

<sup>20</sup> Buklijaš B., Bilić A., *Međunarodno radno pravo*, str. 111, Split, 2006.

<sup>21</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), *Monitoring compliance with international labour standards: The key role of the ILO Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations*, Geneva, str. 10, 2019.

<sup>22</sup> Marin J., *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, str. 95, PPP god. 46 (2007), 161, 91-111

<sup>23</sup> Učur M. Đ., *Vrela radnopravnog i socijalnopravnog statusa članova posade broda*, Pomorski zbornik 39, str. 115, 2001.

instrumenata koji, iako nisu izravno namijenjeni isključivo pomorcima, ipak znatno doprinose unapređenju njihovih prava i radnih uvjeta.<sup>24</sup>

Tako se za ILO-ovu MLC konvenciju drži da je "*Seafarers` Bill of Rights*"<sup>25</sup> pomoraca jer integrira i ažurira prethodne međunarodne instrumente u jedinstveni dokument koji postavlja minimalne standarde za uvjete rada, plaće, zdravlje i socijalnu zaštitu pomoraca. MLC konvencija je instrument konsolidacije, a ne inovacije, budući su mnoge odredbe Konvencije već bile na snazi, bilo putem drugih konvencija ILO-a ili, u Europi, putem sve većeg broja instrumenata Europske unije.<sup>26</sup> Naime, MLC konvencija objedinjuje 68 pomorskih konvencija i preporuka ILO-a<sup>27</sup> donesenih od 1920. godine,<sup>28</sup> što je značajan korak u poboljšanju radnih i životnih uvjeta pomoraca na brodovima. MLC konvencija je stupila na snagu 20. kolovoza 2013. i do 2025. godine bila ratificirana od strane 108 država koje zajedno čine više od 96 % svjetske bruto tonaže brodova,<sup>29</sup> čime pokazuje kako socijalni dijalog i međunarodna suradnja mogu učinkovito odgovoriti na izazove globalizacije u pomorstvu.<sup>30</sup>

MLC konvencija ima za cilj osigurati dostojne radne i životne uvjete za pomorce uspostavom zdravstvenih i sigurnosnih standarda, poštenih uvjeta zaposlenja i stručnog osposobljavanja, kao i poštenog tržišnog natjecanja za brodovlasnike putem njezine globalne primjene, čime se na međunarodnoj razini jamče ravnopravni uvjeti u ostvarivanju prava pomoraca, neovisno o nacionalnosti ili zastavi plovila.<sup>31</sup> Struktura MLC konvencije je složena jer sadrži tri različite vrste odredbi: Članke, Pravila i tzv. Kodeks. Pritom se organizacijska struktura MLC konvencija može opisati kao svojevrсна kaskada u kojoj se s povećanjem razine detaljnosti istodobno povećava fleksibilnost i mijenja stupanj obveznosti pojedinih odredbi.<sup>32</sup> Članci i Pravila utvrđuju temeljna prava i načela te osnovne obveze država koje ratificiraju Konvenciju, dok Kodeks sadrži detalje za provedbu Pravila. Kodeks je podijeljen na Dio A (obvezni standardi) i Dio B (neobvezne smjernice).<sup>33</sup>

---

<sup>24</sup> Hubilla R. S. B. Maria, An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law Relating to Maritime Labour and Human Rights, World Maritime University, str. 29, 2009.

<sup>25</sup> McConnell M., D. Dominick, Doumbia-Henry C., The Maritime Labour Convention, 2006 A Legal Primer to an Emerging International Regime, Martinus Nijhoff Publishers, str. 154, 2011.

<sup>26</sup> Y. Baatz (Ed.), Lorenzon, F., Safety and Compliance, Maritime Law (5th ed), str. 392, Routledge, 2021.

<sup>27</sup> Abel A., The Maritime Labour Convention in the European Union, Routledge, str. 1, 2013.

<sup>28</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), ILO Compendium of Maritime Labour Instruments - Third (revised) edition, str. 366, 2021.

<sup>29</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Ratifications of Maritime Labour Convention, 2006. [https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_en/f?p=1000%3A11300%3A0%3A%3ANO%3A%3AP11300\\_INSTRUMENT\\_ID%3A312331](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000%3A11300%3A0%3A%3ANO%3A%3AP11300_INSTRUMENT_ID%3A312331), pristupljeno 11. ožujka 2025.

<sup>30</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Compendium of Maritime Labour Instruments - Third (revised) edition, str. vii, 2021.

<sup>31</sup> Direktiva (EU) 2015/1794 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. listopada 2015. o izmjeni direktiva 2008/94/EZ, 2009/38/EZ i 2002/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te direktiva Vijeća 98/59/EZ i 2001/23/EZ u pogledu pomoraca. toč. 14.

<sup>32</sup> McConnell M., D. Dominick, Doumbia-Henry C., The Maritime Labour Convention, 2006 A Legal Primer to an Emerging International Regime, Martinus Nijhoff Publishers, str. 123, 2011.

<sup>33</sup> Y. Baatz (Ed.), Lorenzon, F., Safety and Compliance, Maritime Law (5th ed), str. 392, Routledge, 2021.

MLC konvencija se sastoji od pet poglavlja, svako poglavlje sastoji se od niza Pravila, nakon kojih slijede standardi koji zajedno čine Kodeks.

U prvom poglavlju MLC konvencije naziva „Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu“,<sup>34</sup> određuju se osnovni zahtjevi koje pomorci moraju ispuniti kako bi mogli obavljati svoje dužnosti. Konvencija propisuje da nitko mlađi od 16 godina ne smije biti zaposlen na brodu, dok pomorci mlađi od 18 godina ne smiju raditi noću. Također, svaki pomorac mora posjedovati medicinsku potvrdu o sposobnosti za rad te biti adekvatno obučen, certificiran i kvalificiran za obavljanje svojih dužnosti. Proces zapošljavanja reguliran je kako bi se osigurala njegova učinkovitost i odgovornost.

Nadalje, u drugom poglavlju „Uvjeti zaposlenja“<sup>35</sup> određuje se obveza poslodavaca da osiguraju pisani i pravno obvezujući ugovor koji jasno utvrđuje prava i obveze zaposlenika. Pomorci imaju pravo pregledati ugovor, potražiti pravni savjet i slobodno ga prihvatiti prije potpisivanja. Nadalje, jamči im se redovita i potpuna isplata plaće, jasno određeni radni i minimalni sati odmora te plaćeni godišnji odmor. Osigurano im je pravo na dopust na kopnu pod odgovarajućim uvjetima, repatrijaciju o trošku poslodavca te odgovarajuću naknadu u slučaju ozljede, gubitka posla ili potonuća broda.

U trećem poglavlju „Prostorije za smještaj, prostorije za odmor, prehrana i posluživanje hrane“<sup>36</sup> regulirani su zahtjevi koji se odnose na smještaj, rekreacijske sadržaje, hranu i ugostiteljske usluge. Brodovi moraju osigurati adekvatan i kvalitetan smještaj te prikladne prostore za rekreaciju. Hrana i voda moraju zadovoljavati standarde kvalitete, biti nutritivno vrijedne i u dostatnim količinama, uzimajući u obzir kulturne i vjerske potrebe pomoraca.

U četvrtom poglavlju „Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i zaštita socijalne sigurnosti“<sup>37</sup> uređeni su aspekti Konvencije koji osiguravaju da pomorci imaju pravo na medicinsku skrb i materijalnu pomoć u slučaju bolesti, ozljede ili smrti tijekom zaposlenja. Države potpisnice dužne su omogućiti pristup zdravstvenim ustanovama, dok brodovlasnici snose odgovornost za zdravstvenu zaštitu pomoraca na brodu. Osim toga, pomorcima se jamči pravo na isplatu plaće, u cijelosti ili djelomično, u slučaju nesposobnosti za rad, kao i sigurno i higijensko radno okruženje. Također, države su obvezne osigurati socijalnu sigurnost pomorcima, u skladu s načelima Konvencije.

U posljednjem, petom poglavlju MLC konvencije „Udovoljavanje i provedba“<sup>38</sup> određeno je da su države zastave i luke dužne provoditi inspekcije te uspostaviti sustav certificiranja. Na svakom brodu moraju se nalaziti dva ključna dokumenta – Svjedodžba o radu pomoraca (MLCert), koji potvrđuje da su uvjeti rada i života u skladu s nacionalnim zakonima, te Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca (DMLC), koja navodi nacionalne zahtjeve i mjere

---

<sup>34</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija o radu pomoraca, 2006., s izmjenama i dopunama, Poglavlje I. Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu

<sup>35</sup> Ibid., Poglavlje II. Uvjeti zaposlenja

<sup>36</sup> Ibid., Poglavlje III. Prostorije za smještaj, prostorije za odmor, prehrana i posluživanje hrane

<sup>37</sup> Ibid., Poglavlje IV. Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i zaštita socijalne sigurnosti

<sup>38</sup> Ibid., Poglavlje V. Udovoljavanje i provedba

usklađenosti brodovlasnika. Preglede provode inspeksijska tijela država luka, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i relevantnim međunarodnim propisima.

MLC konvencija, koja je usvojena 2006. godine, od tada je doživjela četiri izmjene i dopune kako bi se poboljšali uvjeti rada, zaštite i sigurnosti pomoraca na međunarodnoj razini. Svaka izmjena odražava odgovore na izazove i potrebe pomorskog sektora te nastoji unaprijediti radne uvjete pomoraca, jačajući društvenu odgovornost broдача i odgovornost država potpisnica.

Prva izmjena usvojena je 2014. godine,<sup>39</sup> te su ovim izmjenama i dopunama MLC konvencije prvi put u povijesti pomorstva položaj napuštenih pomoraca (abandoned seafarers) i njihova financijska potraživanja regulirani kroz obvezujuće međunarodno zakonodavstvo.<sup>40</sup> Uvedena je obveza brodovlasnika da osiguraju financijsko jamstvo koje pokriva troškove repatrijacije, neisplaćenih plaća te osnovnih potreba pomoraca, uključujući hranu, vodu i medicinsku skrb. Ova izmjena osigurala je da pomorci više ne budu prepušteni sami sebi u situacijama kada ih poslodavci napuste, čime je znatno povećana njihova sigurnost i pravna zaštita.

Druga izmjena, donesena 2016. godine,<sup>41</sup> dodatno je ojačala financijsku sigurnost pomoraca kroz uvođenje obveznog osiguranja u slučaju smrti ili dugotrajne invalidnosti uzrokovane nesrećom na radu. Brodovlasnici su obvezni osigurati odgovarajuću naknadu pomorcima ili njihovim obiteljima u takvim situacijama, čime je postavljen čvršći sustav socijalne sigurnosti u pomorstvu. Osim toga, uvedena je obveza izdavanja certifikata koji potvrđuje postojanje financijskog osiguranja, čime se povećala transparentnost i odgovornost brodovlasnika.

Treća izmjena, usvojena 2018. godine,<sup>42</sup> dodatno štiti pomorce koji postanu žrtve piratstva ili oružane pljačke. Ovim izmjenama se osigurava da ugovori o radu ostaju na snazi tijekom cijelog razdoblja zarobljeništa, bez obzira na njihov formalni istek ili pokušaj raskida. Također, pomorcima se jamči kontinuirana isplata plaća i naknada dok su u zatočeništvu, a u slučaju smrti isplate traju do službeno utvrđenog datuma smrti. Pravo na repatrijaciju ne može biti izgubljeno zbog proteka roka za podnošenje zahtjeva ako je pomorac bio zarobljen. Ove izmjene pružaju dodatnu sigurnost pomorcima i njihovim obiteljima te potvrđuju međunarodnu obvezu zaštite njihovih prava u kriznim situacijama.

Najnovija, četvrta izmjena iz 2022. godine<sup>43</sup> fokusira se na daljnje poboljšanje uvjeta rada i života na brodu. Uvedene su strože odredbe u vezi s kvalitetom smještaja i prehrane, osiguravajući da pomorcima budu dostupni uravnoteženi obroci te besplatna kvalitetna pitka voda. Dodatno, naglašena je važnost osiguravanja pristupa internetu na brodu, čime se poboljšava socijalna povezanost pomoraca s obitelji i prijateljima. Ove izmjene također sadrže mjere za sprječavanje

---

<sup>39</sup> Ibid., Text of the amendments 2014 <https://www.ilo.org/resource/record-proceedings/ilc/103/amendments-2014-maritime-labour-convention>, pristupljeno 17. ožujka 2025.

<sup>40</sup> Petrinović R., Lovrić I., Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca, PPP, god. 54, 169, str. 163, 2015.

<sup>41</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Text of the amendments 2016, <https://www.ilo.org/resource/record-proceedings/ilc/105/amendments-2016-code-maritime-labour-convention-2006>, pristupljeno 17. ožujka 2025

<sup>42</sup> Ibid., Text of the amendments 2018, <https://www.ilo.org/publications/amendments-2018-code-maritime-labour-convention-2006-amended-mlc-2006>, pristupljeno 17. ožujka 2025.

<sup>43</sup> Ibid., Text of the amendments 2022 <https://www.ilo.org/resource/text-amendments-adopted-13-may-2022>, pristupljeno 17. ožujka 2025.

nasilja i zlostavljanja na radnom mjestu te jača prava pomoraca na pristup psihološkoj pomoći, pružajući im veću podršku u očuvanju mentalnog zdravlja.

Provedba standarda propisanih MLC konvencijom bit će detaljno razmotrena u nastavku rada, u poglavljima 2.3. Kolektivni ugovori kao instrument provedbe standarda zaštite prava pomoraca i 2.4. Mehanizmi nadzora i pravne posljedice nepoštivanja standarda zaštite prava pomoraca.

Osim ILO, važnu ulogu u reguliranju pomorske industrije ima i IMO, koja je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda osnovana 1948. godine, s ciljem reguliranja sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša i standardizacije tehničkih aspekata pomorstva. Kroz godine djelovanja, IMO je razvio široki međunarodni pravni okvir koji regulira gotovo sve aspekte pomorske industrije, uključujući sigurnost brodova, sprječavanje onečišćenja mora, osposobljavanje posade te odgovornosti brodarara, kojima se osiguravaju jedinstveni standardi i potiču države članice na njihovu dosljednu primjenu. Međutim, u stručnoj literaturi i praksi sve se češće ističe da je obim regulatornih politika koje donosi IMO postao iznimno opterećujući za pomorske administracije, brodarare i posade, budući se smatra da je količina propisa ponekad toliko velika da otežava njihovu učinkovitu provedbu i nadzor.<sup>44</sup>

IMO, iako prvenstveno usmjeren na sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša, donesenim konvencijama, i to Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru (*International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*),<sup>45</sup> Međunarodnom konvencijom o sprečavanju onečišćenja s brodova (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL*)<sup>46</sup> i Međunarodnom konvencijom o konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - STCW*)<sup>47</sup> doprinosi i zaštiti pomoraca, osobito u aspektu sigurnosti na radu, sprječavanja nesreća i obuke posade.

Konvencija SOLAS smatra se najvažnijom međunarodnom konvencijom koja se odnosi na sigurnost brodova i zaštitu ljudskih života na moru.<sup>48</sup> Njezin osnovni cilj jest postavljanje minimalnih tehničkih zahtjeva za projektiranje, gradnju, opremanje i operativne standarde brodova kako bi se smanjili rizici od pomorskih nesreća te povećala sigurnost plovidbe. SOLAS propisuje stroge sigurnosne mjere koje se odnose na konstrukciju broda, stabilnost, sustave za gašenje požara, sigurnosne procedure, radijske komunikacije i sustave za spašavanje. Osim toga, konvencija se kontinuirano ažurira kako bi se prilagodila tehnološkom napretku i novim izazovima u pomorstvu. Implementacijom SOLAS standarda značajno su smanjeni gubici ljudskih života i materijalna šteta

---

<sup>44</sup> Hubilla R. S. B. Maria, *An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law Relating to Maritime Labour and Human Rights*, World Maritime University, str. 33, 2009.

<sup>45</sup> Međunarodna pomorska organizacija (IMO), *International Convention for the Safety of Life at Sea* <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>, pristupljeno 14. ožujka 2025.

<sup>46</sup> Ibid., *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/Marpol.aspx>, pristupljeno 14. ožujka 2025.

<sup>47</sup> Ibid., *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>, pristupljeno 14. ožujka 2025.

<sup>48</sup> Hubilla R. S. B. Maria, *An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law Relating to Maritime Labour and Human Rights*, World Maritime University, str. 34, 2009.

uzrokovana pomorskim nesrećama, čime se dodatno osigurava i zaštita pomoraca u njihovom radnom okruženju.

Konvencija MARPOL primarni je međunarodni pravni instrument za sprječavanje onečišćenja morskog okoliša s brodova. Njezine odredbe postavljaju stroge standarde za kontrolu i ograničavanje ispuštanja štetnih tvari u more, uključujući naftu, kemikalije, otpadne vode, otpad i emisije iz brodskih motora. MARPOL konvencija sastoji se od šest aneksa, od kojih svaki regulira različite vrste onečišćenja, poput onečišćenja uljem (Aneks I), štetnim tvarima u tekućem obliku (Aneks II), štetnim tvarima koje se prevoze u pakiranjima (Aneks III), otpadnim vodama (Aneks IV), smećem s brodova (Aneks V) te atmosferskim onečišćenjem (Aneks VI). Primjena MARPOL propisa osim što smanjuje negativne ekološke posljedice pomorskog prometa, doprinosi i sigurnosti i zdravlju pomoraca koji rade u tim uvjetima. Smanjenje izloženosti opasnim tvarima i održavanje ekoloških standarda izravno poboljšavaju radne uvjete na brodovima, što dugoročno doprinosi zaštiti pomoraca i održivosti pomorske industrije.

Konvencija STCW ključni je međunarodni instrument koji osigurava međunarodno priznate standarde za osposobljavanje, certificiranje i organizaciju straže pomoraca. Prije donošenja STCW konvencije, standarde osposobljavanja, certificiranja i organizacije straže određivale su pojedine države samostalno, što je dovodilo do znatnih razlika u nacionalnim propisima, unatoč tome što su brodovi plovili u istim vodama i pristajali u iste luke.<sup>49</sup> Njezina primjena jamči da svi članovi posade brodova, neovisno o zastavi pod kojom plove, posjeduju odgovarajuće stručno znanje i vještine potrebne za sigurno upravljanje plovilima i reagiranje u hitnim situacijama. STCW postavlja stroge zahtjeve u pogledu temeljne izobrazbe, specijaliziranih treninga i provjere kompetencija pomoraca. Uvođenjem STCW standarda smanjeni su incidenti uzrokovani ljudskim pogreškama, a kvaliteta i sigurnost pomorskih operacija značajno su unaprijeđeni.

Uz konvencije, IMO aktivno radi na provedbi svojih standarda kroz nadzor i revizije sustava sigurnosnog upravljanja u pomorskim administracijama država članica, potičući učinkovitu provedbu i usklađenost s međunarodnim propisima. Također, kroz svoje regionalne programe i tehničku suradnju, IMO pruža podršku državam s manjim administrativnim kapacitetima kako bi osigurale adekvatnu zaštitu pomoraca i sigurnost plovidbe. Pritom MLC konvencija predstavlja "četvrti stup"<sup>50</sup> najvažnijih pomorskih standarda koji se odnose na međunarodni pomorski promet, nadopunjujući tri najvažnije konvencije usvojene od strane IMO-a SOLAS konvenciju, MARPOL konvenciju i STCW konvenciju. Ove konvencije zajedno čine temelj međunarodnog pravnog okvira za sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša, osposobljenost pomoraca i osiguranje njihovih radnih prava i uvjeta rada, te njihova provedba ima ključnu ulogu u osiguravanju održivog razvoja pomorskog sektora te zaštiti prava i interesa pomoraca diljem svijeta.

---

<sup>49</sup> Kitada M., McConnell M.L., *The IMO and the human element*, The Elgar Companion to the law and practice of the International Maritime Organization, pp- 224-246, str. 230, 2024.

<sup>50</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), *ILO Compendium of Maritime Labour Instruments - Third (revised) edition*, str. 366, 2021.

## **2.2.2. Pregovaračka moć Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) u zaštiti prava pomoraca putem kolektivnih ugovora**

ITF je globalna sindikalna organizacija koja predstavlja više od 700 sindikata iz sektora transporta u preko 150 zemalja. Osnovana 1896. godine, ITF djeluje kao ključni zagovornik prava radnika u pomorskom, cestovnom, željezničkom, zrakoplovnom i lučkom sektoru.<sup>51</sup> Organizacija se zalaže za poboljšanje radnih uvjeta, osiguranje pravednih plaća i jačanje socijalne zaštite radnika diljem svijeta.

ITF ima značajnu pregovaračku moć u zaštiti prava pomoraca putem kolektivnih ugovora. Kao globalna organizacija koja okuplja sindikate transportnih radnika iz različitih zemalja, ITF ima središnju ulogu u osiguravanju adekvatnu zaštite prava pomorca. Jedan od glavnih instrumenata ITF-a u postizanju tog cilja su kolektivni ugovori. Kroz ove ugovore, ITF pregovara sa poslodavcima o uvjetima rada, plaćama, sigurnosti na radu, te drugim važnim pitanjima koja utječu na pomorce. Pregovaračka moć ITF-a proizašla je iz nekoliko faktora. Prije svega, ITF okuplja sindikate koji predstavljaju 18,5 milijuna transportnih radnika diljem svijeta, što joj daje značajan utjecaj u globalnim pregovorima.<sup>52</sup> Njegova široka međunarodna mreža sindikata i radnih organizacija omogućuje zajednički pristup u pregovaranju s poslodavcima i vladama. ITF koristi svoj globalni doseg kako bi stvorio pritisak na države i brodarske kompanije, čime poboljšava uvjete rada pomoraca na svjetskoj razini.

Nadalje, ITF je poznat po svojoj sposobnosti mobilizacije i organiziranja prosvjeda, štrajkova i drugih oblika pritiska, čime dodatno jača pregovaračku moć radnika i prisiljava poslodavce da poštuju njihova prava. Pritom ITF ima ključnu ulogu u osiguravanju da se kolektivni ugovori ne samo pregovaraju, već i pravilno provode, čime se štite dugoročni interesi pomoraca. Posebnu ulogu u provedbi ITF kolektivnih ugovora ima ITF-ov inspektorat osnovan 1971. godine, koji danas broji od više od 140 inspektora i kontakata raspoređenih u više od 120 luka u 57 zemalja širom svijeta. ITF inspektori su sindikalni dužnosnici, često bivši pomorci ili lučki radnici, koji rade na ciljevima ITF kampanje protiv zastava pogodnosti. Njihova je zadaća pregledavati brodove koji dolaze u luke kako bi osigurali da pomorci imaju dostojanstvene plaće, radne uvjete i uvjete života te da se ITF kolektivni ugovori poštuju. Svake godine ITF inspektori provode više od 10.000 inspekcija, bilo kao rutinsku proceduru ili na zahtjev posade, te osiguraju povrate više desetaka milijuna dolara u neisplaćenim plaćama i kompenzacijama za iskorištene i zlostavljane pomorce diljem svijeta.<sup>53</sup> ITF kampanje protiv zastava pogodnosti ima dva elementa: političku borbu za ukidanje sustava zastava pogodnosti te industrijsku borbu za osiguravanje minimalnih standarda rada i života pomoraca na FOC brodovima, neovisno o njihovoj nacionalnosti. ITF je kroz ovu kampanju uspostavio standarde koji čine osnovu ITF kolektivnih ugovora, osiguravajući poštene plaće i radne uvjete za posade na brodovima koji viju neku od zastava pogodnosti.

---

<sup>51</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), ITF: A Global Union Federation, International Transport Workers' Federation, ITF Global, 2019, str. 3–6.

<sup>52</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), Fixing driver shortages: new global plan launched by employers and unions, ITF Global press release, 21 June 2023, <https://www.itfglobal.org/en/news/fixing-driver-shortages-new-global-plan-launched-employers-and-unions>, pristupljeno 17. ožujka 2025.

<sup>53</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), ITF Inspectors and Flags of Convenience, dostupno na: <https://www.itfseafarers.org/en/issues/flags-of-convenience/itf-inspectors>, pristupljeno 17. ožujka 2025.

Jedan od najboljih primjera sinergije različitih sindikata pomoraca i lučkih radnika unutar ITF-a jest tzv. klauzula lučkih radnika (*Dockers' Clause*), koja se nalazi u svim ITF kolektivnim ugovorima.<sup>54</sup> Ova klauzula osigurava da se lučki radovi, poput ukrcaja i iskrcaja tereta, obavljaju isključivo od strane kvalificiranih lučkih radnika, a ne od strane pomoraca, osim u posebnim okolnostima. Posebno je značajno da tzv. *Dockers' Clause* štiti pomorce i u situacijama kada je u luci na snazi legalni radni spor koji uključuje ITF sindikat lučkih radnika. U takvim okolnostima, niti jedan član posade, niti bilo koji drugi radnik na brodu zaposlen kod poslodavca, ne smije biti prisiljen preuzeti poslove rukovanja teretom ili druge poslove koji bi mogli utjecati na rješenje spora. Također, poslodavac ne smije kazniti pomorce koji odbiju obavljati takve poslove, a takvo odbijanje ne može se smatrati kršenjem ugovora o zaposlenju, pod uvjetom da je postupanje pomorca u skladu sa zakonima zemlje u kojoj se spor odvija. Uključivanjem tzv. *Dockers' Clause* u sve ITF kolektivne ugovore, ITF osigurava ne samo zaštitu prava pomoraca, već i solidarnost između različitih grana transportnih radnika. Ova klauzula sprječava brodarske kompanije da smanjuju troškove na štetu pomoraca i lučkih radnika te osigurava pravednu raspodjelu poslova u pomorskom sektoru.

Nadalje, ITF aktivno participira u radu međunarodnih organizacijama, poput ILO-a i IMO-a, kako bi oblikovao međunarodne standarde i propise koji se odnose na pomorce. Kao priznati socijalni partner, ITF ima ključnu ulogu u radu ILO-a, posebno u tijelima koja uređuju radna prava pomoraca. Jedan od najvažnijih mehanizama kroz koji ITF ostvaruje svoj utjecaj jest Odbor za plaće pomoraca (*Subcommittee on Wages of Seafarers*) unutar Zajedničke pomorske komisije (*Joint Maritime Commission – JMC*) pri ILO-u. Ova komisija je jedinstveno tripartitno tijelo koje okuplja predstavnike sindikata pomoraca, poslodavaca i vlada kako bi zajednički dogovorili minimalne plaće pomoraca na globalnoj razini.<sup>55</sup> JMC je jedno od najstarijih pomorskih tripartitnih tijela, osnovano 1920. godine, te služi kao glavno savjetodavno tijelo za pomorski sektor u okviru ILO-a. Odbor za plaće pomoraca, kao dio JMC-a, svake dvije godine donosi preporuke o minimalnoj osnovnoj plaći za pomorce, uzimajući u obzir ekonomske uvjete, troškove života i

---

<sup>54</sup> Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi, Narodne novine broj 24/2025, str. 54, čl. 4. Poslovi koje ne obavljaju članovi posade Broda, 1. Od Brodske posade se ne očekuje niti od nje Poslodavac može zahtijevati da rukuje teretom niti da obavlja ostale poslove koje tradicionalno i povijesno obavljaju lučki radnici, bez prethodnog dogovora s ITF sindikatom lučkih radnika i to pod uvjetom da Pomorci pojedinačno pristanu obavljati te poslove za koje će tada primiti naknadu iz stavka 3. ovoga članka. 2. Kada se brod nalazi u luci gdje je na snazi legalni spor koji uključuje ITF sindikat lučkih radnika, nitko od Pomoraca članova posade broda niti bilo tko drugi na Brodu u stalnom ili privremenom zaposlenju kod Poslodavca, neće biti upućen preuzeti posao rukovanja s teretom i drugim poslovima, koji tradicionalno i povijesno obavljaju pripadnici tog sindikata, a koji može utjecati na rješenje takvog spora. Poslodavac neće poduzimati nikakve kaznene mjere protiv bilo kojeg Pomorca koji poštuje takav spor sindikata lučkih radnika i svaku takvu zakonitu radnju od strane Pomorca, i ne smije se tretirati kao kršenje njegovog Ugovora o zaposlenju, pod uvjetom da je takvo djelovanje u okvirima zakona u državi gdje se isto događa. 3. Ako se poslovi iz stavka 1. obavljaju: a) Za vrijeme redovitog radnog vremena, uz osnovnu plaću, Poslodavac je dužan Pomorcu platiti naknadu za svaki odrađeni ili započeti sat prema stavku ugovorenom u Posebnom dodatku (2) za prekovremeni rad; ili b) Izvan redovitog radnog vremena, uz osnovnu plaću, Poslodavac je dužan Pomorcu platiti dvostruku naknadu za svaki odrađeni ili započeti sat prema stavku ugovorenom u Posebnom dodatku (2) za prekovremeni rad. [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2025\\_02\\_24\\_219.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2025_02_24_219.html), pristupljeno 17. ožujka 2025.

<sup>55</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Joint Maritime Commission, dostupno na: <https://www.ilo.org/resource/joint-maritime-commission>, pristupljeno 18. ožujka 2025.

druge relevantne faktore. Ove preporuke postaju osnova za određivanje minimalnih standarda u kolektivnim ugovorima i nacionalnim zakonodavstvima mnogih zemalja.<sup>56</sup>

Osim ILO-a, ITF aktivno sudjeluje i u radu IMO-a, gdje njegovi predstavnici zauzimaju mjesta u odborima i radnim skupinama te sudjeluju u izradi međunarodnih konvencija i smjernica koje reguliraju sigurnost, zaštitu i radne uvjete pomoraca. Kroz sudjelovanje u IMO-ovim odborima, ITF osigurava da interesi pomoraca budu zastupljeni u procesu donošenja ključnih pravila koja utječu na pomorsku industriju. Zahvaljujući svojoj snažnoj ulozi u ILO-u i IMO-u, ITF ne samo da pregovara o uvjetima rada unutar pojedinih brodarskih kompanija, već i aktivno doprinosi oblikovanju međunarodnog regulatornog okvira koji štiti prava pomoraca, osiguravajući da međunarodni standardi odražavaju potrebe i interese radnika u pomorskom sektoru.

### **2.2.3. Kolektivni ugovori kao instrument provedbe standarda zaštite prava pomoraca**

Iako MLC konvencija definira minimalne radne i životne standard pomoraca, njihova učinkovita implementacija uvelike ovisi o kolektivnim ugovorima, koji omogućuju prilagodbu međunarodnih radnih standarda specifičnim uvjetima rada u pomorskom sektoru i osiguravaju njihovu primjenu u praksi. Kolektivni ugovori predstavljaju ključni mehanizam za učinkovitu primjenu MLC standarda na razini pojedinih brodara i poslodavaca.

Kolektivnim ugovorima se, osim osiguravanja provedbe MLC standarda, u pravilu postavljaju više razine zaštite pomoraca u odnosu na one minimalne propisane MLC konvencijom. Posebno se to odnosi na aspekte poput minimalnih plaća, radnog vremena, sigurnosnih uvjeta, zdravstvene skrbi i prava na repatrijaciju. Osim toga, kolektivni ugovori omogućuju fleksibilnost u provedbi MLC standarda, prilagođavajući ih posebnim uvjetima rada na različitim vrstama brodova i u sklopu specifičnih plovidbenih ruta. U ovom kontekstu ključna je uloga sindikata i poslodavačkih organizacija u pregovaračkom procesu, naime sindikati pomoraca, poput ITF-a i nacionalnih udruženja pomoraca, aktivno sudjeluju u pregovorima kako bi osigurali poštivanje MLC standarda i unaprijedili radne uvjete pomoraca, sprječavanje eksploatacije te osiguravanje mehanizama zaštite u slučaju kršenja prava. S druge strane, brodarske kompanije i njihova udruženja koriste kolektivne ugovore kako bi uskladili svoje obveze s međunarodnim propisima i osigurali pravnu sigurnost poslovanja. Kolektivni ugovori omogućuju brodarima predvidljivost troškova rada, smanjuju rizik od radnih sporova i štrajkova te općenito osiguravaju stabilnije upravljanje radnim odnosima. Nadalje, ujednačavanje radnih uvjeta doprinosi stvaranju stabilnog i motiviranog kadra, što je posebno važno u uvjetima globalnog nedostatka kvalificiranih pomoraca. Osim toga, sklapanjem kolektivnih ugovora brodari jačaju svoju reputaciju u međunarodnoj industriji, pokazujući usklađenost s visokim standardima zaštite radnika, što olakšava suradnju s partnerima, osiguravateljima i državama čije zastave brodovi viju. Također, standardizacija prava i obveza pomoraca pojednostavljuje administrativne procese i smanjuje potrebu za individualnim pregovorima, čime se omogućuje učinkovitije upravljanje flotom.

---

<sup>56</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission (April 2025), dostupno na <https://www.ilo.org/meetings-and-events/sectorial/subcommittee-wages-seafarers-joint-maritime-commission-april-2025>, pristupljeno 18. ožujka 2025.

Kolektivni ugovori također konkretiziraju i proširuju standarde zaštite pomoraca, jer MLC konvencija predviđa da se određena pitanja radnih uvjeta i socijalnih prava uređuju izravno kroz kolektivne ugovore. U kontekstu primanja pomoraca, kolektivni ugovori često definiraju više minimalne plaće od onih propisanih međunarodnim sporazumima, uz dodatne bonuse i naknade za specifične uvjete rada, poput rada u ratnim područjima i/ili visoko rizičnim područjima. Naime, MLC konvencija u Standardu A 2.2 omogućuje određivanje minimalne plaće kroz nacionalne zakonodavne mjere ili kolektivne ugovore.<sup>57</sup> Nadalje, detaljno propisuju pravila o smjenama, dnevnim i tjednim odmorima, osiguravajući time fizičko i mentalno zdravlje pomoraca, a mogu sadržavati i posebne odredbe o kompenzacijama za prekovremeni rad i rad u posebnim okolnostima. Tako je Standardom A 2.3. predviđena mogućnost da se kolektivnim ugovorima definiraju specifični uvjeti radnog vremena i odmora, uključujući pragove prekovremenog rada i pripadajuće naknade.<sup>58</sup> Nadalje, zdravstvena zaštita i socijalno osiguranje dodatno su razrađeni kroz kolektivne ugovore, koji mogu predvidjeti proširene beneficije, poput privatnog zdravstvenog osiguranja i dodatne medicinske skrbi izvan standarda postavljenih MLC-om. Mnogi kolektivni ugovori uključuju i osiguranje u slučaju trajne nesposobnosti za rad ili profesionalnih bolesti. Kolektivni ugovori također preciziraju uvjete i obveze poslodavaca u slučaju hitne repatrijacije pomoraca ili kompenzacije u slučaju ozljede ili smrti pomorca, čime se osigurava da pomorci i njihove obitelji budu adekvatno zaštićeni u nepredviđenim okolnostima. Također, standard A 2.5.1 propisuje pravo pomoraca na repatrijaciju,<sup>59</sup> dok Smjernica B 2.5.1. u vezi repatrijacije predviđa mogućnost dodatnih pogodnosti kroz kolektivne ugovore.<sup>60</sup> Dodatno, kroz kolektivne ugovore definiraju se mehanizmi zaštite od nepoštenih praksi zapošljavanja, neisplate plaća te prisilnog rada, čime se dodatno osnažuje implementacija MLC standarda u praksi.

---

<sup>57</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija o radu pomoraca, 2006., s izmjenama i dopunama, Standard A 2. 2 – Plaće, 1. “Svaka članica mora zahtijevati da se isplate za rad pomoraca na brodovima koji plove pod njihovom zastavom ne isplaćuju u rokovima duljim od mjesec dana i da su u skladu s kolektivnim ugovorom koji se primjenjuje.”

<sup>58</sup> Ibid, Standard A 2.3 – Sati rada i odmora, 3. “Svaka članica potvrđuje da se standard redovnih radnih sati za pomorce, jednak onom za ostale radnike, mora zasnivati na osam sati dnevno s jednim danom odmora tjedno i odmorom na dan javnih blagdana. Međutim, ovo ne sprečava članicu da svojim postupcima dopusti ili pruži zakonsku zaštitu kolektivnom ugovoru koji utvrđuje radne sate pomoraca na osnovama koje nisu nepovoljnije od ovog standarda.”

<sup>59</sup> Ibid, Standard A 2.5., 1. “Svaka članica mora osigurati da pomorci na brodovima koji plove pod njezinom zastavom imaju pravo na repatrijaciju u sljedećim okolnostima: (a) ako je ugovor o zaposlenju pomorca istekao dok je on bio na brodu; (b) ako je ugovor o zaposlenju pomorca prestao: (i) voljom brodoglasnika; ili (ii) voljom pomorca iz opravdanog razloga; a isto tako (c) ako pomorci nisu u stanju dalje obavljati svoje dužnosti prema ugovoru o zaposlenju ili nije moguće očekivati da će ih obavljati u posebnim okolnostima.”

<sup>60</sup> Ibid, Smjernica B 2.5.1., 1. “Pomorci trebaju imati pravo na repatrijaciju: (a) u okolnostima na koje se odnosi točka 1 a) standarda A 2. 5 po isteku otkaznog roka u skladu s odredbama ugovora o zaposlenju pomorca; (b) u okolnostima na koje se odnose točke 1b) i 1c) standarda A 2. 5: (i) u slučaju bolesti, ozljede ili drugog zdravstvenog stanja koji zahtijevaju njihovu repatrijaciju i kad se utvrdi da su zdravstveno sposobni za put; (ii) u slučaju brodoloma; (iii) u slučaju da brodoglasnik nije u mogućnosti nastaviti ispunjavati svoje zakonske ili ugovorne obveze kao poslodavac pomoraca zbog svoje nesposobnosti za plaćanje, zbog prodaje broda, izmjene upisa broda ili nekog drugog sličnog razloga; (iv) u slučaju da je brod upućen u ratnu zonu, kako je utvrđeno državnim zakonima, propisima ili ugovorom o zaposlenju pomorca, u koju pomorac nije suglasan ići; i (v) u slučaju prestanka ili prekida zaposlenja u skladu s ugovorom za cijelu gospodarsku granu ili kolektivnim ugovorom ili prestankom zaposlenja iz nekog drugog sličnog razloga.”

### 2.3. Mehanizmi nadzora i pravne posljedice nepoštivanja standarda zaštite prava pomoraca

Nakon što država ratificira MLC konvenciju, njezine odredbe postaju sastavni dio nacionalnog zakonodavstva i obvezujuće su za sve brodove koji plovo pod njezinom zastavom.<sup>61</sup> Međutim, kako bi se osigurala učinkovita provedba MLC standarda za zaštitu prava pomoraca i osiguranja adekvatnih radnih uvjeta na brodovima na međunarodnoj razini i spriječila nelojalna konkurencija među brodovlasnicima, konvencija predviđa nekoliko komplementarnih mehanizama nadzora i sankcija u slučaju njezina nepoštivanja.

Osnovni mehanizam nadzora provodi se kroz sustav kontrole države zastave, poznat kao *Flag State Control* (FSC), gdje država koja je ratificirala MLC konvenciju ima obvezu osigurati da brodovi koji plovo pod njezinom zastavom ispunjavaju propisane standarde.<sup>62</sup> Taj nadzor uključuje inspekcije koje provode ovlaštene inspektori ili priznate organizacije, izdavanjem Svjedodžbe o radu pomoraca (*Maritime Labour Certificate*) koji potvrđuje sukladnost broda s konvencijom te ponavljajuće inspekcije koje osiguravaju kontinuirano poštivanje propisanih standarda. Tijekom inspekcija koje provodi država zastave, inspektori analiziraju uvjete rada pomoraca, provjeravajući poštuje li se prava pomoraca koja se odnose na radno vrijeme, odmore, plaće i socijalnu zaštitu. Pritom je posebna pozornost posvećena životnim uvjetima na brodu, uključujući kvalitetu smještaja, sanitarnih čvorova, prostora za rekreaciju, te uvjetima ventilacije, grijanja i hlađenja, čime se osigurava udobnost i sigurnost pomoraca tijekom njihovog boravka na brodu. Inspekcija također osigurava da sustavi za pritužbe na brodu omogućuju pomorcima slobodno i sigurno podnošenje pritužbi u slučaju kršenja njihovih prava, čime se dodatno unapređuje transparentnost i odgovornost unutar pomorskih operacija. U skladu s DMLC Dio I i Dio II, brodovi moraju ispunjavati sve propisane zahtjeve, a inspektori će provesti pregled i potvrditi usklađenost s tim standardima, čime se osigurava da brodovi koji plovo pod određenim zastavama zadovoljavaju sve međunarodne zahtjeve za zaštitu radnih uvjeta pomoraca.<sup>63</sup> Ako se utvrde nepravilnosti, država zastave može zahtijevati njihovo hitno ispravljanje prije nego što brod napusti luku, a u ozbiljnijim slučajevima može čak i povući certifikat, čime brod gubi pravo plovidbe.

Uz nadzor države zastave, ključnu ulogu ima i kontrola države luke, poznata kao *Port State Control* (PSC), koja sukladno načelu "*no more favourable treatment*" sprječava da brodovi pod zastavama država koje nisu ratificirale MLC konvenciju uživaju povoljniji tretman u odnosu na

---

<sup>61</sup> Fotteler M.L., Bygvraa D.A., Jensen O.C., The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics, Fotteler et al. BMC Public Health, str. 2,2020.

<sup>62</sup> Ibid, str. 2.

<sup>63</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija o radu pomoraca, 2006., s izmjenama i dopunama, Standard A 5.1.3., 10. "Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca mora biti priložena svjedodžbi o radu pomoraca. Ona mora imati dva dijela: (a) Dio I mora sastaviti nadležna vlast koja će: i) utvrditi popis elemenata koji će biti podvrgnuti inspekciji u skladu s točkom 1. ovog standarda; ii) utvrditi zahtjeve odobrene od nadležnih državnih organa u koje su ugrađene odgovarajuće odredbe ove Konvencije pozivajući se na odgovarajuće državne pravne odredbe kao i, u potrebnom opsegu, na sažetu informaciju o glavnom sadržaju navedenih zahtjeva; iii) utvrditi posebne zahtjeve za vrstu broda prema državnom zakonodavstvu; iv) unijeti sve bitne jednakovrijedne odredbe usvojene po točki 3. članka VI; i v) jasno naznačiti svako oslobođenje koje je odobrila nadležna vlast kako je predviđeno u Poglavlju 3; i (b) Dio II mora sastaviti brodovlasnik i pritom utvrditi usvojene mjere kojima će se osigurati trajno udovoljavanje zahtjevima između inspekcija i predložene mjere koje će osigurati stalan napredak. Nadležna vlast ili u tu svrhu valjano ovlaštena priznata organizacija mora potvrditi Dio II i izdati deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca."

one iz država koje su to učinile.<sup>64</sup> Nadzor države luke nadopunjuje nadzor države zastave, no za razliku od nadzora države zastave, koji se oslanja na nadzor standarda od strane države u kojoj je brod registriran (tj. države zastave), nadzor države luke uključuje nadzor od strane države u kojoj se luka nalazi, neovisno o tome pod kojom zastavom brod plovi.<sup>65</sup> Inspektori države luke provode detaljne inspekcije stranih brodova koji uplovljavaju u njihove luke te, u slučaju utvrđenih nepravilnosti, mogu izdati upozorenja i zahtijevati hitno ispravljanje nedostataka, privremeno zadržati brod u luci, izreći kazne brodovlasniku ili čak zabraniti brodu daljnji ulazak u nacionalne luke dok se problemi ne riješe. Ovaj sustav nadzora osigurava da se svi brodovi, bez obzira na zastavu pod kojom plove, pridržavaju istih međunarodnih standarda, čime se smanjuje mogućnost izbjegavanja propisa korištenjem tzv. zastava pogodnosti. U praksi, pojedini brodovlasnici mogu registrirati brodove u državama koje nisu ratificirale MLC konvenciju kako bi izbjegli više standarde rada i života za pomorce ili dodatne troškove usklađivanja. Međutim, načelo “*no more favourable treatment*” sprječava takve pokušaje, jer svi brodovi koji uplovljavaju u luke država potpisnica MLC-a podliježu istim inspekcijama i zahtjevima, neovisno o tome je li država zastave ratificirala konvenciju. Time se osiguravaju jednaki uvjeti tržišnog natjecanja i pruža dodatna zaštita pomorcima na brodovima iz država nepotpisnica, budući da se standardi primjenjuju univerzalno i bez povlaštenog tretmana.

Nadalje, od 1980-ih godina potpisano je nekoliko regionalnih sporazuma, poznatih kao Memorandumi o razumijevanju (MoU), s ciljem usklađivanja i standardizacije inspekcija PSC-a.<sup>66</sup> Među najvažnijima su *Paris MoU*,<sup>67</sup> koji obuhvaća europske države i Kanadu, te *Tokyo MoU*,<sup>68</sup> koji pokriva regiju Azije i Pacifika, dok Sjedinjene Američke Države provode vlastiti sustav nadzora kroz *US Coast Guard PSC*. Također, uspostavljeni su još sustavi *Indian Ocean MoU*, *Vina del Mar Agreement*, *Caribbean MoU*, *Black Sea MoU*, *Riyadh MoU*, *Abuja MoU*, *Mediterranean MoU*.<sup>69</sup> Ovi sporazumi omogućuju razmjenu podataka i usklađene inspeksijske postupke između država članica, čime se osigurava visoka razina usklađenosti s MLC standardima na međunarodnoj razini.

Kao što je prethodno navedeno, za Hrvatsku i ostale države Europske unije okvir za inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama predstavlja *Paris MoU*. *Paris MoU* sam po sebi ne uspostavlja nove standarde kojima bi trgovački brodovi koji dolaze u luke država članica morali udovoljavati, već se nadzor odnosi na primjenu standarda sadržanih u međunarodnim konvencijama usvojenima

---

<sup>64</sup> Ibid, članak 5. st. 7. „Svaka članica mora primijeniti svoje obveze prema ovoj Konvenciji na takav način da osigura da brodovi koji plove pod zastavom neke države koja nije ratificirala ovu Konvenciju ne uživaju povoljniji postupak od brodova koji plove pod zastavom bilo koje države koja je ratificirala Konvenciju.“

<sup>65</sup> Power V., *EU Shipping Law*, 3rd edition, Informa Law from Routledge, str. 1305, 2019.

<sup>66</sup> Fotteler M.L., Bygvraa D.A., Jensen O.C., *The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics*, Fotteler et al. *BMC Public Health*, str. 2, 2020.

<sup>67</sup> The Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) od 26. siječnja 1982., stupio na snagu 1. srpnja 1982., dostupno na: <https://parismou.org/about-us/history>, pristupljeno 24. ožujka 2025.

<sup>68</sup> Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MOU) od 1. prosinca 1993. stupio na snagu 1. travnja 1994., dostupno na: <https://www.tokyo-mou.org/organization/>, pristupljeno 24. ožujka 2025.

<sup>69</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), *Port State Control*, dostupno na: <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>, pristupljeno 24. ožujka 2025.

u okviru IMO-a i ILO-a.<sup>70</sup> Svrha donošenja ovog Memoranduma jest ujednačavanje i koordinacija postupaka nadzora u pojedinim lukama, kako bi se utvrdilo poštuju li brodovi koji u njih uplovljavaju postojeće međunarodne standarde te u kojoj mjeri, bez diskriminacije na temelju zastave broda.<sup>71</sup> Primjerice, ako se jednom brodu zabrani ulazak u luke jedne države članice *Paris MoU*-a, velika je vjerojatnost da će mu biti zabranjen pristup i u druge države koje su dio tog sporazuma. Kako bi se olakšalo prepoznavanje država zastave prema njihovoj razini usklađenosti s međunarodnim standardima, *Paris MoU* je uspostavio sustav "bijele", "sive" i "crne liste".<sup>72</sup>

Bijela lista obuhvaća države čiji brodovi dosljedno ispunjavaju međunarodne sigurnosne i radne standarde, s vrlo niskom stopom zadržavanja u lukama. Siva lista uključuje države zastave čiji brodovi pokazuju određene nedostatke u skladu sa standardima, ali ne u tolikoj mjeri da bi bili klasificirani kao visokorizični. Crna lista sastoji se od država čiji brodovi često ne ispunjavaju osnovne zahtjeve sigurnosti, zaštite okoliša i radnih uvjeta te su zbog toga podložni češćim i rigoroznijim inspekcijama, a u nekim slučajevima i zabrani uplovljavanja u luke država članica *MoU*-a. Tako se brodovi pod zastavama država koje su na crnoj listi mogu suočiti s ozbiljnim operativnim i financijskim posljedicama, uključujući povećane troškove inspekcija, dodatna osiguravajuća jamstva te ograničeni pristup lukama ključnih trgovinskih regija. S druge strane, brodovi pod zastavama s bijele liste uživaju veći ugled, rjeđe inspekcije i povoljnije uvjete poslovanja, što dodatno potiče države da poduzmu mjere za poboljšanje svojih standarda i pređu u više kategorije.

Uvođenje ovog sustava klasifikacije dodatno povećava transparentnost i konkurenciju među državama zastave te osigurava da nepouzdana brodari ne mogu lako izbjeći inspeksijske mehanizme jednostavnog promjenom zastave. Primjerice, prema službenim podacima *Paris MoU*-a za 2023. godinu, jedno od najčešćih utvrđenih nepravilnosti tijekom inspekcija bile su povrede odredbi Ugovora o radu pomoraca. Od ukupno 16.769 provedenih inspekcija, inspektori su zabilježili 47.510 nedostataka, pri čemu je zbog ozbiljnih kršenja propisa zaustavljeno 639 brodova.<sup>73</sup> Posebno zabrinjavajući podatak jest da se čak 20,1% svih utvrđenih nedostataka odnosilo na povrede MLC konvencije, što ukazuje na značajne izazove u osiguravanju prava pomoraca i poštivanju međunarodnih radnih standarda u pomorskoj industriji.

U ovom kontekstu, značajna je u Europskoj uniji uloga Europske agencije za pomorsku sigurnost (*European Maritime Safety Agency* - EMSA), koja osigurava učinkovitu i usklađenu provedbu sustava nadzora države luke u Europskoj uniji. EMSA-a pruža tehničku podršku

---

<sup>70</sup> Petrinović, R., Perkušić T. i Vuković T., *Inspection of Seafarers' working Conditions in Accordance with MLC 2006 in Ports of Paris MOU Signatories*, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe (Split, 8.-9. travnja 2021.), str. 191, Pravni fakultet Split, 2021.

<sup>71</sup> Ibid.

<sup>72</sup> The Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) on Port State Control, White, Grey and Black Lists, dostupno na: <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>, pristupljeno 24. ožujka 2025.

<sup>73</sup> The Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) on Port State Control, Annual Report 2023., dostupno na: <https://parismou.org/system/files/202407/Paris%20MOU%20Annual%20Report%202023.pdf>, pristupljeno 24. ožujka 2025.

Europskoj komisiji i državama članicama u provedbi Direktive o nadzoru države luke,<sup>74</sup> kao i drugih povezanih propisa. Glavne funkcije EMSA-e u području PSC-a su sljedeće:

- Nadzor i analiza – Praćenje učinkovitosti sustava inspekcija država članica te analiza globalnih statističkih podataka o brodovima koji uplovljavaju u EU luke.
- Razvoj informacijskih sustava – Implementacija i upravljanje sustavom THETIS, koji podržava novi inspekcijski režim PSC-a te je povezan sa sustavom SafeSeaNet za praćenje dolazaka brodova u EU luke.
- Tehnička podrška i edukacija – Organizacija obuka i seminara za inspektore PSC-a te razvoj Harmoniziranog europskog sustava za osposobljavanje i procjenu kompetencija inspektora.
- Podrška međunarodnim inicijativama – Suradnja s IMO, ILO i Paris MoU na razvoju politika i standarda za PSC te pružanje pomoći državama kandidatima za članstvo u EU.
- Objavljivanje podataka i statistika – Pružanje informacija o inspekcijama i neusklađenostima kako bi se povećala transparentnost i sigurnost pomorskog prometa u EU.<sup>75</sup>

Zahvaljujući EMSA-i, sustav nadzora države luke u EU osigurava da brodovi koji plove europskim morima zadovoljavaju najviše sigurnosne, ekološke i radne standarde, čime se štiti pomorski sektor i pomorci.

Kao što je već prethodno navedeno u kontekstu ITF inspektorata, značajnu ulogu u nadzoru nad poštivanjem standarda zaštite prava pomoraca utvrđenih MLC konvencijom i kolektivnim ugovorima imaju i ITF inspektori. Naime, ITF inspektori često djeluju u suradnji s PSC tijelima te imaju ovlasti pregledavati ugovore o radu pomoraca, provjeravati isplate plaća, radne uvjete i opće uvjete života na brodu.

Posebnu važnost u ovom kontekstu imaju kolektivni ugovori, koji ne samo da nadopunjuju odredbe MLC Konvencije, već često postavljaju i nadstandarde zaštite prava pomoraca. Oni reguliraju ključne aspekte rada na brodu, uključujući plaće, radno vrijeme, uvjete rada i života, zaštitu zdravlja i sigurnosti te mehanizme rješavanja sporova. Nepostupanje u skladu sa standardima MLC Konvencije ili kolektivnog ugovora može dovesti do niza pravnih posljedica za brodovlasnike, uključujući novčane kazne koje izriču države zastave ili države luke, zadržavanje broda u luci dok se nepravilnosti ne otklone, zabranu uplovljavanja u određene regije te pokretanje sudskih postupaka. Ove mjere nisu samo korektivnog karaktera, već imaju i preventivnu svrhu osiguravajući poštivanje međunarodnih standarda rada i života pomoraca te pravnu zaštitu njihovih ugovornih prava.

Svi navedeni nadzorni mehanizmi, od kontrole države zastave i države luke do regionalnih sporazuma i inspekcija ITF-a, osiguravaju dosljednu provedbu MLC Konvencije i kolektivnih ugovora na globalnoj razini te sprječavaju nepravilnosti u njihovom poštivanju. Stroge pravne posljedice i sustav inspekcija povećavaju zaštitu prava pomoraca, osiguravajući pravičnu

---

<sup>74</sup> Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke

<sup>75</sup> Power V., EU Shipping Law, 3rd edition, Informa Law from Routledge, str. 1307, 2019.

konkurenciju u brodarskoj industriji i sprječavajući iskorištavanje radnika te smanjenje radnih standarda.

### 3. KOLEKTIVNI UGOVORI U MEĐUNARODNOJ POMORSKOJ INDUSTRIJI

#### 3.1. Primjena kolektivnih ugovora u međunarodnom pomorstvu

U ovom poglavlju razmatra se pravni okvir kolektivnih ugovora u pomorstvu, primjena u praksi, doprinos unapređenju zaštite prava pomoraca na brodovima koji plove pod zastavama pogodnosti, te izazovi koje kolektivno pregovaranje postavlja pred brodare u pogledu održavanja konkurentnosti na svjetskom tržištu.

Naime, međunarodna pomorska industrija suočava se s nizom specifičnih izazova koji proizlaze iz njezine globalne prirode, među kojima su posebno izraženi problemi vezani uz radne uvjete, sigurnost na radu, te socijalna i radna prava pomoraca. Zbog toga kolektivni ugovori, kao instrumenti autonomnog kolektivnog pregovaranja, imaju iznimno važnu ulogu u uspostavljanju standarda zaštite prava pomoraca izvan nacionalnih pravnih sustava. Osobito u slučajevima kada pomorci dolaze iz zemalja u razvoju, a plove na brodovima koji operiraju pod zastavama trećih država, kolektivni ugovori često predstavljaju jedini mehanizam zaštite koji osigurava dostojanstven rad i temeljna prava pomoraca. Dodatno, važno je istaknuti da kolektivno pregovaranje u pomorstvu često uključuje i pregovore na višim, međunarodnim razinama, što zahtijeva visoki stupanj koordinacije među sindikatima, poslodavcima i međunarodnim organizacijama. Time kolektivni ugovori postaju ključni instrumenti u oblikovanju održivih i socijalno odgovornih poslovnih praksi u pomorskom sektoru.

U međunarodnoj pomorskoj praksi posebno su značajni kolektivni ugovori koje ITF sklapa s pojedinim brodarima, tzv. ITF Standardni kolektivni ugovori,<sup>76</sup> koji predstavljaju skup minimalnih uvjeta koje brodari moraju ispunjavati kako bi bili priznati od strane ITF-a. Njihova važnost osobito dolazi do izražaja u kontekstu izrazite asimetrije moći između poslodavaca i pomoraca te nedostatne pravne zaštite u državama tzv. zastava pogodnosti, gdje postoji veći rizik od kršenja radnih prava zbog slabog ili nepostojećeg nadzora države zastave, o čemu će biti detaljnije govora u poglavlju 3.3. Uloga kolektivnih ugovora u zaštiti pomoraca od nepovoljnih radnih uvjeta na brodovima koji vijuju pod zastavama pogodnosti. Uz ITF Standardni kolektivni ugovor, često se sklapa i ITF *Special agreement*<sup>77</sup> – dokument kojim brodar izričito prihvaća uvjete ITF-ovog ugovora i obvezuje se omogućiti inspekcije i nadzor prava pomoraca od strane ITF inspektora.

Uz ove kolektivne ugovore, važnu ulogu u međunarodnom kolektivnom pregovaranju ima i *International Bargaining Forum* (IBF),<sup>78</sup> kao platforma strukturiranog socijalnog dijaloga između

---

<sup>76</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), ITF Standard Collective Agreements, dostupno na: <https://www.itfglobal.org/en/seafarers/itf-agreements>, pristupljeno 30. listopada 2025.

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> The International Maritime Employers' Council (IMEC), The International Bargaining Forum, dostupno na: <https://www.imec.org.uk/the-international-bargaining-forum-ibf>, pristupljeno 30. listopada 2025.

ITF-a i skupine poslodavaca okupljenih u *Joint Negotiating Group* (JNG), koju čine *International Maritime Employers' Council*, *International Mariners Management Association of Japan*, *Korean Shipowners' Association* i druge regionalne udruge poslodavaca. IBF sustav predstavlja institucionalizirani okvir kolektivnog pregovaranja, koji rezultira serijom međunarodnih IBF kolektivnih ugovora, čije se odredbe primjenjuju na desetke tisuća pomoraca širom svijeta. Ovi ugovori obuhvaćaju specifične aranžmane o plaćama, doplatcima, mirovinskim fondovima, radnim uvjetima i pristupu socijalnim beneficijama, a definirani su i posebni mehanizmi za rješavanje sporova, čime se osigurava stabilnost odnosa između socijalnih partnera.

Osim na globalnoj razini, kolektivni se ugovori sklapaju i na regionalnim ili nacionalnim razinama, gdje sindikati i udruge brodara pregovaraju o uvjetima rada specifičnim za pojedine jurisdikcije. Kombinacija međunarodnih i nacionalnih kolektivnih ugovora osigurava višeslojnu zaštitu pomoraca, a istodobno omogućava brodarima da posluju unutar predvidivog i stabilnog pravnog okvira. Time kolektivni ugovori u pomorstvu ne predstavljaju samo alat zaštite radničkih prava, već i važan instrument upravljanja ljudskim resursima, održivosti i reputacijskog upravljanja u kontekstu globalne pomorske industrije.

U ovome kontekstu, značajno je spomenuti i europski kolektivni ugovor koji se definira kao sui generis autonomni izvor prava Zajednice, koji zaključuju reprezentativne udruge poslodavaca odnosno reprezentativne udruge sindikata na europskoj razini, kojim se uređuju prava i obveze ugovornih strana (obvezni dio) i uvjeti rada zaposlenih (normativni dio).<sup>79</sup> Interesantno je da je upravo prvi potpisani europski kolektivni ugovor (*European collective agreement*, ECA) na sektorskoj razini iz 1998. godine uređivao radno vrijeme pomoraca, te je sklopljen između Europske zajednice, Udruge brodovlasnika i Federacije europskih transportnih radnika.<sup>80</sup> Ovaj kolektivni ugovor predstavlja presedan u uspostavi sektorskih socijalnih standarda unutar pomorske industrije na razini Europske unije, pri čemu se priznaje važnost socijalnog partnerstva i dijaloga u reguliranju odnosa u jednom od najglobaliziranijih sektora gospodarstva.

Nadalje, u kontekstu Europske unije, važno je istaknuti i Direktivu o primjerenim minimalnim plaćama u Europskoj uniji,<sup>81</sup> koja predstavlja prvi pravni instrument na razini Unije kojim se eksplicitno intervenira u područje kolektivnog pregovaranja i socijalnog dijaloga. Do njezina donošenja, praksa kolektivnog pregovaranja bila je isključivo u nadležnosti država članica, što je ujedno reflektiralo razlike među nacionalnim sustavima socijalnog dijaloga. Ova Direktiva, međutim, uvodi obvezu država članica da aktivno promiču i potiču kolektivno pregovaranje kao mehanizam uređenja plaća i radnih uvjeta. U samoj Direktivi naglašava se postojanje povezanosti između razvijenih sustava kolektivnog pregovaranja i smanjenja udjela radnika s niskim plaćama. Stoga je povećanje obuhvata kolektivnim ugovorima postavljeno kao strateški cilj Europske unije. Države članice u kojima manje od 80 % radnika uživa zaštitu kroz kolektivne ugovore dužne su izraditi nacionalne akcijske planove za jačanje kolektivnog pregovaranja, uz obvezu njihovog ažuriranja najmanje jednom u pet godina. Jedna od važnih novosti koje Direktiva donosi je i obveza

---

<sup>79</sup> Blanpain R., Engels C., *European Labour Law*, str. 285, Kluwer Law and Taxation Publishers, Boston, 1995.

<sup>80</sup> Bodiroga-Vukobrat N., Laleta S., *Posebnosti kolektivnog pregovaranja u europskom i hrvatskom pravu*, str. 3, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 28, No. 1, 2007.

<sup>81</sup> Direktiva (EU) 2022/2041 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. listopada 2022. o primjerenim minimalnim plaćama u Europskoj uniji

redovitog usklađivanja minimalnih plaća, najmanje svake dvije godine (odnosno svake četiri u državama koje koriste automatizirane mehanizme indeksacije). Na razini EU dodatno se ističe poželjnost sektorskog ili međusektorskog pregovaranja, budući da ono omogućuje širu pokrivenost i smanjuje rizik segmentacije tržišta rada. Na taj način Direktiva predstavlja svojevrsni zaokret u europskoj paradigmi – od tretiranja plaća kao isključivo nacionalnog pitanja, prema njihovom promišljanju kao instrumenta i socijalne i ekonomske politike. Direktiva također podiže standarde u pogledu kvalitete samog procesa pregovaranja, tražeći od socijalnih partnera da se plaće uređuju na temelju jasnih i transparentnih kriterija te pouzdanih podataka koji moraju biti dostupni objema stranama. Time se naglašava potreba za smislenim i informiranim pregovorima, u kojima plaće ne odražavaju samo minimalne standarde, već i pravednu raspodjelu stvorene dodane vrijednosti između poslodavaca i radnika – što je osobito vidljivo u skandinavskom modelu.

U kontekstu nacionalnih kolektivnih ugovora, značajno je spomenuti prakse u Norveškoj, gdje *Norwegian Shipowners' Association* (NSA) ima značajnu ulogu u sklapanju kolektivnih ugovora koji se odnose na norveške brodare i pomorce. Posebnost norveškog sustava kolektivnog pregovaranja jest njegova visoka razina koordinacije između sindikata i poslodavaca. Na nacionalnoj razini, sindikati i poslodavačke udruge u privatnom sektoru pregovaraju okvirne (industrijske) kolektivne ugovore svake dvije godine.<sup>82</sup> Ovi ugovori (tzv. *hovedoppgjør*) utvrđuju temeljne uvjete rada i okvire povećanja plaća u gospodarstvu, dok se u međurazdoblju, tijekom druge godine, vode tzv. *mellomoppgjør* pregovori usmjereni isključivo na korekcije plaća i drugih novčanih prava.<sup>83</sup> U pomorskom sektoru, kolektivni ugovori koje sklapa NSA s pomorskim sindikatima, poput *Norsk Sjømannsforbund – Norwegian Seafarers' Union*, u pravilu sadrže odredbe koje nadilaze minimalne međunarodne standarde, osobito u pogledu visine plaća, dodatnih socijalnih prava i sigurnosnih standarda. Ovi kolektivni ugovori dodatno su osnaženi primjenom instituta opće primjene kolektivnih ugovora (norv. *Allmenngjøring*), uređenog *Lov om allmenngjøring av tariffavtaler m.v.*<sup>84</sup> (Zakonom o općoj primjeni kolektivnih ugovora). Ovim se institutom omogućuje da se određene odredbe kolektivnih ugovora — osobito one koje se odnose na minimalne plaće, radno vrijeme i druge temeljne radne uvjete — prošire na sve radnike u pojedinom sektoru, neovisno o tome jesu li članovi sindikata, time se sprječava neloyalna konkurencija među poslodavcima i osigurava jedinstvena razina zaštite radnika na tržištu rada. Sustav *Allmenngjøring* ima posebnu važnost u sektorima s velikim udjelom stranih radnika, poput pomorstva.

U Hrvatskoj, primjer takvog pristupa predstavljaju aktivnosti brodarske udruge Hrvatska udruga brodara Mare Nostrum, koja kao predstavnik hrvatskih brodara aktivno sudjeluje u kolektivnom pregovaranju sa Sindikatом pomoraca Hrvatske, ITF-ovim udruženim sindikatом. O ovom specifičnom okviru i praksama detaljnije će biti riječ u poglavlju 3.2. Specifičnosti hrvatskih kolektivnih ugovora u kontekstu međunarodne pomorske industrije.

---

<sup>82</sup> Pattern Bargaining as a Means to Coordinate Wages in the Nordic Countries, *Nordic Economic Policy Review*, 2025., dostupno na: <https://pub.norden.org/nord2025-001/pattern-bargaining-as-a-means-to-coordinate-wages-in-the-nordic-countries.html>, pristupljeno 30. rujna 2025.

<sup>83</sup> Lovdata.no, Tariffavtaler – Hovedoppgjør og Mellomoppgjør, dostupno na: <https://lovdata.no>

<sup>84</sup> Lov om allmenngjøring av tariffavtaler m.v., br. 58 od 4. lipnja 1993., ažurirano izdanje, Lovdata, dostupno na: <https://lovdata.no/nav/lov/1993-06-04-58>, pristupljeno 30. rujna 2025.

### 3.2. Specifičnosti hrvatskih kolektivnih ugovora u međunarodnoj plovidbi

U hrvatskom kontekstu, socijalni dijalog i kolektivno pregovaranje za pomorce u međunarodnoj plovidbi odvija se između Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum, koja zastupa interese brodara, i Sindikata pomoraca Hrvatske, kao reprezentativne sindikalne organizacije. Njihova dugogodišnja suradnja, koja se kontinuirano razvija od 1990-ih, dovela je do redovitog sklapanja kolektivnih ugovora koji uređuju radne odnose pomoraca zaposlenih na brodovima u vlasništvu hrvatskih brodara u međunarodnoj plovidbi, uključujući i posljednja dva kolektivna ugovora za razdoblje 2025.–2026. godine.

Prvi od njih, Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026)<sup>85</sup> odnosi se na državljane Republike Hrvatske i drugih država članica EU, koji plove na brodovima u međunarodnoj plovidbi upisanim u hrvatski ili neki drugi upisnik brodova, a koji su koji su izravno ili putem svojih ovisnih društava, u vlasništvu hrvatskih brodara.

Uz njega, sklopljen je i Kolektivni ugovor za pomorce državljanke trećih zemalja na brodovima u međunarodnoj plovidbi hrvatske državne pripadnosti (2025-2026).<sup>86</sup> Ovaj ugovor osigurava stranim pomorcima dostojanstvene radne uvjete i zaštitu prava, te se primjenjuje na pomorce koji nemaju državljanstvo država članica EGP-a ili Švicarske Konfederacije, pritom im ovaj kolektivni ugovor jamči jednaku razinu zaštite radnih i materijalnih prava, iako su u skladu s hrvatskim propisima izuzeti iz hrvatskog sustava socijalnog osiguranja.

Oba kolektivna ugovora ističu važnost socijalnog dijaloga u hrvatskom pomorstvu te pokazuju spremnost domaćih aktera da standarde rada kontinuirano usklađuju s međunarodnim propisima i izazovima globalne industrije. Ugovori osiguravaju istu razinu zaštite radnih i materijalnih prava pomoraca, neovisno o njihovom državljanstvu, čime se stvara višeslojna zaštita koja doprinosi očuvanju konkurentnosti hrvatske flote i osigurava socijalnu održivost. Pritom ugovori predviđaju standardizirane plaće, repatrijaciju, zaštitu od diskriminacije i pristup zdravstvenoj skrbi, potvrđujući načelo jednakog tretmana svih pomoraca, te se na taj način sprječava se socijalni damping i jača reputacija hrvatskih brodara na globalnom tržištu. Budući da oba ugovora osiguravaju jednaka prava i standarde, u nastavku rada razmatrat će se detaljno odredbe Kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025.–2026) kao primjera primjene međunarodnih standarda u praksi.

Kolektivnim ugovorom za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026) nastavlja praksu kojom se hrvatskim pomorcima osigurava predvidiv pravni okvir, a ujedno se standardi rada podižu na razinu koja u brojnim segmentima nadilazi minimalne zahtjeve iz Konvencije MLC. Na taj način kolektivni ugovor služi kao instrument pravne zaštite te njime ujedno povećava atraktivnost rada na brodovima u vlasništvu hrvatskih brodara u međunarodnoj plovidbi. Kolektivni ugovor detaljno uređuje zapošljavanje pomoraca, uključujući obvezni pisani

---

<sup>85</sup> Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026), Narodne novine 24/25

<sup>86</sup> Kolektivni ugovor za pomorce državljanke trećih zemalja na brodovima u međunarodnoj plovidbi hrvatske državne pripadnosti (2025. – 2026.), Narodne novine broj 24/25

Ugovor o zaposlenju koji mora sadržavati sve ključne podatke o pomorcu, brodu, plaći, trajanju ukrcanja, pravu na repatrijaciju, socijalnu i zdravstvenu zaštitu te poziv na primjenu Kolektivnog ugovora.<sup>87</sup>

Za novozaposlene u određenom svojstvu predviđen je probni rad do 10 tjedana, tijekom kojeg obje strane mogu raskinuti ugovor uz sedmodnevnu pisanu obavijest, pri čemu troškove repatrijacije snosi strana koja raskida ugovor.<sup>88</sup>

Kolektivni ugovor jasno razlikuju poslove koje pomorci ne obavljaju, posebno one tradicionalno pripadaju lučkim radnicima, a u slučaju da ih obavljaju, osigurana je dodatna naknada za prekovremeni rad.<sup>89</sup>

Ugovor precizira ukrcanje i trajanje ukrcanja, s maksimalnim razdobljem od 9 mjeseci (vježbenici do 11 mjeseci) i propisuje proporcionalnu plaću i dnevnicu za vrijeme putovanja do broda. U slučaju više sile ili drugih izvanrednih okolnosti, trajanje ukrcanja može se produžiti uz suglasnost pomorca, a ako Poslodavac ne poštuje ugovoreno trajanje, pomorcu pripada dodatna naknada.<sup>90</sup>

Ovim kolektivnim ugovorom preciziraju se minimalna razdoblja odmora, uključujući najmanje deset sati dnevno i 77 sati tjedno, s mogućnošću podjele odmora u dva dijela, od kojih jedan mora trajati minimalno šest sati. Straža se organizira u tri smjene, a zapovjednik broda može zahtijevati rad u izvanrednim situacijama koje ugrožavaju brod, posadu ili teret. Prekovremeni rad i rad na blagdan dodatno su regulirani kroz novčane naknade i povećanu hranarinu, dok evidencija sati rada i odmora osigurava poštivanje međunarodnih standarda i Konvencije MLC-a.<sup>91</sup>

U kolektivnom ugovoru plaća je uređena na način koji odstupa od općih pravila hrvatskog Zakona o radu, jer se u međunarodnoj plovidbi primjenjuje poseban režim zaštite i regulacije radnih prava sukladno članku 125. stavak 7. Pomorskog zakonika.<sup>92</sup> Upravo iz tog razloga sustav plaća pomoraca oblikovan je prema specifičnim pravilima međunarodne prakse, posebno u skladu s odredbama Konvencije MLC.

Temeljno obilježje ovoga sustava je konsolidirana (združena) plaća.<sup>93</sup> Ona predstavlja jedinstveni iznos kojim su obuhvaćene osnovna plaća, naknada za prekovremeni rad, kao i naknada

---

<sup>87</sup> Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026), Narodne novine 24/25, članak 3. Zaposlenje

<sup>88</sup> Ibid. članak 3.a. Probni rad

<sup>89</sup> Ibid. članak 4. Poslovi koje ne obavljaju članovi posade Broda

<sup>90</sup> Ibid. članak 6. Ukrcanje i trajanje ukrcanja

<sup>91</sup> Ibid. članak 10. Razdoblje odmaranja

<sup>92</sup> Pomorski zakonik (Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19) čl. 125. st. 7. "Odredbe ovoga Zakonika, međunarodnih ugovora, koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom Republike Hrvatske te objavljeni, te kolektivnih ugovora, koje uređuju radnopravne odnose za pomorce u međunarodnoj plovidbi, imaju prednost pred odredbama Zakona o radu."

<sup>93</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija o radu pomoraca, 2006., s izmjenama i dopunama, Smjernica B 2. 2. 2 - Obračun i isplata, 2. Za pomorce čije su plaće u cjelini ili djelomično združene: (a) ugovor o zaposlenju pomorca treba jasno navesti, kad je to prikladno, broj sati rada koji se očekuje od pomorca kao uzvrat za ovu naknadu i sve dodatne naknade koje se mogu dugovati pored združene plaće i u kojim okolnostima; (b) ako je prekovremeni rad po satu plativ za odrađene sate preko onih koji su pokriveni ukupnom plaćom, stopa po satu ne treba biti manja od 1,25 puta od osnovne stope za redovne sate rada kako je utvrđena u točki 1. ove smjernice; isto načelo treba primijeniti

za vrijeme godišnjeg odmora. Time se pojednostavljuje sustav isplate i osigurava minimalni standard zaštite prava pomoraca, neovisno o vrsti i trajanju rada. Uz to, kolektivni ugovori propisuju i dodatne naknade, primjerice za rad na blagdane, čime se štiti dostojanstvo i materijalna sigurnost radnika u specifičnim uvjetima broskog života.

Plaća svakog pomorca ne može biti niža od minimalnih iznosa utvrđenih u platnim ljestvicama koje čine sastavni dio kolektivnog ugovora. Ti minimalni iznosi razlikuju se ovisno o vrsti broda (suhi teret ili tanker) i njegovoj nosivosti. Isplata plaće vrši se mjesečno, najkasnije do posljednjeg dana u idućem mjesecu. Pomorcu se omogućuje i mjesečna gotovinska isplata do 30% osnovne plaće, uključujući i mjesec ukrcaja, što osigurava likvidna sredstva tijekom boravka na brodu. Poslodavac je obvezan dostavljati mjesečni obračun plaće, a za potrebe izračuna uvijek se uzima da mjesec ima 30 dana, radi jednostavnijeg i ujednačenog obračuna.<sup>94</sup> Plaće pomoraca ne mogu biti niže od minimalnih iznosa utvrđenih platnim ljestvicama Kolektivnog ugovora i međunarodnim rezolucijama Zajedničke pomorske komisije (JMC) ILO-u. Na posljednjem sastanku Odbora za plaće pomoraca JMC-a, održanom u Ženevi u travnju 2025.,<sup>95</sup> usuglašene su nove minimalne plaće kormilara (*Able seamen*), koje se nadovezuju na prethodno utvrđenu minimalnu plaću od 673 USD za 1. siječnja 2025. Novi minimalni iznosi su: 690 USD od 1. siječnja 2026., 704 USD od 1. siječnja 2027. i 715 USD od 1. siječnja 2028. Ove vrijednosti predstavljaju međunarodni minimum, osiguravaju dostojanstvene uvjete rada pomorcima i ne sprječavaju postizanje viših plaća kroz kolektivno pregovaranje ili druge međunarodne mehanizme. Primjerice, Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026) predviđa minimalnu plaću kormilara na brodovima za suhe terete u iznosu 1.724 USD, dok minimalna plaća za kormilare zaposlene na tankerima iznosi 1.915 USD,<sup>96</sup> što je značajno iznad međunarodnog minimuma utvrđenog rezolucijom JMC-a, time se potvrđuje važnost kolektivnih ugovora.

Također, pomorac ima pravo na plaćeni godišnji odmor za svaki puni mjesec zaposlenja, nakon iskrcaja iz bilo kojeg razloga, u trajanju od šest dana, dok se za kraća razdoblja trajanje godišnjeg odmora obračunava proporcionalno. U godišnji odmor se ne računaju blagdani, vrijeme bolovanja, ozljede ili majčinstva, te povremeni kratki izlasci na kopno. Tijekom ukrcaja godišnji odmor može se koristiti prema želji pomorca, pod uvjetom da ne ometa plovidbu i rad broda.<sup>97</sup>

Nadalje, brod mora imati dovoljan broj ovlaštenih članova posade kako bi se osigurala sigurna plovidba i održavanje sustava s tri straže. Poslodavac i sindikat dogovaraju konačan broj i strukturu

---

na prekovremene sate uključene u združenu plaću; (c) naknada za onaj dio cijele ili djelomične združene plaće koja predstavlja redovne sate rada kako su utvrđeni u točki 1 a) ove smjernice ne treba biti manja od postojeće najmanje plaće; I (d) za pomorce čije su plaće djelomično združene evidencija svih odrađenih prekovremenih sati treba se voditi i ovjeriti kako je predviđeno u točki 1d) ove smjernice.

<sup>94</sup> Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026), Narodne novine 24/25, članak 11. Plaća

<sup>95</sup> Međunarodna organizacija rada (ILO), Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission, Resolution concerning the ILO minimum monthly basic pay or wage for able seafarers, Geneva, 14–15 April 2025, dostupno na: <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-04/SWJMC-2025-Resolution-En.pdf>.

<sup>96</sup> Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026), Narodne novine 24/25, Opći dodatak 1. Platne ljestvice

<sup>97</sup> Ibid. članak 13. Godišnji odmor

posade. Radne grupe mogu se zapošljavati u posebnim okolnostima za posebne poslove uz odobrenje zapovjednika, ali ne smiju zamjenjivati redovnu posadu niti umanjivati prava iz Kolektivnog ugovora.<sup>98</sup> Ako posada nije u potpunosti popunjena, preostali članovi posade koji preuzmu poslove nedostajućih članova primit će proporcionalni dio njihove plaće. Poslodavac je dužan nadoknaditi manjak posade prije isplovljenja iz prve sljedeće luke.<sup>99</sup>

Za plovidbu kroz ratna i visoko rizična područja predviđene su dodatne naknade, prava na invalidnost ili smrt, te repatrijacija na trošak poslodavca. U slučaju izvanrednih situacija poput prirodnih katastrofa ili pandemija, poslodavac je dužan poduzeti mjere zaštite sigurnosti i dobrobiti posade. Kolektivni ugovor detaljno regulira postupke u slučaju piratstva ili zarobljavanja, osiguravajući kontinuiranu isplatu plaće i prava pomoraca, uključujući nasljednike u slučaju smrti.<sup>100</sup>

Zaposlenje pomorca prestaje kada istekne ugovor, zbog bolesti ili ozljede, samovoljnog napuštanja broda ili otkazom pomorca ili poslodavca. Pomorac može tražiti otkaz ili iskrcaj ako su se značajno promijenili uvjeti putovanja, brod ne zadovoljava sigurnosne standarde, plovi u rizična područja ili zbog bolesti bliskih članova obitelji. Poslodavac može otkazati ugovor zbog teške povrede radne obveze, nesposobnosti pomorca za posao ili gubitka broda. Umjesto otkaza može se pomorcu ponuditi drugo radno mjesto.<sup>101</sup>

Repatrijacija se provodi o trošku poslodavca, uključujući osnovnu plaću i dnevnice, do mjesta stalnog prebivališta ili mjesta sklapanja ugovora. Pomorac ima pravo na repatrijaciju nakon isteka ukrcanja, zbog bolesti, ozljede, otkaza, gubitka broda, brodoloma, mjera zaustavljanja broda, nepoštivanja ugovora ili neslaganja s plovidbom u rizična područja.<sup>102</sup>

Poslodavac snosi troškove medicinske pomoći, liječenja i bolničkog zbrinjavanja pomorca, uključujući hitnu stomatološku pomoć u inozemstvu. Ako pomorac ne može odmah vratiti se na brod, poslodavac organizira repatrijaciju i plaća troškove liječenja do povratka ili do proglašenja trajne nesposobnosti. Bolovanje se isplaćuje u visini osnovne plaće do oporavka, najdulje 130 dana nakon repatrijacije.<sup>103</sup>

Pomorcima je tijekom trajanja ukrcaja osiguran poseban Program mentalnog zdravlja osigurava prevenciju stresa i samoubojstava te mogućnost izravnog kontakta sa psihološkim savjetovalištem.<sup>104</sup>

U slučaju trudnoće, poslodavac repatrira pomorca prije 26. tjedna trudnoće, a nakon repatrijacije pomorac prima naknadu u visini osnovne plaće 130 dana i ima prednost u ponovnom zapošljavanju unutar tri godine. Roditelji pomorca imaju pravo na repatrijaciju nakon rođenja djeteta.<sup>105</sup>

---

<sup>98</sup> Ibid. članak 15. Sastav i broj članova posade broda

<sup>99</sup> Ibid. članak 16. Nepotpuni postav posade

<sup>100</sup> Ibid. članak 17. Plovidba u ratnim područjima / visoko rizičnim područjima

<sup>101</sup> Ibid. članak 19. Prestanak zaposlenja

<sup>102</sup> Ibid. članak 20. Repatrijacija

<sup>103</sup> Ibid. članak 22. Medicinska pomoć i liječenje pomorca

<sup>104</sup> Ibid. članak 23.a Program mentalnog zdravlja

<sup>105</sup> Ibid. članak 24. Materinstvo i roditeljstvo

Ako pomorac doživi invaliditet tijekom trajanja ugovora, poslodavac isplaćuje naknadu sukladno kolektivnom ugovoru, uključujući slučajeve trajne nesposobnosti za daljnji rad i gubitka zanimanja ili struke.<sup>106</sup>

U slučaju smrti pomorca, poslodavac isplaćuje ugovorenu svotu imenovanom korisniku, a ako nije imenovan, bračnom drugu, djeci ili roditeljima. Poslodavac organizira repatrijaciju posmrtnih ostataka i troškove ukopa. Naknada se ne isplaćuje ako je smrt posljedica samoubojstva, utjecaja alkohola ili droga, ili ako je član obitelji spriječio utvrđivanje uzroka smrti. Ako je pomorac proglašen nestalim na moru, poslodavac isplaćuje ugovoreni iznos sukladno kolektivnom ugovoru.<sup>107</sup>

Također, poslodavac mora osigurati klupsko osiguranje koje pokriva sve obveze prema pomorcima prema Kolektivnom ugovoru i održava sustav financijske zaštite u skladu s MLC pravilima. Dokument o osiguranju mora biti dostupan i vidljiv na brodu. Nadalje, poslodavac jamči da će brodovlasnik, brodar, poslovođa broda ili posrednik pri zapošljavanju solidarno snositi odgovornost i platiti dosuđene iznose u slučaju arbitražnog ili sudskog spora zbog ozljede ili smrti pomorca.<sup>108</sup>

Poslodavac osigurava smještaj, rekreacijske sadržaje, pogodnosti i prehranu u skladu sa standardima MLC-a, uključujući sport, igre i društvenu povezanost. Pitka voda mora biti uvijek dostupna, a kuhinja opremljena kvalitetnom opremom za pripremu hrane. Pomorci imaju pravo na izlazak na obalu u lukama i na izvanrednu komunikaciju s obitelji u hitnim slučajevima.<sup>109</sup>

Poslodavac osigurava svu potrebnu osobnu zaštitnu opremu za rad i zaštitu od nezgoda, ozljeda i bolesti, uključujući odjeću, kacige, zaštitne cipele, rukavice i sredstva za spašavanje. Oprema mora biti odgovarajuće veličine, servisirana i u skladu s međunarodnim standardima, a korištenje je obvezno i individualno.<sup>110</sup> Poslodavac organizira i Odbor za sigurnost i zaštitu zdravlja, osigurava časnika za sigurnost i vezu s kopnom te provodi politike sigurnosti, istrage nesreća i vježbe zaštite. Posadi se omogućuje izbor predstavnika za sigurnost koji ima pristup svim potrebnim prostorima, dokumentaciji i osposobljavanju, uz zaštitu od disciplinskih mjera.<sup>111</sup>

Poslodavac omogućuje posadi komunikaciju s obitelji putem brodskog sustava, dostavu tiskovina Sindikata te, gdje je moguće, pristup internetu. Način korištenja interneta definira svaki Poslodavac internim aktom.<sup>112</sup>

Kolektivni ugovor također uređuju zaštitu od diskriminacije i uznemiravanja na temelju spola, vjere, rase, nacionalnosti, seksualne orijentacije i drugih obilježja, u skladu s ILO Konvencijom br. 190, kao i postupke za rješavanje prigovora, ništavost odricanja prava i zaštitu od protusindikalne

---

<sup>106</sup> Ibid. članak 25. Invaliditet

<sup>107</sup> Ibid. članak 26. Gubitak života/smrt u službi

<sup>108</sup> Ibid. članak 27. Pokriće osiguranjem i jamstvo

<sup>109</sup> Ibid. članak 28. Prehrana, smještaj, posteljina, udobnost itd.

<sup>110</sup> Ibid. članak 29. Sredstva osobne zaštite na radu

<sup>111</sup> Ibid. članak 30. Brodski odbor za sigurnost

<sup>112</sup> Ibid. članak 31. Komunikacija i informiranje članova posade Broda

diskriminacije. Pomorci imaju pravo na naknadu štete za izgubljene ili oštećene osobne stvari, osim u slučaju vlastite krivnje.<sup>113</sup>

Svi prigovori pomoraca rješavaju se u dobroj vjeri, bez zlonamjernog uznemiravanja ili odmazde. Pomorac ima pravo podnijeti prigovor u vezi radnih uvjeta, sigurnosti, zdravlja ili drugih prava zajamčenih Kolektivnim ugovorom i MLC-om. Poslodavac je dužan osigurati jasno definiran postupak prigovora, omogućiti Pomorcu da ga koristi bez straha od odmazde, te pravovremeno i pravedno istražiti i riješiti svaku pritužbu. Pomorac je o postupku i svojim pravima upoznat prilikom sklapanja Ugovora o zaposlenju, a sve odluke i rješenja moraju biti dokumentirane i dostupne Pomorcu.<sup>114</sup>

Također, kolektivni ugovor predviđaju pravi okvir rješavanje sporova kroz pregovore, mirenje i, po potrebi, arbitražu ili sudski postupak, s jasno definiranim rokovima i postupcima imenovanja arbitara. Ugovori o zaposlenju pomoraca podliježu hrvatskom pravu, a svi sporovi iz njih, uključujući zahtjeve za naknadu štete, prvo se rješavaju pregovorima. Ako pregovori ne uspiju, spor se upućuje u obvezni postupak mirenja pred Centrom za mirenje Hrvatske udruge za mirenje. Sudjelovanje u mirenju je obavezno, a pokretanje arbitraže ili sudskog postupka prije njegovog završetka nije dopušteno. Ako strana odbije sudjelovati u mirenju, druga može pokrenuti arbitražni ili sudski postupak. Konačno rješavanje spora vrši se arbitražom pred Stalnim arbitražnim sudištem pri Hrvatskoj gospodarskoj komori li nadležnim sudom, uz pravila o imenovanju arbitara prema vrijednosti spora. Ako zakon propisuje rok za podnošenje tužbe, taj se rok poštuje, dok se arbitražni ili sudski postupak odgađa do završetka mirenja.<sup>115</sup>

Stranke su obvezne razmatrati izmjene i dopune najmanje jednom godišnje, dok nadzor nad primjenom provode predstavnici sindikata i ITF-a s pravom pristupa brodovima i dokumentaciji. Povjerenstvo za tumačenje ugovora rješava sve sporove u vezi s tumačenjem odredbi.<sup>116</sup>

Ovi kolektivni ugovori zaključeni su za razdoblje od dvije godine, od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2026., te se prijavljuju nadležnom ministarstvu,<sup>117</sup> objavljuju u službenom glasilu<sup>118</sup> i upućuju na odobrenje ITF-u,<sup>119</sup> čime se osigurava njihova pravna valjanost i javna dostupnost.

Kolektivni ugovori, usklađeni s međunarodnim standardima, pružaju sveobuhvatan okvir za regulaciju radnih uvjeta pomoraca i zaštitu njihovih prava. Njihova važnost nadilazi ulogu običnog radno-pravnog akta, jer omogućavaju dugoročnu održivost poslovanja hrvatskih brodara, jačaju konkurentnost na globalnom tržištu, podižu reputaciju hrvatske flote te olakšavaju pristup novim tržištima, istovremeno privlačeći kvalificirane pomorce.

---

<sup>113</sup> Ibid. članak 33. Jednakost

<sup>114</sup> Ibid. članak 34. Postupci po prigovoru

<sup>115</sup> Ibid. članak 37. Mjerodavno pravo i rješavanje sporova

<sup>116</sup> Ibid. članak 38. Izmjene i dopune Kolektivnog ugovora

<sup>117</sup> Zakon o radu, Narodne novine br. 93/14, 127/17, 98/19, 151/22, 46/23, 64/23), čl. 201.

<sup>118</sup> Ibid. čl. 202.

<sup>119</sup> Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025-2026), Narodne novine 24/25, članak 41. Evidentiranje i odobrenje Kolektivnog ugovora

### 3.3. Uloga kolektivnih ugovora u zaštiti pomoraca od nepovoljnih radnih uvjeta na brodovima koji viju tzv. zastave pogodnosti

Jedan od najvećih izazova u pomorskoj industriji, u pogledu zaštite prava pomoraca, jest fenomen registracije brodova pod tzv. zastavama pogodnosti (*Flags of Convenience* – FOC). Riječ je o praksi prema kojoj brodari registriraju svoje brodove u državama koje nude pogodnosti poput nižih poreza, manje strožih propisa o radu i minimalnu regulaciju. Prema podacima UNCTAD-a iz 2023. godine, gotovo 73% svjetske trgovačke flote plovi pod zastavama koje se ne podudaraju s državom vlasništva brodova, što ukazuje na dominaciju FOC sustava u globalnom pomorskom prometu.<sup>120</sup> Takve države često ne provode učinkovite inspekcije, niti nadziru uvjete rada na brodovima koji plovo pod njihovom zastavom. U takvim okolnostima, pomorci su izloženi ozbiljnim kršenjima radnih prava – od neisplate plaća, loših uvjeta smještaja i prehrane, sve do onemogućavanja repatrijacije ili pristupa zdravstvenoj skrbi.

Fenomen zastava pogodnosti usko je povezan s razvojem globalnog kapitalizma. Naime, postojeći nacionalni sustav pomorskih zastava bio je preskup i previše restriktivan da bi omogućio slobodan tok kapitala i robe na globalnoj razini, te se kao odgovor razvio novi, libertarijanski preookeanski sustav temeljen na zastavama pogodnosti, koji je postao pomorska komponenta šireg sustava offshore poreznih oaza.<sup>121</sup> Marshallovi otoci i Vanuatu pridružili su se Panami kao vodeće države zastava pogodnosti nakon Drugog svjetskog rata, korištenjem svoje novostečene suverenosti kao poslovne prilike ove su države ostvarivale prihode od ovlasti registracije brodova. No, proces registracije zastave često je prepušten vanjskim izvršiteljima od strane država zastava pogodnosti, pri čemu većinu ovih zastava administriraju privatne tvrtke sa sjedištem u Sjedinjenim Američkim Državama.<sup>122</sup> FOC sustav omogućio je brodarima da drastično smanje troškove poslovanja, posebice troškove rada. Alderton i Winchester<sup>123</sup> ističu da posade na takvim brodovima uglavnom dolaze iz manje razvijenih zemalja, imaju niže plaće, slabiju sindikalnu zaštitu i lošije radne uvjete. FOC sustav registracije brodova omogućuju brodarskim kompanijama smanjenje troškova rada i izbjegavanje strožih sigurnosnih standarda, što povećava rizik za posadu. Prema istraživanju Morrisa i Kilkauera,<sup>124</sup> prelaskom njemačkih kontejnerskih brodova pod FOC režim 1997. godine prosječni godišnji troškovi rada smanjeni su za više od 74%. Promjene u regulaciji pomorskog rada rezultirale su time da se broj pomoraca iz tradicionalnih zapadnih pomorskih država smanjio, dok su nova radna mjesta popunjavali pomorci iz zemalja s manje razvijenim radnim standardima.

Kolektivni ugovori predstavljaju jedan od rijetkih učinkovitih instrumenata zaštite radnih prava pomoraca na brodovima koji viju FOC zastave. Naime, ITF već desetljećima vodi kampanju protiv zastava pogodnosti kroz tzv. *FOC Campaign*, čiji je cilj osigurati da svi brodovi, bez obzira na

---

<sup>120</sup> Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2023*.

<sup>121</sup> Van Fossen A., *Flags of Convenience and Global Capitalism*, *International Critical Thought*, str. 2, 2016.

<sup>122</sup> Campling L., Colas A., *Maritime Labour Regimes in the Neoliberal Era*, *Development* (2023) 66:65–75, *Society for International Development*, str.68, 2023.

<sup>123</sup> Alderton T., Winchester N., *Globalisation and de-regulation in the maritime industry*, *Marine Policy* 26 (2002), pp. 35–43, str. 37, 2002.

<sup>124</sup> Morris, R., T. Kilkauer, *Crews of Convenience from the Southwest Pacific*, *New Zealand Journal of Industrial Relations* 26 (2), str. 188, 2001.

zastavu pod kojom plove, primjenjuju kolektivne ugovore koji štite temeljna radna prava pomoraca. ITF inspektori redovito provode nadzore u lukama diljem svijeta i traže uvid u kolektivne ugovore, platne liste i druge dokumente. U slučajevima kada otkriju nepravilnosti, poduzimaju mjere poput zaustavljanja broda ili pokretanja međunarodnih pritisaka na brodare. Kampanja ITF-a protiv zastava pogodnosti predstavlja jedan od najdugovječnijih i najučinkovitijih sindikalnih mehanizama za zaštitu prava pomoraca na globalnoj razini. ITF od 1948. godine vodi kampanju protiv zastava pogodnosti putem svog Odbora za prakse poštene plovidbe (*Fair Practices Committee* - FPC). Riječ je o zajedničkom tijelu sindikata pomoraca i lučkih radnika koje ima ovlast donositi odluke o tome hoće li se određeni registar brodova proglasiti registrom zastava pogodnosti. Proces proglašavanja određenog registra odnosno zastave – zastavom pogodnosti, odvija se u nekoliko koraka. Prije svega se analizira postoji li stvarna veza između broda i države čiju zastavu vije, u smislu vlasništva, kontrole, poslovnog sjedišta brodarara i zapošljavanja posade. Nadalje, procjenjuje se provodi li ta država međunarodne standarde koji se odnose na sigurnost plovidbe, radna prava pomoraca i zaštitu okoliša. Na temelju tih kriterija FPC provodi raspravu i donosi odluku, kojom se određeni registar službeno proglašava zastavom pogodnosti. Proglašenje zastave FOC ima značajne posljedice. Prije svega, brodovi koji plove pod takvom zastavom postaju predmetom sustavne ITF kampanje i redovitih inspekcija ITF inspektora u svjetskim lukama. Brodovlasnici se pritom suočavaju s obvezom sklapanja ITF kolektivnih ugovora, kojima se jamče minimalni uvjeti rada i plaća posadama bez obzira na njihovu nacionalnost. U slučaju da posade nemaju osigurana osnovna prava, ITF sindikati imaju mogućnost poduzimanja industrijskih akcija, uključujući i zadržavanje brodova u lukama. Trenutno je 48 država i registara službeno proglašeno zastavama pogodnosti, među kojima se izdvajaju Panama, Liberija, Marshallovi otoci i Bahami, kao najčešće korišteni registri u svjetskoj trgovačkoj floti.<sup>125</sup>

Pokrenuta 1948. godine, ITF kampanja protiv zastava pogodnosti ima dvostruku svrhu: političku, koja teži ukidanju sustava zastava pogodnosti uspostavom stvarne veze između broda i države čiju zastavu vije, te industrijsku, usmjerenu na osiguranje minimalnih radnih i socijalnih standarda za pomorce na FOC brodovima, bez obzira na njihovu nacionalnost.<sup>126</sup> Jedan od ključnih elemenata industrijske kampanje je uspostava i provedba ITF kolektivnih ugovora, koji definiraju minimalne uvjete rada i plaće za posade na FOC brodovima. Na taj način, ITF kolektivni ugovori postavljaju globalni standard zaštite pomoraca koji plove na brodovima koji viju FOC zastave. Ovi ugovori obuhvaćaju više od 250.000 pomoraca širom svijeta, pružajući im zaštitu od eksploatacije i osiguravajući pristup osnovnim radnim pravima.<sup>127</sup>

Hrvatski brodari također sudjeluju u ovom sustavu – primjerice, Tankerska plovidba d.d. i Atlantska plovidba d.d. potpisuju sa Sindikatom pomoraca Hrvatske posebne kolektivne ugovore na kućnoj razini koji su priznati od ITF-a, a kojima se uređuju radni i socijalni uvjeti pomoraca stranih državljana ukrcanih na njihove brodove koji viju zastave pogodnosti.

---

<sup>125</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), Current registries listed as FOC's, dostupno na: <https://www.itfseafarers.org/en/issues/flags-of-convenience/current-registries-listed-focs>, pristupljeno 01. prosinca 2025.

<sup>126</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), Seafarers' Bulletin, ITF Global, 2023, str. 7.

<sup>127</sup> Ibid.

Nadzor nad provedbom ovih ugovora provodi mreža od preko 140 ITF inspektora i kontakata u više od 125 luka diljem svijeta. Oni redovito posjećuju brodove, provjeravaju uvjete rada i života pomoraca te, u slučaju kršenja prava, poduzimaju odgovarajuće mjere, uključujući i zaustavljanje brodova radi zaštite posada. Poboljšana provedba ugovornih obveza te proširena mreža ITF inspektora dodatno su povećale pritisak na poslodavce da isplaćuju plaće u skladu s ITF standardima.<sup>128</sup> Statistički podaci ilustriraju značaj i učinkovitost kampanje. Primjerice, u 2016. godini, ITF inspektori su izvršili 10.267 inspekcija i prikupili više od 40 milijuna dolara neisplaćenih plaća za pomorce.<sup>129</sup> Unatoč ovim uspjesima izazovi ostaju, prema podacima ITF-a, 2024. godina zabilježena je kao najgora u povijesti po pitanju napuštanja pomoraca od strane brodovlasnika, s porastom od 87% u odnosu na prethodnu godinu.<sup>130</sup> Ovi podaci naglašavaju potrebu za kontinuiranim naporima u borbi protiv zloupotreba u pomorskoj industriji i važnost kampanje protiv zastava pogodnosti. U kontekstu kolektivnih ugovora u međunarodnoj pomorskoj industriji, ITF-ova kampanja protiv zastava pogodnosti predstavlja učinkovit mehanizam za osiguranje dostojanstvenih radnih uvjeta i zaštitu prava pomoraca, posebno onih koji rade na brodovima pod zastavama pogodnosti. Na taj način kolektivni ugovori djeluju kao paralelni sustav socijalne zaštite i alat za suzbijanje zloupotreba u sustavu FOC-a.

### 3.4. Izazovi očuvanja konkurentnosti brodara uz osiguranje socijalnih prava pomoraca

Unatoč njihovoj važnoj ulozi u zaštiti pomoraca, kolektivni ugovori istovremeno postavljaju određene izazove brodarima, osobito u kontekstu očuvanja konkurentnosti na iznimno liberaliziranom i cjenovno osjetljivom tržištu. Troškovi koji proizlaze iz obveza preuzetih kolektivnim ugovorima, poput isplate minimalne plaće, dodataka za prekovremeni rad, naknada za repatrijaciju, zdravstvenog osiguranja i doprinosa za mirovinske fondove, predstavljaju značajnu stavku u poslovanju brogarskih tvrtki.

Brodari koji poštuju visoke standarde radnih prava, uključujući primjenu kolektivnih ugovora i poštivanje međunarodnih konvencija o radu, često se suočavaju s tržišnom utakmicom s brodarima koji posluju pod tzv. zastavama pogodnosti, a koji nerijetko ne primjenjuju kolektivne ugovore niti ispunjavaju temeljne standarde zaštite pomoraca. Ovakva praksa stvara nelojalnu konkurenciju jer omogućuje brodarima pod FOC režimom da ostvaruju znatno niže operativne troškove, što ih čini kompetitivnijima na globalnom tržištu. Upravo taj disbalans u regulaciji i praksi može dovesti do tzv. utrke prema dnu („*race to the bottom*“), procesa u kojem brodari, kako bi ostali konkurentni, smanjuju troškove na račun radnih prava, smanjujući standarde zapošljavanja, sigurnosti i dobrobiti pomoraca. To ne samo da podriva napore međunarodnih organizacija poput ILO-a i ITF-a za unaprjeđenje uvjeta rada u pomorstvu, nego također narušava dugoročnu održivost industrije i dovodi u pitanje etičnost globalnih lanaca opskrbe. Niz izvora upozorava na ove posljedice. Na

---

<sup>128</sup> Lille N., *A Global Union for Global Workers Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, Routledge, str. 44, 2010,

<sup>129</sup> Ibid.

<sup>130</sup> Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), *FOC Abandonment Statistics 2024*, dostupno na: <https://www.itfseafarers.org/en/news/2024-worst-year-record-seafarer-abandonment-says-itf>, pristupljeno 29. kolovoza 2025.

primjer, prema izvješću ITF-a, upravo slab nadzor nad FOC brodovima rezultira povećanim brojem slučajeva kršenja prava radnika, uključujući neisplatu plaća, prisilni rad, loše životne uvjete i ograničen pristup pravnim mehanizmima zaštite.<sup>131</sup>

Međutim, u ekonomici brodarstva naglašava se da trošak radne snage, iako važan, predstavlja samo jednu komponentu ukupnih operativnih troškova broдача. Prema Martin Stopfordu,<sup>132</sup> struktura troškova u brodarstvu uključuje četiri glavne kategorije: kapitalne troškove (nabava i financiranje broда), operativne troškove (plaće posade, održavanje, potrošni materijal), putne troškove (gorivo, pristojbe, kanali) te lučke i teretne troškove. U tom kontekstu, udio troškova posade varira ovisno o tipu broда, ali se u prosjeku kreće između 10 % i 30 % ukupnih operativnih troškova.

Iz perspektive tržišne konkurentnosti, brodari koji ulažu u kvalitetne radne uvjete i stabilnost posade mogu ostvariti dugoročne prednosti. Ekonomska teorija brodarstva ističe koncept „*economies of scale*“, prema kojima brodari s većim flotama i učinkovitijom organizacijom mogu apsorbirati veće socijalne troškove bez gubitka konkurentnosti.<sup>133</sup> Također, prema teoriji „*human capital investment*“, ulaganje u znanje, iskustvo i motivaciju posade stvara dodanu vrijednost kroz veću sigurnost, smanjenje nesreća i bolje održavanje broда, što u konačnici rezultira smanjenjem izvanrednih troškova.<sup>134</sup> Nadalje, tržišni ciklusi u brodarstvu („*shipping cycles*“) pokazuju da je u razdobljima niskih vozarina pritisak na smanjenje troškova najizraženiji, što povećava rizik od socijalnog dumpinga. No u fazama ekspanzije, kada su vozarine visoke, brodari koji posluju u skladu s kolektivnim ugovorima lakše nadoknađuju povećane troškove rada i dodatno kapitaliziraju reputacijske prednosti.<sup>135</sup>

Može se zaključiti da sve veći broj broдача prepoznaje da kolektivni ugovori ne moraju nužno biti prepreka konkurentnosti, već mogu predstavljati alat za dugoročnu održivost. Zaštićeni pomorac obično je produktivniji te se duže zadržava kod istog poslodavca, što smanjuje fluktuaciju radne snage i troškove ponovnog zapošljavanja i obuke. Osim toga, brodari koji posluju u skladu s kolektivnim ugovorima često lakše ispunjavaju zahtjeve međunarodnih charterera i osiguravatelja, koji sve više uvjetuju suradnju sukladnostima u integraciji okolišnih, društvenih i upravljačkih (ESG) kriterija.

---

<sup>131</sup> Ibid., Flags of Convenience Campaign Report (London: ITF, 2021), dostupno na: <https://www.itfglobal.org>., pristupljeno 05. svibnja 2025.

<sup>132</sup> Stopford, M., *Maritime Economics*. 3rd Edition., 2009. Routledge.

<sup>133</sup> Micco A., Perez N., *Determinants of maritime transport costs*, Inter-American Development Bank, Research department, Working Paper 441, 2002., dostupno na: [https://www.researchgate.net/publication/23531668\\_Determinants\\_of\\_Maritime\\_Transport\\_Costs](https://www.researchgate.net/publication/23531668_Determinants_of_Maritime_Transport_Costs) , pristupljeno 26. kolovoza 2025.

<sup>134</sup> Mitroussi, K., *Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities*, Marine Policy vol. 32, 2008.

<sup>135</sup> Stopford, M., *Maritime Economics*. 3rd Edition., 2009. Routledge.

## 4. ZAŠTITA PRAVA POMORACA U HRVATSKOJ

### 4.1. Hrvatski zakonodavni okvir i usklađenost s međunarodnim standardima zaštite prava pomoraca

S obzirom na dugu pomorsku tradiciju i važnost pomorstva kao ključnog segmenta hrvatskog gospodarstva, zaštita pomoraca predstavlja ne samo pravnu, već i društveno-ekonomsku odgovornost države. Prava pomoraca u Republici Hrvatskoj utemeljena su na složenom normativnom okviru koji obuhvaća međunarodne konvencije, nacionalne zakone te kolektivne ugovore, koji nadopunjuju i konkretiziraju zakonske i međunarodne standarde. Sustav zaštite prava pomoraca u Republici Hrvatskoj ima dvostruku svrhu: s jedne strane osigurava individualna radna i socijalna prava pomoraca, dok s druge strane jača pravnu sigurnost i konkurentnost hrvatske pomorske industrije na globalnom tržištu.

Pomorci se u svom radu suočavaju s brojnim specifičnim rizicima koji proizlaze iz prirode plovidbe – dugotrajne odsutnosti od obitelji, fizički zahtjevnog rada, izloženosti nepovoljnim vremenskim uvjetima, ali i odgovornosti za sigurnost broda, posade i tereta. Upravo ti rizici opravdavaju postojanje posebnih zakonskih rješenja, međunarodnih standarda te kolektivnih ugovora koji im jamče višu razinu zaštite od one koja se primjenjuje na radnike u drugim sektorima.

Republika Hrvatska ratificirala je niz međunarodnih instrumenata kojima se osigurava zaštita prava pomoraca, među njima posebno se ističe Konvencija MLC. Ratifikacijom i implementacijom MLC konvencije Hrvatska je uskladila svoj pravni okvir s najvišim međunarodnim zahtjevima, čime se pomorcima jamči ravnopravna zaštita u odnosu na kolege iz drugih pomorskih država. MLC konvencijom uređeni su u hrvatskom pravnom sustavu minimalni međunarodni standardi u pogledu: radnih i životnih uvjeta na brodu, minimalne dobi za ukrcaj, zapošljavanja i socijalne zaštite, zdravstvene skrbi i sigurnosti na radu, smještaja, prehrane i socijalne skrbi, te pravne zaštite i prava na repatrijaciju, time se osigurava da hrvatski pomorci imaju ravnopravan tretman s pomorcima iz drugih država te da poslodavci koji posluju pod hrvatskom zastavom poštuju jednake standarde kao i oni u drugim pomorskim državama članicama MLC-a.

Na nacionalnoj razini, temelj zaštite prava pomoraca čine Pomorski zakonik<sup>136</sup> i povezani podzakonski propisi, dok se odredbe Zakona o radu primjenjuju subsidiarno, odnosno samo u onim pitanjima koja nisu posebno uređena pomorskim propisima. Pomorski zakonik sustavno uređuje pravni položaj, prava i obveze članova posade broda, s ciljem osiguranja sigurnosti plovidbe, zaštite života i imovine na moru te održavanja profesionalnih standarda u pomorskoj djelatnosti. Odredbe sadržane u Glavi VIII. Pomorskog zakonika, koje se odnose na posadu broda, detaljno uređuju organizaciju rada i hijerarhijske odnose na brodu te predstavljaju temeljni dio sustava zaštite pomoraca i pravilnog funkcioniranja brodske službe. Posada broda, u smislu Pomorskog zakonika, obuhvaća sve osobe koje se nalaze na brodu radi obavljanja poslova vezanih uz plovidbu, upravljanje brodom i održavanje njegove sigurnosti. Na čelu posade nalazi se

---

<sup>136</sup> Pomorski zakonik (Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

zapovjednik broda, koji ima središnju ulogu u vođenju broda, upravljanju posadom i provedbi svih zakonskih i sigurnosnih propisa. On je odgovoran za zakonitost rada na brodu, sigurnost posade i poštivanje propisa o zaštiti mora i okoliša. Uz zapovjednika, posadu čine časnici i ostali članovi posade, čija su zvanja i dužnosti definirani u skladu s međunarodnim standardima, osobito Konvencijom STCW. Odredbe Pomorskog zakonika također ističu važnost ugovornog i osiguranog odnosa između poslodavca i pomorca. Svaki pomorac mora imati valjan pisani ugovor o radu, koji jasno određuje prava, obveze, plaću, trajanje ukrcaja i uvjete repatrijacije. Poslodavac je dužan osigurati posadu protiv rizika vezanih uz ozljede, bolesti, smrt ili napuštanje pomorca, u skladu s MLC konvencijom.

Uz Pomorski zakonik, zaštita prava pomoraca dodatno se razrađuje kroz niz podzakonskih propisa koje donosi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Među njima posebnu važnost imaju Pravilnik o utvrđivanju uvjeta zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih brodova, brodica i jahti,<sup>137</sup> Pravilnik o minimalnim uvjetima pružanja medicinske skrbi na brodovima,<sup>138</sup> Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja straže, te obavljanju drugih poslova na brodu kojima se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od onečišćenja,<sup>139</sup> Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj,<sup>140</sup> Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i/ili brodaraca,<sup>141</sup> Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca,<sup>142</sup> Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti,<sup>143</sup> Pravilnik o pomorskim i brodarskim knjižicama te postupcima i načinu prijave i odjave na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje,<sup>144</sup> Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom.<sup>145</sup> Ovi akti konkretiziraju opće odredbe zakonodavnog okvira i omogućuju detaljnu primjenu u praksi.

Pomorci također ostvaruju prava iz sustava socijalne sigurnosti prema općim zakonima, uključujući Zakon o mirovinskom osiguranju,<sup>146</sup> Zakon o obveznom zdravstvenom osiguranju,<sup>147</sup>

---

<sup>137</sup> Pravilnik o utvrđivanju uvjeta zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih brodova, brodica i jahti (Narodne novine, br. 93/07, 107/14)

<sup>138</sup> Pravilnik o minimalnim uvjetima pružanja medicinske skrbi na brodovima (Narodne novine, br. 123/21)

<sup>139</sup> Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja straže, te obavljanju drugih poslova na brodu kojima se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od onečišćenja (Narodne novine, br. 125/05, 126/08, 34/11, 155/13, 29/16)

<sup>140</sup> Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj (Narodne novine, br. 109/19)

<sup>141</sup> Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i/ili brodaraca (Narodne novine, br. 21/24)

<sup>142</sup> Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca (Narodne novine br. 130/13, 45/14, 124/15, 72/16, 69/18, 77/18, 85/21, 77/24)

<sup>143</sup> Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti (Narodne novine, br. 63/07, 76/11, 46/13, 104/15, 31/16, 83/16)

<sup>144</sup> Pravilnik o pomorskim i brodarskim knjižicama te postupcima i načinu prijave i odjave na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje (Narodne novine, br. 21/24)

<sup>145</sup> Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom (Narodne novine, br. 52/25)

<sup>146</sup> Zakon o mirovinskom osiguranju (Narodne novine, br. 96/25)

<sup>147</sup> Zakon o obveznom zdravstvenom osiguranju (Narodne novine, br. 80/13, 137/13, 98/19, 33/23, 105/25)

Zakon o doprinosima<sup>148</sup> te Zakon o tržištu rada.<sup>149</sup> Na taj način pomorcima se jamči da nisu izdvojeni iz nacionalnog sustava socijalne zaštite, već da imaju dvojnju zaštitu – specijalnu kroz pomorsko pravo i opću kroz sustav radnog i socijalnog zakonodavstva.

Zaštita prava pomoraca ne bi bila učinkovita bez mehanizama nadzora i provedbe. U Hrvatskoj ključnu ulogu imaju lučke kapetanije, koje provode inspekcijski nadzor na brodovima, inspekcija rada, koja nadzire primjenu radnog zakonodavstva, međunarodni *Port state control* mehanizmi (npr. *Paris MoU*), kroz koje se provjerava primjena međunarodnih standarda, uključujući Konvenciju MLC. Ovi mehanizmi imaju važnu funkciju preventivne i represivne zaštite: oni ne samo da otkrivaju nepravilnosti, nego omogućuju i izricanje mjera (poput zabrane isplavljenja broda) kako bi se osiguralo poštivanje prava pomoraca.

#### **4.2. Kolektivni ugovori u hrvatskoj nacionalnoj plovidbi – značaj i primjena u zaštiti prava pomoraca**

Kolektivni ugovori predstavljaju jedan od najvažnijih instrumenata za zaštitu radnih i socijalnih prava pomoraca u Hrvatskoj, jer omogućuju fleksibilnu, ali sveobuhvatnu regulaciju specifičnih uvjeta rada i života na moru. Pravni okvir kolektivnog ugovora za pomorce u hrvatskoj nacionalnoj plovidbi dodatno je utemeljen zakonodavstvom specifičnim za pomorski sektor, uključujući Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu.<sup>150</sup> Sukladno odredbama ovog zakona, obavljanje javne usluge na linijama s obvezom javne usluge može se povjeriti brodaru koji je odabran kroz postupak javnog nadmetanja i koji ispunjava zakonski propisane uvjete, među tim uvjetima posebno se naglašava da članovi posade moraju biti državljani Republike Hrvatske ili drugih država članica EGP-a, te da moraju imati sklopljen ugovor o radu temeljen na radnim i socijalnim standardima utvrđenim u Nacionalnom kolektivnom ugovoru Republike Hrvatske.<sup>151</sup> Osim ovog Zakona, važno je istaknuti i Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj,<sup>152</sup> prema kojem svi članovi posade brodova koji obavljaju otočnu kabotažu na linijama javnog prijevoza moraju biti državljani RH ili EGP te moraju imati ugovor o radu temeljen na radnim i socijalnim standardima utvrđenim u nacionalnom zakonodavstvu Republike Hrvatske odnosno u Nacionalnom kolektivnom ugovoru.<sup>153</sup>

Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu,<sup>154</sup> sklopljen 29. lipnja 2023. godine, definira minimalne plaće, pomorske dodatke, prava i obveze pomoraca, postupke po prigovorima, sindikalna prava te druge radno-pravne i socijalne standarde.

---

<sup>148</sup> Zakon o doprinosima (Narodne novine, br. 84/08, 152/08, 94/09, 18/11, 22/12, 144/12, 148/13, 41/14, 143/14, 115/16, 106/18, 33/23, 114/23, 152/24)

<sup>149</sup> Zakon o tržištu rada (Narodne novine, br. 118/18, 32/20, 18/22, 156/23, 152/24)

<sup>150</sup> Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, br. 19/22)

<sup>151</sup> Ibid. članak 25.

<sup>152</sup> Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj (Narodne novine, br. 109/19)

<sup>153</sup> Ibid. članak 13.

<sup>154</sup> Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, br. 93/2023)

Sukladno članku 203. stavku 1. Zakona o radu,<sup>155</sup> ministar nadležan za rad donio je Odluku o proširenju primjene<sup>156</sup> ovog Kolektivnog ugovora na sve poslodavce i radnike u djelatnosti prijevoza i skladištenja u sektoru H, odjeljku 50, skupini 50.2 Nacionalne klasifikacije djelatnosti 2007., koja obuhvaća pomorski i obalni prijevoz putnika i robe. Odluka o proširenju primjene kolektivnog ugovora akt je oktroiranja, kojim određeni kolektivni ugovor postaje oktroirani kolektivni ugovor.<sup>157</sup>

Proširenje primjene ugovora ima nekoliko ključnih značenja. Prije svega, univerzalna primjena prava i obveza – svi pomorci koji rade u sektoru linijskog obalnog pomorskog prometa sada su obuhvaćeni Kolektivnim ugovorom, čime se uklanja mogućnost različite primjene prava među poslodavcima. Zatim, standardizacija minimalnih plaća i dodataka – kroz proširenje ugovora, minimalni iznosi plaća i pomorskih dodataka propisani u Kolektivnom ugovoru primjenjuju se na sve poslodavce u sektoru, bez obzira na to obavljaju li državne, lokalne ili međunarodne linije. Također, poboljšanje radno-pravne sigurnosti – proširenjem primjene ugovora osigurava se dosljedno poštivanje prava pomoraca, uključujući sindikalna prava, postupke po prigovoru, osiguranje zdravlja i sigurnosti te postupke u slučaju nesreća i bolovanja. Odluka o proširenju je objavljena u Narodnim novinama čime se osigurava službena i javna dostupnost informacija, u skladu sa Zakonom o radu i pravilima za kolektivne ugovore.

Dodatno, učinci proširenog Kolektivnog ugovora posebno se očituju kroz njegovu primjenu u okviru Zakona o minimalnoj plaći.<sup>158</sup> Naime, sukladno Zakonu o minimalnoj plaći, minimalnom plaćom se iznimno smatra najniži mjesečni bruto iznos za puno radno vrijeme utvrđen kolektivnim ugovorom čija je primjena proširena sukladno propisu o radu.<sup>159</sup> Stoga se, u kontekstu proširenog Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu, minimalna plaća pomoraca određuje prema standardima i složenosti poslova utvrđenima u tom Kolektivnom ugovoru čime se osigurava viši stupanj zaštite pomoraca i sprječavaju odstupanja u primjeni minimalnih materijalnih prava. Navedeno predstavlja iznimku od općeg pravila iz Zakona o minimalnoj plaći, prema kojem visinu minimalne plaće za svaku kalendarsku godinu uredbom određuje Vlada Republike Hrvatske, na prijedlog ministra nadležnog za rad.<sup>160</sup> Prošireni Kolektivni ugovor time ima posebnu ulogu i prednost u reguliranju minimalnih plaća u ovom specifičnom sektoru. Komplementarnost odredbi Zakona o minimalnoj plaći s proširenim Kolektivnim ugovorom omogućuje stvaranje cjelovitog i stabilnog sustava zaštite plaća, povećava pravnu sigurnost i predvidivost troškova rada te doprinosi većoj ravnopravnosti i zaštiti radnika u sektoru nacionalne pomorske plovidbe.

Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu predstavlja cijeloviti pravni i organizacijski okvir kojim se reguliraju radni, socijalni i materijalni uvjeti zaposlenika na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom

---

<sup>155</sup> Zakon o radu (Narodne novine, br. 93/14, 127/17, 98/19, 151/22, 46/23, 64/23)

<sup>156</sup> Odluka o proširenju primjene Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, br. 138/2023)

<sup>157</sup> Tintić N., Radno i socijalno pravo, Knjiga prva: Radni odnosi, str. 283, 1969.

<sup>158</sup> Zakon o minimalnoj plaći (Narodne novine, br. 118/18, 120/21, 152/24)

<sup>159</sup> Ibid. članak 3., stavak 2.

<sup>160</sup> Ibid. članak 6. stavak 1.

pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj. Njegove se odredbe primjenjuju na sve hrvatske pomorce, kao i na pomorce iz država EGP-a koji plove na brodovima u linijskom obalnom prometu Republike Hrvatske. Time se nastoji osigurati jednaka razina radnih i socijalnih prava za sve pomorce te spriječiti nelojalna tržišna konkurencija među poslodavcima.<sup>161</sup>

Ovim se kolektivnim ugovorom uređuje sadržaj ugovora o zaposlenju pomoraca, pri čemu se pomorcu prije ukrcaja moraju osigurati sve relevantne informacije o radnim uvjetima, trajanju ugovora, visini plaće, pravima na repatrijaciju te o obveznom osiguranju. Posebno se naglašava zabrana diskriminacije, pravo na jednaki tretman neovisno o nacionalnosti te obveza poslodavca da osigura uvjete rada sukladne međunarodnim propisima o zaštiti zdravlja i sigurnosti.<sup>162</sup>

Nadalje, kolektivni ugovor detaljno uređuje prava i obveze pomorca u pogledu raspoređivanja na brodu. Pomorac je dužan obavljati poslove za koje posjeduje odgovarajuće ovlaštenje i stručnu spremu, savjesno i u skladu s propisima, kolektivnim ugovorom i internim aktima poslodavca. Također, dužan je racionalno koristiti povjerena sredstva rada, brinuti o obnovi potrebnih ovlaštenja, te štiti interese poslodavca i ostalih članova posade. Poslodavac i zapovjednik broda obvezni su upoznati pomorca s opisom poslova radnog mjesta na koje je ukrcan, a u izvanrednim okolnostima pomorac može privremeno biti raspoređen na drugo radno mjesto, čak i ako za njega ne ispunjava sve formalne kvalifikacijske uvjete. U takvim slučajevima, pomorcu pripada plaća i pomorski dodatak koji su za njega povoljniji.<sup>163</sup>

Kolektivni ugovor propisuje trajanje i svrhu probnog rada pomoraca, čime se omogućuje procjena njihove stručne i radne sposobnosti prije uspostave trajnog radnog odnosa. Trajanje probnog rada ovisi o radnom mjestu: za zapovjednike broda ono može trajati do 90 dana, za upravitelje stroja i časnike do 60 dana, a za ostale članove posade do 45 dana ukrcanja. Pomorac koji je već uspješno odradio probni rad tijekom prethodnog ugovora o radu na određeno vrijeme nije obvezan ponovno prolaziti probni rok pri sklapanju ugovora na neodređeno vrijeme. Tijekom probnog rada rad pomorca nadzire poslodavac, odnosno zapovjednik broda ili nadležno tijelo poslodavca, ovisno o hijerarhijskoj razini pomorca.<sup>164</sup>

Kolektivni ugovor potiče zapošljavanje vježbenika palube, stroja i elektrotehnike radi stjecanja potrebnog časničkog zvanja, u skladu s materijalnim i tehničkim mogućnostima poslodavca. Izobrazba vježbenika odvija se pod nadzorom ovlaštenih časnika prema programu propisanom Pravilnikom o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, čime se osigurava stjecanje praktičnih znanja i vještina potrebnih za samostalan rad. Nadzor nad njihovim stručnim osposobljavanjem provodi zapovjednik broda ili odgovorna osoba u službi, uz obvezu praćenja ispravnog korištenja radnog vremena i osiguravanja uvjeta za kvalitetno učenje.<sup>165</sup>

Kolektivni ugovor naglašava obvezu poslodavca da osigura sigurne uvjete rada na brodu te zaštitu života, zdravlja i dostojanstva pomoraca. Poslodavac mora osigurati odgovarajuću opremu,

---

<sup>161</sup> Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, br. 93/2023), članak 2. Primjena

<sup>162</sup> Ibid. članak 3. Zasnivanje radnog odnosa

<sup>163</sup> Ibid. članak 4. Raspoređivanje Pomorca

<sup>164</sup> Ibid. članak 5. Probni rad

<sup>165</sup> Ibid. članak 6. Vježbenici

sredstva zaštite i organizaciju rada u skladu s propisima o zaštiti na radu te redovito provoditi osposobljavanje članova posade. Kod uvođenja novih tehnologija, dužan je osigurati da one ne ugrožavaju sigurnost pomoraca, a troškove stručne izobrazbe snosi poslodavac. Pomorci su obvezni poštovati pravila zaštite na radu i pridonositi sigurnosti broda i posade. Ujedno se jamči zaštita osobnih podataka pomoraca u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 (GDPR) te zabrana svake vrste diskriminacije i obveza poslodavca da štiti dostojanstvo pomorca u radnom okruženju.<sup>166</sup>

Pored toga, uređeno je radno vrijeme i odmori pomoraca u skladu s MLC standardima, naime kolektivni ugovor propisuje da se radno vrijeme i raspored smjena pomoraca određuju prema specifičnostima linija na kojima brodovi plove u obalnom pomorskom prometu. Radno vrijeme u pravilu se zasniva na osmosatnom radnom danu, s jednim danom tjednog odmora i slobodnim danima za državne blagdane. Najveći dopušteni broj sati rada ne smije prelaziti 14 sati u razdoblju od 24 sata, dok pomorac mora imati najmanje 10 sati odmora unutar 24 sata i 77 sati odmora unutar 7 dana. Odmor se može podijeliti na najviše dva dijela, od kojih jedan mora trajati najmanje 6 neprekidnih sati, a između dva odmora ne smije proteći više od 14 sati.<sup>167</sup> Pritom ovaj Kolektivni ugovor ima ključnu ulogu u uređenju radnog vremena i odmora pomoraca u hrvatskoj nacionalnoj plovidbi. Naime, posebnost pomorskog sektora ogleda se u činjenici da se na pomorce ne primjenjuju u cijelosti opće odredbe Zakona o radu o radnom vremenu, stanci, kao ni o dnevnom i tjednom odmoru. To je izričito uređeno odredbama Zakona o radu,<sup>168</sup> kojima je određeno da se na pomorce, kao i na stručne i druge radnike zaposlene na pomorskim objektima, uključujući i pomorske objekte koji imaju obilježja javnog broda sukladno propisima o pomorstvu, te na radnike na pomorskim ribarskim plovilima u smislu propisa o morskom ribarstvu, ne primjenjuju se odredbe Zakona o radu koje se odnose na radno vrijeme, stanku te dnevni i tjedni odmor. Stoga je položaj pomoraca izuzet iz općeg radnog prava zbog specifičnih uvjeta rada i neprekinutog odvijanja procesa plovidbe. Upravo zato kolektivni ugovor, kao i posebni propisi pomorskog prava, popunjavaju tu pravnu prazninu i osiguravaju regulaciju radnih sati i odmora u skladu s međunarodnim standardima. Nadalje, radno vrijeme pomoraca ne mora biti jednako raspoređeno po danima, tjednima ili mjesecima, već se može prilagođavati operativnim potrebama broda i linije. Organizacija radnog vremena može se uspostaviti tako da u pojedinim razdobljima traje duže, a u drugim kraće od punog radnog vremena, pod uvjetom da prosječno redovno radno vrijeme ne prelazi puno radno vrijeme tijekom razdoblja od dvanaest uzastopnih mjeseci. Ovakva fleksibilnost omogućuje prilagodbu specifičnostima pomorskog prijevoza, uz zadržavanje zakonom propisanog prosjeka radnog vremena na godišnjoj razini.<sup>169</sup> Kolektivni ugovor posebno uređuje i pitanja vezana uz prekovremeni i noćni rad, kao i rad nedjeljom i blagdanima, uključujući način njihove evidencije te odgovarajuća uvećanja plaće.

Kolektivni ugovor pomorcima osigurava pravo na plaćeni godišnji odmor u trajanju od 20 do 30 dana, uz mogućnost dodatnih dana ovisno o radnom mjestu, duljini radnog staža i posebnim okolnostima (npr. roditelji s malom djecom ili djecom s poteškoćama u razvoju). Godišnji odmor

---

<sup>166</sup> Ibid. članak 8. Zaštita života, zdravlja i privatnosti Pomorca

<sup>167</sup> Ibid članak 9. Radno vrijeme

<sup>168</sup> Zakon o radu, Narodne novine br. 93/14, 127/17, 98/19, 151/22, 46/23, 64/23, čl. 88. st. 1.

<sup>169</sup> Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, br. 93/2023), članak 11. Posebni raspored i organizacija radnog vremena

se može koristiti u cijelosti ili u dijelovima, a Pomorac mora prethodno obavijestiti svog neposrednog rukovoditelja. Poslodavac je obvezan isplatiti naknadu plaće i regres za godišnji odmor, pri čemu naknada mora biti najmanje u visini prosječne plaće pomorca u prethodna tri mjeseca, dok visina regresa ovisi o poslovnim rezultatima Poslodavca i zakonskim propisima o neoporezivim iznosima.<sup>170</sup>

Kolektivni ugovor propisuje da poslodavac mora osigurati pomorcima odgovarajuće uvjete prehrane, smještaja i higijene, u skladu sa standardima Konvencije MLC. Svaki član posade ima pravo na zdravstveno ispravnu, kvalitetnu i dostatnu prehranu te na pristup pitkoj vodi. Hrana se u pravilu priprema i konzumira na brodu, a poslodavac je dužan osigurati opremljenu kuhinju i prostor za čuvanje namirnica. U slučajevima kada priprema hrane na brodu nije moguća (npr. zbog tehničkih ograničenja ili remonta broda), poslodavac mora organizirati dostavu hrane ili omogućiti konzumaciju obroka izvan broda. Visina dnevne hranarine ovisi o karakteristikama broda i organizaciji rada: minimalno 10 eura dnevno na brodovima s kuharom, odnosno 18 eura na brodovima bez kuhara. U slučaju značajnog porasta cijena prehrambenih troškova, poslodavac može u dogovoru sa sindikatima izvršiti usklađenje iznosa hranarine. Poslodavac je također obvezan osigurati primjeren smještaj za svakog člana posade, uključujući kabinu, posteljinu i sanitarnu opremu, uz osiguranje ventilacije, grijanja ili hlađenja. Ako na brodu nema mogućnosti smještaja, poslodavac mora organizirati odgovarajući smještaj na kopnu (npr. hotel ili apartman) te prijevoz od i do broda.<sup>171</sup>

Kolektivni ugovor osigurava da se ukrcanje i repatrijacija pomorca provode u skladu s pravilima Konvencije MLC-a. Troškove prijevoza i smještaja snosi poslodavac, uključujući prijevoz od mjesta prebivališta do broda i obratno. Ako javni prijevoz nije dostupan, Pomorac ima pravo koristiti privatno vozilo uz naknadu stvarnih troškova. Repatrijacija se provodi nakon isteka ugovora, prestanka zaposlenja, završetka ukrcanja, bolesti ili ozljede pomorca, nesposobnosti broda za plovidbu, prodaje broda ili u slučaju teške bolesti člana uže obitelji, pri čemu poslodavac osigurava što brži povratak pomorca.<sup>172</sup>

Pomorci imaju pravo na primanja utvrđena platnim ljestvicama ovog Kolektivnog ugovora, uključujući dodatke za prekovremeni rad, noćni rad, rad nedjeljom i blagdanima.<sup>173</sup> Kolektivnim ugovorom su određene i minimalne bruto plaće za svako zvanje, ovisno o vrsti broda i linije. Za međunarodne i brzobrodске linije s obvezom javne usluge, minimalne plaće variraju od 700,11 EUR za vježbenike palube do 2.322,65 EUR za zapovjednika I. (preko 3000 BRT).<sup>174</sup> Pored osnovne plaće, kolektivni ugovor propisuje i pomorske dodatke, koji kompenziraju posebne zahtjeve i odgovornosti povezane s radom na moru. Primjerice, zapovjednik I. na međunarodnoj liniji ima minimalni pomorski dodatak od 32 EUR, dok za lokalne linije dodatak iznosi 27,20 EUR. Dodatci za ostale pozicije, uključujući časnike, kuhare, konobare i mornare, prilagođeni su

---

<sup>170</sup> Ibid. članak 17. Godišnji odmor

<sup>171</sup> Ibid. članak 19. Prehrana i smještaj

<sup>172</sup> Ibid. članak 20. Ukrcanje i repatrijacija

<sup>173</sup> Ibid. članak 21. Plaće

<sup>174</sup> Ibid. Opći dodatak (1) i minimalne plaće po zvanjima za državne trajektne, brodske i brzobrodске linije sa obvezom javne usluge i brodske i trajektne linije bez obveze javne usluge

odgovornosti, složenosti posla i vrsti linije. Time se osigurava pravedna naknada za dodatni napor i rizik rada na moru, te profesionalizacija pomorskog sektora.<sup>175</sup>

Kolektivni ugovor posebno uređuje prava Pomoraca u vezi s bolovanjem, trajnom invalidnošću, zaštitom tijekom nesposobnosti za rad te u slučaju smrti.

Prestanak radnog odnosa uređuje se u skladu s trajanjem ugovora, sporazumom, otkazom, starosnom dobi, priznanjem prava na invalidsku mirovinu, odlukom suda, smrću ili brisanjem društva.<sup>176</sup>

Završni dio Kolektivnog ugovora obuhvaća niz odredbi kojima se osigurava materijalna sigurnost pomoraca prilikom prestanka radnog odnosa, prava u slučaju otkaza, postupci zaštite prava, te uređenje odnosa između poslodavca i sindikata.

Kolektivni ugovor sklopljen je na razdoblje od tri godine, uz mogućnost izmjene ili obnove sporazumom stranaka. Svaka ugovorna strana može predložiti izmjene u pisanom obliku, a rok usuglašavanja ne smije biti dulji od 60 dana. Ugovor se može otkazati zbog bitnih promjena u poslovanju ili kršenja obveza, uz otkazni rok od 90 dana. Ako Ministarstvo rada u propisanom roku ne donese odluku o proširenju primjene ugovora, on prestaje važiti, a o prestanku se obavještava nadležno tijelo.<sup>177</sup>

Cjelokupni sustav koji proizlazi iz Kolektivnog ugovora temelji se na načelima socijalnog dijaloga između hrvatskih brodara i Sindikata pomoraca Hrvatske te odražava usklađenost nacionalne prakse s međunarodnim propisima. Ovakav okvir osigurava visoku razinu zaštite radnih i materijalnih prava pomoraca, čime pridonosi njihovoj sigurnosti i dobrobiti, te istodobno podržava održivost i konkurentnost hrvatske brodarstva na hrvatskom pomorskom tržištu.

### **4.3. Kolektivni ugovori kao instrument sprječavanja socijalnog dumpinga u hrvatskoj nacionalnoj plovidbi**

Primjena Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu, a čija je primjena proširena Odlukom<sup>178</sup> ministra nadležnog za rad na sve poslodavce i radnike u toj djelatnosti, ima višestruki značaj. Prije svega, osigurava jednaku zaštitu svih pomoraca u pogledu plaća, pomorskih dodataka, prava na odmor, zaštite zdravlja i sigurnosti na radu, te postupke rješavanja pritužbi i sporova. Zatim, sprječava pojavu socijalnog *dumpinga*, odnosno nepoštenog natjecanja među brodarima temeljenog na smanjenju radno-pravnih i socijalnih prava pomoraca kako bi se postigla profitabilnost. Navedenim se osigurava poštivanje minimalnih standarda u cijelom sektoru i uklanjanje nejednakosti u uvjetima rada između različitih brodara. Ovime se osigurava i da prava pomoraca budu jednako zaštićena, neovisno o poslodavcu, čime se uspostavlja princip *level playing field* u sektoru obalnog pomorskog prijevoza,

---

<sup>175</sup> Ibid. Opći dodatak (2) minimalni iznosi pomorskog dodatka

<sup>176</sup> Ibid članak 33. Prestanak Ugovora o radu

<sup>177</sup> Ibid. članak 43. Razdoblje primjene

<sup>178</sup> Odluka o proširenju primjene Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 138/2023)

odnosno stvaranje ravnopravnih tržišnih uvjeta u kojima svi sudionici posluju pod istim pravilima i standardima. Takav pristup, kako ističe Europska komisija, ima za cilj spriječiti narušavanje poštene konkurencije i osigurati održivo i pravedno tržišno natjecanje u europskom gospodarskom prostoru.<sup>179</sup> Ovaj koncept proizlazi iz ekonomske i pravne teorije tržišnog natjecanja, a temelji se na ideji da uspjeh poduzetnika u tržišnoj utakmici mora ovisiti o učinkovitosti poslovanja, kvaliteti usluge i inovacijama, a ne o smanjivanju radničkih prava ili izbjegavanju zakonskih i kolektivnih obveza. Drugim riječima, *level playing field* podrazumijeva da svi poslodavci posluju u okviru istih pravila, koja vrijede jednako za sve, čime se sprječava nelojalna konkurencija. Takva regulacija izravno se nadovezuje na problem socijalnog *dumpinga*, koji se definira kao praksa u kojoj poslodavci pokušavaju sniziti troškove poslovanja zapošljavanjem radne snage pod uvjetima lošijim od uobičajenih standarda države domaćina. U kontekstu pomorstva, socijalni *dumping* se manifestira kroz zapošljavanje pomoraca iz trećih zemalja po uvjetima znatno ispod nacionalnih, što može dovesti do degradacije radnih prava, ali i do nelojalne konkurencije među brodarima.

U području pomorstva, a osobito u linijskom obalnom prijevozu, koncept *level playing fielda* poprima posebnu važnost jer se radi o sektoru koji je istodobno tržišno natjecateljski i od javnog interesa. Budući da javni linijski pomorski prijevoz osigurava osnovnu povezanost otoka s kopnom, država ima obvezu ne samo održavati redovitost i sigurnost usluga, nego i štititi prava pomoraca koji obavljaju tu djelatnost. Kada bi pojedini brodari mogli zaobići kolektivni ugovor zapošljavanjem jeftinije radne snage iz trećih zemalja, pod uvjetima nižim od nacionalno propisanih, došlo bi do narušavanja tržišne ravnoteže: jedan bi brodar imao niže troškove rada i time umjetnu konkurentsku prednost, dok bi drugi, koji poštuje kolektivni ugovor, bio doveden u nepovoljan položaj. Ovakve situacije mogu dovesti do tzv. *race to the bottom*, pojma koji se u kontekstu jedinstvenog tržišta Europske unije koristi za opis stanja u kojem pojedine države članice ili poslodavci nastoje ostvariti konkurentsku prednost snižavanjem radnih i socijalnih standarda, čime se narušava princip ravnopravnih uvjeta tj. *level playing field* unutar tržišta.<sup>180</sup> Posljedica toga nije samo socijalna nesigurnost i ugrožavanje prava pomoraca, nego i dugoročna destabilizacija tržišta. Upravo zato uloga kolektivnih ugovora i njihovog proširenja postaje ključna – oni postavljaju minimalne obvezujuće standarde koji jednako vrijede za sve poslodavce, osiguravajući da se natjecanje među brodarima odvija isključivo na osnovi kvalitete usluge i poslovne učinkovitosti, a ne na štetu radnika.

Kada se ovaj koncept poveže sa zakonskim i podzakonskim propisima, poput Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu i Pravilnika o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže, jasno je da hrvatski pravni okvir ne samo da regulira prava pomoraca, nego i aktivno oblikuje tržišne uvjete u skladu s načelom *level playing fielda*. Time se hrvatski sustav približava širem europskom pristupu, gdje je osiguravanje jednakih uvjeta tržišne

---

<sup>179</sup> Europska komisija, White Paper on levelling the playing field as regards foreign subsidies (COM (2020) 253 final), Brussels, 2020., dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0253>, pristupljeno 02. listopada 2025.

<sup>180</sup> Europska komisija, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Launching a consultation on a European Pillar of Social Rights, Strasbourg, 2016., dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52016DC0127&utm>, pristupljeno 02. listopada 2025.

utakmice povezano s temeljnim socijalnim pravima i ciljevima održivog razvoja. Na taj način, proširena primjena Kolektivnog ugovora u obalnom linijskom pomorskom prometu u Hrvatskoj ima dvostruku funkciju: zaštitnu, jer osigurava dostojanstvene radne uvjete pomoraca, i regulativnu, jer sprječava socijalni *dumping* i čuva ravnopravne uvjete tržišnog natjecanja. Ovim se potvrđuje da kolektivni ugovori u nacionalnoj plovidbi nisu samo radnopravni instrument, nego i važan regulator tržišta te jamstvo društvene održivosti u sektoru pomorskog prijevoza.

## 5. DRUŠTVENA ODRŽIVOST I KOLEKTIVNI UGOVORI U POMORSTVU

### 5.1. Društvena održivost i ESG principi u pomorskoj industriji

Društvena održivost u pomorstvu podrazumijeva stvaranje pravednih, sigurnih i dostojanstvenih radnih uvjeta za pomorce, uz istodobno osiguranje dugoročne konkurentnosti i otpornosti pomorske industrije. U tom kontekstu, kolektivni ugovori djeluju kao učinkovit okvir za poticanje društvene odgovornosti brodara, zaštitu radničkih prava te stvaranje održivih i sigurnih radnih uvjeta. Uvođenje elemenata društvene održivosti u kolektivne ugovore pokazuje kako pravni i institucionalni okvir može imati transformativni učinak na standarde rada, ali i šire – na reputaciju i društveni utjecaj brodara.

U okviru sve snažnijeg naglaska na održivost i društveno odgovorno poslovanje unutar Europske unije, značajnu ulogu ima tzv. ESG okvir – akronim koji obuhvaća tri ključna područja: okolišne (*Environmental*), socijalne (*Social*) i upravljačke (*Governance*) čimbenike. ESG pristup podrazumijeva integraciju održivosti u strateško planiranje i operativno poslovanje poduzeća, pri čemu je naglasak na transparentnosti, odgovornosti i etičnosti u svim segmentima poslovanja. Kao odgovor na potrebu za boljom regulacijom i standardizacijom izvještavanja o održivosti, Europska unija je usvojila novu direktivu poznatu kao CSRD – *Corporate Sustainability Reporting Directive*,<sup>181</sup> koja predstavlja temeljni pravni instrument za provedbu ESG načela na razini europskih poduzeća. CSRD direktiva nadograđuje i proširuje područje primjene prethodne NFRD (*Non-Financial Reporting Directive*), te time značajno povećava broj obveznika izvještavanja i podiže standarde transparentnosti na novu razinu. Ključna novost koju donosi CSRD direktiva jest značajno proširenje kruga subjekata na koje se primjenjuje obveza izvještavanja o održivosti. Naime, dok je NFRD obvezivala samo određene velike subjekte od javnog interesa, nova direktiva obuhvaća i ostala velika trgovačka društva, mala i srednja poduzeća koja kotiraju na burzi, ali i strane kompanije koje posluju u Europskoj uniji pod određenim uvjetima. Također, uvodi se i obveza izvještavanja prema jedinstvenim europskim standardima – tzv. ESRS – *European Sustainability Reporting Standards*, koje razvija neovisno tijelo EFRAG (*European Financial Reporting Advisory Group*). Cilj CSRD-a je osigurati dostupnost kvalitetnih, pouzdanih i usporedivih informacija o održivosti koje uključuju rizike koje održivost ima na poslovanje poduzetnika, ali i utjecaj poduzetnika na društvo i okoliš. Takav pristup podržava ostvarenje ciljeva

---

<sup>181</sup> Direktiva (EU) 2022/2464 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022., kojom se izmjenjuju i dopunjuju prethodni pravni akti – Uredba (EU) br. 537/2014, Direktive 2004/109/EZ, 2006/43/EZ i 2013/34/EU – s ciljem unaprjeđenja korporativnog izvještavanja o održivosti.

Europskog zelenog plana i ciljeva održivog razvoja Ujedinjenih naroda, s krajnjim ciljem stvaranja održivog i uključivog gospodarstva unutar jedinstvenog europskog tržišta.

U pogledu implementacije, CSRD postavlja jasne rokove za stupanje na snagu obveza izvještavanja. Države članice EU bile su dužne do 6. srpnja 2024. godine prenijeti direktivu u svoje nacionalno zakonodavstvo. Što se tiče samog izvještavanja, obveze počinju sukcesivno, ovisno o vrsti i veličini poduzeća. U cilju jačanja transparentnosti i odgovornosti poduzetnika, Republika Hrvatska je donošenjem izmjena i dopuna Zakona o računovodstvu<sup>182</sup> te Zakona o tržištu kapitala<sup>183</sup> uskladila svoj pravni okvir s odredbama CSRD-a.

Osim proširenja kruga obveznika, važno je naglasiti da CSRD iz temelja mijenja način i kvalitetu izvještavanja. Uvodi se načelo tzv. dvostruke materijalnosti (*double materiality*),<sup>184</sup> koje zahtijeva da poduzeća ne samo da izvještavaju o tome kako održivost utječe na njihovo poslovanje, već i kako njihovo poslovanje utječe na okoliš i društvo. Također, izvješća moraju biti revidirana od strane neovisnih revizora ili ovlaštenih osoba, što dodatno osigurava vjerodostojnost podataka. U praktičnom smislu, ESG izvještavanje postaje ključan alat za upravljanje rizicima i prilikama, te instrument za stjecanje povjerenja investitora, kupaca i šire zajednice. Sve veći broj financijskih institucija, osiguravatelja i investitora koristi ESG metrike kao kriterij za donošenje odluka o financiranju, partnerstvima i ulaganjima. Stoga usklađivanje s CSRD-om više nije samo regulatorna obveza, već i strateška potreba poduzeća koja žele ostati konkurentna i dugoročno održiva.

Prema podacima Deloittea,<sup>185</sup> vidljiv je napredak u organizacijskom pristupu ESG-u. Naime, više od polovice ispitanih tvrtki izvještava da su već osnovale ESG radne skupine, dok više od trećine planira uspostaviti takve strukture. To predstavlja značajan porast u odnosu na stanje iz ožujka 2022., kada je samo 21 % ispitanika imalo formiranu takvu skupinu. Nadalje, gotovo sve organizacije (98 %) redovito održavaju sastanke vezane uz ESG teme – barem jednom kvartalno – dok se 43 % sastaje i češće, na mjesečnoj razini. Ovi pokazatelji potvrđuju da ESG izvještavanje postaje strateški prioritet u suvremenom poslovanju, ne samo kao regulatorna obveza, već i kao alat za dugoročno jačanje otpornosti, privlačenje ulaganja i očuvanje konkurentnosti. ESG sve više oblikuje poslovanje na globalnoj razini, a pomorska industrija pritom nije iznimka. Zbog svog

<sup>182</sup> Zakon o računovodstvu (Narodne novine br. 85/24, 145/24)

<sup>183</sup> Zakon o tržištu kapitala (Narodne novine br. 65/18, 17/20, 83/21, 151/22, 85/24)

<sup>184</sup> Direktiva (EU) 2022/2464 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o izmjeni Uredbe (EU) br. 537/2014, Direktive 2004/109/EZ, Direktive 2006/43/EZ i Direktive 2013/34/EU u pogledu korporativnog izvješćivanja o održivosti, točka 29. “Člankom 19.a stavkom 1. i člankom 29.a stavkom 1. Direktive 2013/34/EU zahtijeva se izvješćivanje ne samo informacija u mjeri nužnoj za razumijevanje razvoja, poslovnih rezultata i položaja poduzeća već i informacija potrebnih za razumijevanje učinka aktivnosti poduzeća na pitanja u području okoliša, socijalna i kadrovska pitanja, poštovanje ljudskih prava, borbu protiv korupcije i pitanja u vezi s podmićivanjem. Stoga se tim člancima od poduzeća zahtijeva da izvješćuju o učincima aktivnosti poduzeća na ljude i okoliš te o tome kako pitanja održivosti utječu na poduzeće. To se naziva aspekt dvostruke materijalnosti, prema kojem su rizici za poduzeće jedan aspekt materijalnosti, a učinci poduzeća drugi. Provjera primjerenosti u pogledu korporativnog izvješćivanja pokazuje da se ta dva aspekta često ne razumiju niti primjenjuju dobro. Stoga je potrebno pojasniti da bi poduzeća trebala zasebno razmatrati svaki aspekt materijalnosti i trebala bi objavljivati informacije koje su značajne i za oba aspekta i za samo jedan aspekt.”

<sup>185</sup> Deloitte 2024. Sustainability Action Report, dostupno na:

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/audit/2024-sustainability-action-report.pdf>, pristupljeno 29. ožujka 2025.

velikog doprinosa globalnom onečišćenju, emisijama stakleničkih plinova i utjecaju na okoliš i društvo, sektor brodarstva nalazi se pod sve većim pritiskom da usvoji održivije i odgovornije prakse.

Pomorska industrija, globalno regulirana od strane IMO-a, ima ključnu odgovornost održavati najviše standarde u pogledu zaštite okoliša, sigurnosti plovidbe, te zaštite broda, posade i putnika. U tom kontekstu, primjena ESG čimbenika održivosti sve više postaje sastavni dio poslovnog modela pomorskog prijevoza. Uloga ESG-a prelazi granice ekološke odgovornosti te uključuje i društvene aspekte, poput sigurnih radnih uvjeta, jednakih mogućnosti i korporativnog upravljanja koje promiče transparentnost i odgovornost. S obzirom na to da je pomorska industrija izrazito kapitalno intenzivna i da se nalazi u središtu zelene tranzicije,<sup>186</sup> nužno je smanjiti rizike ulaganja kako bi se potaknulo razvijanje novih zelenih tehnologija i održivih operativnih praksi. U isto vrijeme, brodarske kompanije moraju osigurati i zadržati kvalitetan kadar koji će svojim znanjem i vještinama pridonijeti ostvarivanju ambicioznih ciljeva dekarbonizacije u narednim desetljećima. Budući financijske institucije i ostali dionici sve više donose poslovne odluke na temelju ESG kriterija, što izravno utječe na sposobnost poduzeća da pribave kapital, unaprijede održivost poslovanja te očuvaju otpornost globalnog pomorskog lanca opskrbe, brodarska industrija mora biti spremna reinterpretirati svoje postojeće aktivnosti kroz ESG prizmu te ih provoditi u skladu s očekivanjima tržišta i regulatornog okvira. U području financiranja, brodarske kompanije suočavaju se s izazovima prilikom pristupa tzv. zelenom financiranju. Financijska industrija sve češće zahtijeva transparentno i vjerodostojno izvještavanje o učinku poduzeća u pogledu ESG kriterija, pri čemu se naglasak stavlja na dostupnost konkretnih i mjerljivih podataka.

Okviri za ESG izvještavanje predstavljaju smjernice koje poduzeća mogu koristiti kako bi objavila podatke o svojim poslovnim aktivnostima u području okolišnih (E), društvenih (S) i upravljačkih (G) čimbenika. ESG standardi, za razliku od općih okvira, definiraju konkretne, mjerljive i specifične zahtjeve za objavu podataka prema određenom okviru izvještavanja.

Ekološki utjecaj pomorstva je značajan, naime pomorska industrija je odgovorna za oko 3 posto globalnih emisija stakleničkih plinova, a emisije su se utrostručile u protekla tri desetljeća.<sup>187</sup> Kako bi se taj trend preokrenuo, uvodi se niz različitih mjera poput usporavanja brodova, korištenja alternativnih goriva te ulaganja u održivu infrastrukturu. Dok će neke brodarske kompanije biti obvezne izvještavati o svojoj usklađenosti s ESG-om u skladu s nacionalnim ili regionalnim regulatornim zahtjevima, druge će možda odlučiti dobrovoljno primjenjivati jedan ili više globalnih okvira izvještavanja, ovisno o svom sektoru djelatnosti ili ESG prioritetima. U skladu s europskim nastojanjima za postizanje klimatske neutralnosti i dekarbonizaciju gospodarstva, pomorski sektor sve više dolazi u fokus regulatornih inicijativa koje se izravno nadovezuju na ESG zahtjeve, osobito u dijelu zaštite okoliša. Europski parlament snažno zagovara uključivanje pomorskog prometa u EU-ov sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova (EU ETS), smatrajući da dosadašnje mjere

---

<sup>186</sup> Europska komisija, Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Europski zeleni plan, COM (2019) 640 final, Bruxelles, 11.12.2019.

<sup>187</sup> Ibid., Horizon The EU Research and Innovation Magazine, 06.09.2022., dostupno na: <https://projects.research-and-innovation.ec.europa.eu/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping>, pristupljeno 29. ožujka 2025.

nisu bile dovoljno ambiciozne u odnosu na hitnost klimatskih izazova. Kao odgovor na to, prošireni ETS obuhvatio je i pomorski promet, s ciljem stvaranja regulatornog okvira koji potiče smanjenje emisija, ali i osigurava pravednu tranziciju za sve uključene aktere. EU ETS implementiran je u Hrvatskoj kroz Zakon o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja.<sup>188</sup> Među ključnim mjerama koje se očekuju od broderskog sektora ističu se postupno ukidanje korištenja teških goriva, poticanje upotrebe održivih alternativnih goriva, te modernizacija europskih luka u smjeru digitalizacije, dekarbonizacije i automatizacije. Dodatno, unutar inicijative *FuelEU Maritime*,<sup>189</sup> utvrđeni su konkretni ciljevi smanjenja emisija stakleničkih plinova iz sektora pomorstva — 2 % do 2025., 14,5 % do 2035. te čak 80 % do 2050. godine, u odnosu na razine iz 2020. godine. Ove mjere primjenjuju se na brodove čija bruto tonaža prelazi 5.000, što obuhvaća oko 90 % ukupnih emisija iz pomorskog prometa. Pored toga, sustav nagrađivanja u obliku dodatnih emisijskih kredita uveden je za vlasnike brodova koji koriste obnovljiva goriva, čime se dodatno potiče prelazak na ekološki prihvatljivije izvore energije. Neki od relevantnih globalnih okvira i standarda koje broderske kompanije mogu koristiti za izvještavanje su i Strategija IMO-a iz 2023. o smanjenju emisija stakleničkih plinova s brodova.<sup>190</sup> Ova revidirana strategija IMO-a uključuje cilj postizanja neto nulte emisije stakleničkih plinova iz međunarodnog pomorskog prometa do 2050. godine, kao i indikativne ciljeve za 2030. i 2040. godinu. Broderske tvrtke mogu koristiti ovu strategiju kao smjernicu pri definiranju vlastitih ciljeva dekarbonizacije i uključivanju tih ciljeva u svoje ESG izvještaje. Ovakvi regulatorni koraci jasno ukazuju na rastuću važnost ESG elemenata u strateškom planiranju broderskih kompanija. Odgovorno upravljanje okolišnim utjecajem postaje neizostavan dio poslovnog modela u pomorskoj industriji, s izravnim učinkom na investicijsku privlačnost, usklađenost s regulativom i dugoročnu konkurentnost.

S društvene strane, posebna se pažnja usmjerava na dobrobit pomoraca koji se često suočavaju s teškim radnim uvjetima, ograničenim pristupom zdravstvenoj skrbi i psihološkim opterećenjima. ESG pristup stoga uključuje poboljšanje životnih uvjeta i zdravstvene zaštite na brodu, omogućavanje redovitog kontakta s obitelji, psihološku podršku te formalno priznavanje pomoraca kao ključnih radnika, osobito u kriznim situacijama. Također se potiče inkluzivnost, raznolikost i ravnopravnost u sektoru.

Upravljački aspekti postaju jednako važni. Naime, pomorska industrija podložna je brojnim međunarodnim i nacionalnim regulativama koje se odnose na sigurnost, zaštitu okoliša i radna prava, ESG pristupi u tom kontekstu podrazumijevaju borbu protiv korupcije, jačanje odgovornosti unutar lanaca opskrbe, poštovanje ljudskih prava i radnih standarda te opću transparentnost i etično poslovanje.

Kolektivni ugovori u pomorstvu, kao alat zaštite prava pomoraca i promicanja društvene odgovornosti brodera, u novom kontekstu izvještavanja o održivosti postaju još važniji jer omogućuju konkretnu operacionalizaciju društvenih aspekata održivosti – kao što su radni uvjeti,

---

<sup>188</sup> Zakon o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja (Narodne novine, br. 67/25)

<sup>189</sup> Uredba (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ

<sup>190</sup> 2023 IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, dostupno na:

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/MEPC%2080/Annex%2015.pdf>, pristupljeno 30. ožujka 2025.

prava pomoraca i zaštita zdravlja i sigurnosti na radu. Stoga, upravo kolektivni ugovori omogućuju postizanje veće transparentnosti i odgovornosti u upravljanju ljudskim kapitalom, što postaje sve važnije za dionike i ulagače u eri održivog korporativnog izvještavanja.<sup>191</sup> Može se zaključiti da ESG više nije samo regulatorna obveza, on postaje temelj održivosti i otpornosti pomorske industrije u budućnosti.

## **5.2. Uloga kolektivnih ugovora u integraciji okolišnih, društvenih i upravljačkih (ESG) kriterija u pomorsku industriju**

Kao što je u prethodnom poglavlju navedeno, ESG kriteriji predstavljaju ključne pokazatelje održivosti, transparentnosti i dugoročne otpornosti poslovnih subjekata. No, ESG pristup ne promatra samo financijsku učinkovitost, već i način na koji tvrtke upravljaju svojim utjecajem na okoliš, odnosima s ljudima i društvom te unutarnjim strukturama upravljanja. Ti kriteriji postaju sve značajniji i u pomorskoj industriji, koja je izložena brojnim izazovima – od klimatskih promjena i dekarbonizacije do socijalne odgovornosti prema pomorcima i potreba za transparentnim upravljanjem složenim globalnim operacijama.

Kolektivni ugovori, kao rezultat socijalnog dijaloga između poslodavaca i radnika, sve se češće prepoznaju kao sredstvo integracije ESG načela u pomorstvu, posebno u području društvene i upravljačke dimenzije. Kroz njih se formaliziraju prava, obveze i standardi koji osiguravaju dostojanstvene radne uvjete, sigurnost, socijalnu zaštitu i sudjelovanje pomoraca u odlučivanju. Na društvenoj razini, kolektivni ugovori igraju ključnu ulogu u zaštiti temeljnih prava pomoraca – uključujući zaštitu zdravlja i sigurnosti, borbu protiv diskriminacije, promicanje jednakih mogućnosti, slobodu udruživanja i pristup mehanizmima pravne zaštite. Ove odredbe direktno se preklapaju sa zahtjevima ESG standarda i predstavljaju materijalne pokazatelje društvene odgovornosti brodara. Upravljački aspekti ESG-a obuhvaćaju transparentnost u upravljanju, etičke kodekse ponašanja, odgovornost menadžmenta i mehanizme uključivanja zaposlenika u odlučivanje. Kolektivni ugovori mogu sadržavati odredbe koje jačaju ove principe, primjerice kroz pravila o konzultacijama, rad savjetodavnih tijela i zajedničkih odbora, kao i postupke za rješavanje pritužbi i kolektivnih sporova. Iako okolišni aspekt ESG-a nije primarno područje kolektivnog pregovaranja, u nekim slučajevima kolektivni ugovori mogu uključivati klauzule koje se odnose na obuku pomoraca o ekološkim praksama, pravilnom upravljanju opasnim tvarima, zbrinjavanju otpada i učinkovitom korištenju resursa, čime se neizravno doprinosi i ovom stupu ESG pristupa.

Posebnu važnost u ESG okviru ima standard S1 – Vlastita radna snaga, definiran unutar *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), koji se odnosi na utjecaj poslovnog subjekta na njegove vlastite zaposlenike, u ovom slučaju – pomorce. U sklopu šireg okvira europske regulative o održivom poslovanju i izvještavanju, EFRAG je 2023. godine objavio standard ESRS S1 – *Own Workforce*,<sup>192</sup> koji predstavlja ključan dokument u procesu operacionalizacije obveza iz

---

<sup>191</sup> Burke, J., *Disclosing Collective Bargaining Agreements: A Practical Guide*. ESGReportingHub. 2023., dostupno na: <https://www.esgreportinghub.org/article/collective-bargaining-disclosures>, pristupljeno 30. ožujka 2025.

<sup>192</sup> European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). *ESRS S1 – Own Workforce*. Brussels: EFRAG, 2023., dostupno na: <https://www.efrag.org/lab6>, pristupljeno 02. svibnja 2025.

CSRD direktive. Ovaj standard fokusira se na društveni aspekt održivosti u pogledu vlastite radne snage poduzeća, a time i na kvalitetu radnih uvjeta, radni odnos, poštivanje ljudskih prava i uključivost na radnom mjestu. Standard ESRS S1 zahtijeva od poduzeća da izvještavaju o relevantnim pokazateljima koji se odnose na zapošljavanje, uvjete rada, socijalni dijalog, zdravlje i sigurnost na radu, jednake mogućnosti i druge aspekte radničkih prava. Pritom se naglasak stavlja na pravedne radne uvjete i poštivanje temeljnih prava radnika, uključujući pravo na udruživanje i kolektivno pregovaranje, nediskriminaciju, pristup obuci i mogućnost profesionalnog razvoja. Osobitu važnost u okviru ESRS S1 ima dijalog sa zaposlenicima i njihovim predstavnicima, čime se dodatno potvrđuje važnost participativnih mehanizama odlučivanja, uključujući radnička vijeća, sindikate i kolektivno pregovaranje, što je u skladu i s pravnim stečevinama Europske unije i međunarodnim standardima. Uvođenje ovog standarda predstavlja značajan iskorak prema integraciji ESG kriterija u poslovne procese, jer ne tretira radnu snagu isključivo kao trošak, već kao ključan resurs i dionika u održivom razvoju poduzeća. Za pomorsku industriju, u kojoj su radni uvjeti i radna prava često izloženi izazovima zbog međunarodne prirode poslovanja i zastava pogodnosti, ovakav pristup pruža čvrst okvir za osiguravanje transparentnosti i odgovornosti u pogledu socijalnih pitanja. U kontekstu pomorstva, ovo uključuje obvezu transparentnog izvještavanja o elementima kao što su radno vrijeme, odmori, zaštita na radu, osiguranje repatrijacije, te jednakost u zapošljavanju i profesionalnom razvoju. Kolektivni ugovori često sadržavaju upravo ove elemente i predstavljaju ključni dokaz usklađenosti s ESG S1 standardom.

S ciljem olakšanja primjene zakonodavstva o održivosti, Europska komisija je u veljači 2025. predstavila tzv. Omnibus I paket, kojim se predviđa odgoda primjene dvaju ključnih akata CSRD direktive i Direktive o korporativnoj dubinskoj analizi održivosti (CSDDD).<sup>193</sup> Na temelju tog prijedloga, čija je hitna procedura zakonodavnog usvajanja dovršena u travnju 2025., primjena CSRD-a odgađa se za dvije godine za veliku većinu velikih poduzeća. Tako će velika poduzeća izvještavati od 2028. za podatke iz 2027. Istovremeno, CSDDD je dobio jednogodišnju odgodu u pogledu roka za nacionalnu transpoziciju (do 31. prosinca 2025.) te početka primjene za prvu skupinu velikih poduzeća – kako europskih tako i onih izvan EU s velikim prometom unutar Unije. Navedene izmjene omogućuju regulatorima i poslovnim subjektima više vremena za implementaciju, dok se paralelno razvijaju daljnje izmjene sadržaja i opsega samih obveza izvještavanja.

Uvođenje ESG standarda u poslovne prakse nije samo pitanje usklađenosti sa zakonodavnim zahtjevima, već i strateška prednost u kontekstu financiranja. Financijske institucije sve više koriste ESG ocjene kao jedan od kriterija pri odlučivanju o uvjetima financiranja. Tvrtke koje ostvaruju visoku ESG ocjenu percipiraju se kao manje rizične i dugoročno održive, čime se povećava njihova kreditna sposobnost i pristup povoljnijim financijskim aranžmanima, uključujući zelene i društveno odgovorne investicije. U tom smislu, kolektivni ugovori predstavljaju važan alat ne samo za ostvarenje socijalne pravednosti i sigurnosti pomoraca, već i kao sredstvo za ispunjenje ESG zahtjeva koji donose konkretne ekonomske benefite i jačaju tržišnu poziciju brodarara. Uspostavom transparentnih, sveobuhvatnih i održivih radnih standarda, broderske tvrtke ne samo da podižu

---

<sup>193</sup> Europska komisija, Omnibus I, dostupno na: [https://commission.europa.eu/publications/omnibus-i\\_en](https://commission.europa.eu/publications/omnibus-i_en), pristupljeno 20. svibnja 2025.

razinu korporativne odgovornosti, već aktivno sudjeluju u oblikovanju održive budućnosti pomorske industrije.

## 6. ZAKLJUČAK

Pomorska industrija suočava se s brojnim izazovima u usklađivanju ekonomskih interesa brodara s obvezom očuvanja temeljnih prava pomoraca. U tom kontekstu, kolektivni ugovori predstavljaju ključan instrument kojim se osigurava provedba međunarodnih standarda zaštite radnih prava i dostojanstvenih radnih uvjeta u specifičnom i kompleksnom okruženju kakvo je pomorska plovidba.

Kroz rad je prikazana višeslojna važnost međunarodnih organizacija u oblikovanju i implementaciji standarda zaštite prava pomoraca. Osobito su istaknute uloge ILO-a i IMO-a, koje predstavljaju temeljne globalne aktere u regulaciji pomorskog sektora. Njihove aktivnosti usmjerene su na uspostavu sigurnih i dostojanstvenih uvjeta rada za pomorce diljem svijeta, pri čemu se kombinira normativni pristup s nadzornim i provedbenim mehanizmima. Najznačajniji rezultat tih napora svakako je MLC konvencija. MLC konvencija osigurava detaljno uređene standarde koji pokrivaju aspekte kao što su minimalni zahtjevi za rad na brodu, uvjeti zaposlenja, smještaj, prehrana, zdravlje, socijalna zaštita te postupci žalbe i inspekcije. Posebna važnost ove konvencije ogleda se u postojanju mehanizama nadzora i izvještavanja koji omogućuju učinkovitu provedbu i osiguravaju pravne posljedice u slučajevima kršenja. Time se jamči viša razina zaštite pomoraca, osobito u sektoru koji karakterizira visoka mobilnost i međunarodni karakter poslovanja. U provedbi navedenih međunarodnih normi, kolektivnim ugovorima se omogućuje fleksibilna i prilagođena primjena tih pravila na razini pojedinih brodarskih kompanija i nacionalnih zakonodavstava. Kroz kolektivne ugovore moguće je dodatno poboljšati standarde postavljene MLC konvencijom, te uključiti specifične odredbe koje odgovaraju radnim uvjetima i potrebama pomoraca u različitim regijama i vrstama plovidbe. Na taj se način međunarodni propisi pretaču u operativne prakse koje izravno utječu na svakodnevni život i sigurnost pomoraca.

Analiza kolektivnih ugovora u međunarodnoj pomorskoj industriji pokazala je da njihova učinkovitost uvelike ovisi o ulozi ITF-a te aktivnom sudjelovanju nacionalnih sindikata. ITF, kao globalna sindikalna organizacija koja zastupa interese pomoraca i drugih radnika u prometu, ima ključnu pregovaračku moć u osiguravanju pravednih uvjeta rada i uvođenju tzv. ITF-odobrenih kolektivnih ugovora. Ovi ugovori djeluju kao standardi kvalitete i pravne zaštite te predstavljaju sigurnosni mehanizam protiv eksploatacije i nelojalne konkurencije. Nacionalni sindikati, u suradnji s ITF-om, nadziru provedbu kolektivnih ugovora, pružaju podršku pomorcima te se bore protiv praksi koje narušavaju njihova prava. Poseban izazov u međunarodnoj pomorskoj industriji predstavlja sustav tzv. zastava pogodnosti, gdje brodari registriraju brodove u državama s niskim regulatornim zahtjevima, manjim troškovima i slabijim sustavom nadzora. Takve jurisdikcije često omogućuju zaobilaznje obveza vezanih uz radne uvjete, minimalne plaće i socijalnu zaštitu, što dovodi do degradacije prava pomoraca. U tom kontekstu, kolektivni ugovori koje priznaje ITF i koji se primjenjuju na brodove pod zastavama pogodnosti imaju ključnu ulogu u sprječavanju zlouporaba i osiguravanju jednake razine zaštite, neovisno o registraciji broda.

Poseban izazov za brodare predstavlja balansiranje između konkurentnosti na globalnom tržištu i osiguravanja socijalnih prava članova posade. Iako je postojanje kolektivnih ugovora u tom kontekstu ponekad percipirano kao dodatni trošak, dugoročno gledano, njihova primjena pridonosi stabilnosti radnih odnosa, smanjenju fluktuacije radne snage, povećanju sigurnosti na moru te reputaciji broderskih poduzeća, što sve zajedno utječe na njihovu održivost i tržišnu poziciju.

U hrvatskom kontekstu, zakonodavni okvir koji uređuje prava pomoraca u potpunosti je usklađen s međunarodnim standardima, osobito onima utvrđenima Konvencijom MLC. Štoviše, Hrvatska se u pogledu kolektivnog ugovaranja u pomorstvu ističe kao pozitivna iznimka u europskom i međunarodnom kontekstu. Naime, pomorska industrija u Hrvatskoj u cijelosti je pokrivena kolektivnim ugovorima, čime se osigurava sustavna zaštita prava pomoraca, kao i jasna pravna sigurnost i stabilnost radnih odnosa u sektoru. U Republici Hrvatskoj trenutno su na snazi tri kolektivna ugovora u pomorstvu. Dva obuhvaćaju međunarodnu plovidbu, dok se treći odnosi na pomorce zaposlene u obalnom linijskom prijevozu, pri čemu isti kolektivni ugovor ima i proširenu primjenu. Ovakva razina kolektivnog pokrivanja omogućuje sveobuhvatnu regulaciju radnih uvjeta pomoraca, uključujući plaće, radno vrijeme, sigurnost na radu, socijalna prava i druge ključne radno-pravne aspekte, uzimajući u obzir specifičnosti različitih oblika plovidbe. Tako široka primjena kolektivnih ugovora rezultat je razvijenog socijalnog dijaloga između poslodavaca i sindikata, koji u hrvatskom pomorstvu djeluje funkcionalno i kontinuirano. Sindikati, kao predstavnici pomoraca, aktivno sudjeluju u pregovorima te imaju ključnu ulogu u osiguravanju visokih standarda zaštite prava radnika, dok brodari prepoznaju važnost kolektivnih ugovora kao alata za očuvanje stabilnosti poslovanja, profesionalizacije kadrova i poboljšanja konkurentnosti. Ovaj model kolektivnog pregovaranja u hrvatskom pomorstvu može poslužiti kao primjer dobre prakse i na međunarodnoj razini, jer demonstrira kako se socijalna prava mogu učinkovito štititi uz očuvanje tržišne pozicije broderskih kompanija. Time se potvrđuje da visok stupanj zaštite radničkih prava nije prepreka, već naprotiv – temelj dugoročne održivosti i odgovornog upravljanja u pomorskoj industriji.

U suvremenim trendovima razvoja održivog gospodarstva, kolektivni ugovori dobivaju novu dimenziju jer postaju i instrument integracije ESG (okolišnih, društvenih i upravljačkih) kriterija u poslovanju brodara. Posebno važan aspekt u ovom kontekstu jest komponenta – društveni kriterij – koji se odnosi na prava radnika, uvjete rada, jednakost, socijalni dijalog, zdravlje i sigurnost te druge aspekte koji izravno utječu na ljudski kapital i društvenu održivost poduzeća. Upravo tu kolektivni ugovori, kao rezultat pregovora između sindikata i poslodavaca, imaju ključnu ulogu. Njihova prisutnost i sadržaj mogu služiti kao konkretan i provjerljiv pokazatelj društvene odgovornosti brodara. U okviru nove Direktive CSRD, koja zahtijeva znatno širu i dublju razinu izvještavanja o nefinancijskim aspektima poslovanja, postojanje kolektivnih ugovora i pokrivenost radne snage tim ugovorima postaju važni pokazatelji u izvješćivanju o društvenim pitanjima. Direktiva CSRD, kao dio šireg paketa europske regulative usmjerene na održivo poslovanje, naglašava važnost transparentnog i standardiziranog izvještavanja o načinu na koji poduzeća upravljaju svojim utjecajem na ljude i društvo. U tom kontekstu, kolektivni ugovori ne promatraju se isključivo kao sredstvo zaštite prava pomoraca, već i kao pokazatelj postojanja socijalnog dijaloga, učinkovitih mehanizama za rješavanje radnih sporova, osiguravanja jednakih plaća i

sigurnih radnih uvjeta. Uključivanjem ovih elemenata u izvještaje o održivosti, i brodari potvrđuju svoju usklađenost s najboljom praksom u području društvene odgovornosti.

Zaključno, uloga kolektivnih ugovora u pomorstvu višestruko je značajna: oni ne samo da štite prava pomoraca i poboljšavaju njihove radne uvjete, već pridonose održivosti, sigurnosti i etičnosti pomorske industrije. Budući razvoj treba ići u smjeru jačanja institucionalne podrške za kolektivno pregovaranje, uključivanja održivosti kao sastavnog dijela kolektivnih ugovora, te osiguravanja njihove šire primjene i bolje provedbe – kako bi pomorska industrija uistinu bila konkurentna, ali i pravedna. U cilju dugoročne održivosti sustava, potrebno je također poticati harmonizaciju nacionalnih zakonodavstava s međunarodnim standardima, uz paralelno jačanje socijalnog dijaloga između sindikata, poslodavaca i državnih tijela. Kako bi se osigurala ravnoteža između socijalne zaštite pomoraca i konkurentnosti brodarskih kompanija, potrebno je promicati inovativne pristupe kolektivnom pregovaranju, takvi pristupi uključuju uvođenje fleksibilnih ugovornih modela koji omogućuju prilagodbu ugovorenih prava tržišnim okolnostima, uz očuvanje temeljnih standarda rada i socijalne sigurnosti. Provedba ovih mjera omogućila bi sustavno jačanje kapaciteta kolektivnog pregovaranja kao alata za osiguranje radnih prava u pomorskoj industriji koja je globalno konkurentna, a ujedno i socijalno odgovorna. Kolektivni ugovori mogu postati paradigma održivog upravljanja u kojoj se tržišna učinkovitost te pravednost i dostojanstvo rada uravnotežuju u najvećoj mogućoj mjeri.

## POPIS LITERATURE

### Popis knjiga i članaka

- Abel A., *The Maritime Labour Convention in the European Union*, Routledge, 2013.
- Alderton T., Winchester N., *Globalisation and de-regulation in the maritime industry*, *Marine Policy* 26 (2002) pp. 35–43, 2002.
- Baatz, Y. (Ed.), *Maritime Law* (5th ed.), Routledge, 2021.
- Bartulović Ž, Aflić M., *Sailor's Service from Medieval Times to Modern Maritime Labour Conventions*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* 55, br. 1. Pravni fakultet Rijeka, 2018.
- Bilić A., Smokvina V., *Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu Konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo*, *Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe* (Split, 8.-9. travnja 2021.), str. 11-47., Pravni fakultet Split, 2021.
- Blanpain R., Engels C., *European Labour Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Boston, 1995.
- Bodiroga-Vukobrat N., Laleta S., *Posebnosti kolektivnog pregovaranja u europskom i hrvatskom pravu*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, Vol. 28, No. 1, 2007.
- Buklijaš B., *Kolektivno radno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2012.
- Buklijaš B., Bilić A., *Međunarodno radno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006.
- Campling L., Colas A., *Maritime Labour Regimes in the Neoliberal Era*, *Development* (2023) 66:65–75, Society for International Development, 2023.
- European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Launching a consultation on a European Pillar of Social Rights*, Strasbourg, 2016.
- European Commission, *White Paper on levelling the playing field as regards foreign subsidies* (COM(2020) 253 final). Brussels, 2020.
- Fotteler M.L., Bygvraa D.A., Jensen O.C., *The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics*, Fotteler et al. *BMC Public Health*, 2020.
- Hubilla R. S. B. Maria, *An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law Relating to Maritime Labour and Human Rights*, World Maritime University, 2009.
- Kitada M., McConnell M.L., *The IMO and the human element*, *The Elgar Companion to the law and practice of the International Maritime Organization*, pp- 224-246, 2024.
- ITF: *A Global Union Federation*, International Transport Workers' Federation, ITF Global, 2019.
- *ITF Seafarers' Bulletin*, ITF Global, 2023.
- *ILO Compendium of Maritime Labour Instruments - Third (revised) edition*, 2021.
- Lille N., *A Global Union for Global Workers Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, Routledge, 2010,

- Marin J., Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, PPP god. 46, 161, 91-111, 2007.
- McConnell M., D. Dominick, Doumbia-Henry C., The Maritime Labour Convention, 2006 A Legal Primer to an Emerging International Regime, Martinus Nijhoff Publishers, 2011.
- Micco A., Perez N., Determinants of maritime transport costs, Inter-American Development Bank, Research department, Working Paper 441, 2002.
- Mitroussi, K., Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities, Marine Policy vol. 32, 2008.
- Morris, R., T. Kilbauer, Crews of Convenience from the Southwest Pacific, New Zealand Journal of Industrial Relations 26 (2), 2001.
- Nordic Economic Policy Review, Pattern Bargaining as a Means to Coordinate Wages in the Nordic Countries, 2025.
- United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2023.
- Petrinović R., Lovrić I., Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca, PPP, god. 54, 169, str. 145–170, 2015.
- Petrinović, R., Perkušić T. i Vuković T., Inspection of Seafarers' working Conditions in Accordance with MLC 2006 in Ports of Paris MOU Signatories, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe (Split, 8.-9. travnja 2021.), str. 177-207., Pravni fakultet Split, 2021.
- Power V., EU Shipping Law, 3rd edition, Informa Law from Routledge, 2019.
- Rozić, T. Vuković, N. Božiković, Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42, br. 3, str. 695-715, 2021.
- Stopford, M., Maritime Economics. 3rd Edition. (2009). Routledge.
- Šarac M., Crnković A. Legal working status of crew members during the centuries- a comparative overview, Zbornik radova – 3. Međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe (Split, 8.-9. travnja 2021.), str. 311-333., Pravni fakultet Split, 2021.
- Učur M. Đ., Vrela radnopravnog i socijalnopravnog statusa članova posade broda, Pomorski zbornik 39, str. 97-124, 2001.
- Učur M. Đ., Kolektivno pregovaranje i proširenje primjene kolektivnog ugovora (oktroiranje kolektivnog ugovora), Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 27. No. 1., 2006.
- Van Fossen A., Flags of Convenience and Global Capitalism, International Critical Thought, 2016.

### **Popis propisa**

- Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija o radu pomoraca, 2006., s izmjenama i dopunama
- Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija br. 87 o slobodi udruživanja i zaštiti prava na organiziranje (1948.)

- Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija br. 98 o pravu na organiziranje i kolektivnom pregovaranju (1949.)
- Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija br. 111 o diskriminaciji u zapošljavanju i zanimanju (1958.)
- Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija br. 138 o minimalnoj dobi za zapošljavanje (1973.)
- Međunarodna organizacija rada (ILO), Konvencija br. 154 o promicanju kolektivnog pregovaranja, 1981.
- Međunarodna organizacija rada (ILO), Monitoring compliance with international labour standards: The key role of the ILO Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations, 2019.
- Međunarodna organizacija rada (ILO), Origins of the ILO, Geneva, 2019.
- Međunarodna pomorska organizacija (IMO), Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974, s izmjenama i dopunama.
- Međunarodna pomorska organizacija (IMO), Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova, 1973, s izmjenama i dopunama.
- Međunarodna pomorska organizacija (IMO), Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca, 1978, s izmjenama i dopunama. Pomorski zakonik (Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)
- Zakon o radu (Narodne novine broj 93/14, 127/17, 98/19, 151/22, 64/23)
- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine broj 19/22)
- Zakon o minimalnoj plaći (Narodne novine, br. 118/18, 120/21, 152/24)
- Zakona o računovodstvu (Narodne novine broj 85/24, 145/24)
- Zakona o tržištu kapitala (Narodne novine broj 65/18, 17/20, 83/21, 151/22, 85/24)
- Zakon o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja (Narodne novine broj 67/25)
- Zakon o mirovinskom osiguranju (Narodne novine, br. 96/25)
- Zakon o obveznom zdravstvenom osiguranju (Narodne novine, br. 80/13, 137/13, 98/19, 33/23, 105/25)
- Zakon o doprinosima (Narodne novine, br. 84/08, 152/08, 94/09, 18/11, 22/12, 144/12, 148/13, 41/14, 143/14, 115/16, 106/18, 33/23, 114/23, 152/24)
- Zakon o tržištu rada (Narodne novine, br. 118/18, 32/20, 18/22, 156/23, 152/24)
- Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj (Narodne novine broj 109/19)
- Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine (Narodne novine broj 122/16, 42/19)
- Pravilnik o minimalnim uvjetima pružanja medicinske skrbi na brodovima (Narodne novine broj 123/21)
- Pravilnik o utvrđivanju uvjeta zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih brodova, brodice i jahti (Narodne novine broj 93/07, 107/14)
- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja straže, te obavljanju drugih poslova na brodu kojima se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od onečišćenja (Narodne novine broj 125/05, 126/08, 34/11, 155/13, 29/16)

- Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i/ili brodaraca (Narodne novine broj 21/24)
- Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca (Narodne novine broj 130/13, 45/14, 124/15, 72/16, 69/18, 77/18, 85/21, 77/24)
- Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti (Narodne novine broj 63/07, 76/11, 46/13, 104/15, 31/16, 83/16)
- Pravilnik o pomorskim i brodarskim knjižicama te postupcima i načinu prijave i odjave na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje (Narodne novine broj 21/24)
- Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom (Narodne novine broj 52/25)
- Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2025. – 2026.) (Narodne novine broj 24/25)
- Seafarers union of Croatia Total Crew Cost Collective Bargaining Agreement For Crews on Flag of Convenience Ships (2024-2025)
- Kolektivni ugovor za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine broj 93/23)
- Odluka o proširenju primjene Kolektivnog ugovora za pomorce na brodovima koji obavljaju prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine broj 138/23)
- Regulation of the European Parliament and of the Council on the transparency and integrity of Environmental, Social and Governance (ESG) rating activities, and amending Regulations (EU) 2019/2088 and (EU) 2023/2859
- Direktiva (EU) 2019/1152 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o transparentnim i predvidivim radnim uvjetima u Europskoj uniji
- Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke
- Direktiva (EU) 2022/2041 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. listopada 2022. o primjerenim minimalnim plaćama u Europskoj uniji
- Uredba (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ
- 2023 IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships
- Europska komisija, Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Europski zeleni plan, COM (2019) 640 final, Bruxelles, 11.12.2019.
- Direktiva (EU) 2015/1794 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. listopada 2015. o izmjeni direktiva 2008/94/EZ, 2009/38/EZ i 2002/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te direktiva Vijeća 98/59/EZ i 2001/23/EZ u pogledu pomoraca.

### Popis mrežnih izvora

- Hrvatska udruga brodarara Mare Nostrum, [www.csamarenostrum.hr](http://www.csamarenostrum.hr)
- International Chamber of Shipping, [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

- Sindikat pomoraca Hrvatske, [www.sph.hr](http://www.sph.hr)
- <https://www.nautilusint.org/en/news-insight/telegraph/whats-the-problem-with-flags-of-convenience/>
- [https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/esg-rating-activities\\_en](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/esg-rating-activities_en)
- World Trade Organization, [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/transport\\_e/transport\\_maritime\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm)
- International Chamber of Shipping, <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/>
- UNCTAD, Handbook of Statistics 2023, [https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_en.pdf)
- UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021, Geneva, 2021.
- ILO, Ratifications of Maritime Labour Convention, 2006., [https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_en/f?p=1000%3A11300%3A0%3A%3ANO%3A%3AP11300\\_INSTRUMENT\\_ID%3A312331](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000%3A11300%3A0%3A%3ANO%3A%3AP11300_INSTRUMENT_ID%3A312331)
- ILO, Supervisory system, <https://www.ilo.org/international-labour-standards/ilo-supervisory-system-regular-supervision/applying-and-promoting-international-labour-standards/committee-experts-application-conventions-and-recommendations-ceacr>
- ILO, <https://www.tiki-toki.com/timeline/entry/23965/ILO-Century-Project/>
- ILO, Text of the amendments 2014, <https://www.ilo.org/resource/record-proceedings/ilc/103/amendments-2014-maritime-labour-convention>
- ILO, Text of the amendments 2016, <https://www.ilo.org/resource/record-proceedings/ilc/105/amendments-2016-code-maritime-labour-convention-2006>
- ILO, Text of the amendments 2018, <https://www.ilo.org/publications/amendments-2018-code-maritime-labour-convention-2006-amended-mlc-2006>
- ILO, Text of the amendments 2022, <https://www.ilo.org/resource/text-amendments-adopted-13-may-2022>
- ILO, <https://www.ilo.org/resource/joint-maritime-commission>
- ILO, <https://www.ilo.org/meetings-and-events/sectorial/subcommittee-wages-seafarers-joint-maritime-commission-april-2025>
- ITF, <https://www.itfseafarers.org/en/what-itf>
- ITF, <https://www.itfseafarers.org/en/issues/flags-of-convenience/itf-inspectors>
- ITF, <https://www.itfglobal.org/en/events/itf-congress-2024-marrakech>
- Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi, Narodne novine 24/2025, [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2025\\_02\\_24\\_219.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2025_02_24_219.html)
- Paris MoU, <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>
- Paris MoU Annual Report 2023., <https://parismou.org/system/files/2024-07/Paris%20MOU%20Annual%20Report%202023.pdf>
- Paris MoU, <https://parismou.org/about-us/history>
- IMO, <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>
- IMO, <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/MEPC%2080/Annex%2015.pdf>

- <https://projects.research-and-innovation.ec.europa.eu/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping>
- <https://www.esgreportinghub.org/article/collective-bargaining-disclosures>
- <https://lovdata.no>