

Prava pomoraca i njihovo ostvarivanje tijekom pandemije COVID-19

Kulji, Patricija

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:025263>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-17**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Patricija Kulji

Prava pomorca i njihovo ostvarivanje tijekom pandemije COVID-19

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Nikoleta Radionov Karlović

Zagreb, 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Patricija Kulji pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima od onih navedenih u radu.

Patricija Kulji

SAŽETAK:

COVID-19 uveliko je promijenio život svakome, a posebno pomorcima budući da oni nisu mogli raditi od kuće, njihov posao je bio nužan kako bi ostatak svijeta dobio potrebnu hranu, sirovine, lijekove i ostale potrepštine. Dodatan problem pomorcima stvara rad u skućenom prostoru i bliskom kontaktu s drugim pomorcima te otežano održavanje propisane udaljenosti kako bi se smanjila mogućnost zaraze COVID-19.

Isto tako, tijekom rada pomorci su izloženi raznim fizičkim i psihičkim stresorima kao što su promjena klime, utjecaj mora, odvojenost od obitelji, iscrpljenost, neispavanost, tjeskoba, promjena prehrambenih navika. Tijekom pandemije COVID-19 otežana je promjena posade, repatrijacija, dopust na obali zbog uvođenja ograničenja koja se tiču putovanja, ulaska i/ ili izlaska iz država, zatvaranja luka, ukidanja letova i izdavanja putnih isprava. Zbog nemogućnosti promjene posade i povratka pomoraca kućama produljen je boravak na moru preko ugovorenog vremena rada. Kao posljedica izloženosti navedenim stresorima i ograničenjima uvedenim zbog COVID-19 mnogi pomorci postaju umorniji, depresivniji i anksiozniji.

Glavnom prijetnjom pomorstvu smatra se umor koji nastaje kao posljedica prekovremenog rada, neispavanosti, preopterećenosti radnim zadacima i stresa. Takvi pomorci su iscrpljeni te se ne mogu koncentrirati niti odgovorno obavljati svoje radne dužnosti na brodu. Nadalje, umoran pomorac nije u stanju racionalno donositi odluke niti pravovremeno reagirati. Kao najuspješnije rješenje protiv umora navodi se kvalitetan san. Posljedično, dugotrajna izloženost ranije spomenutim stresorima utječe na psihičko i fizičko zdravlje pomoraca.

Najčešća pružena rješenja za ostvarivanje prava pomoraca tijekom pandemije COVID-19 bile su ažurirane informacije o posadi, pravovremene promjene posade, pastoralna i duhovna skrb, telefonske linije za pomoć te aplikacije za psihičko zdravlje.

Ključne riječi: prava pomoraca, COVID-19, Konvencija o radu pomoraca, umor, mentalno i fizičko zdravlje pomoraca

SUMMARY:

COVID-19 has greatly changed the life of everyone, especially seafarers since they could not work from home, their work was necessary so that the rest of the world could get the food, raw materials, medicine and other necessities. An additional problem for seafarers is working in a confined space and in close contact with other seafarers. It is difficult for them to maintain the prescribed distance to reduce the possibility of contracting COVID-19.

Likewise, seafarers are exposed to various mentally and physically stressors, such as climate change, the influence of the sea, separation from family, exhaustion, lack of sleep, anxiety and change in eating habits. During the COVID-19 pandemic the change of crew, repatriation, shore leave has been hampered due to the introduction of restrictions regarding travel, entry and/ or exit from the country, port closures, flight cancellations and issuing of travel documents. Due to the impossibility of changing the crew and returning the seafarers home, the stay at sea was extended beyond the contracted working time. As a result of being exposed to the aforementioned stressors and restrictions introduced due to COVID-19, many seafarers are becoming more tired, depressed and anxious.

The main threat to seafaring is fatigue that occurs as a result of overtime work, lack of sleep, overloaded with work tasks and stress. Such seafarers are exhausted and cannot concentrate or responsibly perform their work duties on board. Furthermore, a tired seafarer is not able to make rational decisions or react in a timely manner. Quality sleep is cited as the most successful solution against fatigue. Consequently, long-term exposure to the previously mentioned stressors affects the psychological and physical health of seafarers.

The most common solutions provided during the COVID-19 pandemic were updated crew information, timely crew changes, pastoral and spiritual care, helplines, and mental health apps.

Key words: seafarers' rights, COVID-19, Maritime Labour Convention, fatigue, mental and physical health of seafarers

SADRŽAJ:

1. UVOD	6
2. PRAVA POMORACA	6
2.1. Pravo na rad	7
2.2. Radno vrijeme i odmor	9
2.3. Plaća	10
2.4. Pravo na plaćeni godišnji odmor i dopust na obali	11
2.5. Repatrijacija	13
2.6. Zdravstvena zaštita	14
2.7. Udovoljavanje, provedba i nadzor nad primjenom odredaba MLC-a	16
2.7.1. Inspekcija	16
2.7.2. Prigovor	18
3. POMORSKI SEKTOR I COVID-19	19
3.1. Ostvarivanje prava pomoraca tijekom pandemije COVID-19	20
3.1.1. Promjena posade i repatrijacija	20
3.1.3. Zaštita zdravlja i pristup medicinskoj skrbi	25
3.1.4. Cijepljenje	26
3.2 Utjecaj COVID-19 na psihičko i fizičko zdravlje pomoraca te rješenja koja pomažu pomorcima da ne dođe do narušavanja psihičkog i fizičkog zdravlja 28	
3.2.1 Rješenja koja pomorcima pomažu da ne dođe do narušavanja njihovog psihičkog i fizičkog zdravlja	29
4. ZAKLJUČAK	31
5. LITERATURA	33

1. UVOD

U ovom radu bit će riječ o pravima pomoraca i njihovu ostvarivanju tijekom pandemije COVID-19. Analizirajući normativne akte i stručne radove navode se prava koja imaju pomorci tijekom svog zaposlenja na brodu. Problematika rada odnosi se na način ostvarivanja pripadajućih prava tijekom trajanja pandemije COVID-19 budući da su uvedena stroga ograničenja putovanja, zatvorene su granice, otežano je izdavanje putnih isprava te je pomorcima općenito otežan rad na brodu kao ograničenom i neprostranom radnom mjestu. Cilj rada je utvrditi na koji način su pomorci ostvarili svoja prava, jesu li postojala kršenja tih prava te kakve posljedice je COVID-19 ostavio na pomorce.

U uvodom dijelu se navodi glavni problem i osnovni cilj rada. Kroz rad se navode i obrađuju relevantni pravni izvori, a od kojih je najvažnija Konvencija o radu pomoraca (Maritime Labour Convention; nadalje u tekstu: „MLC“) Međunarodne organizacije rada (International Labour Organization, nadalje u tekstu: „ILO“). Nadalje se analiziraju pojedina prava pomoraca te problematika svakog od njih. Zatim se objašnjava kako su ostvarena prava pomoraca tijekom pandemije COVID-19 te koja su prava prekršena i na koji način. U posljednjem dijelu rada navode se posljedice koje su pomorci pretrpjeli zbog pandemije te rješenja koja su bila od pomoći pomorcima tijekom pandemije.

2. PRAVA POMORACA

Pomorcima pripadaju ljudska prava samim time što su rođeni. S druge strane, pomorci su radnici pa im tako pripadaju i određena prava u sferi rada. Pravima pomoraca bavi se ILO koja je specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda osnovana 1919. godine, a bavi se razvojem i promicanjem radnih standarda i dostojanstvenog rada.¹ Isto tako, značajnu ulogu ima i Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization, nadalje u tekstu: „IMO“) koja je osnovana 1948. godine s glavnim ciljem promicanja sigurnosti na moru.²

Ranije u povijesti velik iskorak u zaštiti pomoraca predstavljala je Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (International Convention for the Safety of life at sea; nadalje u tekstu: „SOLAS“)³. SOLAS se tiče sigurnosti trgovačkih brodova, a potreba za

¹ About the ILO, dostupno na <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>, 5.06.2023.

² Introduction to IMO, dostupno na <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, 5.06.2023.

³ International Convention for the Safety of Life at Sea, dostupno na <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201226/volume-1226-I-18961-English.pdf>, 15.06.2023.

njezinim donošenjem nastala je kao odgovor na pomorsku havariju broda Titanik 1912. godine te je kao međunarodni dokument donesena tek 17 godina kasnije.⁴

U veljači 2006. godine donesena je MLC kojom su zamijenjene postojeće konvencije i preporuke koja se primjenjuju na pomorce. MLC je diljem svijeta poznata kao „Povelja o pravima pomoraca“.⁵ Počiva na ideji da je jednim dokumentom potrebno uvesti minimalne standarde u sferi rada koji bi pomorcima osigurali jednaka prava. Temeljne značajke MLC-a su prikazati temeljna radna i socijalna prava pomoraca na jednom mjestu, predvidjeti fleksibilnost u primjeni unutar nacionalnih zakonodavstava, osigurati provedbu kroz sustav certificiranja kao dokaza usklađenosti s MLC-om, osigurati da brod koji vije zastavu države koja nije ratificirala MLC neće biti stavljen u povoljniji položaj od onih brodova koji viju zastavu države koja ju je ratificirala te pojednostaviti postupak izmjena i dopuna MLC-a.⁶ Sadrži obvezujuće standarde (dio A), ali i neobvezujuće smjernice (dio B). Dio B kao što je i ranije rečeno, nije obvezujući, ali ga države članice ipak ne mogu ignorirati i moraju ga uzeti u obzir (due consideration) pri primjeni odredaba Konvencije.⁷ S obzirom da je MLC donesena tek 2006. godine, to ne znači da su do tada prava pomoraca bila neuređena, već da nije bilo jedinstvenog dokumenta koji bi obuhvatio sva prava iz sfere rada kao što je to učinjeno u MLC-u. Navedeno potvrđuje i Hamurabijev zakonik, sastavljen između 1755. i 1750. pr. Kr., a koji sadrži najstarije odredbe o zaposlenju posade broda.⁸

U Hrvatskoj su prava pomoraca uređena Zakonom o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine⁹ te Kolektivnim ugovorom za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023.-2024.)¹⁰.

2.1. Pravo na rad

MLC propisuje da je najniža starosna dob za zaposlenje na brodu 16 godina. Što se tiče noćnog rada, zabranjen je za pomorce mlađe od 18 godina, ali iznimno se može dopustiti ako

⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), dostupno na [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), 5.06.2023

⁵ Basic facts on the Maritime Labour Convention 2006, dostupno na ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219665/lang--en/index.htm, 6.06.2023.

⁶ Rozić, Ivo; Vuković, Tony; Božiković, Nenad, Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 42:3/2021, str. 700.

⁷ Petrović, Dražen, Globalna prava za pomorce: Nova konvencija o radu u oblasti pomorstva, *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 53:1-2/2006, str. 32.

⁸ Pomorsko pravo, dostupno na <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=49368>, 3.8.2023.

⁹ Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine (*Narodne novine*, br. 11/2009-132)

¹⁰ Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.) (*Narodne novine*, br. 21/2023-369)

takvo postupanje nije štetno za zdravlje ili dobrobit maloljetnih pomoraca.¹¹ Kao štetni zadaci često se navode rukovođenje naftom, mineralnim uljima i azbestom.¹² Prilikom zapošljavanja i rada svakako treba voditi računa o maloljetnim pomorcima.

Pomorac mora sklopiti jasno napisan i pravno provediv ugovor o radu u kojem su navedeni zahtjevi i uvjeti zapošljavanja. Ugovor o radu mora sadržavati ime i prezime pomorca, datum i mjesto rođenja, adresu, broj putovnice, svojstvo u kojem je zaposlen, plaću, trajanje plaćenog godišnjeg odmora, trajanje ugovora te dodatne uvjete ako su oni određeni.¹³

Danas se većina pomorca zapošljava preko agenata za upravljanje posadom koji pomorcima daju lokalne ugovore koji se potpisuju u matičnoj zemlji pomorca prije odlaska na brod.¹⁴ U Hrvatskoj je takvo posredovanje uređeno Pravilnikom o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca. Posrednik mora imati dopusnicu koju izdaje Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture kako bi mogao posredovati pri zapošljavanju.¹⁵ Neki od posrednika sa sjedištem u Hrvatskoj su Azara Adria d.o.o. iz Šibenika, Damaco d.o.o. iz Kostrene, Globtik Express Agency d.o.o. iz Splita, Maritimus Ragusa d.o.o. iz Dubrovnika, Pomorska agencija Muštra d.o.o. iz Trogira, Trans-Mar d.o.o. iz Rijeke, itd.¹⁶ Posrednici pri zapošljavanju registrirani su za obavljanje djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju prema nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti te su upisani u sudski registar nadležnog suda. Ipak, postoje i fiktivne tvrtke koje se bave zapošljavanjem pomoraca. Takav je primjer tvrtka Istria Ship Management koja je fiktivna tvrtka za zapošljavanje pomoraca, odnosno tvrtka koja ne postoji na adresi njihova sjedišta. Također, čest slučaj su i tvrtke koje posluju bez potrebnih dopusnica.¹⁷ Na taj način pomorci nisu navedeni u sustavu, nisu sigurni niti zaštićeni pri zapošljavanju kako je to slučaj s tvrtkama koje su registrirane za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca obzirom da su registrirani posrednici podložni inspekcijskom nadzoru.

¹¹ Pravilo 1.1. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

¹² Accident prevention on board ship at sea and in port, dostupno na https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_107798.pdf, 15.06.2023., str. 115.

¹³ Članak 3. Kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.)

¹⁴ Fitzpatrick, D.; Anderson, M., Seafarers' Rights, Oxford, 2005, str. 64.

¹⁵ Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca (Narodne novine, br. 55/2018-1097)

¹⁶ Agencije, dostupno na <https://www.crosma.hr/hr/agencije>, 4.08.2023.

¹⁷ Prevarantska tvrtka sa sjedištem u Hrvatskoj izdaje lažne reference za pomorce, dostupno na <https://www.morski.hr/prevarantska-tvrtka-sa-sjedistem-u-hrvatskoj-izdaje-lazne-reference-za-pomorce/>, 4.08.2023.

2.2. Radno vrijeme i odmor

Pomorac ima pravo na regulirano radno vrijeme i odmor. Svaka država članica mora utvrditi najveći broj radnih sati, odnosno najmanji broj sati potrebnih za odmor. Redovno radno vrijeme iznosi osam sati dnevno uz jedan dan odmora tjedno i odmorom na dan javnih blagdana.¹⁸ Stoga tjedno redovno radno vrijeme ne smije biti duže od četrdeset sati. Svaki sat preko redovnog radnog vremena plaća se kao prekovremeni rad. Prekovremeni rad maloljetnika, odnosno pomoraca mlađih od šesnaest godina je zabranjen, ali iznimno može biti određen ako je takav rad neizbježan radi sigurnosti.¹⁹

Najmanji broj sati odmora ne smije biti manji od 10 sati tijekom bilo koja 24 sata, odnosno 77 sati tijekom bilo kojih sedam dana, s tim da se sati mogu podijeliti u najviše dva dijela od kojih jedan mora trajati najmanje 6 sati, a razmak između uzastopnih razdoblja odmora ne smije prelaziti 14 sati.²⁰

U praksi se javlja problem što pomorci rade daleko više od dopuštenog radnog vremena, a što dovodi do prilagodbe evidencije radnog vremena i odmora kako bi isto bilo usklađeno sa zahtjevima MLC-a. Rezultati istraživanja koje su proveli Raphael Baumler, Bikram Singh Bhatia i Momoko Kitada, a u kojem je sudjelovalo 20 pomoraca, uključujući i zapovjednike brodova, predstavljaju dokaze o kršenju propisanih sati odmora i modificiranju evidencije radnog vremena, a sve u cilju prikrivanja nastalog prekršaja. 16 od 20 ispitanih pomoraca priznalo je da su sami prilagodili vlastito radno vrijeme kako brodovlasnik kasnije ne bi imao probleme s inspekcijom zbog prekovremenog rada ili premalo vremena potrebnog za odmor.²¹ Zapovjednik broda ili osoba koju on ovlasti za vođenje evidencije trebala bi uvidjeti da se desila neusklađenost te sljedeći puta pripaziti da do toga ne dođe, recimo tako da registrira službeno radno vrijeme ili razvije program za praćenje sati odmora. Tako bi trebalo biti, ali u praksi navedeno nije zaživjelo, a što također potvrđuje spomenuto istraživanje budući da 17 sudionika koristi softver koji automatski označi crvenom bojom prekoračenje radnog vremena ili vremena potrebnog za odmor. Nakon pojave takvog upozorenja upisuje se točno onoliko sati koliko je propisano MLC-om kako bi se izbjegla neusklađenost. Prema tome razvidno je da u praksi dolazi do kršenja propisanog radnog vremena i/ ili vremena potrebnog za odmor, ali da su rijetki

¹⁸ Standard A 2.3. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

¹⁹ Smjernica B 2.3.1. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

²⁰ Hours of work and rest, dostupno na <https://seafarersrights.org/sri-seafarer-resources/mlc-advice-for-seafarers/key-topics/hours-of-work-and-rest/>, 4.08.2023.

²¹ Baumler, Raphael; Bhatia, Bikram Singh; Kitada, Momoko, Ship first: Seafarers' adjustment of records on work and rest hours, *Marine Policy*, 130:1/2021, str. 5.

slučajevi koji prikažu da je do spomenutog kršenja došlo, već se poduzmu mjere kako bi se kršenje sakrilo.

2.3. Plaća

Pomorac mora biti plaćen za svoj rad. Pomorac ima pravo na osnovnu plaću, odnosno plaću za redovno radno vrijeme, ne uključujući isplate za prekovremeni rad, bonuse, doplatke, plaćeni godišnji odmor i druge dodatne naknade.²² Također, pomorac mora biti plaćen i za prekovremeni rad koji je obavio. Član posade broda ima pravo na isplatu prekovremenih sati, neovisno o tome je li brod u plovidbi ili u remontnom brodogradilištu. Njegovo pravo na plaćanje prekovremenih sati, time nije ograničeno.²³ Na temelju prakse Visokog trgovačkog suda RH razvidno je da obavljani prekovremeni rad mora biti plaćen te da ne postoje razlozi zbog kojih bi poslodavac uskratio plaću za takvu vrstu rada.

Na sastanku ILO-a dogovoreno je povećanje minimalne osnovne plaće za pomorca na 658 USD/ 603,87 EUR od 1. siječnja 2023. godine. Od 1. siječnja 2024. godine povećat će se na 666 USD/ 611,21 EUR, a od 1. siječnja 2025. godine na 673 USD/ 617,63 EUR.²⁴ U slučaju neisplate plaće, pomorac se može obratiti inspektorima Međunarodne federacije transportnih radnika (International Transport Workers' Federation, nadalje u tekstu: „ITF“) ili poslati e-poruku ITF timu za podršku pomorcima koji će pokušati riješiti problem s neisplatom plaće.²⁵ U 2021. godini ITF je uspio povratiti 37.591.331,00 USD od brodovlasnika s osnove neisplaćenih plaća budući da je u 7.265 provedenih inspekcija diljem svijeta otkriveno da brodovlasnici premalo plaćaju svoje radnike.²⁶ U praksi se dešava da prilikom inspekcija zbog utvrđenih povreda odredaba koje se tiču plaće, država zadrži brod u svojoj luci dok se nepravilnosti ne otklone. Tako je bilo s brodom Annika M koji plovi pod zastavom Maršalovih otoka, a koji je zadržan u luci Kembla zbog neisplate plaće pomoraca u cijelosti. Nadalje, brod Yue Dian 85 je zadržan u luci Abbot Pointu iz istog razloga sve dok nisu bile isplaćene nepodmirene plaće. Zabilježen je i slučaj broda AC Sesoda za koji je prilikom inspekcije utvrđeno da je određenom broju posade od listopada 2019. godine do rujna 2020. godine isplaćena samo polovica plaće. Zapovjednik broda i operater Sincere Industrial Corporation

²² Smjernica B 2.2.1. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

²³ Visoki trgovački sud RH, Pž 2515/08 od 17.09.2008., *Informator*, br. 5941 od 12. veljače 2011.

²⁴ ILO body adopts new minimum monthly wage for seafarers, dostupno na https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_845493/lang--en/index.htm, 15.06.2023.

²⁵ If your wages have not been paid, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/if-your-wages-have-not-been-paid-0>, 16.06.2023.

²⁶ ITF claws back \$37m in unpaid seafarer wages in 2021, dostupno na <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/itf-claws-back-37m-unpaid-seafarer-wages-2021>, 16.06.2023.

prikazali su evidenciju plaća tako da izgleda da su određeni pomorci bili isplaćeni u cijelosti. Nakon provedene inspekcije utvrđeno je da su ti pomorci namjerno bili potplaćeni, dok su neki stariji članovi posade bili plaćeni iznad dogovorene plaće. Brod je pušten iz luke kada su primljeni dokazi da su zaostale plaće isplaćene te kada je odobren plan kako se takvo nepoštivanje odredba MLC-a ne bi ponovilo. Brod je također dobio zabranu ulaska u australske luke u trajanju od 12 mjeseci.²⁷ Navedena statistika pokazuje da postoje slučajevi neisplate ili isplate samo dijela plaće pomorcima, ali sve dok nije provedena inspekcija za njih se u javnosti ne zna. Potplaćenim pomorcima povrijeđeno je pravo na plaću, takvo postupanje je neetično i suprotno MLC-u.

2.4. Pravo na plaćeni godišnji odmor i dopust na obali

Svaka država članica mora zahtijevati da pomorci zaposleni na brodovima koji plove pod njezinom zastavom imaju pravo na plaćeni godišnji odmor.²⁸ MLC ne zahtijeva od država da odrede vrijeme ili mjesto za uzimanje godišnjeg odmora, već samo da omoguće korištenje plaćenog godišnjeg odmora.

Svaki pomorac nakon iskrcaja iz bilo kojeg razloga ima pravo na šest dana plaćenog godišnjeg odmora za svaki puni mjesec rada. U plaćeni godišnji odmor ne obračunavaju se blagdani, vrijeme nesposobnosti za rad nastala uslijed bolesti, ozljede ili majčinstva niti povremeni kraći izlazak na kopno za vrijeme trajanja ugovora o radu.²⁹ U pravilu, pomorci mogu godišnji odmor koristiti u mjestu s kojim su u bitnoj vezi, a koje je redovito isto ono mjesto u koje su repatrirani. Ako pomorac mora koristiti godišnji odmor u mjestu koje se razlikuje od ranije spomenutog, pomorac ima pravo na besplatan prijevoz do mjesta gdje je započeo službu, pravo na troškove uzdržavanja i druge izravno povezane troškove, a koje snosi brodovlasnik.³⁰

Također, pomorci imaju pravo na dopust na obali nakon pristajanja u luci, tzv. pravo na shore leave. Pomorcima je potreban odmor kako bi predahnuli od radnih obaveza, promijenili klimu i odmorili se. Tijekom odlaska na obalu pomorci imaju priliku istražiti lučki grad, upoznati se s kulturom i znamenitostima, popričati s lokalnim stanovništvom te uživati u slobodnim aktivnostima. Istraživanje provedeno u ožujku 2022. godine u njemačkim lukama Bremerhaven, Cuxhaven, Emden i Hamburg, belgijskoj luci Antwerpen, francuskoj luci Le

²⁷ Marine notice 04/2020—Summary of statistics, dostupno na <https://www.amsa.gov.au/vessels-operators/port-state-control/marine-notice-042020-summary-statistics>, 21.07.2023.

²⁸ Pravilo 2.4. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

²⁹ Članak 13. Kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.)

³⁰ Smjernica B 2.4.2. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

Havre i luci New York koje je uključivalo 570 pomoraca pokazalo je da bi 54% ispitanih pomoraca koristilo dopust na obali za odlazak u kupovinu, njih 43% za opuštanje od svakodnevne radne rutine, 38% bi razgledalo obalne gradove, 13% njih bi dopust koristilo za jelo i piće, 5% bi voljelo posjetiti Klub pomoraca, 4% želi samo promjenu okruženja, 3% teži društvenoj interakciji, 1% ispitanika željelo bi izaći na zabavu i 1% bi tražilo stabilnu internetsku vezu.³¹ Prema tome, želje pomoraca tijekom dopusta na obali su razne te nikako ne obuhvaćaju radnje koje se tiču boravka i rada na brodu.

Kada pomorci koriste dopust na obali, brod stoji u luci i ne zarađuje pa je čest slučaj da se vrijeme kratkog dopusta na kopnu svodi na minimum kako bi posada što prije isplovila i počela zarađivati. Navedeno je potvrdio i direktor The Mission to Seafarers za istočnu Aziju, Stephen Miller koji napominje da su se okretišta u luci u posljednja dva desetljeća smanjila s otprilike 18-36 sati na samo osam sati.³²

U praksi je pomorcima često uskraćen dopust na obali. Primjer uskraćenog dopusta na obali zabilježen je kod plovila Hanjin Marine, južnokorejskog broдача koji je u to vrijeme bankrotirao. Naime, inspektor ITF-a Jeff Engels posjetio je u rujnu 2016. godine navedeno plovilo kako bi provjerio dobrobit posade (nakon što su tri tjedna čekali na vez) i otkrio da, iako je posada plaćena i postoje zalihe hrane na brodu, američka carina i zaštita granica (CBP) nije dopustila dopust na obali. Suprotstavio im se činjenicom da je izlazak na obalu ljudsko pravo i da pomorci ne bi smjeli patiti zbog situacije u Hanjinu, a koja nije imala nikakve veze s njihovom željom da prošeću okolo i odmire se te je pomorcima tek tada omogućen dopust na obali.³³ Obzirom da je ovo slučaj iz 2016. godine vidljivo je da uskraćivanje dopusta na obali nije samo posljedica pojave COVID-19, već da je postojao i puno ranije. Poseban problem s dopustom na obali predstavljaju zahtjevi u pogledu viza i imigracijske kontrole pri čemu su određene nacionalnosti podložne većim ograničenjima od drugih. Navedeno znači da neki članovi posade mogu dobiti dopust na obali, dok njihovi kolege moraju ostati na brodu. Također postoji problem sa službenicima koji tumače pravila na različite načine. Osim toga, neki brodovlasnici svojoj posadi uskraćuju izlazak na obalu samo kako bi izbjegli moguće poteškoće. Isto tako, novoizgrađene luke su obično izolirane od tradicionalnih obalnih gradova,

³¹ Shore Leave for Seafarers in COVID-19: Deutsche Seemannsmission Survey, dostupno na <http://marereport.namma.org/index.php/2022/04/27/shore-leave-for-seafarers-in-covid-19-deutsche-seemannsmission-survey/>, 6.08.2023.

³² Addressing the shore leave lottery, dostupno na <https://www.missiontoseafarers.org/about/our-issues/shore-leave>, 7.05.2023.

³³ ITF: refusal of shore leave to Hanjin crews 'a denial of human rights', dostupno na <https://www.itfglobal.org/en/news/itf-refusal-shore-leave-hanjin-crews-denial-human-rights>, 16.06.2023.

a što ograničava mogućnosti pomoraca izvan broda. Ponekad problem pomorcima stvaraju i previsoki troškovi prijevoza do drugih gradova.³⁴

2.5. Repatrijacija

Pod repatriacijom se podrazumijeva dužnost broдача da članu posade broда osigura povratak u njegovo prebivalište, ako je on za trajanja, odnosno nakon prestanka službe na broду iskrcan izvan njegove luke ukrcaja.³⁵ Prema tome, svrha repatrijacije je povratak pomoraca svojim kućama nakon isteka ugovora o radu, na brz i prikladan način, bez nepotrebnog odugovlačenja.

Država članica mora osigurati repatrijaciju zbog toga što je ugovor o radu istekao dok je pomorac bio na broду, ugovor o radu je prestao voljom broдовlasnika ili voljom pomorca iz opravdanog razloga te zato što pomorac nije u stanju dalje obavljati dužnosti propisane ugovorom o radu ili nije moguće očekivati da će ih moći izvršavati.³⁶ Svaki pomorac koji je iskrcan tijekom trajanja svog angažmana ili po njegovom isteku ima pravo biti vraćen u svoju zemlju ili u luku u kojoj je bio angažiran ili u luku u kojoj je putovanje započelo.³⁷

Repatrijacija je za pomorce besplatna, a troškove u konačnici snosi broдовlasnik. Troškovi repatrijacije člana posade obuhvaćaju troškove za smještaj, hranu i prijevoz, plaću i dodatke na plaću od trenutka kada je član posade iskrcan s broда do njegova povratka u mjesto prebivališta te potrebno liječenje ako član posade broда nije zdravstveno sposoban za repatrijaciju.³⁸ Od pomorca se ne može tražiti predujam za nastale troškove.³⁹ Obzirom na navedeno, troškovi repatrijacije ne mogu biti odbijeni od plaće pomorca niti on na bilo koji način mora snositi iste. Postoji iznimka propisana Pomorskim zakonikom kada član posade snosi troškove repatrijacije, a to su slučajevi kada pomorac vlastitom krivnjom dovede do potrebe za repatricijom. Tada broдар ima pravo regresa za naplatu svih troškova repatrijacije od člana posade broда koji se bez odobrenja iskrcao s broда i svojom krivnjom doveo do prestanka zaposlenja ili koji se iskrcao s broда zbog ozljede ili oboljenja koje je prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom.⁴⁰

³⁴ Shore Leave, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/issues/shore-leave>, 16.06.2023.

³⁵ Primorac, Željka; Šarić, Mia, Repatrijacija pomoraca prema odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 49:1/2012, str. 128.

³⁶ Standard A 2.5. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

³⁷ Konvencija 23 - Konvencija o repatrijaciji pomoraca (*Narodne novine*, br. 3/2002-32)

³⁸ Pomorski zakonik (*Narodne novine*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

³⁹ Repatriation, dostupno na <https://seafarersrights.org/sri-seafarer-resources/mlc-advice-for-seafarers/key-topics/repatriation/>, 20.06.2023.

⁴⁰ Članak 139. Pomorskog zakonika

Ako brodovlasnik ne vrati pomorca u domovinu, to postaje dužnost države zastave.⁴¹ Hrvatskim Pomorskim zakonikom propisano je da tada diplomatsko ili konzularno predstavništvo Republike Hrvatske osigurava repatrijaciju.

Poseban problem predstavlja repatrijacija oboljelih, ozlijeđenih ili zaraženih pomoraca. S jedne strane potrebno je pružiti pomoć takvim pomorcima, a s druge strane neophodno je zaštititi ostale članove posade od zaraze i/ili bolesti. Rafael Lefkowitz, Martin Slade i Carrie Redlich su 2015. godine proveli studiju o repatrijaciji bolesnih i ozlijeđenih pomoraca koja je uključivala 3.921 slučaj takvih pomoraca, a od kojih je samo 61 slučaj (1,6%) rezultirao repatrijacijom. 38 (62,35%) repatriranih slučajeva bilo je zbog bolesti, dok je preostalih 23 (37,7%) slučaja upućivalo na ozljede. Najčešći razlozi repatrijacije su bile ozljede leđa i gastrointestinalne bolesti.⁴² Repatrijacija zbog bolesti i/ili ozljede predstavlja velik i nepredvidiv financijski teret poslodavcu, uključujući troškove hospitalizacije, eventualne evakuacije avionom i slično. Nadalje, dr. Nicomedes Cruz pripremio je studiju u kojoj otkriva koji su najčešći medicinski razlozi repatrijacije kod pomoraca. Studija uključuje 5315 repatriranih pomoraca između 1. siječnja 1988. godine do 31. prosinca 2002. godine. Najčešće bolesti zbog kojih je došlo do repatrijacije su cerebrovaskularne bolesti, dijabetes, hemoroidi, žučni kamenac i kardiovaskularne bolesti, a za koje dr. Cruz navodi da se mogu otkriti prilikom liječničkog pregleda prije zaposlenja na brodu. Najčešće ozljede zbog kojih se traži repatrijacija su prijelomi, istegnuća, razderotine, kontuzije i opekline, a koje su najčešće posljedica preopterećenja prilikom obavljanja radnih zadataka.⁴³

2.6. Zdravstvena zaštita

Pomorska zanimanja smatraju se opasnijim nego druga zanimanja. Pomorci imaju 1 naprema 11 šanse da budu ozlijeđeni tijekom obavljanja službe, a što može biti zbog izloženost fizičkom i psihičkom naporu, provođenja vremena u zemljama s niskom kvalitetom zdravstvene skrbi, izloženosti epidemijским bolestima, kontakata s osobama sumnjivog zdravstvenog stanja i izloženosti naglim klimatskim promjenama.⁴⁴ MLC propisuje da ako je zdravstvena usluga dostupna na kopnu, treba biti dostupna i pomorcima.⁴⁵ Međutim, ako neke

⁴¹ Fitzpatrick; Anderson, *op.cit.* (bilj.14), str. 78.

⁴² Lefkowitz, Rafael; Slade, Martin; Redlich, Carrie, Risk factors for merchant seafarer repatriation due to injury or illness at sea, *International Maritime Health*, 66:2/2015, str. 62.

⁴³ Del Rosario, Ruben, Medical repatriation cases can be prevented!, *The Swedish Club Letter*, 1/2004, str. 6.-7.

⁴⁴ Mulić, Rosanda; Vidan, Pero; Bošnjak, Rino, Comparative analysis of medical Assistance to seafarers in the world and the Republic of Croatia, *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 66:2/2012, str. 62.

⁴⁵ Stannard, Suzanne, COVID-19 in the maritime setting: the challenges, regulations and the international response, *International Maritime Health*, 71:2/2020, str. 88.

zdravstvene usluge nisu dostupne lokalnom stanovništvu, nisu dostupne niti pomorcima koji dolaze u te luke.

Svaka država članica mora osigurati dostupnu zdravstvenu zaštitu pomorcima na brodu i na kopnu, a koja je u pravilu za njih besplatna. Zdravstvena skrb uključuje zubnu zaštitu, zaštitu na radu, zaštitu koja je usporediva s onom koja je dostupna na kopnu, odlazak liječniku ili zubaru bez odgađanja u lukama pristajanja te mjere preventivnog karaktera kao što su promocija zdravlja, programi zdravstvenog obrazovanja i sl. Svaki brod mora imati medicinski ormarić, medicinsku opremu i zdravstveni vodič. Brodovi koji nemaju liječnika moraju imati najmanje jednog pomorca kojemu je povjerena zdravstvena skrb i davanje lijekova kao njegova redovna dužnost ili najmanje jednog pomorca koji je osposobljen za pružanje prve pomoći te ima odgovarajuće obrazovanje za to.⁴⁶ Dostupni su razni tečajevi osposobljavanja za pružanje medicinske pomoći na brodu, a neki od njih se mogu završiti i online. Problem kod online tečajeva se javlja kada se osoba koja je osposobljena za pružanje prve pomoći nađe u situaciji koja zahtjeva veću količinu znanja i vještina od one koju je ta osoba stekla kroz nekoliko sati online obuke, bez potrebne prakse. Recimo, u Hrvatskoj tečajeva pružanja prve pomoći obavlja SSM Pomorski Trening Centar koji ima podružnice u Rijeci, Splitu i Pločama.⁴⁷ Što se tiče lijekova i medicinskih proizvoda na brodu, vlasnik je odgovoran za opskrbu i obnovu istih te on snosi sve troškove vezane uz nabavu. Za upravljanje medicinskim zalihama odgovoran je zapovjednik broda. Pravilnik o minimalnim uvjetima pružanja medicinske skrbi na brodovima propisuje koji su obvezni lijekovi, medicinska oprema i protuotrovi na brodu.⁴⁸

Nadalje, svaki pomorac mora imati pristup ambulantnom liječenju bolesti i ozljeda, hospitalizaciji, bolnicama i klinikama bez obzira na nacionalnost ili vjersko uvjerenje. Također, mora biti omogućeno primanje medicinskih uputa putem radio ili satelitske komunikacije.⁴⁹

Jedna od najčešćih bolesti koje pogađaju pomorce je sindrom vibracije šake i ruke koji se javlja prilikom rukovanja strojevima za struganje, pištoljima s iglama, ručnom brusilicom, a koje mogu dovesti i do trajnog invaliditeta. Zatim, česte su kardiovaskularne bolesti, mišićno-koštani poremećaj, pandemije i epidemijske bolesti zbog ulaska u mnoge luke u različitim dijelovima svijeta.⁵⁰

⁴⁶ Standard A 4.1. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

⁴⁷ Centar za obuku i ukrcaj pomoraca, dostupno na <https://ssm.hr/>, 4.08.2023.

⁴⁸ Pravilnik o minimalnim uvjetima pružanja medicinske skrbi na brodovima (Narodne novine, br. 123/2021)

⁴⁹ An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, dostupno na https://www.itfglobal.org/media/666955/mlc_2017_rk30_small.pdf, 3.07.2023., str. 41.

⁵⁰ 7 Dangerous Diseases/ Disorders Seafarers Should Be Aware Of, dostupno na <https://www.marineinsight.com/marine-safety/7-dangerous-diseasesdisorders-seafarers-should-be-aware-of/>, 20.06.2023.

Osim nedostatka medicinskog osoblja na brodu, poseban problem predstavlja narušeno psihičko zdravlje pomoraca pri čemu se kao glavni uzroci navode stres, umor, prekovremeni rad, depresija, tjeskoba i promjena klime.

2.7. Udovoljavanje, provedba i nadzor nad primjenom odredaba MLC-a

Svaka država članica dužna je osigurati primjenu ranije spomenutih obveza iz MLC-a te sustav inspekcije za provjeru. Također, obveza je članice da uspostavi djelotvoran sustav izdavanja svjedodžbi o radu pomorca te deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada koje predstavljaju dokaz prima facie da je brod bio valjano podvrgnut inspekciji države članice pod čijom zastavom plovi i da je udovoljeno zahtjevima MLC-a o radnim i životnim uvjetima pomoraca. Svaki brod od 500 BT ili veći koji se bavi međunarodnom plovidbom mora imati ranije navedene dokumente, a na temelju kojih lučke države provjeravaju usklađenost s MLC zahtjevima.⁵¹

Kada se MLC poziva na odgovornost države članice, ta država mora imati nacionalne zakone, propise ili druge mjere koje ispunjavaju zahtjeve predviđene u MLC-u. Način provedbe odredit će svaka država za sebe, a sve u cilju poštivanja i ispunjavanja odredbi MLC-a.⁵² Recimo, ako država članica ne zabranjuje rad na brodu osobama mlađim od 16 godina, država bi morala donijeti nove propise, izmijeniti dosadašnje ili uvesti druge mjere kako bi uskladila nacionalno zakonodavstvo s odredbama MLC-a koje navode da se na brodu ne smije zaposliti osoba mlađa od 16 godina.

2.7.1. Inspekcija

Svaka država članica mora provjeravati inspekcijama, praćenjem i drugim mjerama nadzora udovoljava li brod koji plovi pod njezinom zastavom pravima i obvezama koje propisuje MLC.⁵³ Država članica će provesti istragu i poduzeti radnje za otklanjanje pronađenih nedostataka kada primi osnovani prigovor ili kada pribavi dokaz da brod koji plovi pod njezinom zastavom ne udovoljava zahtjevima MLC-a. Inspektori su ovlašteni stupiti na brod, provjeriti, ispitati i istražiti uvjete za koje smatraju da nisu u skladu sa zahtjevima MLC-a, zahtijevati otklanjanje nedostataka koji predstavljaju ozbiljno kršenje ili predstavljaju opasnost za sigurnost i zdravlje pomoraca te zabraniti brodu da napusti luku dok ne poduzme potrebne

⁵¹ Maritime Labour Convention, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/maritime-labour-convention>, 23.06.2023.

⁵² An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, *op. cit.* (bilj. 49), str. 51.

⁵³ Pravilo 5.1.4. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

radnje. Kada ne postoji očito kršenje niti postoje dokazi o ranijim sličnim kršenjima inspektori mogu dati savjet prema svom nađenju umjesto pokretanja postupka. Inspektori podnose izvješće nadležnoj vlasti koja vodi knjigu inspekcije na brodovima koji plovo pod njezinom zastavom.⁵⁴

Nadalje, svaki strani brod koji u tijeku svog redovnog poslovanja ili iz drugih razloga uplovi u luku države članice može biti podvrgnut inspekciji zbog provjere udovoljava li obvezama predviđenim MLC-om. Inspekciju obavljaju ovlašteni službenici dolaskom na brod. Ako utvrde da svjedodžba o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca nisu na raspolaganju ili su lažne ili su na drugi način neispravne, ako postoji osnovana sumnja da radni i životni uvjeti nisu u skladu sa zahtjevima MLC-a, ako postoji opravdana sumnja da je brod promijenio zastavu kako bi izbjegao udovoljavanju MLC-a, ako postoji prigovor u kojem se navodi da radni i životni uvjeti nisu u skladu s MLC-om, ovlašteni službenik može provesti detaljniju istragu.⁵⁵ Kada ovlašteni službenik nakon detaljnije inspekcije utvrdi da brod ne odgovara zahtjevima navedenim u MLC-u i da uvjeti na brodu predstavljaju opasnost za sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca ili da neusklađenost predstavlja ozbiljno ili ponovljeno kršenje zahtjeva MLC-a poduzet će korake kojima će osigurati da brod ne nastavi plovidbu sve dok se svi nedostaci ne otklone ili dok ovlašteni službenik ne prihvati plan za otklanjanje nedostataka i uvjeri se da će taj plan biti brzo realiziran.⁵⁶ Neke od okolnosti koje zahtijevaju zadržavanje broda su prisutnost pomorca mlađeg od 16 godina, ponovljeni slučajevi pomoraca bez valjanih svjedodžbi o zdravstvenoj sposobnosti i sposobnosti za obavljanje dužnosti, nedostatak ventilacije/ klimatizacije/ grijanja, neadekvatan smještaj, kvaliteta i količina hrane i pića, ponovljeni slučajevi neisplate plaće.⁵⁷

Službenik koji je utvrdio da radni i životni standardi nisu u skladu s odredbama MLC-a mora o tome obavijestiti zapovjednika broda i odrediti određeni rok za otklanjanje nedostataka. Ako se radi o značajnim nedostacima ili nedostacima koji se tiču prigovora dužan je skrenuti pažnju odgovarajućim organizacijama pomoraca i brodovlasnika, a može obavijestiti i predstavnika države zastave i nadležne vlasti naredne luke pristajanja.⁵⁸

Prema posljednjem dostupnom godišnjem izvještaju inspekcije sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i sigurnosti za 2017. godinu u Republici Hrvatskoj je obavljeno

⁵⁴ Standard A 5.1.4. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

⁵⁵ Pravilo 5.2.1. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

⁵⁶ An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, *op. cit.* (bilj. 49), str. 57.

⁵⁷ Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, dostupno na https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf, 3.07.2023.

⁵⁸ An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, *op. cit.* (bilj. 49), str. 54.

1059 inspekcijskih pregleda brodova, od čega je bilo 746 pregleda domaćih brodova, a 313 stranih brodova. Najviše inspekcijskih pregleda domaćih brodova obavila je Lučka kapetanija Split, njih 218. Lučka kapetanija Rijeka obavila je najviše inspekcijskih pregleda stranih brodova, njih 129. Nadalje, Lučka kapetanija Split obavila je sveukupno najviše inspekcijskih pregleda domaćih i stranih brodova, njih 345. Od 1059 zaustavljenih brodova njih 451 imalo je nedostataka koji se tiču usklađenosti s MLC-om. Glavne kategorije nedostataka, a kojih je ujedno bilo i najviše su nedostaci koji se tiču brodskih isprava i knjiga, neizdavanje svjedodžbi ili pogrešno izdavanje, nedostaci koji se odnose na opremu za spašavanje, protupožarnu zaštitu, sigurnost navigacije i sigurnost općenito. Na zaustavljenim brodovima pronađeno je i 29 nedostataka zbog kojih nije izravno ugrožena sigurnost, zdravlje i okoliš.⁵⁹ S obzirom na navedeno izvješće vidljivo je da 43% zaustavljenih brodova nije usklađeno s zahtjevima MLC-a, dok ostalih 57% brodova ipak provodi mjere i zahtjeve koje propisuje MLC.

2.7.2. Prigovor

Ukoliko dođe do kršenja i nepoštivanja prava pomoraca, pomorci imaju pravo podnijeti prigovor na brodu. Prigovor se podnosi izravno zapovjedniku broda, a ako to pomorac smatra opravdanim i odgovarajućim vlastima izvan broda. Svaka država članica mora osigurati da postupci po prigovoru na brodu podrazumijevaju pratnju, odnosno predstavnika po prigovoru na brodu te pravo na zaštitu od mogućeg šikaniranja zbog podnošenja prigovora.⁶⁰ Postupci po prigovoru moraju se riješiti pravedno, uspješno i brzo. Ako se prigovor ne može riješiti na razini broda, predmet treba proslijediti na kopno, bilo vlasniku broda ili vlastima države zastave.⁶¹ U Republici Hrvatskoj usmeni i pismeni prigovori podnose se nadređenom časniku, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, odnosno kompaniji i Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, a u skladu s Pomorskim zakonikom.⁶²

Također, svaki pomorac ima pravo podnijeti prigovor ovlaštenom službeniku u luci u koju je stigao, a kojim se poziva na kršenje odredaba MLC-a. Ovlašteni službenik mora utvrditi jesu li provedeni postupci po prigovoru na brodu, a zatim može provesti i detaljniju istragu. U

⁵⁹ Godišnje izvješće inspekcije sigurnosti plovidbe za 2017. godinu, dostupno na https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/corr.MMPI-USP%202017-REPORT%205-4_18.pdf, 3.7.2023.

⁶⁰ Standard A 5.1.5. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

⁶¹ An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, *op. cit.* (bilj. 49), str. 55.

⁶² Postupak po prigovoru na brodu, dostupno na https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/More%207_19/Postupak%20po%20prigovoru%20na%20brodu%20-%20OBRAZAC%2026-7_19.pdf, 13.05.2023.

slučaju da prigovor nije riješen na razini broda, ovlašteni službenik mora obavijestiti državu zastave i zatražiti od nje savjet i upute kako ukloniti nedostatke.⁶³

Inspektori ne smiju stavljati do znanja brodovlasniku, njegovom predstavniku ili poduzetniku broda da je inspekcija obavljena kao posljedica prigovora.⁶⁴

3. POMORSKI SEKTOR I COVID-19

Pomorski prijevoz je najzastupljenija grana prometa, što pokazuju i podaci Svjetske trgovinske organizacije s obzirom da 80% svjetske trgovine otpada na trgovinu koja se obavlja brodovima. Trošak prijevoza morem je nizak, ne zahtijeva kontinuirano ulaganje u izgradnju i održavanje prometnica, a ujedno je i najučinkovitija vrsta prijevoza. Pojava bolesti COVID-19, a koja je akutna virusna bolest uzrokovana koronavirusom SARS-CoV-2 otkrivena u Wuhanu u Kini krajem 2019. godine, imala je izravan učinak na pomorski sektor. Nadalje, pandemija COVID-19 imala je razorne zdravstvene i ekonomske posljedice s neviđenim poremećajem u životima ljudi, globalnom gospodarstvu i svjetskoj trgovini. Globalno tržište doživjelo je znatne poremećaje nakon izbijanja COVID-19 uključujući nemogućnost funkcioniranja opskrbnih lanaca, probleme s isporukom robe, nedostatak radne snage i opreme. Prve žrtve COVID-19 na brodovima bili su putnici broda Diamond Princess koji je krstario morima jugoistočne Azije, a na kojem je jedan od putnika bio zaražen koronavirusom. Nakon otkrivanja zaraze, brod je bio u karanteni 14 dana u Yokohami s oko 3700 putnika i članova posade.⁶⁵ Do 23. veljače potvrđeno je ukupno 691 slučaj zaraze koronavirusom na imenovanom brodu. Iskrcavanje putnika za koje je potvrđeno da nisu zaraženi završilo je tek istekom sedamnaestog dana izolacije.⁶⁶

Europska agencija za pomorsku sigurnost (European Maritime Safety Agency, nadalje u tekstu: „EMSA“) izvijestila je da su brodovi za kružna putovanja, putnički brodovi i brodovi za prijevoz tereta brodovi kod kojih je uočeno najveće smanjenje brodskog prometa u 2020. godini, a za koje pad iznosi 85,8%, 39% odnosno 22,1%. Zbog pada globalne pomorske trgovine koji je iznosio 3,5% tijekom čitave 2020. godine, došlo je i do pada BDP-a. Isto tako,

⁶³ Standard A 5.2.2. Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

⁶⁴ Luttenberger, Axel; Rukavina, Biserka, Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.), In memoriam prof.dr.sc. Vjekoslav Šmid, Split, 1/2013, str. 93.

⁶⁵ Chou, Yu-Ching; Lin, Yu-Ju; Shie, Shian-Sen; Tsai, Hung-Bin, A major outbreak of the COVID-19 on the Diamond Princess cruise ship: Estimation of the basic reproduction number, Journal of the Chinese Medical Association, 85:12/2022, str. 1.

⁶⁶ Nakazawa, Eisuke; Ino, Hiroyasu; Akabayashi, Akira, Chronology of COVID-19 Cases on the Diamond Princess Cruise Ship and Ethical Considerations: A Report From Japan, Disaster Medicine and Public Health Preparedness, 14:4/2020, str. 2.

uočen je pad i u odnosu na promet iz Kine prema Europi u smislu broja pristajanja u luci pri čemu je isti tijekom pandemije dosegao pad od 62%.⁶⁷ U skladu s navedenim, u prvoj polovici 2020. godine, odnosno nakon izbijanja bolesti COVID-19 zabilježen je drastičan pad trgovine. Oporavak tijekom prve polovice 2021. godine bio je neujednačen među državama, rast kineske trgovine bio je znatno brži od rasta drugih velikih gospodarstava.⁶⁸ Svaka regija imala je rast izvoza ispod svjetskog prosjeka od 9,8%, osim Azije, čiji je izvoz porastao za 13,8%. Obrnuta je situacija na strani uvoza, gdje su Sjeverna Amerika, Južna Amerika i Azija zabilježile iznadprosječni rast.⁶⁹

3.1. Ostvarivanje prava pomoraca tijekom pandemije COVID-19

COVID-19 utjecao je na radne i životne uvjete, odgođenu repatrijaciju, nemogućnost pristupa medicinskoj skrbi i zdravstvenoj zaštiti, nemogućnost dopusta na obali i ograničen pristup ustanovama na obali. Kao najveća kriza COVID-19 istaknuta je kriza s promjenom posade.

Kako bi pomorci bili izuzeti od ograničenja putovanja koja su postavile države diljem svijeta, IMO je pozvao države članice da odrede pomorce kao ključne radnike te da im na taj način omoguće nesmetan rad. Prema statistici od 10. veljače 2022. godine, 64 države članice IMO-a te 2 regije pridružene članice identificirale su pomorce kao ključne radnike. Ipak, većina zemalja, njih 111 nije identificirala pomorce kao ključne radnike, uključujući Kinu, Australiju i druge zemlje s velikom bazom posade.⁷⁰

3.1.1. Promjena posade i repatrijacija

Redovite promjene posade neophodne su za zdravlje, sigurnost i dobrobit posade. Pomorci koji su ostali zarobljeni na brodovima iskazali su iscrpljenost, umor, tjeskobu i psihički stres. Takvi pomorci se ne mogu koncentrirati na radne zadatke niti ih ispravno obavljati. Europska unija donijela je Smjernice za zaštitu zdravlja, repatrijaciju i putne aranžmane

⁶⁷ Utjecaj pandemije bolesti Covid-19 na pomorski sektor u EU-u, dostupno na <https://www.emsa.europa.eu/publications/download/6862/4436/23.html>, 3.07.2023.

⁶⁸ International trade during the COVID-19 pandemic: Big shifts and uncertainty, dostupno na <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/international-trade-during-the-covid-19-pandemic-big-shifts-and-uncertainty-d1131663/>, 4.07.2023.

⁶⁹ Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers, dostupno na <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>, 20.03.2023.

⁷⁰ Wenjie, Han; Jihong, Chen; Kui, Wei; Jia, Shia; Guoling, Jia, International crew changes amid global pandemic outbreaks: Key issues and system innovations, *Marine Policy*, 147/2023, str. 6.

pomoraca, putnika i drugih osoba na brodovima kojima poziva države članice da dopuste da se u njihovim lukama obavljaju promjene posade te da izuzmu pomorce od ograničenja putovanja kada su oni u tranzitu prema luci ukraja.⁷¹ Problematika navedenih smjernica je u tome što su samo okvirni dokument te države trebaju donijeti svoje vlastite propise kojima bi regulirale zaštitu zdravlja, repatrijaciju i promjenu posade u svojim lukama tijekom COVID-19. S obzirom da smjernice nisu obvezne, mnoge države diljem svijeta nisu izradile vlastite propise za reguliranje te samim time nisu niti omogućile promjenu posade u svojim lukama.

Na početku pandemije glavni problem je bio što su države diljem svijeta obustavile međunarodne letove, zatvorile granice, pomorske i zračne luke te uvele ograničenja putovanja čime je promjena posade postala otežana. Do 10. lipnja 2020. godine samo je 30% država dopuštalo promjenu posade u svojim lukama.⁷² Dodatan stres pomorcima stvarala je činjenica što nisu znali kada će se vratiti kući. Situaciju također kompliciraju poteškoće u dobivanju viza ili putnih dozvola u tranzitne zemlje ili u zemlje prebivališta, a koje su se pojavile zbog zatvaranja konzularnih ureda diljem svijeta.⁷³ Prema izjavi koju je izdao IMO u lipnju 2020. godine 70.000 članova posade na kruzerima diljem svijeta moralo je ostati na brodovima jer im nije bilo dopušteno iskrcati se u lukama kako bi se promijenila posada. Posada broda MV Zagreb, tvrtke Atlantska plovidba d.d. ostala je na brodu više od godinu dana te im je tek nakon intervencije Sindikata pomoraca Hrvatske dozvoljen iskrcaj u luci Singapur. Nadalje, posada broda MV Obrovac iskrcana je u singapurskoj luci tek nakon trećeg pokušaja budući da lučke vlasti nisu dopustile ulazak broda koji nema planirani utovar ili istovar tereta u njihovoj luci.⁷⁴

Kao pomoć pomorcima razvijen je program pod nazivom „COVID-19 crew change tracker“ koji daje podatke o državama i lukama koje omogućavaju, odnosno ne omogućavaju promjenu posade te se također navode i ograničenjima u tim lukama. Npr. države koje su dopuštale promjenu posade su Danska, Tanzanija, Maroko, Panama, Urugvaj, Južna Koreja, Egipat, Portugal, Francuska, Nizozemska. S druge strane, države koje nisu dopuštale promjenu posade u svojim lukama su Malta, Libija, Angola, Jemen. S obzirom na dostupne podatke, više je država koje su dopuštale promjenu posade od onih koje nisu. Tako je i u Hrvatskoj također

⁷¹ Smjernice za zaštitu zdravlja, repatrijaciju i putne aranžmane pomoraca, putnika i drugih osoba na brodovima (Službeni list Europske unije, br. C 119/1)

⁷² Pijaca, Marija, Legal Sources Regulating the Crew Change During the COVID-19 Pandemic, *Časopis Pomorskog fakulteta Kotor*, 23/2022, str. 139.

⁷³ Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers, op. cit. (bilj. 69)

⁷⁴ Pijaca, *op.cit.* (bilj. 72), str. 137.

bila moguća promjena posade u svim lukama bez ograničenja vezanih uz COVID-19 (podaci su zadnje ažurirani 12. rujna 2022. godine).⁷⁵

S obzirom na spomenuta ograničenja koja su uvele države diljem svijeta onemogućena je i repatrijacija pomoraca te povratak njihovim domovima. U kolovozu 2020. godine procijenjeno je da je više od 150 000 pomoraca zahtijevalo hitnu repatrijaciju.⁷⁶ Navedeni podaci pokazuju da je pravo na repatrijaciju prekršeno najmanje 150 000 puta, a ta brojka se odnosi samo na zabilježene podatke što znači da je moguće da ih je u stvarnosti bilo i više.

Zbog nemogućnosti repatrijacije i promjene posade mnogi pomorci su produžili svoj boravak na moru preko ugovorenog razdoblja rada. Ovakva kriza rezultirala je sustavnim kršenjem ugovora o radu. Obzirom da su pomorci ostali na brodu, automatski je smanjena potreba za radnicima koji bi zamijenili pomorce koji su na brodu pod uvjetom da je promjena posade moguća. Pomorci nisu mogli raditi niti na brodovima na kojima nije prestala potreba za radnicima, budući da su mnoge luke bile zatvorene pa se u njima pomorci nisu mogli ukrcati kako bi započeli s radom.

ITF ističe kako pomorci nisu dužni prihvatiti produženje ugovora o radu niti im to može biti nametnuto.⁷⁷ Istraživanje koje su proveli Alec Coutroubis, Agelos Menelaou i Eugen-Henning Adami među 400 pomoraca u razdoblju od 11. svibnja do 7. lipnja 2020. godine pokazalo je da je 55 ispitanika doživjelo produljenje ugovora o radu. Većina, njih 29 je doživjelo produženje ugovora do 2 mjeseca.⁷⁸ Nadalje, slično istraživanje su proveli Anish Arvind Hebbler i Niti Mukesh online upitnicima od lipnja do kolovoza 2020. godine među 450 pomoraca. Od 450 pomoraca koji su u istom istraživanju sudjelovali, njih 12,48% je nastavilo raditi nakon isteka ugovora o radu, njih 8,96% čekalo je repatrijaciju i 0,82% članova posade je prekoračilo 12 kontinuiranih mjeseci rada na moru.⁷⁹

Nadalje, Australaska uprava za pomorsku sigurnost (The Australian Maritime Safety Authority, nadalje: „AMSA“) je s danom 31. prosinca 2021. godine primila 318 pritužbi od kojih se 76,4% odnosi na istekle, nevažeće ili produžene ugovore o radu pomoraca, a 85,8%

⁷⁵ COVID-19 crew change tracker, dostupno na <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 5.07.2023.

⁷⁶ The COVID-19 pandemic: The crew change crisis, dostupno na <https://www.ics-shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis/>, 5.07.2023.

⁷⁷ GUIDANCE ON YOUR RIGHTS TO CREW CHANGE, dostupno na <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/20260616SeafarersRightsGuidanceInfographic%5B8%5D.pdf>, 12.07.2023., str.1.

⁷⁸ Coutroubis, Alec; Menelaou, Angelos; Adami, Eugen-Henning, Impact of Coronavirus Disease (COVID-19) on Seafarers' Life and Well-Being, *International Journal of TROPICAL DISEASE & Health*, 41:21/2020, str. 20.

⁷⁹ Hebbler, Anish Arvind; Mukesh, Nitin, COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study, *International Maritime Health*, 71:4/2020, str. 220.

pritužaba odnosilo se na nepostojanje planova repatrijacije. Također, utvrđeno je da je 26.3% pomoraca bilo na brodu 11 mjeseci, 24,8% 12 mjeseci, 17,3% 13 mjeseci, 15% 14 mjeseci i 16,6% 15 ili više mjeseci. Teretni brod Western Callao je primjer kršenja ugovora o radu, a kojeg su australske vlasti zadržale u luci Adelaide 6. rujna 2021. godine zato što je 13 članova posade služilo na brodu duže od 12 mjeseci. 22. rujna 2021. godine brodu je dopušteno jedno putovanje do Brisbanea kako bi se izvršila promjena posade te je brod pušten tek 2. listopada 2021. godine. S obzirom na težinu i prirodu nedostataka brod nije smio uploviti ni koristiti ijednu luku u Australiji 6 mjeseci. Nadalje, brod Tokyo Bulker zadržan je u Newcastleu zbog trojice pomoraca koji su služili na brodu 12 mjeseci pri čemu je navedeno ispravljeno tako da je država zastava odobrila plan repatrijacije i dopustila promjenu posade.⁸⁰ Zabilježen je također i slučaj pomorca koji je potpisao šestomjesečni ugovor o radu u rujnu 2019. godine, a u kolovozu 2020. godine je ipak i dalje bio na brodu. Pomorac je bio zabrinut za svoje fizičko i psihičko zdravlje i bio je uvjeren da za njega više nije sigurno na brodu. Zahtjev za repatrijaciju bio je odbijen zbog strogih graničnih kontrola te je 12. kolovoza 2020. godine zatražio pomoć IMO-a. Nakon intervencije IMO-a, pomorac je vraćen u svoju zemlju te je 28. kolovoza 2020. godine potvrdio da je uspješno stigao u svoju domovinu.⁸¹ S obzirom na javno zabilježene slučajeve produženja ugovora o radu, od kojih su samo neki navedeni u ovom radu, sustavno su prekršene odredbe MLC-a o maksimalnom neprekidnom trajanju ugovora o radu. Produljenje vremena na bordu kod pomoraca stvara emocionalni umor i stres s posljedicama na radni učinak.

3.1.2. Dopust na obali

Pomorcima nije dopušten ulazak u mnoge luke zbog strogih zahtjeva za vizu, komplikacija s državljanstvom, zabrane ulaska/ izlaska te suočavanja s administrativnim zahtjevima i preprekama. Pristup lukama je tijekom pandemije COVID-19 bio ograničen.⁸² Dodatna zabrinutost za pomorce koji nemaju simptome niti zarazu COVID-19 je ulazak u luke za koje nije sigurno da ne postoji mogućnost zaraze COVID-19 pa mnogi pomorci nisu niti željeli doći u takve luke.

⁸⁰ Marine notice 04/2020—Summary of statistics, *loc. cit.*

⁸¹ Seafarer Crisis Action Team: case studies, dostupno na <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/SCAT.aspx>, 24.07.2023.

⁸² Coronavirus (COVID-19): Seafarer Shore Leave Principles, dostupno na <https://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-seafarer-shore-leave-principles-second-edition/>, 20.03.2023., str. 2.

International Chamber of Shipping izdao je smjernice kako bi potaknuo brodovlasnike na omogućavanje dopusta na obali. Brodovlasnici se potiču provoditi procjene rizika o sigurnosti dopusta na obali, razviti protokole ili mjere za ublažavanje i upravljanje rizicima, identificirati luku ili okolnosti u kojima se pomorcima može odobriti dopust na obali, povećati broj lokacija podložnih dopustu na obali, prepoznati da nedostatak dopusta na obali šteti fizičkom i psihičkom blagostanju pomoraca i da može imati zdravstvene i sigurnosne posljedice te osigurati da pomorcima bude dostupno vrijeme za odlazak na obalu dok su u luci. Države luke potiču se osigurati prijevoz do obližnjih objekata koje pomorci mogu posjetiti, poduzeti sve razumne korake kako bi pomorci mogli koristiti dopust u svojim lukama te olakšati iskrcaj pomoraca s brodova. Pomorci trebaju imati na umu da nije uvijek sigurno odobriti izlazak u nekim lukama s obzirom na okolnosti pandemije.⁸³

Prema istraživanju koje su proveli Anish Arvind Hebbler i Niti Mukesh online upitnicima od lipnja do kolovoza 2020. godine u kojem je sudjelovalo 450 pomoraca, 95% anketiranih pomoraca je u tom razdoblju doživjelo uskraćivanje dopusta na obali. Istraživanje je također pokazalo da je dopust na obali smanjen tijekom COVID-19, kao što je i izloženo ranije u radu.⁸⁴ Nadalje, istraživanje koje je provela njemačka Seemannsmission u ožujku 2022. godine među 570 pomoraca, a koje se tiče pitanja kada je ispitanim pomorcima bio omogućen zadnji odlazak na obalu, utvrdilo je da je 36% ispitanika tu mogućnost imalo u zadnja tri mjeseca, 10% pomoraca je zadnji puta na obali bilo prije 4-9 mjeseci, a 3% prije 10-12 mjeseci te 48% ispitanika koji su na obali bili prije više od 12 mjeseci. Nadalje, 29 ispitanih pomoraca je reklo da im nije bio omogućen dopust na obali te 94 ispitanika koji nisu željeli odgovoriti na pitanje. Zabrinjavajuće je veliki broj pomoraca čiji je zadnji dopust na obali bio prije više od 12 mjeseci, što znači da su na brodu bili neprekidno duže nego što je to propisano MLC-om. S obzirom na velik broj pomoraca koji su zadnji puta bili na obali prije više od 12 mjeseci, pomnije su ispitani njihovi odgovori te je utvrđeno da je 118 pomoraca zadnji puta bilo na obali prije 13-24 mjeseca, 40 ispitanika prije 25-36 mjeseci, 11 ispitanika prije 37-48 mjeseci i 2 ispitanika duže od 48 mjeseci. Isto tako, rezultati su pokazali da 60% ispitanika nije moglo koristiti dopust na obali zbog politike tvrtke koja je općenito zabranjivala izlazak na obalu, zatim 11% je reklo da je zapovjednik tako odlučio te 25% da su vlasti bile odgovorne što nisu smjeli na obalu.⁸⁵ Obzirom na navedene rezultate istraživanja vidljivo je da je više pomoraca kojima je uskraćen dopust na obali, nego onih kojima je omogućen. Zbog uskrate dopusta na

⁸³ Ibid., str. 3.

⁸⁴ Hebbler; Mukesh, *op. cit.* (bilj. 79), str. 217.

⁸⁵ Shore Leave for Seafarers in COVID-19: Deutsche Seemannsmission Survey, *loc. cit.*

obali, pomorci su bili primorani vrijeme provesti na brodu, odnosno u istoj okolini, a što negativno utječe na psihičko blagostanje pomoraca.

3.1.3. Zaštita zdravlja i pristup medicinskoj skrbi

Smanjen pristup skrbi, operacijama i drugim bolničkim uslugama u kombinaciji sa strahom od izloženosti virusu, doveli su do značajnog pada pristupa medicinskoj skrbi.

Iako je MLC ratificiralo 99 zemalja, nisu sve primijenile ono što su potpisale u vezi medicinske skrbi pa je tako zabilježeno nekoliko slučajeva uskrate medicinske pomoći. Kao primjer uskrate potrebne medicinske pomoći je pomorca kod kojeg se pojavila iznenadna oštra bol u oku koja se postepeno pogoršavala do te mjere da je isti postao osjetljiv na svjetlo. Oftalmolog je preporučio hitnu medicinsku evakuaciju radi liječenja, ali su lokalne indonezijske lučke vlasti odbile iskrcaj pomorca. Nadalje, indonezijske vlasti su također odbile hitnu evakuaciju pomorca koji je pokazivao znakove moždanog udar. Nakon intervencije ITF-a i agencija UN-a, pomorac je iskrcan i odveden u bolnicu nakon četiri dana od dana traženja.⁸⁶ Zabilježen je i slučaj pomorca sa slomljenim udovima koji je zamoljen da ostane na brodu s lijekovima protiv bolova sve dok mu država ne dopusti posjet liječniku na kopnu.⁸⁷

U mnogim lukama pomorcima nije bila pružena odgovarajuća medicinska skrb ili im uopće nije bio dopušten ulazak u luke radi pružanja medicinske skrbi čime države krše pravo pomoraca na pristup medicinskoj skrbi i zdravstvenu zaštitu. Javno objavljen primjer uskraćivanja medicinske skrbi tijekom pandemije je i slučaj pomorca koji je preminuo tijekom tegljenja broda, unatoč svim naporima posade da mu pruže pomoć. Medicinska tvrtka je putem telemedicine procijenila da je uzrok smrti moždani udar. Tijelo je ostalo na brodu, a pet država je odbilo poziv za iskrcaj. IMO je o tome obavijestio državu luku u koju je plovilo tegljeno, državu zastave, državu pomorca i nevladine organizacije te zatražio hitnu evakuaciju tijela te je tek nakon navedene intervencije odobrena evakuacija uz pridržavanje strogih postupaka vezanih uz COVID-19. Također, poznat je slučaj i ruskog pomorca koji je počeo pokazivati znakove moždanog udara na brodu koji je bio udaljen više od 220 km od najbliže luke, a lučke vlasti su odbile hitnu medicinsku pomoć. Nakon višesatnih pregovora, brod je dobio potvrdu da može uploviti u tu luku, ali je ta odluka poništena samo šest sati prije nego što je brod trebao

⁸⁶ Respect seafarers' right to emergency medical treatment ashore, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/news/respect-seafarers-right-emergency-medical-treatment-ashore>, 5.07.2023.

⁸⁷ Seafarers' denied access to medical care a global health emergency, dostupno na <https://www.nautilusint.org/en/news-insight/news/seafarers-denied-access-to-medical-care-a-global-health-emergency/>, 5.07.2023.

stići. Kapetanu je tada savjetovano da krene prema drugoj luci, udaljenoj preko 600 km. Evakuacija pomorca u prvotnoj luci odobrena je tek nakon intervencije IMO-a i ILO-a.⁸⁸

Mnoge bolesti su liječene pomoću telemedicine pri čemu postoje dokazi o pacijentima koji su bili zadovoljni primjenom navedene metode budući da je izbjegnut posjet hitnoj službi ili ambulanti. Telemedicina definirana je kao sustav koji uporabom telekomunikacijske tehnologije podupire izmjenu podataka i pružanje zdravstvene zaštite na daljinu.⁸⁹ Pacijenti koji su izrazili zadovoljstvo imali su probleme s bubrezima, dijabetesom, oftalmološkim poremećajima.⁹⁰ S obzirom da se ne radi o iznimno hitnim stanjima, takve probleme je moguće riješiti na daljinu.

Nadalje, mnoge zemlje su razvile aplikacije koje služe za pružanje medicinske pomoći osobama na brodu. Tako je i Norveška razvila besplatnu aplikaciju pod nazivom Mariners Medico Guide koja služi kao medicinski vodič plovilima pod norveškom zastavom te ujedno sadrži materijale o pitanjima tjelesnog i psihičkog zdravlja.⁹¹ Razvijena je i aplikacija pod nazivom „Radiomedico“ koja služi za traženje medicinske pomoći od strane medicinskih ustanova ili obalnih radio postaja koje su specijalizirane za pružanje medicinske pomoći plovilima. U Republici Hrvatskoj takvu pomoć pružaju Radio Dubrovnik, Radio Rijeka i Radio Split. Kod take vrste komunikacije često se mogu pojaviti smetnje uspostavljene veze koje usporavaju reakciju pružatelja pomoći.⁹²

3.1.4. Cijepljenje

Polazište za ovu temu je prvenstveno članak 4. MLC koji uključuje minimalne zahtjeve za brodovlasnike da osiguraju pristup medicinskoj skrbi na brodu i u luci.⁹³ MLC ne sadrži odredbe koje se odnose na cijepljenje pa je ishodište potrebno pronaći u nacionalnim zakonima svake pojedine države.

Dužnost je poslodavca je brinuti o zaposlenicima i smanjiti rizike na radnom mjestu, čime je opravdano traženje da se zaposlenici cijepu kako bi zaštitili sebe i druge članove posade.

⁸⁸ Seafarer Crisis Action Team: case studies, *loc.cit.*

⁸⁹ Telemedicina, dostupno na <https://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=60734>, 11.07.2023.

⁹⁰ Núñez, Alicia; Sreeganga, S.D.; Ramaprasad, Arkaigud, Access to Healthcare during COVID-19, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18:6/2021, str. 2.

⁹¹ Medical Application For Seafarers From the ITF, dostupno na <https://mtwtu.org.ua/en/news/medicinij-dodatok-dla-morakiv-vid-itf>, 20.06.2023.

⁹² Mulić; Sumić, *op. cit.* (bilj. 44), str.43.

⁹³ Legal, Liability and Insurance Issues arising from vaccination of Seafarers, dostupno na <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/12/Coronavirus-COVID-19-Legal-Liability-and-Insurance-Issues-arising-from-Vaccination-of-Seafarers-Second-Edition.pdf>, 02.05.2023., str. 5.

Za cijepljenje je potreban informiran i dobrovoljan pristanak pomorca.⁹⁴ U skladu s navedenim, brodovlasnik ne može prisiliti pomorce da se cijepi ili da uzmu bilo koji oblik lijeka ako oni to ne žele, već može samo poticati na cijepljenje radi vlastite sigurnosti i zdravlja.

Janssen© cjepivo tvrtke Johnson & Johnson smatra se pogodnim za korištenje na pomorcima budući da je potrebno primiti samo jednu dozu cjepiva.⁹⁵

Također postavlja se pitanje može li brodovlasnik izmijeniti ili dopuniti postojeći ugovor o radu kako bi zahtijevao od pomorca cijepljenje kao uvjet za zaposlenje, a odgovor glasi da je takvo što u pravilu nemoguće. Odgovor se temelji na tome imaju li države u koje pomorac plovi zahtjev za predočenje međunarodne potvrde o cijepljenju, npr. kao što je to određeno za žutu groznicu, koleru ili dječju paralizu. S druge strane postoji cjepivo koje se samo preporuča ili savjetuje, recimo cijepljenje protiv hepatitisa A/ B.⁹⁶

Mnogi pomorci su bili prisiljeni cijepiti se ukoliko žele nastaviti raditi. Tako je odlučila i tvrtka Golar putem koje se zapošljavaju pomorci na LNG Croatia, plovećoj jedinici za uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina (FSRU) LNG terminala u Omišlju. U obavijesti koju je sastavila tvrtka Golar navodi se da svi pomorci moraju biti cijepljeni prvom dozom do 1. studenog 2021. godine, a drugom dozom do 1. siječnja 2022. godine, a u protivnom tvrtka više ne garantira zaposlenje. Praksa na tom terminalu je i prije te obavijesti bila da pomorci moraju imati valjanu COVID potvrdu.⁹⁷ U skladu s navedenom obaviješću, pomorci su morali biti cijepljeni ako žele nastaviti raditi.

Mnoge države su omogućile cijepljenje u svojim lukama, recimo Belgija, Kanada i Nizozemska. Belgija je omogućila mobilne medicinske timove za cijeljenje koji su poslani na brodove usidrene u lukama Antwerpen, Ghent i Zeebrugge kako bi se pomorci cijepili izravno na brodu. Cijepljenje je namijenjeno za sve pomorce, bez obzira na nacionalnost i vrstu broda. Pomorci koji se žele cijepiti trebaju priložiti ugovor o radu i pomorsku knjižicu ili sličan dokaz o identifikaciji.⁹⁸

U svim slučajevima cijepljenje zahtijeva pravovremeno informiranje i dobrovoljan pristanak pomorca, a brodovlasnik mora omogućiti prikladno područje za cijepljenje na brodu, kirurške maske, cjepiva te ostale potrepštine koje zahtijeva cijepljenje.

⁹⁴ Ibid., str. 5

⁹⁵ Schlaich, Clara; Lucas, Katharina; Sydow, Sophia; Beyer, Eike; Faesecke, Karl P, Procedural aspects of COVID-19 vaccinations for seafarers on ocean-going vessels, *International Maritime Health*, 72:3/2021, str. 181.

⁹⁶ Legal, Liability and Insurance Issues arising from vaccination of Seafarers, *op.cit.* (bilj. 93), str. 8.-9.

⁹⁷ Pomorci na hrvatskom LNG terminalu se moraju cijepiti ukoliko žele zadržati posao, dostupno na <https://narod.hr/hrvatska/pomorci-na-hrvatskom-lng-terminalu-se-moraju-cijepiti-ukoliko-zele-zadrzati-posao>, 11.07.2023.

⁹⁸ Vaccination of seafarers, dostupno na <https://www.gac.com/hot-port-news/vaccination-of-seafarers>, 11.07.2023.

3.2 Utjecaj COVID-19 na psihičko i fizičko zdravlje pomoraca te rješenja koja pomažu pomorcima da ne dođe do narušavanja psihičkog i fizičkog zdravlja

Pomorci su u svakodnevnom radu na brodu suočeni sa stresorima kao što su nesаница, gubitak koncentracije, tjeskoba, promjene u prehranbenim navikama, frustracija, utjecaj mora, strah, odsustvo od obitelji, a koji dovode do fizičkog i psihičkog umora.⁹⁹ Nadalje, psihičko zdravlje pomoraca često se povezuje s različitim čimbenicima rizika karakterističnim za pomorstvo kao što su dugotrajna odvojenost od kuće, intenzivniji rad, multinacionalna posada, siromašna ravnoteža života i posla, nesigurnost posla, kriminalizacija pomorskih aktivnosti, rad u ograničenom prostoru, maltretiranje, neodlazak na obalu i kratak boravak u luci.¹⁰⁰ Sveučilište u Cardiffu na sličan je način utvrdilo da su čimbenici koji narušavaju psihičko zdravlje izolacija, usamljenost, nedostatak dopusta na obali, strah od gubitka posla i odvajanja od obitelji, a čimbenici koji podupiru psihičko zdravlje povezani su s uvjetima života i rada, pristup internetu, dopust na obali, odnosi na brodu, rekreacija, smještaj i tjelesno zdravlje.¹⁰¹

Maria Carrera-Arce, Inga Bartusevičienė i Paschalia Divari istražile su kako je COVID-19 utjecao na psihičko zdravlje i dobrobit pomoraca. Istraživanje je uključivalo 105 pomoraca, a od kojih je 58% istaknulo kako su njihovo psihičko zdravlje i dobrobit bili vrlo ili iznimno pogođeni tijekom pandemije, dok je njih 24% navelo kako je bila riječ o umjerenom utjecaju. Nadalje, navode također kako su glavni čimbenici koji pridonose zdravlju izlazak na obalu, propisano trajanje ugovora, neuravnotežen rad, udaljenost od obitelji, ograničen pristup internetu, nedostatak komunikacije s obalom te atmosfera na brodu, a koji posljedično utječu na umor te su ključni za psihičko zdravlje i blagostanje pomoraca.¹⁰² Iz rezultata istraživanja proizlazi da COVID-19 nije utjecao na mentalno zdravlje samo 18% ispitanih pomoraca.

Nadalje, zbog COVID-19 mnogi pomorci su postali depresivniji nego prije pandemije. Uskrata dopusta na obali, nemogućnost promjene posade i repatrijacije, neznanje o tome kada će se vratiti kući te odvojenost od obitelji doprinijeli su razvoju depresivnih misli kod pomoraca. Tako su Wenzhe Qin, Lei Li, Dongshan Zhu, Chngfei Ju, Pengfei Bi i Shixue Li proveli istraživanje o stopama depresije kod 450 kineskih pomoraca između 10. lipnja i 25.

⁹⁹ Dekker, Lydia, Prisoners at sea: The psychosocial effect that the Covid-19 pandemic had on seafarers, *Journal of Maritime Research*, 19:2/2022, str. 65.

¹⁰⁰ Abila, Sanley; Kitada, Momoko; Malecosio, Serafin; Tang, Lijun; Subong-Espina, Rhea, Empowering Seafarers as Agents of Their Mental Health: The Role of Information and Communication Technology in Seafarers' Well-Being, *Inquiry: The Journal of Health Care, Organization, Provision, and Financing*, 60:2/2023, str. 2.

¹⁰¹ Carrera-Arce, Maria; Bartusevičienė, Inga; Divari, Paschalia, Healthy workplace on/ board: Insights gained from the COVID-19 impact on mental health and wellbeing of seafarers, *Work*, 73:1/2022, str. 30

¹⁰² Ibid., str. 37.

srpnja 2020. godine. Istaknuli su kako su loša kvaliteta sna, više prekovremenog rada, visoka razina stresa na poslu, ograničena rekreativna aktivnost i nedostatak sigurnosti povezani s većim prijavljivanjem simptoma depresije te da oni dovode do nesanicе i emocionalne nestabilnosti. Rezultati istraživanja su pokazali da je 184, odnosno 41,7% ispitanih pomoraca prijavilo prisutne simptome depresije, a što je manje od polovice ispitanih pomoraca.¹⁰³

U skladu s ranije navedenim možemo zaključiti da su pomorci i prije pandemije COVID-19 bili izloženi raznim stresorima, a s pojavom COVID-19 razina stresora se povećala. Utjecaj mora, odvojenost od obitelji, promjena radnih uvjeta, promjena prehrambenih navika koji su postojali i ranije te nemogućnost promjene posade, zatvorene granice, karantene, nemogućnost odlaska svojim obiteljima koji su nastali kao posljedica COVID-19 djeluju negativno na pomorce te narušavaju njihovo psihičko i fizičko zdravlje. S obzirom na oskudnost znanstvenih radova koji se tiču utjecaja COVID-19 na psihičko zdravlje pomoraca i općenito psihičko zdravlje pomoraca, potrebno je provesti dodatna istraživanja među pomorcima kako bi se iz vlastitog iskustva pomoraca otkrilo kakve posljedice je COVID-19 ostavio njih te kako se oni nose s posljedicama.

3.2.1 Rješenja koja pomorcima pomažu da ne dođe do narušavanja njihovog psihičkog i fizičkog zdravlja

Najčešće pružene mjere podrške bile su ažurirane informacije o posadi, pravovremene promjene posade, pružanje video zapisa i knjiga o psihičkom zdravlju, pristup internetu, dodatna naknada za prekovremeni rad, usluge vanjskog profesionalnog savjetovanja, povećana naknada za hranu, smanjenje prekovremenih sati i neposredna podrška obitelji. S druge strane, pomorcima je od velikog značaja bila pozitivna i kolegijalna atmosfera na brodu, pravovremeno savjetovanje i podrška među članovima posade, grupne rekreativne aktivnosti i meditacija, a koje su ujedno i besplatne.¹⁰⁴ Mjere koje pružaju brodovlasnici i države diljem svijeta su od pomoći pomorcima, ali isto tako velik značaj imaju i članovi posade koji si pomažu međusobno budući da i oni sami znaju kroz što prolaze ostali pomorci u istim ili barem sličnim situacijama.

Nadalje, razvijene su razne aplikacije za psihičko zdravlje koje je koristilo samo 6,8% ispitanika od njih ukupno 843, dok ih je 26,3% upoznato s postojanjem takvih aplikacija, ali ih

¹⁰³ Qin, Wenzhe; Li, Lei; Zhu, Dongshan; Ju, Chengfei; Bi, Pengfei; Li, Shixue, Prevalence and risk factors of depression symptoms among Chinese seafarers during the COVID-19 pandemic: a cross-sectional study, *BMC Public Health*, 23/2023, str. 6. – 7.

¹⁰⁴ Tang, Lijun; Abila, Sanley; Kitada, Momoko; Malecosio Jr., Serafin; Montes, Karirna Krista, Seafarers' mental health during the COVID-19 pandemic: An examination of current supportive measures and their perceived effectiveness, *Marine Policy*, 145:3/2022, str. 5.-6.

nisu koristili. Također, razvijene su i mnoge telefonske linije za mentalno zdravlje, ali samo 14,1% ispitanih pomoraca koristilo je iste.¹⁰⁵ Tijekom COVID-19 uspostavljena je telefonska linija za pomoć pomorcima pod nazivom SeafarerHelp. SeafarerHelp je besplatna, povjerljiva i višejezična linija za pomoć pomorcima i njihovim obiteljima dostupna 24 sata dnevno, 365 dana u godini.¹⁰⁶ Osmišljena je i tehnologija temeljena na oblaku koja pomaže pomorcima s kopna proaktivnim upravljanjem problemima poput depresije, tjeskobe i drugih stanja uz korištenje umjetne inteligencije. Također omogućuje i individualnu komunikaciju s drugim pomorcima kroz jednostavne online razgovore. Pomorac može pomoću navedene tehnologije upisati parametre kao što su povišena tjelesna temperatura, indeks tjelesne mase, krvni tlak i slično kako bi pratio zdravstveno stanje. Nadalje, tehnologija bilježi broj zaraženih ljudi na određenom brodu i dijeli dnevne efektivne stope zaraze s brodskim vlastima.¹⁰⁷ Isto tako, dovoljno trajanje i kvaliteta sna važni su za psihičko blagostanje pomoraca kako bi se radne operacije odvijale bez problema.¹⁰⁸

Preporuča se korištenje antistres programa kako bi pomorci ovladali svojim psihičkim i fizičkim zdravljem. Antistres program obuhvaća šest tematskih cjelina, a to su preventiva stresnih situacija, odnos fizičke i psihičke kondicije, uvježbavanje i prepoznavanje vlastitih psihofizičkih stanja, koncentracija, disanje, antistres program i transfer stresa. Preventiva stresnih situacija obuhvaća suočavanje i ovladavanje reakcijama i postupcima pri konkretnom stresnom događaju, a ne samo u pripremi za moguće stresne događaje. Odnosom fizičke i psihičke kondicije postiže se optimalna psihofizička ravnoteža. Uvježbavanjem i prepoznavanjem vlastitih psihofizičkih stanja trajno se otklanjaju napetosti koje uzrokuju tjelesni i psihički zamor. Koncentracija se u ovom slučaju odnosi na vježbe smirenosti, brzinu reagiranja i pozornost. Vježbama disanja postiže se optimalna cirkulacija i uravnoteženje krvnog tlaka u stresnim situacijama. Antistres program stresa traži povećanje psihofizičke snage i izdrživosti pojedinca prilikom stresnih situacija. Navedenim programom nastoji se postići kvalitetna psihička i fizička priprema za stresne i krizne situacije.¹⁰⁹ Također, radionice kritičkog mišljenja pomažu kako bi pomorci bili bolje usredotočeni na rad i poboljšali

¹⁰⁵ Ibid., str. 5.

¹⁰⁶ SeafarerHelp, dostupno na <https://www.seafarerhelp.org/>, 3.08.2023.

¹⁰⁷ Mittal, Mamta; Battineni, Gopi; Goyal, Lalit Mohan; Chhetri, Bijoy; Oberoi, Sonia Vashishta; Chintalapudi, Nalini; Amenta, Francesco, Cloud-based framework to mitigate the impact of COVID-19 on seafarers' mental health, *International Maritime Health*, 71:3/2020, str. 213.-214.

¹⁰⁸ Desmond, Onakpojeruo; Byongug, Jeong; Chybyung, Park, Mental wellbeing; Human reliability assessment of seafarers during the COVID-19 era, *Journal Of International Maritime Safety, Environmental Affairs, And Shipping*, 7:1/2023, str. 10.

¹⁰⁹ Ćurko, Branko, Nova rješenja za profesionalne izazove pomoraca – antistres programi i razvijanje kritičkog mišljenja, *Metodički ogledi: časopis za filozofiju odgoja*, 17:1/2010. str. 93.-94.

komunikaciju s ostalim članovima posade na brodu. Takve radionice utvrđuju problem i hvataju se u koštac s njime, ali ne nude konkretna rješenja za utvrđeni problem.¹¹⁰

Pomorske organizacije, sindikati i privatne tvrtke razvile su programe poboljšanja psihičkog zdravlja pomoraca. Na primjer, Međunarodna mreža za dobrobit i pomoć pomorcima (The International Seafarers' Welfare and Assistance Network; nadalje u tekstu: "ISWAN") je razvila obuku za podizanje svijesti o psihičkom zdravlju pomoraca. Obuka je organizirana na način da sudionici prepoznaju rane znakove posade koja se bori s problemima psihičkog zdravlja te da razviju potrebne vještine za učinkovito reagiranje. Zatim, ISWAN je izradio niz info grafikona o psihičkom zdravlju i blagostanju, audio vježbe opuštanja te vodiče o samopomoći.¹¹¹

Također, usluge savjetovanja i emocionalne podrške pomažu pomorcima u poboljšanju psihičkog zdravlja i blagostanja. The Mission to Seafarers obučava svoje osoblje i volontere kako bi pomorcima pružili praktično, emocionalno i duhovno vodstvo te podržali psihičko zdravlje i dobrobit pomoraca. Također, pružaju pomoć na kopnu i na brodovima, omogućavaju pristup Wi-Fi-u i SIM karticama kako bi pomorce povezali s njihovim obiteljima.¹¹²

S obzirom na navedeno vidljivo je da su iznimnu ulogu u pružanju pomoći imali obitelj, članovi posade, brodarske tvrtke i vladine agencije. Psihičko zdravlje moguće je poboljšati komunikacijom s drugim ljudima, aktivnošću i zdravom prehranom, meditacijom, dobrom rutinom spavanja, redovitim pauzama. Zapovjednici brodova bi trebali biti sposobni prepoznati prve znakove psihičkog umora kod pomoraca te obučeni kako im pomoći pri savladavanju problema psihičkog zdravlja.

4. ZAKLJUČAK

Prava pomoraca su, nakon 2006. godine, prvenstveno uređena MLC-om, odnosno za hrvatske pomorce Zakonom o potvrđivanju Konvencije o pravima pomoraca iz 2006. godine. MLC između ostalog, propisuje da pomorci imaju pravo na regulirano radno vrijeme, potrebno vrijeme za odmor, plaću, plaćeni godišnji odmor, dopust na obali, repatrijaciju, zdravstvenu zaštitu i pristup medicinskoj skrbi. Također, MLC utvrđuje i nadzor nad primjenom MLC-a u obliku prigovora i inspekcija, a koji se provode u slučaju nepoštivanja i kršenja odredaba propisanih MLC-om. S pojavom bolesti COVID-19 ostvarivanje navedenih prava postalo je

¹¹⁰ Ibid., str. 97

¹¹¹ About ISWAN, dostupno na <https://www.seafarerswelfare.org/about>, 8.08.2023.

¹¹² The Mission to Seafarers, dostupno na <https://www.missiontoseafarers.org/>, 11.08.2023.

otežano budući da su države diljem svijeta uvele razna ograničenja koja se tiču putovanja, ulaska i izlaska iz država, predočenja COVID potvrda ili odgovarajuće vrste testova. Isto tako, COVID-19 imao je izravan utjecaj na život pomoraca, globalno gospodarstvo i svjetsku trgovinu. Pomorcima je pandemija bila prilično izazovna obzirom da su oni morali raditi u manjem prostoru uz ograničeno kretanje i otežano izbjegavanje kontakata s drugim članovima posade.

Kao najveća kriza tijekom pandemije navodi se kriza s promjenom posade budući da se pomorci nisu mogli iskrcati nakon završetka ugovora o radu niti su se drugi pomorci mogli ukrcati na brodove kako bi započeli s radom. Nadalje, zbog ukidanja komercijalnih letova, zabrane ulaska u države i cjenovno skupljih karata onemogućen je povratak pomoraca svojim kućama. Zbog nemogućnosti promjene posade i repatrijacije pomorci su morali ostati na brodovima duže nego što je to uređeno ugovorom o radu. Navedenim postupanjem pomorcima su prekršene odredbe ugovora o radu, a posljedično i njihovo pravo na promjenu posade i repatrijaciju, a što je i dokazano na temelju zabilježenih stvarnih slučajeva uskrate promjene posade i repatrijacije koji su navedeni u ovom radu. Pomorcima je također ograničeno pravo na dopust na obali budući da su mnoge luke postavile stroga ograničenja u vezi ulaska u njihove luke, a neke luke niti nisu dopustile da brod uplovi u njihove luke. Isto tako, mnogi pomorci niti nisu željeli koristiti dopust na obali u državama za koje je bilo sigurno da je mogućnost zaraze visoka ili barem veća nego u nekim drugim zemljama. Redovite promjene posade i repatrijacija prijeko su potrebne za zdravlje, sigurnost i blagostanje posade. Dopust na obali pomorcima pomaže da se odmore od radnih zadataka, opuste i uživaju u slobodnom vremenu. Tijekom pandemije ograničen je pristup medicinskoj skrbi, operacijama i liječenju. Države diljem svijeta razvile su programe i smjernice kako bi pomorcima omogućile promjenu posade, repatrijaciju, dopust na obali te olakšale pružanje medicinske skrbi. Isto tako i organizacije kao što su IMO, ILO, ITF nastojale su pružiti pomoć i olakšati rad pomorcima tijekom pandemije.

Uskraćivanjem navedenih prava, pomorci postaju umorniji zbog prekovremenog rada i nemogućnosti promjene posade, iscrpljeniji i tjeskobniji, a što ostavlja posljedice na njihovo psihičko i fizičko zdravlje. Također, pomorci su izloženi stresorima kao što su utjecaj mora, stres, izolacija, strah, odvojenost od obitelji i prijatelja, a u doba pandemije i neznanje o tome kada će se i kako vratiti svojim kućama. Dugotrajna izloženost stresorima i nemogućnost ostvarivanja zajamčenih prava ostavlja posljedice na psihičko i fizičko blagostanje pomoraca. Psihički i fizički umor uzrokuje lošu koncentraciju, pogrešnu prosudbu, nedostatak energije i teškoće pri obavljanju svakodnevnih obaveza. Pomorcima je za zaštitu psihičkog zdravlja i

blagostanja uvelike od pomoći pravovremena promjena posade, videozapisi i knjige o psihičkom zdravlju, smanjenje prekovremenih sati, neposredna podrška obitelji te aplikacije za psihičko zdravlje i telefonske linije za pomoć. Prije pojave COVID-19 psihičkom zdravlju pomoraca nije posvećeno toliko pažnje koliko nakon pandemije. Iako su osmišljene razne aplikacije i oblici podrške pomorcima, potrebno je više vremena i resursa usmjeriti na poboljšanje psihičkog zdravlja kod pomoraca, a osobito s obzirom na posljedice koje je COVID-19 ostavio kod pomoraca. Također, znanstveni radovi koji se tiču utjecaja COVID-19 na zdravlje pomoraca i općenito zdravlja pomoraca, bilo da se radi o psihičkom ili fizičkom zdravlju, su oskudni te bi u skladu s time, trebalo provesti dodatne analize i istraživanja kako bi se iz pouzdanih izvora saznalo kako je uistinu COVID-19 djelovao na pomorce.

Zaključno, možemo reći da su pomorci zapravo heroji pandemije COVID-19. Oni su zaslužni što ljudi diljem svijeta nisu bili uskraćeni za osnovne životne potrebe. Također su i kolateralne žrtve pandemije budući da su mnogi od njih ostali nasukani na moru, odvojeni od svojih obitelji i domova uz neznanje kada će i kako se vratiti svojim kućama.

5. LITERATURA

Knjige i članci:

1. Abila, Sanley; Kitada, Momoko; Malecosio, Serafin; Tang, Lijun; Subong-Espina, Rhea, Empowering Seafarers as Agents of Their Mental Health: The Role of Information and Communication Technology in Seafarers' Well-Being, Inquiry: The Journal of Health Care, Organization, Provision, and Financing, 60:2/2023
2. Baumler, Raphael; Bhatia, Bikram Singh; Kitada, Momoko, Ship first: Seafarers' adjustment of records on work and rest hours, Marine Policy, 130/2021
3. Carrera-Arce, Maria; Bartusevičienė, Inga; Divari, Paschalia, Healthy workplace on/ board: Insights gained from the COVID-19 impact on mental health and wellbeing of seafarers, Work, 73:1/2022
4. Coutroubis, Alec; Menelaou, Angelos; Adami, Eugen-Henning, Impact of Coronavirus Disease (COVID-19) on Seafarers' Life and Well-Being, International Journal of TROPICAL DISEASE & Health, 41:21/2020
5. Chou, Yu-Ching; Lin, Yu-Ju; Shie, Shian-Sen; Tsai, Hung-Bin, A major outbreak of the COVID-19 on the Diamond Princess cruise ship: Estimation of the basic reproduction number, Journal of the Chinese Medical Association, 85:12/2022

6. Ćurko, Branko, Nova rješenja za profesionalne izazove pomoraca – antistres programi i razvijanje kritičkog mišljenja, Metodički ogledi : časopis za filozofiju odgoja,17:1/2010
7. Dekker, Lydia, Prisoners at sea: The psychosocial effect that the Covid-19 pandemic had on seafarers, Journal of Maritime Research, 19:2/2022
8. Del Rosario, Ruben, Medical repatriation cases can be prevented!, The Swedish Club Letter, 1/2004
9. Desmond, Onakpojeruo; Byongug, Jeong; Chybyung, Park, Mental wellbeing; Human reliability assessment of seafarers during the COVID-19 era, Journal Of International Maritime Safety, Environmental Affairs, And Shipping, 7:1/2023
10. Fitzpatrick, Deirdre; Anderson, Michael, Seafarers' Rights, Oxford, 2005
11. Hebber, Anish Arvind; Mukesh, Nitin, COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study, International Maritime Health, 71:4/2020
12. Lefkowitz, Rafael; Slade, Martin; Redlich, Carrie, Risk factors for merchant seafarer repatriation due to injury or illness at sea, International Maritime Health, 66:2/2015
13. Luttenberger, Axel; Rukavina, Biserka, Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006.), In memoriam prof.dr.sc. Vjekoslav Šmid, 1/2013
14. Mittal, Mamta; Battineni, Gopi; Goyal, Lalit Mohan; Chhetri, Bijoy; Oberoi, Sonia Vashishta; Chintalapudi, Nalini; Amenta, Francesco, Cloud-based framework to mitigate the impact of COVID-19 on seafarers' mental health, International Maritime Health, 71:3/2020
15. Mulić, Rosanda; Vidan, Pero; Bošnjak, Rino, Comparative analysis of medical Assistance to seafarers in the world and the Republic of Croatia, NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo, 66:2/2012
16. Nakazawa, Eisuke; Ino, Hiroyasu; Akabayashi, Akira, Chronology of COVID-19 Cases on the Diamond Princess Cruise Ship and Ethical Considerations: A Report From Japan, Disaster Medicine and Public Health Preparedness, 14:4/2020
17. Núñez, Alicia; Sreeganga, S.D.; Ramaprasad, Arkalgud, Access to Healthcare during COVID-19, International Journal of Environmental Research and Public Health, 18:6/2021
18. Qin, Wenzhe; Li, Lei; Zhu, Dongshan; Ju, Chengfei; Bi, Pengfei; Li, Shixue, Prevalence and risk factors of depression symptoms among Chinese seafarers during the COVID-19 pandemic: a cross-sectional study, BMC Public Health, 23/2023

19. Petrović, Dražen, Globalna prava za pomorce: Nova konvencija o radu u oblasti pomorstva, NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo, 53:1-2/2006
20. Pijaca, Marija, Legal Sources Regulating the Crew Change During the COVID-19 Pandemic, Časopis Pomorskog fakulteta Kotor, 23/2022
21. Primorac, Željka; Šarić, Mia, Repatrijacija pomoraca prema odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 49:1/2012
22. Rozić, Ivo; Vuković, Tony; Božiković, Nenad, Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 42:3/2021
23. Schlaich, Clara; Lucas, Katharina; Sydow, Sophia; Beyer, Eike; Faesecke, Karl P, Procedural aspects of COVID-19 vaccinations for seafarers on ocean-going vessels, International Maritime Health, 72:3/2021
24. Stannard, Suzanne, COVID-19 in the maritime setting: the challenges, regulations and the international response, International Maritime Health, 71:2/2020
25. Tang, Lijun; Abila, Sanley; Kitada, Momoko; Malecosio Jr., Serafin; Montes, Karirna Krista, Seafarers' mental health during the COVID-19 pandemic: An examination of current supportive measures and their perceived effectiveness, Marine Policy, 145:3/2022
26. Wenjie, Han; Jihong, Chen; Kui, Wei; Jia, Shia; Guoling, Jia, International crew changes amid global pandemic outbreaks: Key issues and system innovations, Marine Policy, 147/2023

Normativni akti:

1. Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2023. – 2024.) (Narodne novine, br. 21/2023-369)
2. Konvencija 23 - Konvencija o repatrijaciji pomoraca (Narodne novine, br. 3/2002-32)
3. Pomorski zakonik (Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)
4. Pravilnik o minimalnim uvjetima pružanja medicinske skrbi na brodovima (Narodne novine, br. 123/2021)
5. Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca (Narodne novine, br. 55/2018-1097)

6. Smjernice za zaštitu zdravlja, repatrijaciju i putne aranžmane pomoraca, putnika i drugih osoba na brodovima (Službeni list Europske unije, br. C 119/1)
7. Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine (Narodne novine, br. 11/2009-132)

Sudska praksa:

1. Visoki trgovački sud RH, Pž 2515/08 od 17.09.2008., Informator, br. 5941 od 12. veljače 2011.

Internetski članci:

1. 7 Dangerous Diseases/ Disorders Seafarers Should Be Aware Of, dostupno na <https://www.marineinsight.com/marine-safety/7-dangerous-diseasesdisorders-seafarers-should-be-aware-of/>, 20.06.2023.
2. About ISWAN, dostupno na <https://www.seafarerswelfare.org/about>, 8.08.2023.
3. About the ILO, dostupno na <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>, 5.06.2023.
4. Accident prevention on board ship at sea and in port, dostupno na https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_107798.pdf, 15.06.2023.
5. Addressing the shore leave lottery, dostupno na <https://www.missiontoseafarers.org/about/our-issues/shore-leave>, 7.05.2023.
6. Agencije, dostupno na <https://www.crosma.hr/hr/agencije>, 4.08.2023.
7. An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, dostupno na https://www.itfglobal.org/media/666955/mlc_2017_rk30_small.pdf, 3.07.2023.
8. Basic facts on the Maritime Labour Convention 2006, dostupno na [ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219665/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219665/lang--en/index.htm), 6.06.2023.
9. Centar za obuku i ukrcaj pomoraca, dostupno na <https://ssm.hr/>, 4.08.2023.
10. Coronavirus (COVID-19): Seafarer Shore Leave Principles, dostupno na <https://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-seafarer-shore-leave-principles-second-edition/>, 20.03.2023.
11. COVID-19 crew change tracker, dostupno na <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 5.07.2023.

12. Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers, dostupno na <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>, 20.03.2023.
13. Godišnje izvješće inspekcije sigurnosti plovidbe za 2017. godinu, dostupno na https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/corr.MMPI-USP%202017-REPORT%205-4_18.pdf, 3.7.2023.
14. GUIDANCE ON YOUR RIGHTS TO CREW CHANGE, dostupno na <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/20260616SeafarersRightsGuidanceInfographic%5B8%5D.pdf>, 12.07.2023.
15. Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, dostupno na https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf, 3.07.2023.
16. Hours of work and rest, dostupno na <https://seafarersrights.org/sri-seafarer-resources/mlc-advice-for-seafarers/key-topics/hours-of-work-and-rest/>, 4.08.2023.
17. If your wages have not been paid, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/if-your-wages-have-not-been-paid-0>, 16.06.2023.
18. ILO body adopts new minimum monthly wage for seafarers, dostupno na https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_845493/lang--en/index.htm, 15.06.2023.
19. International Convention for the Safety of Life at Sea, dostupno na <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201226/volume-1226-I-18961-English.pdf>, 15.06.2023.
20. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), dostupno na [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), 5.06.2023
21. International trade during the COVID-19 pandemic: Big shifts and uncertainty, dostupno na <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/international-trade-during-the-covid-19-pandemic-big-shifts-and-uncertainty-d1131663/>, 4.07.2023.
22. Introduction to IMO, dostupno na <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, 5.06.2023.

23. ITF claws back \$37m in unpaid seafarer wages in 2021, dostupno na <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/itf-claws-back-37m-unpaid-seafarer-wages-2021>, 16.06.2023.
24. ITF: refusal of shore leave to Hanjin crews 'a denial of human rights', dostupno na <https://www.itfglobal.org/en/news/itf-refusal-shore-leave-hanjin-crews-denial-human-rights>, 16.06.2023.
25. Legal, Liability and Insurance Issues arising from vaccination of Seafarers, dostupno na <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/12/Coronavirus-COVID-19-Legal-Liability-and-Insurance-Issues-arising-from-Vaccination-of-Seafarers-Second-Edition.pdf>, 02.05.2023.
26. Maritime Labour Convention, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/maritime-labour-convention>, 23.06.2023.
27. Marine notice 04/2020—Summary of statistics, dostupno na <https://www.amsa.gov.au/vessels-operators/port-state-control/marine-notice-042020-summary-statistics>, 21.07.2023.
28. Medical Application For Seafarers From the ITF, dostupno na <https://mtwtu.org.ua/en/news/medicnij-dodatok-dla-morakiv-vid-itf>, 20.06.2023
29. Prevarantska tvrtka sa sjedištem u Hrvatskoj izdaje lažne reference za pomorce, dostupno na <https://www.morski.hr/prevarantska-tvrtka-sa-sjedistem-u-hrvatskoj-izdaje-lazne-reference-za-pomorce/>, 4.08.2023.
30. Pomorci na hrvatskom LNG terminalu se moraju cijepiti ukoliko žele zadržati posao, dostupno na <https://narod.hr/hrvatska/pomorci-na-hrvatskom-lng-terminalu-se-moraju-cijepiti-ukoliko-zele-zadržati-posao>, 11.07.2023.
31. Pomorsko pravo, dostupno na <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=49368>, 3.8.2023.
32. Postupak po prigovoru na brodu, dostupno na https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/More%207_19/Postupak%20po%20prigovoru%20na%20brodu%20-%20OBRAZAC%206-7_19.pdf, 13.05.2023.
33. Repatriation, dostupno na <https://seafarersrights.org/sri-seafarer-resources/mlc-advice-for-seafarers/key-topics/repatriation/>, 20.06.2023.
34. Respect seafarers' right to emergency medical treatment ashore, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/news/respect-seafarers-right-emergency-medical-treatment-ashore>, 5.07.2023.

35. Seafarer Crisis Action Team: case studies, dostupno na <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/SCAT.aspx>, 24.07.2023.
36. Seafarers' denied access to medical care a global health emergency, dostupno na <https://www.nautilusint.org/en/news-insight/news/seafarers-denied-access-to-medical-care-a-global-health-emergency/>, 5.07.2023.
37. SeafarerHelp, dostupno na <https://www.seafarerhelp.org/>, 3.08.2023.
38. Shore Leave, dostupno na <https://www.itfseafarers.org/en/issues/shore-leave>, 16.06.2023.
39. Shore Leave for Seafarers in COVID-19: Deutsche Seemannsmission Survey, dostupno na <http://marereport.namma.org/index.php/2022/04/27/shore-leave-for-seafarers-in-covid-19-deutsche-seemannsmission-survey/>, 6.08.2023.
40. The COVID-19 pandemic: The crew change crisis, dostupno na <https://www.ics-shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis/>, 5.07.2023.
41. Telemedicina, dostupno na <https://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=60734>, 11.07.2023.
42. The Mission to Seafarers, dostupno na <https://www.missiontoseafarers.org/>, 11.08.2023.
43. Utjecaj pandemije bolesti Covid-19 na pomorski sektor u EU-u, dostupno na <https://www.emsa.europa.eu/publications/download/6862/4436/23.html>, 3.07.2023.
44. Vaccination of seafarers, dostupno na <https://www.gac.com/hot-port-news/vaccination-of-seafarers>, 11.07.2023.