

Dr Dragan Bolanča,*
Redoviti profesor Pravnog fakulteta,
Sveučilište u Splitu, Hrvatska

ОРИГИНАЛНИ НАУЧНИ ЧЛАНАК

UDK: 347.793-057.2(497.5)

Раđ примљен: 30.06.2015.

Раđ прихваћен: 03.12.2015.

PRAVNI POLOŽAJ ČLANA POSADE BRODA

Apstrakt: U Republici Hrvatskoj razlikuju se dvije vrste plovidbe: pomorska i unutarnja. Prvu popisuje Pomorski zakonik («Narodne novine», br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11. i 56/13), dok onu drugu uređuje Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda («Narodne novine», br. 109/07, 132/07, 51A/13. i 151/14). Pomorska plovidba je plovidba koja se obavlja na moru i rijekama hrvatskoga jadranskog slijeva do granice do koje su one plovne s morske strane, dok je unutarnja plovidba ona plovidba koja se obavlja na unutarnjim vodama (a to su rijeke, kanali i jezera, osim rijeka jadranskog slijeva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba). Shodno tome, postoje pomorski plovni objekti (brod, ratni brod, jahta i brodica) i plovila unutarnje plovidbe (brod, čamac, skela i plutajuće postrojenje). Bez obzira na vrstu plovidbe, najvažniji plovni objekt jest brod, a za svaku sigurnu plovidbu brod mora imati odgovarajući minimalni broj članova posade. Posadu broda čine zapovjednik i druge osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade. U ovom se radu analiziraju i uspoređuju relevantne zakonske odredbe u pogledu pojma člana posade, predviđenih uvjeta koje oni moraju ispunjavati za obavljanje poslova, uvjeta za ukrcavanje, povrijeđenih prava vezanih za životne i radne uvjete na brodu, repatrijacije (povratnog putovanja), zaštite prava i interesa iz radnog odnosa, odgovornosti za štetu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade, kao i nadležnosti (međunarodne) za suđenje u tim sporovima za naknadu štete. Autor zaključuje da su navedena pitanja puno bolje riješena za članove posade pomorskog broda, odnosno da su članovi posade plovila unutarnje plovidbe u bitno nepovoljnijem pravnom položaju.

Ključne riječi: član posade broda, pomorska plovidba, plovidba unutarnjim vodama.

* dbolanca@pravst.hr

1. Uvod

U Republici Hrvatskoj razlikuju se dvije vrste plovidbe: pomorska i unutarnja. Prvu propisuje *Pomorski zakonik* (dalje – PZ)¹ dok onu drugu uređuje *Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda* (dalje – ZPLUV).² Pomorska plovidba je plovidba koja se obavlja na moru i rijekama hrvatskoga jadranskog slijeva do granice do koje su one plovne s morske strane (čl. 5, toč. 1 PZ-a), dok je unutarnja plovidba ona plovidba koja se obavlja na unutarnjim vodama, a to su rijeke, kanali i jezera, osim rijeka jadranskog slijeva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba (čl. 4, toč. 1 i 2 ZPLUV-a). Shodno tome, razlikujemo i dvije vrste broda. U pomorskoj plovidbi, brod jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački (čl. 5, toč. 4 PZ-a). U unutarnjoj plovidbi, brod je plovilo namijenjeno isključivo ili pretežno za plovidbu unutarnjim plovnim putovima, duljine (L) 20 metara ili više; plovilo čiji je umnožak duljine (L), širine (B) i gaza (T) zapremina od 100 m³ ili više; plovilo namijenjeno za prijevoz više od 12 putnika; tegljač; potiskivač; plovilo namijenjeno za pokretanje bočnog sastava koji se ne sastoji isključivo od čamaca bez obzira na njihovu duljinu, širinu i zapreminu (čl. 4, toč. 6 ZPLUV-a).

2. Član posade broda

2.1. Pojam člana posade

U pomorskoj plovidbi posadu broda čine zapovjednik i druge osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade (čl. 125, st. 1 PZ-a). Za zapovjednika i člana posade na brodu može se ukrcati samo osoba koja ima pomorsku knjižicu ili odobrenje za ukrcavanje (čl. 137, st. 1 PZ-a) (Bolanča, Naprta, 2013: 263, Rukavina, 2005: 235).³ Za obavljanje poslova kojima se osigurava plovidba brod mora imati propisani broj članova posade s odgovarajućim val-

1 Vidi «Narodne novine Republike Hrvatske», br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11. i 56/13, dalje – «NNRH».

2 Vidi «NNRH» br. 109/07, 132/07, 51A/13. i 151/14.

3 Pomorska knjižica jest isprava kojom se dokazuje zdravstvena sposobnost, svojstvo u kojemu je član posade ukrcan na brod te trajanje plovidbene službe (čl. 137, st. 2 PZ-a). Pomorska knjižica i odobrenje za ukrcavanje jesu osobne isprave osobe kojoj su izdane. (čl. 137, st. 3 PZ-a). Prema *Pravilniku o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcanje, te postupcima i načinu prijave i objave pomoraca na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje* («NNRH» br. 54/13.) *pomorac* je osoba koja ima valjanu pomorsku knjižicu odnosno odobrenje za ukrcavanje izdanu sukladno odredbama Pravilnika (čl. 2, toč. 1), dok je *član posade* zapovjednik i druga osoba ukrcana za obavljanje poslova na brodu i upisana u popis posade (čl. 2, toč. 2).

janim svjedodžbama o osposobljenosti (čl. 130, st. 1 PZ-a) (Bolanča et all., 2013: 281).⁴ Član posade broda hrvatske trgovačke mornarice koji obavlja poslove kojima se osigurava plovidba može biti osoba koja ima odgovarajuću životnu dob, koja je stekla odgovarajuće zvanje i koja za obavljanje poslova tog zvanja na brodu ima odgovarajuću svjedodžbu o osposobljenosti, te vježbenik palube ili stroja (čl. 131, st. 1 PZ-a).⁵ Svjedodžba o osposobljenosti za obavljanje poslova na brodu može se izdati samo osobi koja je tjelesno i duševno sposobna obavljati poslove na brodu, te nije ovisna o opojnim drogama i alkoholu, što se utvrđuje liječničkim pregledom i provjerava periodičnim liječničkim pregledom (čl. 131, st. 5 PZ-a) (Bolanča et all., 2013: 322).⁶ Člana posade pomorskog broda uobičajeno se naziva pomorac (Bolanča et all., 2013: 349),⁷ iako to nisu sinonimi.⁸ Pomorac je član posade broda, premda je u suštini prvi pojam širi

4 *Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti* («NNRH» br. 63/07, 76/11. i 46/13) propisuje najmanji broj članova posade pomorskog broda, a to predstavlja posadu koja brodu jamči sigurnu plovidbu u odnosu na kategoriju plovidbe i morsko područje plovidbe, veličinu i namjenu broda, snagu porivnog uređaja, stupanj (oznaku) i automatizaciju pogona (čl. 2, st. 1).

5 *Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca* («NNRH» br. 50/07, 62/09, 73/09, 15/10, 42/10, 64/11. i 145/11) propisuje zvanja, stručnu spremu, uvjete i načine stjecanja svjedodžbi o osposobljenosti zapovjednika broda, upravitelja stroja, časnika i drugih članova posade broda (u nastavku – *pomorci*) – čl. 1. Vidi: (Bolanča et all., 2013: 11).

6 *Pravilnikom o utvrđivanju uvjeta zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih brodova, brodice i jahti* («NNRH» br. 93/07) propisuju se uvjeti i način obavljanja liječničkih pregleda radi utvrđivanja zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih brodova, brodice i jahti (u nastavku – *članovi posade*) – čl. 1.

7 Sam PZ upotrebljava oba pojma, pri čemu se pomorac spominje samo nekoliko puta (čl. 125, st. 4, čl. 125.a, čl. 129, st. 5, čl. 132). Šarolikost se uočava i kod podzakonskih akata (vidi *supra* bilj. br. 3, 4, 5 i 6). *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja straže, te obavljanju drugih poslova na brodu kojima se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od onečišćenja* («NNRH» br. 125/05, 126/08. i 34/11) *pomorcem* označava osobu koja je zaposlena, ukrcana ili radi u bilo kojem svojstvu na brodu (čl. 2, toč. 6). Ovaj pravilnik daje pojam „pomorca“ koji upotrebljava samo u dodacima -obrascima, jer inače koristi pojam „član posade broda“ – (Bolanča et all., 2013: 247), vidi: (Luttenberger, 2005: 155) i (Milošević Pujo, 2006: 157). *Pravilnik o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca* («NNRH» br. 120/07) *pomorcem* smatra svaku osobu koja ispunjava uvjete da bude ukrcana za obavljanje poslova na brodu i upisana u popis posade broda (čl. 2., toč. 2.).

8 Pomorac je opći naziv za osobu kvalificiranu za obavljanje dužnosti člana posade trgovačkog mornaričkog broda (Pomorski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod «Miroslav Krleža», Zagreb, 1990. str. 613). Pomorac ili mornar označava bilo koju osobu na brodu, bez obzira na pomorsko zvanje (Pravni leksikon, Leksikografski zavod «Miroslav Krleža», Zagreb, 1990. str. 754 i 1114). Pomorcem se smatra osoba koja je zaposlena na pomorskom brodu i koja se ubraja u brodsku posadu, odnosno svaka osoba koja je uvedena (upisana) u popis posade, bez obzira na to vrši li na brodu neku službu, koja se eventualno izravno ne odnosi na plovidbu i koja bi takve poslove mogla vršiti i na kopnu (Tintić, 1983: 586). Sinonim za pomorca

od drugoga, jer je član posade broda samo onda kada plovi, nakon što je upisan u popis posade i ukrcao na pomorski brod, a pomorac može biti i nezaposlena osoba s tim zvanjem (Lovrić, 1990: 89, Grabovac, 1991: 158, Učur, 1995: 56, Bolanča, 1999: 64, Šimac, 1999: 615).

U unutarnjoj plovidbi posadu plovila⁹ čine osobe ukrcane za obavljanje poslova na plovilu i obvezno se upisuju u popis posade (čl. 46, st. 1 ZPLUV-a). Kao član posade na plovilo se može ukrcao samo osoba koja ima brodarsku knjižicu (čl. 54, st. 1 ZPLUV-a).¹⁰ Za sigurnu plovidbu plovilo mora imati odgovarajući minimalni broj članova posade s određenom stručnom osposobljenošću (čl. 46, st. 2 ZPLUV-a).¹¹ Stručna osposobljenost članova posade broda stječe se položenim odgovarajućim stručnim ispitom, a dokazuje svjedodžbom o stručnoj osposobljenosti (čl. 47, st. 1 ZPLUV-a).¹² Član posade plovila može biti osoba koja je tjelesno i duševno sposobna obavljati posao na plovilu, što se utvrđuje i provjerava liječničkim pregledom (čl. 50, st. 1 ZPLUV-a).¹³ Član posade broda unutarnje plovidbe uobičajeno se naziva brodarac.¹⁴

jest pojam «mornar» koji se koristio sve do 1936. godine u konvencijama i preporukama Međunarodne organizacije rada (Perlain, 1988: 84, Učur, 1995: 56).

9 Plovilo je svaki objekt unutarnje plovidbe namijenjen za plovidbu, uključujući brodove, čamce, skele i plutajuća postrojenja (čl. 4, toč. 5 ZPLUV-a).

10 *Pravilnik o brodarskim knjižicama i dozvolama za ukrcaj* («NNRH» br. 56/00. i 36/05) propisuje da se brodarska knjižica (dozvola za ukrcaj) može izdati osobi koja je navršila 15 godina života i koja je tjelesno i duševno zdrava i sposobna za obavljanje određenih poslova na brodu (čl. 3, st. 1).

11 *Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu plovila unutarnje plovidbe* («NNRH» br. 38/08. i 20/10.) navodi da član posade plovila može biti samo osoba ukrcana na plovilo koja ima odgovarajuće zvanje i koja za obavljanje poslova u okviru zvanja na plovilu ima odgovarajuću svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti, obavlja poslove u svezi plovila i plovidbe i obavezno je upisana u Popis posade (čl. 3).

12 *Pravilnik o zvanjima i stručnoj osposobljenosti brodaraca* («NNRH» br. 45/11, 68/13. i 117/14) uvodi pojam *brodarac* pod kojim smatra osobu koja ima brodarsku knjižicu/dozvolu za ukrcaj (čl. 2, toč. 1).

13 *Pravilnik o utvrđivanju uvjeta zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih brodova i brodova unutarnje plovidbe* («NNRH» br. 111/02) utvrđuje uvjete zdravstvene sposobnosti članova posade brodova unutarnje plovidbe, te određuje sadržaj i način obavljanja prethodnih i redovnih zdravstvenih pregleda (čl. 1). Napominjemo da se ovaj pravilnik više ne primjenjuje na članove posade pomorskih brodova (vidi *supra* bilj. br. 5).

14 Vidi *supra* bilj. br. 12. Brodarac je opći naziv za osobu kvalificiranu za obavljanje dužnosti člana posade broda unutarnje plovidbe, a mora imati brodarsku knjižicu (Pomorski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod «Miroslav Krleža», Zagreb, 1990. str. 97).

2.2. *Zaštita prava iz radnog odnosa člana posade broda*

Član posade pomorskog broda (pomorac) mora obavljati poslove na brodu u skladu sa svojim dužnostima propisanim PZ-om, drugim propisima i pravilima navigacije, te drugim propisima donesenim na temelju PZ-a iz područja sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života na moru i zaštite morskog okoliša (čl. 133 PZ-a). Članovi posade broda koji smatraju da su povrijeđena njihova prava vezana za životne i radne uvjete na brodu imaju pravo podnositi *usmene i pisane prigovore* nadređenom časniku, zapovjedniku broda, vlasniku broda,¹⁵ brodaru,¹⁶ odnosno kompaniji¹⁷ i Ministarstvu pomorstva (čl. 133.a, st. 1).¹⁸ Vlasnik broda, brodar i kompanija dužni su osigurati da je svakom članu posade broda pri ukrcaju na brod dana preslika postupaka koji se primjenjuju na tom brodu po prigovoru, uključujući informacije o nadležnim tijelima države čiju državnu pripadnost ima brod, te imena članova posade broda koji će im u postupcima po prigovoru pružiti odgovarajuću pomoć (čl. 133.a, st. 3). Ovom je odredbom u PZ unesen dio *Direktive Vijeća 2009/13/EC od 16. veljače 2009. kojom se primjenjuje Sporazum zaključen između udruženja brodovlasnika Europske zajednice i Europske federacije transportnih radnika o Konvenciji o radu pomoraca 2006. izmjenjujući Direktivu 1999/63/EC*.¹⁹ Kao što je vidljivo iz naslova Direktive, njen je prvenstveni cilj primjena u praksi novih rješenja *Konvencije o radu pomoraca* (engl. *Maritime Labour Convention*) donesene 2006. god. u Ženevi.²⁰ U inozemnim lukama član posade broda koji je državljanin Republike Hrvatske može se, radi zaštite svojih

15 Vlasnik broda je osoba upisana u u list B uložka glavne knjige upisnika broda (čl. 200, st. 1 PZ-a).

16 Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pozhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda (čl. 5, toč. 32 PZ-a).

17 Kompanija jest fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik) - (čl. 5, toč. 34 PZ-a).

18 Ako se prigovor iz stavka 1. ovoga članka podnosi na brodu, prigovor se unosi u brodski dnevnik a podnošenju prigovora mora biti prisutan najmanje još jedan član posade broda kao svjedok (čl. 133.a, st. 2).

19 Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC (Official Journal L 124 20. 05. 2009, p. 30-50). Vidi spomenutu Direktivu Propis 5.1.5 – postupci po prigovoru na brodu.

20 Još nije stupila na snagu, ali ju je Republike Hrvatska ratificirala *Zakonom o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine* («NNRH – Međunarodni ugovori», br. 11/09.). O konvenciji vidi: (Luttenberger, Rukavina, 2013: 85), (Učur, 2010: 1603). Jedna od značajnih novosti koje donosi ova konvencija jest široka definicija pojma pomorac. Ta definicija sada

prava i interesa iz radnog odnosa, obraćati diplomatskim ili konzularnim predstavništvima Republike Hrvatske (čl. 142 PZ-a).²¹

Član posade broda unutarnje plovidbe (brodarac) mora obavljati poslove na plovilu u skladu sa svojim dužnostima propisanim zakonom i drugim propisima koji se odnose na plovidbu na način da ne dovede u opasnost sigurnost plovidbe, oštetiti plovilo ili stvari na njemu, ugrozi sigurnost putnika na plovilu, ostale članove posade ili onečisti okoliš opasnim i štetnim tvarima (uljem, otpacima tekućih goriva i njihovim smjesama, otpadnim vodama i drugim otpadnim tvarima te radioaktivnim i sličnim otpacima) s plovila (čl. 52 ZPLUV-a). Posebno, brodarac mora primjenjivati propisana pravila plovidbe iz ZPLUV-a i propisa donesenih na temelju ZPLUV-a kojima se uređuje sigurna plovidba (čl. 53 ZPLUV-a). Za razliku od pomoraca, ZPLUV kao *lex specialis* ne predviđa nikakva zakonska rješenja u vezi povrede prava brodaraca vezanih za životne i radne uvjete na brodu. To znači da se u ovom slučaju, kao i u svim drugim slučajevima povrede njihovih prava i interesa iz radnog odnosa, trebaju primjeniti relevantne odredbe *Zakona o radu* (dalje – ZOR)²² kao *lex generalisa*.²³

2.3. Povratno putovanje (repatrijacija) člana posade broda

Ako pomorac kao član posade broda za trajanja, odnosno nakon prestanka službe na brodu bude iskrčan s broda izvan njegove luke ukrcavanja, brodar mu je dužan osigurati povratak u mjesto njegova prebivališta; ako to brodar ne učini, povratno putovanje u njegovo prebivalište dužno je osigurati diplomatsko, odnosno konzularno predstavništvo Republike Hrvatske na teret brodarca broda s kojeg je takav član posade iskrčan (čl. 138, st. 1 PZ-a).²⁴ Troškove povratnog putovanja *brodar ne smije naplatiti* od člana posade broda u obliku predujma na početku zaposlenja ili iz plaća koje je dužan isplatiti članu posade broda, *osim* u slučaju težih povreda obveza iz ugovora o radu od strane člana posade broda

uključuje svaku osobu koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje konvencija (čl. 11, st. 1f).

21 Dakle, ne smije se obraćati stranim sudovima ili tijelima – vidi: (Luttenberger, 2005: 184).

22 Vidi «NNRH» br. 93/14.

23 To su odredbe o zaštiti života, zdravlja i privatnosti radnika (čl. 28 – čl. 29 ZOR-a) i odredbe o ostvarivanju prava i obveza iz radnog odnosa (čl. 131. – čl. 139. ZOR-a) – opširnije vidi: (Gović, Marinković Drača, Milković, 2010: 99–106, 419–474), te: (Zlatović, Malenica, 2013: 148–152, 366–392).

24 Ta je obveza preuzeta za brodarca iz *Konvencije Međunarodne organizacije rada br. 23 o repatriiranju mornara* (engl. *Repatriation of Seamen Convention*) iz 1926. god. (tekst konvencije vidi u Perlain, 1988: 83). Republika Hrvatska je stranka te konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji («NNRH – Međunarodni ugovori» br. 2/94). Vidi također: (Buklijaš, Bilić, 2006: 509) (Vokić Žužul, 1995: 241).

(čl. 138, st. 2 PZ-a). Ako brodar ne izvrši povrat iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade iz stavka 1. ovoga članka, uzimajući u obzir važeće međunarodne standarde, *može se odrediti mjera zadržavanja brodova tog broдача* (čl. 138, st. 3 PZ-a).²⁵ Troškovi povratnog putovanja obuhvaćaju troškove za smještaj, hranu kao i prijevoz, plaću i dodatke na plaću od trenutka kada je član posade iskrcao s broда do njegova povratka u mjesto prebivališta, te potrebno liječenje dok član posade broда nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje (čl. 139, st. 3 PZ-a).²⁶ Navedene troškove snosi broдар (čl. 139, st. 1 PZ-a), a on ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnog putovanja od pomorca koji se bez odobrenja iskrcao s broда i time svojom krivnjom doveo do prestanka zaposlenja ili koji se iskrcao s broда zbog ozljede ili oboljenja koje je sebi prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom (čl. 139, st. 2 PZ-a).²⁷ Broдар mora *održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo* radi pokrića troškova povratnog putovanja članova posade broда (čl. 139.a, st. 1 PZ-a),²⁸ a također mora osigurati da članovima posade na svim brodovima budu dostupne odgovarajuće odredbe važećih propisa koje se odnose na prava člana posade vezano za povratno putovanje (čl. 139.a, st. 2 PZ-a).²⁹ Povratno putovanje smatra se osiguranim i ako je članu posade osiguran odgovarajući posao na broду koji plovi u luku njegova ukrcavanja (čl. 140, st. 1 PZ-a), a u tom slučaju pomorcu pripada naknada za poslove koje je obavljao na broду (čl. 140, st. 2 PZ-a). Zakonske odredbe o repatrijaciji (čl. 138 – čl. 140 PZ-a) primjenjuju se i na strance koji su članovi posade hrvatskog broда (čl. 141 PZ-a).

I u unutarnjoj plovidbi broдар je dužan članu posade (broдарcu) osigurati povratno putovanje i nadoknaditi troškove povratnog putovanja u mjesto njegovog

25 Pod pojmom «zadržavanje» misli se na zaustavljanje broда, a u važeće međunarodne standarde spada *Međunarodna konvencija o zadržavanju (zaustavljanju) brodova* (engl. *International Convention on Arrest of Ships*) iz 1999. god. (tekst konvenciji vidi u Marin, 2002: 44. Konvencija još nije stupila na snagu, niti ju je Republika Hrvatska ratificirala.

26 Odredbe čl. 138, st. 2 i st. 3, te čl. 139, st. 1 posljedica su unošenja u zakonski tekst već spomenute Direktive (vidi *supra* bilj. br. 20) i to Propisa 2.5 –Repatrijacija.

27 PZ u ovom članku kao *lex specialis* predviđa dva posebna slučaja kada pomorac može uzrokovati štetu na radu ili u vezi s radom, a u oba slučaja pomorac odgovara na temelju dokazane kvalificirane krivnje (Bolanča, 1999: 86), što je u skladu sa čl. 107, st. 1 ZOR-a koji predviđa da je radnik dužan nadoknaditi štetu koju na radu ili u vezi s radom namjerno ili iz krajnje nepažnje uzrokuje poslodavcu (Gović et al., 2010: 295).

28 Izmjenama PZ-a iz 2011. god. uvedena je ova nova vrsta obveznog osiguranja (Bolanča, 2011: 120). Inače, PZ poznaje 5 slučajeva pomorskih obveznih osiguranja, vidi detaljnije: (Primorac, 2011: 123 – 321).

29 Odredbe tih važećih propisa moraju biti dostupne na radnom jeziku broда te na engleskom jeziku (st. 3.). Vidi pobliže: (Primorac, Šarić, 2012: 127, Rukavina, 2007: 169).

prebivališta ili boravišta (čl. 55, st. 1 ZPLUV-a).³⁰ Troškovi povratnog putovanja obuhvaćaju troškove smještaja, prehrane i prijevoza od trenutka iskrcaja do trenutka povratka brodarca u mjesto njegovog prebivališta ili boravišta (čl. 55, st. 2 ZPLUV-a). Ako brodar ne ispuni svoju zakonsku obvezu, a plovilo je u stranoj zemlji, onda povratno putovanje osigurava diplomatsko, odnosno konzularno predstavništvo Republike Hrvatske na teret brodara (čl. 55, st. 3 ZPLUV-a). Navedene odredbe primjenjuju se i na strance koji su članovi posade hrvatskog plovila (čl. 55, st. 4 ZPLUV-a). Brodar ima pravo povrata svih troškova povratnog putovanja brodarca koji se bez odobrenja iskrcao s plovila,³¹ ili je iskrcan zbog nesavjesnog obavljanja dužnosti, ili se iskrcao s plovila zbog ozljede ili oboljenja koje je sebi prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom (čl. 56 ZPLUV-a).

2.4. Odgovornost brodara za štetu nanесenu članu posade broda

2.4.1. Naknada štete za propale stvari na brodu

Brodar³² je dužan pomorcу nadoknaditi štetu prouzročenu stvarima namijenjenim za njegovu osobnu uporabu na brodu koje su mu uništene ili oštećene pri brodolomu ili drugoj nesreći broda (čl. 144, st. 1 PZ-a). Identičnu odredbu nalazimo i u unutarnjoj plovidbi, jer je brodar³³ obavezan brodarcu nadoknaditi štetu na stvarima namijenjenim za njegovu osobnu uporabu koje su mu uništene ili oštećene pri brodolomu ili drugoj havariji³⁴ broda (čl. 58 ZPLUV-a). Naime, brod je stalno radno mjesto i mjesto boravka članova posade, pa stoga oni osim svoje nužne odjeće, nose sa sobom i druge stvari koje su im potrebne (npr. knjige, fotoaparate, radioprijemnike i sl.). Brodar se obvezuje kao štetnik jedino u slučaju da je uzrok propasti osobnih stvari brodolom, ili druga nesreća (havarija) broda (npr. požar, nasukanje ili sl.), a ne bilo koji štetni uzrok. Pošto se ne navodi

30 Za članove posade u unutarnjoj plovidbi ne postoji analogni međunarodni instrument kao za pomorce (vidi *supra* bilj. br. 24), jer se smatra da uvjeti pod kojima se ta plovidba obavlja ne zahtijevaju međunarodnopravnu reglamentaciju, tako: (Jakaša, 1983: 138).

31 Za razliku od pomorca, ovdje se ne traži da je neodobreno iskrčavanje dovelo do prestanka zaposlenja brodarca njegovom krivnjom (namjerom ili grubom nepažnjom). – vidi *supra* bilj. br. 28.

32 Vidi *supra* bilj. br. 17.

33 Brodar je svaka osoba koja je kao posjednik plovila nositelj plovidbenog pothvata, s tim da se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u odgovarajući upisnik upisana kao vlasnik plovila (čl. 4, toč. 33 ZPLUV-a).

34 Izrazi nesreća broda i havarija broda predstavljaju sinonime, jer se pod tim pojmovima podrazumijevaju događaji koji uzrokuju gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru – tako: (Pavić, 2000: 14).

temelj odgovornosti, supsidijarno će se primijeniti odredbe *Zakona o obveznim odnosima* (dalje – ZOO)³⁵ o subjektivnoj³⁶ ili objektivnoj odgovornosti.³⁷

2.4.2. Naknada štete u slučaju nezaposlenosti zbog brodoloma

U slučaju brodoloma, pomorac koji je zaposlen kod brodara ima pravo na naknadu za svaki dan stvarnog trajanja nezaposlenosti, u visini plaće koju mu je trebalo isplatiti prema ugovoru, s time da ukupni iznos naknade koja mu se ima isplatiti ne može premašiti iznos dvomjesečne plaće (čl. 144, st. 2 PZ-a). Osim toga, pomorac ima pravo i na povratno putovanje (čl. 144, st. 3 PZ-a). I ovdje se temelj odgovornosti brodara uređuje općim propisima obveznog prava (vidi *supra* 2.4.1.).³⁸ ZPLUV ne sadrži sličnu odredbu, pa brodarac nema pravo na naknadu štete u slučaju nezaposlenosti zbog brodoloma.

2.4.3. Naknada štete zbog tjelesne ozljede ili smrti ili narušenja zdravlja

Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koju pomorac pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu, odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje (čl. 145, st. 1 PZ-a). Pošto brodar mora dokazati da nije kriv za nabrojane vrste šteta, to znači da on odgovara prema osnovi pretpostavljene krivnje.³⁹ Međutim, ako je ta šteta iz st. 1 (tjelesna ozljeda, smrt ili narušenje zdravlja) nastala od opasne stvari ili opasne

35 Vidi «NNRH» br. 35/05. i 41/08.

36 Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje (čl. 1045, st. 1 ZOO-a). Predmnijeva se obična nepažnja (čl. 1045, st. 2 ZOO-a), a krivnja postoji kad je štetnik prouzročio štetu namjerno ili nepažnjom (čl. 1049 ZOO-a) – vidi: (Crnić, 2006: 702).

37 Za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara se bez obzira na krivnju (čl. 1045, st. 3 ZOO-a). Za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti odgovara osoba koja se njome bavi (čl. 1064 ZOO-a) – vidi: (Crnić, 2006: 762).

38 Ovim se zakonskim rješenjem slijedi *Konvencija Međunarodne organizacije rada br. 8 o naknadi za nezaposlenost u slučaju gubitka zaposlenja zbog brodoloma* (engl. *Convention concerning Unemployment Indemnity in Case of Loss or Foundering of the Ship*) iz 1920. god. (tekst konvencije vidi u Perlain, 1988: 87 i Buklijaš et al., 2006: 496). Republika Hrvatska je stranka te konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji («NNRH – Međunarodni ugovori» br. 2/94).

39 Ističemo da tu štetu u smislu odgovornosti brodara ne determinira, ni radno vrijeme, ni mjesto na kojem je došlo do štetnog događaja, nego funkcionalna povezanost obavljanja poslova. Stoga šteta ne mora nastati «na radu» ili «u vezi s radom», jer pomorcima brod nije samo radno mjesto, već i prostor na kojemu stalno borave. Nadalje, kao preduvjet ne mora biti ispunjena ni činjenica da se štetni događaj zbio na brodu, jer će brodar odgovarati za štetu pomorcu i kada je šteta nastala izvan broda, pod uvjetom da je pomorac napustio brod

djelatnosti, onda brodar odgovara prema općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti (čl. 145, st. 2 PZ-a).⁴⁰ Isti je princip odgovornosti predviđen i za takvu štetu koju pomorac pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad (čl. 145, st. 2 PZ-a).⁴¹ Dakle, u ova dva slučaja brodar odgovara na temelju objektivne odgovornosti.⁴² Međutim, krug pasivno legitimiranih osoba odgovornih za štetu dosta je širok, jer osim brodara solidarno odgovaraju još poslovođa,⁴³ kompanija⁴⁴ i poslodavac⁴⁵ (čl. 145, st. 3 PZ-a).

Što se tiče brodarca, za štetu nastalu zbog njegove tjelesne ozljede ili smrti, brodar odgovara ako je ta šteta nastala njegovom krivnjom ili krivnjom osoba za koje brodar odgovara (čl. 59, st. 1 ZPLUV-a). Međutim, krivnja brodara se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, ako je smrt ili tjelesna ozljeda brodarca nastupila izravno ili neizravno kao posljedica brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara ili mana plovila (čl. 59, st. 2 ZPLUV-a). Kao što vidimo, u unutarnjoj plovidbi prihvaćeno je načelo dokazane krivnje kao osnovno načelo odgovornosti brodara za povredu tjelesnog integriteta brodarca, dok se načelo pretpostavljene krivnje brodara navodi samo u iznimnim slučajevima (Činčurak Erceg, 2012: 105).

2.5. Sudska zaštita člana posade broda

Prema PZ-u za suđenje u svim sporovima između člana posade broda (pomorca), odnosno zapovjednika i brodara, ili poslovođe ili kompanije, nadležni su

s odobrenjem zapovjednika u okviru obveza iz ugovora o radu, a zbog izvršenja zadatka u vezi s brodom i putovanjem – vidi: (Vio, 2012: 102), (Šimac, 2005: 42).

40 U čemu je *raison d'etre* ove odredbe iz PZ-a kada se do istog zaključka dolazi i supsidijarnom primjenom ZOO-a? *Ratio* te kogentne zakonske odredbe jest u tome što iz nje izravno proizlazi da se u hrvatskom pravu brod kao cjelina sam po sebi ne smatra opasnom stvari, odnosno da se plovidba ne može svrstati u kategoriju opasne djelatnosti – tako: (Bolanča, 1999: 91), (Šimac, 2005: 10), (Vio, 2012: 106).

41 U ovom slučaju moraju se ispuniti neki preduvjeti. Prvo, ozljeda pomorca mora nastati «na radu» ili «u vezi s radom», a to znači *quaestionem facti*. Drugo, obvezno je da ta šteta nastane «na brodu». Konačno, i treći najvažniji uvjet jest da je šteta rezultat «nepostojanja uvjeta za siguran rad» (npr. neosposobljenost broda za plovidbu, nepravilno učvršćen teret i sl.).

42 Vidi *supra* bilj. br. 37. Brodar se može osloboditi od odgovornosti u slučaju više sile (*vis maior*), radnje oštećenika i radnje treće osobe (čl. 1067, st. 1 i st. 2 ZOO-a) – vidi: (Crnić, 2006: 767).

43 Poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili popunjavanjem broda posadom (čl. 5, toč. 33 PZ-a).

44 Vidi *supra* bilj. br. 18.

45 Poslodavac je osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu u svoje ime (čl. 5, toč. 35 PZ-a).

trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove (čl. 164). Nasuprot tome, ZPLUV izričito navodi da se rješavanje međusobnih sporova između člana posade plovila i broдача, kao i sporova između zapovjednika plovila i broдача provodi prema posebnom zakonu (čl. 59, st. 3 ZPLUV-a). Taj posebni zakon jest *Zakon o parničnom postupku* (dalje – ZPP).⁴⁶ Prema ZPP-u, rješavanje sporova zbog povrede prava iz radnog odnosa člana posade broда (vidi *supra* 2.2.) spada pod stvarnu nadležnost općinskih sudova,⁴⁷ dok su za sporove za naknadu štete koju član posade pretrpi na radu ili u vezi s radom (vidi *supra* 2.4.) stvarno nadležni trgovački sudovi.⁴⁸ Navedena zakonska sintagma «*u svim međusobnim sporovima*» iz PZ-a tumači se na način da svi sporovi (radni i pomorski) između broдача i pomorca, spadaju u djelokrug rada trgovačkih sudova. To je dovelo do apsurdnog rješenja da trgovački sudovi kao specijalizirani sudovi odlučuju o pravima pomorca u sporovima koji nemaju izravne veze s brodom i u kojima se ne primjenjuju pomorski propisi, već radna pravila, inače potpuno nespojiva s prirodom trgovačkih sudova (Šimac, 1999: 10). S druge strane, time je olakšana pravna pozicija pomorca, jer je on upućen samo na jedan sud, dok broдарac svoje sporove riješava na više različitih sudova. Međutim, PZ sadrži jednu drugu formulaciju po kojoj je za suđenje u sporovima za naknadu štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koju pomorac pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu, *međunarodno* nadležan hrvatski sud ako tužitelj ima prebivalište na području Republike Hrvatske (čl. 988.a PZ-a). Dakle, u ovom je odnosu s međunarodnim obilježjem za pomorce predviđena isključiva nadležnost hrvatskih sudova. Što se tiče broдарaca, njihova je situacija potpuno drugačija, jer se primjenjuje *Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima* (dalje – ZRSZ).⁴⁹ Prema tom zakonu, u sporovima izvanugovorne odgovornosti za štetu postoji međunarodna nadležnost hrvatskih sudova kada je šteta nastala na teritoriju Republike Hrvatske (čl. 53, st. 1 ZRSZ-a). Stoga, ako je štetni događaj koji je uzrokovao štetu nastupio u inozemstvu, u pravilu na brodu strane zastave koji se u trenutku nezgode nalazio u stranim unutarnjim vodama, onda hrvatski sud nije nadležan. Naime, mjesto nastanka štete je mjesto u kojem je došlo do ozljede ili smrti (inozemstvo), a ne i mjesto

46 Vidi «NNRH» br. 53/91, 91/92, 112/99, 117/03, 84/08, 123/08, 57/11, 1489/11. (pročišćeni tekst) i 25/13.

47 Općinski sudovi u parničnom postupku uvijek sude u prvom stupnju... u sporovima iz radnih odnosa (čl. 34, st. 1, toč. 10 ZPP-a) – (Grbin, 2005: 29).

48 Trgovački sudovi u parničnom postupku u prvom stupnju sude... u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi), osim sporova o prijevozu putnika (čl. 34.b, st. 1, toč. 6 ZPP-a) – (Grbin, 2005: 36).

49 Vidi «NNRH» br. 53/91. i 88/01.

u kojem su se očitovale daljnje imovinskopравne posljedice nanесene ozljede ili смрти (Republika Hrvatska gdje broдарac као оштећеник живи) (Grbin, 2005: 484).

3. Zaključak

Usporedbom правног положаја члана посаде u поморској пловидби (поморца) i члана посаде u унутарњој пловидби (broдарца) dolazimo do mnogobrojnih zaključaka. Član посаде broда u obje vrste пловидбе мора имати потребна званја i стручну спрему, што се доказује релевантним јавним исправама (svjedodžba o osposobljenosti, поморска односно broдарска књижица). Zakonska rješenja kod повреде права vezаних за животне i радне uvjete на broду, као i u свим другим случајевима повреде његових права i интереса из радног односа, за поморца су боље предвиђена PZ-om као посебним propisom, за разлику од broдарца на којег се примјењује ZOR као *lex generalis*. Institut повратног путовања (repatriјације) много је повољнији за поморца u односу на broдарца, јер он *inter alia* има право на трошкове повратног путовања u vidu плаће i dodataka на плаћу, те трошкова liječenja. Osim toga, broдар мора одржавати на снази осигурање или друго финансијско jamstvo ради покрића тих троškova, а ако broдар не изврши поврат износа плаћеног за трошкове повратног путовања, може се одредити мјера задржавања broдова tog broдара. Broдарac нема као поморac право на накнаду штете u случају nezaposlenosti zbog broдолома. Nadalje, zakonska rješenja o odgovornosti broдара као послодавца за смрт, тјелесне озљеде i нарушење здравља поморца темеље се на претпостављеној кривњи (као опћем начелу), или на објективној одговорности (u посебним случајевима), при чему је круг особа solidarno одговорних за штету veoma širok, што је несумњиво *in favorem* поморца. S druge strane, u сличној ситуацији broдарцу као штетник може одговарати само broдар i то на temelju доказане кривње, dok је начело претпостављене кривње предвиђено само u изnimnim случајевима (при чему није предвиђена штета u vidu нарушења здравља). To се несумњиво не може сматрати napредним rješenjem. Dok поморac све своје спорове riješava само на трговачком суду као стварно надлежном суду, broдар је приморан u istim животним ситуацијама tražiti судску заштиту на опćинском i трговачком суду. Konačno, ако поморac pretrpi штету u vidu повреде тјелесног интегритета, а ради се о односу s међународним обилежјем, onda је за њега надлежан hrvatski суд, ако он као оштећеник има пребивалиште на подручју Republike Hrvatske. Takvo повољно rješenje није предвиђено за broдарца. Iz анализе споменутих питања vidljivo је да су она puno боље riješena за чланове посаде поморског broда, односно да су чланови посаде пловилa унутарње пловидбе u bitно nepovoljnijem правном положају.

Literatura

- Bolanča, D., Naprta, R. (2013). More naše plavo: Članovi posade broda (pomorci) – Zbirka popisa. Zagreb – Split: Biblioteka Nading
- Bolanča, D. (1999). Pomorsko pravo (odabrane teme). Split: Pravni fakultet
- Bolanča, D. (2011). Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2011. godine. Zbornik radova sa Znanstveno-stručnog skupa “*In memoriam* prof. dr.sc. Vjekoslav Šmid – Aktualnosti pomorskog prava i prava mora 2010–2012”. Split: Grad Rab – Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
- Buklijaš, B., Bilić, A. (2006). Međunarodno radno pravo (uz poseban osvrt na Međunarodnu organizaciju rada). Split. Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
- Crnić, I. (2006). Zakon o obveznim odnosima (napomene, komentari, sudska praksa i prilozi). Zagreb: Organizator
- Činčurak Erceg, B. (2012). Deliktни statut u hrvatskom pravu plovidbe unutar-njim vodama - *de lege lata i de lege ferenda*. Pravni vjesnik. 28 (3-4). 91–118.
- Gović, I., Marinković Drača, D., Milković, D. (2010). Zakon o radu. Zagreb: TEB – Poslovno savjetovanje d.o.o.
- Grabovac, I. (1991). Enciklopedija pojmova pomorskog prava. Split: Književni krug
- Jakaša, B. (1983). Udžbenik plovidbenog prava. Zagreb: Narodne novine
- Jugoslavenski leksikografski zavod «Miroslav Krleža», *Pomorski leksikon*, (1990)
- Leksikografski zavod «Miroslav Krleža», *Pravni leksikon*, (2007)
- Lovrić, J. (1990). Pomorac, što to danas znači? Naše more. 37 (3-4). 89–94.
- Luttenberger, A. (2005). Pomorsko upravno pravo. Rijeka. Pomorski fakultet
- Luttenberger, A., Rukavina, B. (2013). Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006). Zbornik radova sa Četvrtog znanstveno-stručnog skupa “*In memoriam* prof. dr.sc. Vjekoslav Šmid – Aktualnosti građanskog prava, prava u turizmu, pomorskog prava, prava mora i upravnog prava”. Rab: Grad Rab – Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu 85–100.
- Marin, J. (2002). Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova (prijevod). poredbeno pomorsko pravo. 41 (146). 44–63.
- Milošević Pujo, B. (2006). Pomorsko pravo (odabrane teme po STCW konvenciji). Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku

Pavić, D. (2000). Pomorsko pravo (Knjiga treća – Pomorske nezgode i pomorsko osiguranje). Split: Visoka pomorska škola

Perlain, J. (1988). Međunarodna organizacija rada (MOR) i njene konvencije, s posebnim osvrtom na konvencije koje reguliraju status pomoraca. Split. Pravni fakultet

Primorac, Ž., (2011). Pomorska obvezna osiguranja (doktorska disertacija). Split: Pravni fakultet

Primorac, Ž., Šarić, M. (2012). Repatrijacija pomoraca prema odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. godine. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu. 49 (1) 123–137.

Rukavina, B. (2005). Prilagodba hrvatskih propisa o identifikacijskoj ispravi pomoraca međunarodnim izvorima prava. Pomorstvo. 19 (1) 229–240.

Rukavina, B., (2007). Repatrijacija ili povratno putovanje u međunarodnim konvencijama i nacionalnom zakonodavstvu Republike Hrvatske. Pomorstvo. 15 (1) 165–175.

Šimac, S. (1999). Stvarna nadležnost suda iz članka 161. stavka 4. Pomorskog zakonika, te o pojmovima pomorac i član posade broda. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu. 36 (3-4) 607–618.

Šimac, S. (2005). Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku, Zbornik radova «Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava». Rijeka: Hrvatsko društvo za pomorsko pravo 37–56

Tintić, N. (1983). Radni odnos pomoraca. *Pomorska enciklopedija* (Vol. 6, str. 586)

Učur, M. (1995). Kolektivni ugovor za pomorce. Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. 16 (1).53–79.

Učur, M. (2010). Konvencija MOR-a o radu pomoraca (2006). Pravo u gospodarstvu. 49 (6). 1603–1632.

Vio, I. (2012). Građanska odgovornost za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja člana posade broda (doktorska disertacija). Split: Pravni fakultet

Vokić Žužul, M. (1995). Konvencije Međunarodne organizacije rada o uvjetima rada na moru koje obvezuju Republiku Hrvatsku. Uporedno pomorsko pravo. 37 (1–4). 237–246.

Zlatović, D., Malenica, I. (2013). Novo hrvatsko radno pravo. Rijeka: Libertin naklada

Dragan Bolanča, LL.D.

Full Professor,

Faculty of Law, University of Split

LEGAL POSITION OF SHIP CREW MEMBERS

Summary

The legislation of the Republic of Croatia recognizes two kinds of navigation: maritime navigation and inland navigation. The former is regulated by the Maritime Code ("Official Gazette", no. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, and 56/13); the latter is regulated by the Navigation and Inland Ports Act ("Official Gazette", no. 109/07, 132/07, 51A / 13, and 151/14). Maritime navigation is defined as the navigation that takes place at sea and on the coastal rivers of the Adriatic river basin in Croatia, to the boundaries of waters navigable from the seaward side. Inland navigation is defined as navigation that takes place on inland waterways (such as rivers, canals and lakes, except for the rivers within the Adriatic basin covered by the maritime navigation). Accordingly, there are naval waterborne crafts (ships, warships, yachts and boats) and inland waterborne vessels (ships, boats, rafts, and floating facilities). Regardless of the type of navigation, the most significant vessel is a ship. In order to provide for safe navigation, a ship must have a relevant minimal number of crew members. The crew includes the Captain and other personnel who are entered in the crew list to perform different duties on board.

In this paper, the author analyzes and compares the relevant statutory provisions pertaining to the concept of crew members, the envisaged requirements they must meet in order to performing their duties, the boarding requirements, the violated rights related to the living and working conditions on board, repatriation (return trip), the protection of employment rights and interests arising from labor relations, the liability for damage caused by bodily injury or death of a crew member, and the (international) jurisdiction in adjudicating disputes arising from compensation claims. The author concludes that these issues are much better solved in the legislation governing maritime navigation, which entails that the crew members in inland navigation are in a considerably less favorable legal position than the crew members in maritime navigation.

Key words: *ship crew members, maritime and inland navigation, Croatian legislation.*

