

Ирис Бјелица Влајић

**УВОД У
ПОМОРСКО ПРАВО**

АКАДЕМСКА МИСАО.
Београд, 2019.

Др Ирис Бјелица Влајић, доцент

УВОД У ПОМОРСКО ПРАВО

Рецензент

Проф. др Мирко Васиљевић

Издаје и штампа:

Академска мисао, Београд

Тираж: 200 примерака

ИСБН 978-86-7466-778-1

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | ГЛАВА ПРВА | |
| | ПОЈАМ ПОМОРСКОГ ПРАВА, ИЗВОРИ, КАРАКТЕРИСТИКЕ, КОНВЕНЦИЈА УН О ПРАВУ МОРА | 7 |
| 1.1 | ПОЈАМ И КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРАВА МОРА | 7 |
| 1.2 | ИЗВОРИ ПРАВА | 8 |
| 1.3 | КОНВЕНЦИЈА УН О ПРАВУ МОРА 1982. ГОДИНЕ И МЕЂУНАРОДНИ СУД ЗА ПРАВО МОРА | 14 |
| 1.3.1 | <i>Конвенција УН о праву мора</i> | 14 |
| 1.3.2 | <i>Међународни суд за право мора</i> | 16 |
| 1.4 | ИЗВОРИ ПРАВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ | 17 |
| 1.4.1 | <i>Законски оквир</i> | 18 |
| 1.4.2 | <i>Подзаконски акти</i> | 21 |
| 2 | ГЛАВА ДРУГА | |
| | МЕЂУНАРОДНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА ПОМОРСКУ ПЛОВИДБУ | 41 |
| 2.1 | МЕЂУНАРОДНА ПОМОРСКА ОРГАНИЗАЦИЈА (ИМО) | 41 |
| 2.2 | МЕЂУНАРОДНА ОРГАНИЗАЦИЈА РАДА (ILO) | 43 |
| 2.3 | ТЕЛА У СИСТЕМУ УН | 45 |
| 2.3.1 | <i>Конференција УН о трговини и развоју (UNCTAD)</i> | 46 |
| 2.3.2 | <i>Комисија Уједињених нација за међународно привредно право (UNCITRAL)</i> | 46 |
| 2.3.3 | <i>Европска економска комисија при Уједињеним нацијама (UNECE)</i> | 47 |
| 2.4 | ЕВРОПСКА АГЕНЦИЈА ЗА ПОМОРСКУ БЕЗБЕДНОСТ (EMSA) | 49 |
| 2.5 | МЕЂУНАРОДНА КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ ДУНАВА (<i>INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE PROTECTION OF THE DANUBE RIVER – ICPDR</i>) | 50 |
| 2.6 | СВЕТСКА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ ВОДНОГ САОБРАЋАЈА (PIANC) | 51 |
| 2.7 | НЕВЛАДИНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА ПЛОВИДБУ | 53 |
| 2.8 | НЕВЛАДИНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА ПЛОВИДБУ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ | 54 |
| 3 | ГЛАВА ТРЕЋА | |
| | ПОДЕЛА МОРСКОГ ПРОСТРАНСТВА И ГРАНИЦЕ | 57 |
| 3.1 | МОРСКИ ПОЈАСЕВИ | 58 |
| 3.1.1 | <i>Обално море</i> | 59 |
| 3.1.2 | <i>Отворено или слободно море</i> | 63 |
| 3.1.3 | <i>Зона</i> | 65 |
| 3.2 | ПРАВО ПРОГОНА | 65 |
| 3.3 | НАУЧНО ИСТРАЖИВАЊЕ МОРА | 66 |
| 3.4 | ЗАШТИТА МОРА ОД ЗАГАЂЕЊА | 67 |
| 3.5 | РЕКЕ | 68 |
| 4 | ГЛАВА ЧЕТВРТА | |
| | ПЛОВИДБА, ПЛОВНИ ПУТЕВИ, ЛУКЕ, ПРИСТАНИШТА, ПИЛОТАЖА | 69 |
| 4.1 | ПЛОВИДБА И ПЛОВНИ ПУТЕВИ | 69 |
| 4.2 | ЛУКЕ И ПРИСТАНИШТА | 71 |
| 4.3 | ЛУЧКА КАПЕТАНИЈА | 75 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 4.4 | Пилотажа (пељарење)..... | 76 |
| 4.5 | Правни положај лука у Републици Србији..... | 77 |
| 5 | ГЛАВА ПЕТА | |
| | ПОМОРСКО РАТНО ПРАВО..... | 83 |
| 5.1 | Врсте насилних средстава за решавање спорова и појам ратног права..... | 83 |
| 5.2 | Извори ратног права..... | 86 |
| 5.3 | Поморско ратно право..... | 89 |
| 5.4 | Подморнички рат..... | 92 |
| 6 | ГЛАВА ШЕСТА | |
| | ПРОПИСИ У ОБЛАСТИ РАДНОГ ПРАВА..... | 95 |
| 6.1 | Радни односи чланова посаде..... | 95 |
| 6.2 | Радно време и право на дневни, недељни и годишњи одмор..... | 96 |
| 6.3 | Зараде и накнаде..... | 98 |
| 6.4 | Смештај посаде и услови за рад..... | 98 |
| 6.5 | Право на приговор због услова живота и рада..... | 100 |
| 6.6 | Посредовање при запошљавању..... | 101 |
| 6.7 | Здравствена заштита..... | 101 |
| 6.8 | Репатријација (повратно путовање) члана посаде..... | 102 |
| 6.9 | Подела надлежности за пловидбу и водни саобраћај у Републици Србији..... | 104 |
| 7 | ГЛАВА СЕДМА | |
| | НАДЛЕЖНОСТ СУДОВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ..... | 109 |
| 7.1 | Правила о надлежности..... | 109 |
| 7.2 | Извршење страних судских одлука..... | 110 |
| 8 | ГЛАВА ОСАМ | |
| | ПРАВНИ ПОЈАМ БРОДА (ВРСТЕ, ИНДИВИДУАЛИЗАЦИЈА, УПИС БРОДА, УПИСНИЦИ БРОДОВА, ПОСТУПАК УПИСА, БАЖДАРЕЊЕ, БРОДСКЕ ИСПРАВЕ И КЊИГЕ)..... | 111 |
| 8.1 | Појам брода..... | 111 |
| 8.2 | Елементи индивидуализације брода или другог пловила..... | 113 |
| 8.3 | Уписници..... | 115 |
| 8.4 | Бродске књиге и исправе..... | 116 |
| | 8.4.1 Бродске исправе..... | 117 |
| | 8.4.2 Бродске књиге..... | 121 |
| 8.5 | Врсте уписника бродова, основни захтеви за упис брода, поступак уписа, бродске исправе и књиге у Републици Србији..... | 124 |
| 9 | ГЛАВА ДЕВЕТА | |
| | ПОМОРСКО УПРАВНО ПРАВО (БЕЗБЕДНОСТ ПЛОВИДБЕ, ОРГАНИ БЕЗБЕДНОСТИ, ИНСПЕКЦИЈА)..... | 127 |
| 9.1 | Поморска сигурност и безбедност пловидбе..... | 127 |
| 9.2 | Инспекцијски надзор..... | 128 |
| 9.3 | Инспекцијски надзор у Републици Србији..... | 130 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 10 | ГЛАВА ДЕСЕТА | |
| | МЕЂУНАРОДНЕ КОНВЕНЦИЈЕ ИЗ ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ ПЛОВИДБЕ | 133 |
| 10.1 | МЕЂУНАРОДНА КОНВЕНЦИЈА О ЗАШТИТИ ЖИВОТА НА МОРУ (<i>INTERNATIONAL CONVENTION ON SAFETY OF LIFE AT SEA – SOLAS</i>) | 133 |
| 10.1.1 | <i>Међународни систем управљања сигурношћу (ISM Правилник)....</i> | <i>134</i> |
| 10.1.2 | <i>Међународни правилник о безбедности бродова и лучких постројења (ISPS Правилник)</i> | <i>135</i> |
| 10.2 | МЕЂУНАРОДНА КОНВЕНЦИЈА О ЗАБРАНИ ЗАГАЂИВАЊА МОРА С БРОДОВА (<i>INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION FOR POLLUTION FROM SHIPS –MARPOL</i>) | 136 |
| 10.3 | КОНВЕНЦИЈА О ТЕРЕТНОЈ ЛИНИЈИ (<i>CONVENTION ON LOAD LINES - LL</i>)..... | 137 |
| 10.4 | КОНВЕНЦИЈА О ОГРАНИЧЕЊУ ОДГОВОРНОСТИ (<i>CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS – LLMC</i>) | 139 |
| 10.5 | БРОДСКИ СЕРТИФИКАТИ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ | 140 |
| 11 | ГЛАВА ЈЕДАНАЕСТА | |
| | ПОСАДА БРОДА, ОВЛАШЋЕЊА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ. STCW КОНВЕНЦИЈА. ЗАПОВЕДНИК БРОДА. УПРАВЉАЊЕ БРОДСКИМ ОСОБЉЕМ. ПРОПИСИ О БЕЗБЕДНОСТИ НА РАДУ У ПОМОРСТВУ | 143 |
| 11.1 | ПОСАДА БРОДА И ОВЛАШЋЕЊА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ | 143 |
| 11.2 | ИСПРАВЕ | 145 |
| 11.2.1 | <i>Идентификациона карта поморца/бродарца</i> | <i>145</i> |
| 11.2.2 | <i>Поморска/бродарска књижица.....</i> | <i>147</i> |
| 11.2.3 | <i>Дозвола за укрцавање.....</i> | <i>147</i> |
| 11.3 | БРОДСКА СТРАЖА | 147 |
| 11.4 | STCW КОНВЕНЦИЈА | 148 |
| 11.5 | ЗАПОВЕДНИК БРОДА | 150 |
| 11.6 | МЕРЕ ЗАШТИТЕ НА РАДУ | 156 |
| 11.7 | ПРИМЕНА STCW КОНВЕНЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ | 157 |
| 12 | ГЛАВА ДВАНАЕСТА | |
| | ВОДНО И МОРСКО ДОБРО, ЗАГАЂИВАЊЕ МОРА, ВАЂЕЊЕ ПОТОНУЛИХ СТВАРИ | 163 |
| 12.1 | ВОДНО И МОРСКО ДОБРО..... | 163 |
| 12.2 | ЗАГАЂИВАЊЕ МОРА | 164 |
| 12.3 | ВАЂЕЊЕ ПОТОНУЛИХ СТВАРИ | 169 |
| 13 | ГЛАВА ТРИНАЕСТА | |
| | КАЖЊИВА ДЕЛА У ПОМОРСТВУ | 173 |
| 13.1 | ПРИВРЕДНИ ПРЕСТУПИ | 173 |
| 13.2 | ПРЕКРШАЈИ | 173 |
| 13.3 | КРИВИЧНА ДЕЛА..... | 176 |
| 13.4 | МЕЂУНАРОДНИ СПОРАЗУМИ КОЈИ НАВОДЕ ПРОТИВПРАВНА ДЕЛА | 179 |
| 13.4.1 | <i>Конвенција за побољшање судбине рањеника, болесника и бродоломника оружаних поморских снага</i> | <i>179</i> |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 13.4.2 | Конвенција о праву мора УН | 180 |
| 13.4.3 | Међународна конвенција о сузбијању незаконитих аката против безбедности поморске пловидбе (Римска конвенција) | 181 |
| 13.4.4 | Протокол о сузбијању незаконитих радњи уперених против безбедности фиксних платформи које се налазе на морском дну | 182 |
| 14 | ГЛАВА ЧЕТРНАЕСТА | |
| | СУБЈЕКТИ ИМОВИНСКОГ ПОМОРСКОГ ПРАВА. ОПШТИ ПОЈАМ И ПОДЕЛА УГОВОРА О ИСКОРИШЋАВАЊУ БРОДОВА..... | 185 |
| 14.1 | Брод као ствар | 185 |
| 14.2 | Заложна права | 186 |
| 14.3 | Субјекти имовинског поморског права | 188 |
| 14.4 | Основни уговори о искоришћавању бродова | 190 |
| 14.5 | Појам и врсте одговорности бродара према појединим уговорима у поморском праву | 196 |
| 14.5.1 | Уговорна одговорност..... | 197 |
| 14.5.2 | Одговорност из теретнице | 200 |
| 14.5.3 | Одговорност за кашњење | 200 |
| 14.5.4 | Одговорност бродара у специјалним случајевима..... | 200 |
| 14.6 | Ограничење одговорности бродара у поморском превозу | 201 |
| 14.6.1 | Ограничење по јединици терета или по колету | 202 |
| 14.6.2 | Глобално ограничење одговорности..... | 202 |
| 14.6.3 | Одговорност изнад лимита | 202 |
| 14.6.4 | Уговорно ограничење одговорности | 203 |
| 14.7 | Одговорност бродара у унутрашњем превозу | 203 |
| 14.7.1 | Превоз робе | 203 |
| 14.7.2 | Превоз путника | 205 |
| 14.8 | Решења по домаћем праву | 205 |
| 14.9 | Правни аспекти крцања, превоза и искрцаја терета..... | 208 |
| 14.10 | Превозне исправе..... | 209 |
| 14.10.1 | Теретница..... | 210 |
| 14.10.2 | Товарни лист | 212 |
| 15 | ГЛАВА ПЕТНАЕСТА | |
| | НОВЕ ТЕНДЕНЦИЈЕ У ПРЕВОЗУ РОБЕ МОРЕМ | 213 |
| 15.1 | Нове транспортне технологије | 213 |
| 15.2 | Мултимодални транспорт | 215 |
| 15.3 | Транспортне исправе у мултимодалном транспорту | 217 |
| 16 | ЛИТЕРАТУРА..... | 219 |

1 Глава прва

Појам поморског права, извори, карактеристике, Конвенција УН о праву мора

1.1 Појам и карактеристике права мора

Поморско право представља грану права која обухвата правни статус мора и односе који у вези с њим настају. Правним нормама регулишу се сви односи који настају у вези с морем, било да су те активности привредне или друге природе.

Према неким ауторима, термин који се користи за означавање ове области није добро одређен. Наиме, пошто се у оквиру овог предмета проучавају пловидба и односи који настају на мору, али и пловидба унутрашњим пловним водама (реке, језера, ушћа), предложено је коришћење термина пловидбено право. У прилог томе наводи се да би коришћење термина пловидбено право боље био дефинисан предмет јер би регулисао све односе који настају у вези пловидбе без обзира да ли се одвија на морима или унутрашњим водама.

Насупрот томе, заговорници термина поморског права истичу да је пловидбено право термин који није ограничен само на водни саобраћај, већ се користи и у ваздушном транспорту, те да се институти, права и обавезе које користи поморско право примењују и на пловидбу унутрашњим водним путевима, осим када није изричито предвиђено другачије. Стога, поморско право је широко одређен појам који укључује међународно право мора, односно, односе држава и других међународних субјеката у вези са морем или унутрашњим водним путевима.

Поменути скуп правних норми који проучава пловидбу водним путевима на мору и унутрашњим водама веома је сложен јер обухвата области које проучавају и неке друге гране права. Тако, када говоримо о праву мора, под тим подразумевамо право мора у миру и ратно право, а што је предмет проучавања међународног јавног права.

Пловидбено право укључује и одредбе управног права у области сигурности и безбедности пловидбе.

Проучава и имовинско-правне односе на мору/унутрашњим водама који потпадају под стварно и облигационо право. Овде се, посебно, имају у виду уговори о купопродаји и искоришћавању бродова, те питања осигурања и одговорност за штету.

Разматра и одредбе радног права које се баве домаћим и међународним нормама усвојеним у циљу омогућавања уживања права и заштите помораца, односно бродара.

И, коначно, задире и у материју прекршајног и кривичног права одређујући и проучавајући противправна и кажњива дела у вези са пловидбом, али и процесно право, као област која прописује надлежност и начин вођења поступка, односно фазе поступака поводом тих кажњивих дела.

Због свега наведеног, право мора је широко одређена област права која се бави изучавањем привредних и трговачких прописа за превоз робе и људи, поморских незгода (инцидената) и несрећа, управног права, својинско-правних односа и облигационе одговорности за штету. Управо имајући у виду ширину области коју обухвата потребно је на једном месту, укратко изложити најважније институте, субјекте поморског права и обавезе које имају.

Право мора може се дефинисати као скуп правних норми које регулишу градњу, индивидуализацију и коришћење брода за сигурну пловидбу морем у сврху превоза путника и робе, али и регулисање свих правних односа који током пловидбе настају, те питања заштите и чишћења вода и овог дела човекове околине од загађења.

Од појма и предмета регулисања поморског права треба разликовати поморско право као научну грану која се развија у оквиру породице правних наука и проучава институте и односе везане за пловидбу морима и унутрашњим водним путевима.

Попут свих осталих права, поморско право или право мора, како га још називају, има одређене особине по којим га разликујемо од сродних грана права.

Особине права мора су: универзалност, традиционалност, партикуларност и аутономност.

- **универзалност** или једнообразност се односи на чињеницу да је море заједничко добро свих народа. Због тога су иста средства и услови пловидбе, па су правна правила код многих народа слична.
- **традиционалност** подразумева да институти који постоје у кодификацијама поморског права имају дугу традицију која потиче из обичајног права које се развијало вишевековним пловидбама.
- **партикуларност** се везује за специфичност настанка поморског права јер право мора настаје из обичајног права. Понављањем одређених радњи оне постају уобичајени поступци у тачно одређеним ситуацијама, што доводи до изградње специфичних института који су потом прихваћени и уврштени у национална законодавства и међународне правне инструменте.
- **аутономност** подразумева да је то посебна правна наука због својих специфичности којих нема ни у једној другој области. Такве специфичности су нпр. хаварије, спашавање и сл.

1.2 Извори права

Изворима права називају се различити појмови који утичу на настанак одређене правне норме. Уобичајена подела извора у правној теорији је на материјалне, формалне и вредносне изворе.

а. материјални извори се још називају и *извор доношења* представљају друштвене снаге, односно владајућу класу која је створила одређену правну норму. То су: парламент, државни органи, јединице локалне самоуправе и сл. Вредност правног акта зависи и од органа који их је донео, па највећу правну снагу има акт који донесе

највише законодавно тело у држави, а најмању онај акт који донесе тело локалне заједнице или удружења грађана.

б. формални извори, који се називају још и *извор сазнања*, представљају облике општих правних аката у којим се налази општа правна норма која прописује права и обавезе. Формалне изворе доноси овлашћено тело у прописаној процедури, за целу територију државе и неодређено временско трајање. Према томе ко је доносилац и у којој процедури је акт донет праве се и поделе различитих формалних извора. Насупрот њима постоје и појединачни правни акти који се односе на тачно одређен случај или субјект права.

в. вредносни или *етички извор* су морална правила која се штите, односно из којих се норма изводи и из којих црпи своју снагу.

Сви ови извори могу бити:

- а. национални када постоје настају унутар једне државе,
- б. међународни када настају унутар међународних организација или споразумом више држава, и
- в. мешовити који постоје када се држава одриче дела својих надлежности у корист неког другог субјекта.

Формални извори, односно облици правних аката у којима се налази одређена правна норма могу се поделити на усмене и писане. Усмени извор је обичај. Писани су: устав, општеприхваћена правила међународног права и потврђени међународни уговори, закон, подзаконски акти (уредбе, правилници), аутономно право (право појединих удружења), судске пресуде и правна теорија.

У свету данас подела на два основна правна система: континентални, који за основни извор права узима закон и тражи да нижи правни акти буду усаглашени са њим, и Англосаксонски или прецедентни систем који полази од тога да је судска одлука, односно тумачење које она даје најважнији извор права.

Када говоримо о изворима поморског права, разликујемо:

- унутрашњи – домаће законодавство: закон, подзаконски акти, обичаји, узансе, судака пракса и правна теорија
- међународни - конвенције, међународни обичај, општа правна начела, судске пресуде.

Посматрано кроз историју, море је био важан ресурс за развој трговине и привредне размене и економског развоја. Тако се први пут још у Хамурабијевом закону налазе одредбе у вези градње брода и узимања посаде. Након тога, одредбе које регулишу односе у које странке ступају поводом превоза робе бродовима регулисало је и римско право. Ове одредбе касније преузимају средњовековне државе.

Због приступа мору и коришћења одређених пловних путева или мореуза и канала водили су се ратови и предузимали освајачки походи.

Схватање по ком је море право свих (*ius gentium*), је новијег датума и везује се за почетак 17. века, и дела Хуга Гроцијуса. Тада се први пут износи становиште према ком постоје делови мора који припадају обалним државама, али они делови који су заједничко добро свих. Из тога ће у XX веку произаћи правна подела мора на одређене појасеве. До тада, велике поморске силе полагале су искључива права на море, руководећи се правом јачег.

Право мора се сматра и правом трговаца (*lex mercatoria*), које се дуго развијало унутар националних законодавстава држава и било део њихових трговачких кодификација.

Два најзначајнија законика, која су извршила утицај на многе земље Европе и света су француски Трговачки законик (*Code de commerce*) из 1807. године, под чијим утицајем и по угледу на овај трговачки законик, донети су белгијски, шпански, египатски и јужноамерички трговачки кодекси.

Други је немачки Трговачки законик из 1861. године који је извршио утицај на законодавства Шведске, Норвешке, Данске, Финске и Аустрије.

Енглеско право је сакупљало поморске обичаје до 16. века, а онда се развијало на основу судских пресуда. Ипак, најважнији институти уређени су законима. Тако је Закон о трговачкој морнарици донет 1854. године, а Закон о поморском осигурању 1906. године. САД од свог настанка настоје да се супротставе монополу великих поморских сила, а пре свега Енглеске, међутим такође спадају у англосаксонски правни систем. Доношењем Закона о ограничењу одговорности бродовласника за штете на терету (*Harter Act*) постављају темељ за унификацију у овој области, јер је закон уравнотежио став о претпостављеној одговорности бродара са ограничењем износа накнаде коју је дужан да исплати.

Четврту групу држава чине земље које су донеле посебне поморске кодексе (Мароко, Италија, СССР, СФРЈ, Грчка, Пољска).

Процес који прати развој и карактерише савремено поморско право је унификација. Унификација или уједначавање је процес који се односи на усаглашавање националне правне норме и међународног поморског обичаја. Подразумева усвајања једнаких правила за све државе света у конкретној области. Први покушаји унификације забележени су у 19. веку када је примећено да судови различитих држава исте институте другачије тумаче. Због сличних правила која су већ важила у многим националним законодавствима, унификација није имала веће повратно дејство на та законодавства.

Подршку идеји уједначавања права дају и различита удружења било да су приватног или међудржавног карактера. Међу њима, важно је истаћи следеће:

а. Удружење за међународно право (ILA) бавило се питањима заједничке хаварије

б. формиран је Међународни поморски одбор (СМI - *Comite Maritime International*) невладино међународно удружење које се бавило унификацијом приватног поморског права. СМI је до сада израдио 13 конвенција и 5 протокола:

- Међународна конвенција о изједначавању неких правила у материји судара бродова из 1910. године,
- Конвенција о изједначавању неких правила о пружању помоћи и спасавању на мору из 1910. године са Протоколом из 1967,
- Конвенција о изједначавању неких правила о материји ограничења одговорности власника морских бродова (1924. године, 1957. године) уз Протокол из 1970. године,
- Конвенција о изједначавању неких правила у материји теретнице из 1924. године и протоколима из 1968. и 1978. године,
- Конвенција о имунитету државних бродова из 1926. и протоколом из 1934. године,
- Конвенција о грађанској одговорности у материји судара из 1952. године,
- Конвенција о кривичној одговорности у материји судара из 1952. године,
- Конвенција о изједначавању неких правила у материји поморских привилегија и хипотеке из 1926. и 1967. године,
- Конвенција о привременом заустављању поморских бродова из 1952. године,
- Конвенција о слепим путницима из 1961. године,
- Конвенција о одговорности бродова на нуклеарни погон из 1962. године,
- Конвенција о одговорности за превоз путника и њиховог пртљага из 1967. године,

в. Међународну поморску организацију (ИМО) основале су УН после рата, настављајући рад који је започет у окриљу Лиге народа.

- Титаник конвенција (Конвенција о заштити људских живота на мору) није ступила на снагу,
- SOLAS конвенција, Лондон 1929. године (уз измене и допуне данас важи она из 1974. године са Протоколима из 1978. и 1988. године) и кодексом о међународној безбедности лука и бродова из 2002. године,
- Међународна конвенција о избегавању судара бродова на мору од 1974. самосталан акт,
- Међународна конвенција о теретним линијама крцања, Лондон 1966. године,
- Међународна конвенција о мерењу тонаже бродова, Лондон 1969. године,
- Међународна конвенција о грађанској одговорности за загађење мора из 1969. године и Протоколи из 1976. и 1992. године,
- Међународна конвенција за спречавање загађења из поморских бродова (MARPOL) из 1973. године и Протокол из 1978. године,

- Међународна конвенција за оснивање међународног фонда за надокнаду штете због загађивања 1971. године и Протоколом из 1992. године,
- Конвенција о превозу путника и њиховог пртљага морем (Атинска конвенција) из 1974. године,
- Конвенција о ограничавању одговорности за поморска потраживања из 1976. године,
- Међународна конвенција о трагању и спашавању, Хамбург 1979. године,
- Међународна конвенција о интервенцији на отвореном мору у случају загађења мора уљима из 1987. године,
- Конвенција о спашавању из 1989. године,
- Конвенција о поморским привилегијама и хипотекама из 1993. године,
- Међународна конвенција о стандардима за тренинг, сертификацију и палубне службе за поморце (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - STCW*), Лондон 1978. године, допуњена 1995. године,
- Конвенција о аресту поморских трговачких бродова из 1999. године,
- Конвенција УН о уговорима за међународни превоз робе у целини или делимично морем (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*) из 2009. године.

г. Поједне организације заједнички су радиле на регулисању неких области. Тако су Међународна поморска организација (ИМО), Конференција Уједињених нација о трговини и развоју (UNCTAD) и Комисија Уједињених нација за међународно трговинско право (UNCITRAL) усвојиле:

- Конвенција УН о превозу ствари морем (Хамбуршка правила) из 1952. године,
- Кодекс о понашању линијских конференција из 1974.године,
- Конвенција УН о међународном мултимодалном транспорту из 1980. године,
- Модел и клаузула за осигурање поморских бродова и терета из 1985. године.

д. Међународна организација рада (ILO) ради на заштити и побољшању радних услова помораца и конвенције и препоруке које су од значаја за поморце и морнаре су:

- Конвенција бр. 111 која се односи на дискриминацију у погледу запошљавања и занимања из 1958. године,

- Конвенција бр. 95, која се односи на заштиту на раду из 1949. године,
- Конвенција бр. 47, о скраћењу радног времена до 40 часова недељно из 1935. године,
- Конвенција бр. 147 о минималним стандардима на трговачким бродовима из 1976. године и уз њу прилози:
 - Конвенција бр. 23 о репатријацији помораца,
 - Конвенција бр. 58 о минимуму година старости за рад на броду,
 - Конвенција бр. 73 о медицинском сведочанству за поморце,
 - Конвенција бр. 87 о синдикалним слободама и заштити синдикалних права,
 - Конвенција бр. 92 о просторијама за смештај посаде на бродовима (ревидирана),
 - Конвенција бр. 98 о правма радника на организацију и колективне преговоре,
 - Конвенција бр. 143 о спречавању несрећних случајева,
 - Конвенција бр. 138 о миималним годинама старости (ревидирана)
 - Конвенција о раду помораца из 2006. године која је обухватила и изменила 37 ранијих конвенција и препорука.¹

Специфичност ове Конвенције је и у промени досадашње структуре Конвенција МОП и прихватање структуре конвенција ИМО, као би се олакшало коришћење документа. Посебно се истиче практично решење везано за измену стандарда. Наиме, да се не би морала мењати комплетна Конвенција због превазиђених и затарелих техничких стандарда, за њихову измену је предвиђена упрошћена и скраћена процедура, док је за чланове Конвенције које се баве нормирањем, задржан формални начин измене.

Друга новина која се сматра предношћу је флексибилност у примени која се везује за различите степене привредног развоја чланица. При доношењу одлуке о флексибилној примени конвенције нужно је да одлука буде јавна, базирана на трипартитној сагласности и у складу са предвиђеним условима за њено доношење. Коначно, предвиђено је да држава чију државну припадност брод има, издаје две потврде којим се гарантује поштовање услова рада на броду и које се на захтев дају контролним органима државе луке. Те две потврде су сведочанство и декларација, чији обрасци су прилози уз Конвенцију и о њима ће бити више речи у одељку о радноправним односима помораца и бродараца.

Препоруке:

¹ То су Конвенције: број 7, број 8, број 9, број 16, број 22, број 23, број 53, број 54, број 55, број 56, број 57, број 58, број 68, број 69, број 70, број 72, број 73, број 74, број 75, број 76, број 91, број 92, број 93, број 109, број 133, број 134, број 145, број 146, број 147 и Протоколи број 163, број 164, број 165, број 166, број 178, број 179, број 180.

- Препорука бр. 9 о изради поморских законика у државама из 1920. године,
- Препорука бр. 77 о организацији професионалне обуке за рад на броду из 1946. године,
- Препорука бр. 105 о садржају бродских апотека из 1958. године,
- Препорука бр. 107 о ангажовању за рад на броду регистрованом у иностранству из 1958. године,
- Препорука бр. 137 о професионалној обуци помораца из 1970. године,
- Препорука бр. 153 о заштити младих помораца из 1976. године.

1.3 Конвенција УН о праву мора 1982. године и Међународни суд за право мора

1.3.1 Конвенција УН о праву мора

У другој половини XIX века, начињени су први озбиљнији покушаји да се питање правног регулисања и поделе морског пространства уреди. Под окриљем Уједињених нација, предузете су активности које су за резултат имале доношење четири Женевске конвенције 1958. године. Те конвенције су тематски подељење према областима којим се баве. То су: Конвенција о отвореном мору, Конвенција о територијалном мору и спољном морском појасу, Конвенција о континенталном слоју и Конвенција о риболову и очувању биолошких богатстава отвореног мора. Значај који су за уређење питања поделе и коришћења мора имале Женевске конвенције је несумњив. Први пут су се свеобухватно настојала регулисати сва она питања која су била извор сукоба и несагласности међу представницима различитих држава, али и унети новине у погледу обавезе свих да штите мора и жива бића у њему као опште добро свих, а не само обалних држава. Ове конвенције и данас су на снази уз изузетак који каже да уколико постоји несагласност неке од Женевских конвенција са Конвенцијом о праву мора, важећа је норма из Конвенције о праву мора.

Међутим, показало се да материју треба регулисати свеобухватно, као и да је неопходно усвојити нова правна решења у неким областима. Конвенција УН о праву мора представљена је као завршни акт Треће конференције 1982. године (*International Convention on the Law Of the Sea - UNCLOS*) допунила је Женевске конвенције и ступила на снагу 1994. године.² Њом је регулисано право мора као посебна природна и правна целина. Правни режим којим су подвргнута морска пространства у потпуности решава сва питања мирног коришћења мора и океана, искоришћавање њихових

² Конвенција је усвојена и отворена за потпис 10.децембра 1982. године у Монтего Беју на Јамајци, а на снагу је ступила 16. новембра 1994. године. Савезна скупштина СФРЈ је Конвенцију Уједињених нација о праву мора и анексима I-VI ратификовала 27. новембра 1985. године. Закон о ратификацији објављен је у „Службеном листу СФРЈ“ бр.10/86 од 10. јануара 1986. године.

природних богатстава и предвиђају се начини заштите од загађења током пловидбе или коришћења сировина са дна. Услов за све ове активности је да се морски простор користи у мирнодопске сврхе. Међутим, коришћење мора током војних операција или у ратне сврхе Конвенција не помиње што се сматра њеним великим пропустом.

Одређујући морске појасеве и њихову највећу могућу дужину, Конвенција попуњава празнине или неусглашености које су до њеног усвајања постојале и на целовит начин представља надлежности обалне државе над морским пространством које је окружује и ваздушним простором изнад њега. При томе, Конвенцијом о праву мора настојало се наћи прихватљиво решење између захтева држава које заговарају слободно коришћење мора и подморја и држава које су тражиле чврсту контролу обалних држава. Због тога је проглашена слобода мирољубивог коришћења отвореног мора за све, али и набројана овлашћења која обалне државе имају у територијалним водама или спољном морском појасу.³ Увођење искључиве економске зоне није било новина, јер су већ постојали покушаји да се влашћење државе да прогласи овај појас озакони.⁴ Први пут је, међутим, овом Конвенцијом усаглашен режим који ће у искључивој економској зони важити. Тај режим предвиђа право економског искоришћавања за обалну државу, али и слободу осталих држава на слободан прелет или пловидбу под условом да се „указује дужно поштовање“ обалној држави. Дакле, у погледу искључиве економске зоне, права трећих држава су које су иста као права која им припадају на отвореном мору. Поред ових, традиционалних, права на слободно коришћење искључиве економске зоне, придодата су и права свих осталих држава да у искључивој економској зони неке државе могу учествовати у спасилачким мисијама, праву прогона, борби против пиратерије или трговине наркотицима.

Посебна пажња, у Конвенцији, посвећена је заштити околине од загађења, које је дефинисано као „људско уношење материја или енергије у морску околину, укључујући широка речна ушћа, које проузрокује или може проузроковати такве штетне последице као што су штета живим бићима и морској фауни и флори, угрожавање здравља људи, ометање поморских делатности, укључујући риболов и друге законите употребе мора, погоршање квалитета морске воде и умањење привлачности простора за становање и рекреацију.“⁵ Овако одређено загађење је забрањено без обзира да ли оно долази са бродова или настаје током активности које се предузимају на искоришћавању природних богатства морског дана и подморја.

³ Под мирољубивим коришћењем мора подразумева се уздржавање сваке државе потписнице од употребе силе или опретње употребом силе против територијалног интегритета или политичке независности неке државе, а у складу са одредбама Повеље Уједињених нација.

⁴ Још су 1972. године азијске и афричке земље у Адис Абеби усвојиле Декларацију којом проглашавају искључиву економску зону као појас од 200 наутичких миља који се протеже од спољне линије спољног морског појаса.

⁵ Члан 1. Конвенције о праву мора