

др Весна СИМОВИЋ  
сарадник на Правном факултету Универзитета Црне Горе

## ХАРМОНИЗАЦИЈА МЕЂУНАРОДНИХ СТАНДАРДА О РАДНО-ПРАВНОМ СТАТУСУ ПОМОРАЦА

### Резиме

*Процес глобализације највише је дошао до изражаја у области поморске индустрије, која, иако се развија у националним оквирима, превазилази их. Овај процес је тјесно повезан са употребом за обезбеђивањем правне сигурности поморцима, независно до заставе брода под којим плове. Хармонизација пројиса у области поморској радној права условљена је интересима и потребама како помораца, тако и бродовласника. Из тог разлога, квалитетна регулативе у овој области подразумева проналажење равнотеже између захтева за униформношћу права (међународно поморско право) и флексибилности правила – које произлазе из специфичности у појединим државама.*

*У раду се указује на значај међународних организација у процесу хармонизације међународних стандарда у области поморској права, и то како оних организација које се баве питањима сигурности живота и имовине на мору и заштитом морске околине, тако и оних организација које у својим документима уређују питања која се односе на радне и животно услове помораца на броду. Посебно је указано на значај Конвенције о раду помораца, која је усвојена у фебруару 2006. године, на 94. сједници Међународне организације рада (МОП) у Женеви. Конвенција регулише не само радне, већ и социјалне и животно услове помораца. С тим у вези, један од њених основних циљева јесте да се обезбједи правна сигурност за све поморце, независно од заставе брода под којим плове.*

**Кључне речи:** хармонизација, глобализација, универзални стандарди, радно-правни статус помораца.

## I Утицај глобализације на трендове у поморском радном праву

Поморска индустрија је главни покретач свјетске трговине. На то указује чињеница да поморска индустрија константно биљежи раст, и поред ширења мреже других превозних средстава.<sup>1</sup>

Радно-правни статус помораца умногоме се разликује од осталих категорија запослених, прије свега због чињенице да брод није физички везан за територију једне државе, што врло често компликује радне односе помораца. С тим у вези, за примјену националних прописа којима се уређује радно-правни статус помораца на броду најважније питање је: да ли је поморац запослен на броду код којег постоји стварноправна веза између брода и државе или је у питању фиктивни однос брода и државе (заставе погодности). Ово из разлога што су савремени трендови у поморској индустрији обиљежени промјеном власничке структуре на бродовима, тако да власници бродова све чешће долазе из земаља из којих нијесу ни брод ни поморци, а и посаде бродова су све више мултинационалне. Тешкоће у регулисању радно-правног статуса помораца на тај начин произлазе и из чињеница да се њихови радни односи регулишу по прописима неких других држава, односно држава у којима они имају статус странца. Један од разлога који је утицао на хармонизацију прописа у области поморског радног права је тај што бродови све више вију заставе држава у којима је ефективна контрола над бродовима мања. Овдје је посебно изражен проблем заштите права морнара који су ангажовани на бродовима који вију заставе погодности. Дакле, у оваквим ситуацијама морнар, бродовласник и застава брода потичу из различитих држава. Застава погодности је карактеристична за економски неразвијене земље, које предвиђају веома флексибилне услове за добијање дозвола за пловидбу на мору, што има посљедице како по сигурност на броду (обзиром да постоји могућност добијања дозвола за бродове који посједују застарјелу опрему), тако и по радно-правни статус морнара (јер је на овим бродовима углавном ангажова-

1 У 2006. години свјетска трговачка флота је имало око 50.000 бродова, који су били регистровани у око 150 држава, а њихова носивост је била била 960 милиона тона, што је било 64,2 милиона тона више него почетком 2005. године. Ти су бродови 2006. године превезли 7,11 милијарди тона терета и при томе биљежили 3,5% повећање у односу на претходну годину. Видјети: Иван Јововић, *Међународно правна заштитна помораца*, Матица црногорска, 2009, стр. 103.

на јефтина радна снага, којој се обезбјеђују само минимални услови за рад). На овим бродовима, који су од стране међународних тијела које прописују стандарде у овој области названи „подстандардни бродови“<sup>2</sup> је најизраженији проблем илегалног запошљавања странаца, којима се обезбјеђују само минимални стандарди живота и рада на броду, а најчешће нијесу социјално осигурани.<sup>3</sup>

Осим наведених проблема, глобализација као феномен и тренд у међународним односима наметнула је потребу да се изграде универзални стандарди у области поморства, обзиром да је управо поморство индустрија која је одавно прешла националне и регионалне оквире. С тим у вези, рјешења на националном нивоу нијесу могла обезбиједити адекватну заштиту поморцима, посебно онима који нијесу њени држављани. Имајући у виду да и поморци и бродовласници имају жељу и интерес да знају која су њихова права и обавезе, независно од тога у којој земљи се налази брод на којем плове, хармонизација стандарда у овој области је један од кључних услова за унапређење поморске индустрије. Ово из разлога што неуједначеност закона и других прописа којима се уређују услови пловидбе и статус бродовласника и помораца изазивају правну несигурност, што онемогућава несметан развој поморске пловидбе. Осим тога, одсуство хармонизације прописа за директну посљедицу може имати постојање дискриминације помораца, како по непрофесионалним основима, као што су: раса, вјера, национална припадност, тако и по основу професионалних квалификација, тј. занимања.

Имајући у виду наведене трендове у области поморске индустрије, као и проблеме који су изазвани услед постојања различитих услова за примјену мађународних стандарда из области поморског радног права на националном нивоу, можемо закључити да је хармонизација прописа у овој области услов за даљи развој поморске индустрије и као таква, она подразумијева испуњавање два циља, која су међусобно повезана. Први циљ је уједначавање стандарда из области поморског права на националном нивоу. То подразумијева постојање регулативе која ће омогућити што флексибилније, односно поједностављено уређење односа у овој области. Од квалитетног постављања смјерница, односно креирања политике како би се остварио овај циљ, зависи и реализација другог циља, а то је постизање правне сигурности помораца независно од заставе брода на којем плове. То подразумијева довољно познавање

2 Видјети: Н. Угрин, *ITF* и „GLOBAL MARINER“ у борби против бродова који илове по зашћавом иододносћии, доступно на адреси: [www.PlimalTF.htm](http://www.PlimalTF.htm).

3 Тако у Либерии Панама и постоји само осигурање за случај инвалидности, старости и смрти, као и осигурање за случај несреће на послу, док други облици социјалног осигурања, као што су осигурање за случај незапослености, не постоје. Видјети: И. Јововић, *Међународноиправна зашћииића иомораца*, Матица црногорска, 2009, стр. 111.

правила и процедура у поморском праву од стране оних на које се та правила и процедуре односе, тј. бродовласника и помораца. Међутим, за квалитетну реализацију оба постављена циља неопходно је успоставити равнотежу између интереса обје уговорне стране у радном односу, тј. бродовласника и помораца. Другим ријечима, квалитетна регулатива у овој области подразумева постојање равнотеже између флексибилности, која је неопходна за обезбјеђивање конкурентности на тржишту и степена правне сигурности помораца. Ово из разлога што су досадашње искуство и пракса у овој области показали да су правна сигурност и радно-правни статус помораца у великој мјери били у другом плану, посебно у ситуацијама када бродови плове под „заставама погодности“,<sup>4</sup> тј. заставама држава које не предвиђају скоро никакве услове за давање своје државне припадности бродовима, што и јесте главни разлог за уједначавање стандарда у области поморске индустрије. Ипак, треба нагласити да иако је хармонизација прописа у области поморског права крајњи циљ политика које се воде на међународном нивоу, одређене разлике на националном нивоу у регулисању питања која се тичу услова рада у овој области морају постојати, што је посљедица поморске традиције у појединим државама, степена развијености поморске индустрије у њима, као и конкретних економских интереса појединих држава у области поморства. Управо због ових разлога, један од главних показатеља степена хармонизације односа у овој области треба да буде уједначеност економских интереса на нивоу појединих држава, посебно оних са дужом поморском традицијом.

## II Заштита радно-правног статуса помораца у међународним документима

Прве идеје о хармонизацији прописа у области поморског права јавиле су се у оквиру међународних организација које су окупљале поморце. Прве активности на том пољу отпочеле су средином деветнаестог вијека. Међутим, највећи број докумената који се односио на уједначавање прописа у области поморског права у почетку се односио само на регулисање односа између бродовласника, да би се са хармонизацијом прописа који се тичу радно-правног статуса помораца отпочело знатно касније – у другој половини двадесетог вијека.

4 Државе „застава погодности“ доминирају тржиштем бродарства, посебно због јефтних административних такса и пореза, а међу њима се издвајају: Панама, Либериа, Малта, Бахами и др., и оне су посебно привлачне власницима бродова који потичу из земаља са дугом поморском традицијом, али у којима важе много рестриктивнији услови за добијање поменутих дозвола, као што су: САД, Јапан, Грчка, Италија и др. Видјети: *Ibidem*.

Прва међународна организација која се бавила проблемима хармонизације поморског права био је Међународни поморски одбор (*Comité Maritime International – CMI*), који је основан 1897. године у Антверпену.<sup>5</sup> У оквиру ове организације је донијет један број међународних уговора који су се, између осталог, бавили и регулисањем радноправног статуса помораца.<sup>6</sup> Међутим, иако су ови документи доношени као резултат копромиса чланова Међународног поморског одбора, њихов домет у пракси је био ограничен, што је било последица дијелом непрецизности, односно двосмислености одредаба које су се односиле на ову проблематику, а дијелом и непостојања услова на националном нивоу за њихову имплементацију. То је доводило до слабљења утицаја Међународног поморског одбора у креирању политике у области поморског радног права. Због тога 60-их година двадесетог вијека доминантну улогу у овој области преузима Међународна поморска организација (*International Maritime Organization – IMO*), која је основана 1948. године, са сједиштем у Лондону.<sup>7</sup> Иначе, *IMO* је специјализована установа Организације уједињених нација, а циљ њеног дјеловања је првенствено обезбјеђивање сигурности живота и имовине на мору, као и заштита морске околине.<sup>8</sup> Посебан значај имају

5 Чланови *CMI*-а су појединци заслужни за развој поморског права и национална удружења за поморско право.

6 Прва конвенција која је донијета у оквиру ове организације Конвенција о судару бродова из 1910. године. Након тога, донијет је један број конвенција које су регулисале следећа питања: пружање помоћи и спашавање на мору; ограничење одговорности власника поморских бродова; поморске привилегије и хипотеке; грађанска надлежности при судару и другим пловидбеним незгодама; ограничење одговорности власника поморских бродова; заустављање поморских бродова и др. Опширније видјети: Војислав Борчић, *Уговори о искоришћавању бродова – коментар Поморској законика*, Удруга поморских агената Хрватске, Ријека, 2000, стр. 76.

7 *IMO* је основана 1948. године у Женеви, а први састанак *IMO*-а је одржан 1949. године у Лондону, гдје јој се и данас налази сједиште. Првобитан назив ове организације био је: Међувладина поморска савјетодавна организација (енгл. *Intergovernmental Maritime Consultative Organization – IMO*), да би 1975. године промијенила назив у Међународна поморска организација. На челу *IMO*-а је Скупштина која се састаје сваке четврте године, а у међувремену овом организацијом управља Савјет у којем се налазе представници 36 земаља чланица које бира Скупштина. *IMO* своје активности спроводи преко пет комитета од којих највећи значај има Комитет за сигурност пловидбе – *MSC (Maritime Safety Committee)*. Поред овог комитета, велики значај има и Комитет за заштиту мора – *MEPC (Maritime Environment Protection Committee)*, чији је главни задатак превенција загађења мора од стране бродова. У оквиру ова два комитета функционише велики број подкомитета. Доступно на адреси: [www.imo.org](http://www.imo.org).

8 Поред ових организација, хармонизацијом прописа у области поморског права бавиле су се и неке друге специјализоване организације у оквиру УН-а, које нијесу специјализоване искључиво за област поморског радног права, као што су: Конференција УН-а за трговину и развој, Повјереништво УН-а за међународно трговачко право, Међународни институт за изједначавање приватног права,

три конвенције које су донијете у оквиру ове организације, а то су: SOLAS 74, MARPOL 73/78 и STCW 95.

- SOLAS (*Safety of Life at Sea*) је прва конвенција о сигурности људских живота на мору.<sup>9</sup> Конвенција је ревидирана више пута, а након измјена из 1974., године обухвата одредбе којима су утврђени технички стандарди изградње и опреме које бродови морају задовољити, као и начини обављања појединих поступака са становишта сигурности брода и људи на мору (као што су одредбе које се односе на опрему за спасавање и противпожарну заштиту за све бродове, обавезе одржавања вјежби спасавања и процедуре спасавања). Основни циљ њеног усвајања је потреба да се наметну што виши стандарди сигурности, у првом реду на трговачким бродовима. Конвенција се односи на све путничке бродове без обзира на величину и на све теретне бродове преко 500 бруто тона који плове у међународним водама, док за мање бродове и за бродове који плове националним водама, државе потписнице конвенције могу захтијевати и блаже стандарде од оних који су дефинисани SOLAS-ом.
- MARPOL – Међународна конвенција о спречавању загађења са бродова (*International Convention for the Prevention of Pollution From Ships*) усвојена је 1973. године. Ова конвенција се односи на све бродове, осим на ратне бродове. Циљ њеног усвајања био је да се у потпуности и на једном мјесту утврде поступци помораца, као и неопходна опрема брода, како би се ефикасно спријечило загађивање морске околине. Конвенција предвиђа минималне техничке стандарде који треба да спријече загађење са бродова: уљем (конвенција предвиђа смањење количине уља

---

Међународна трговачка комора. Такође, значајан допринос уједначавању стандарда у овој области дале су друге организације које су основане на регионалном и међународном нивоу, као што су: Балтички и међународни поморски савјет; Федерација националних удружења поморских агената; Међународна федерација удруга отпремника; Међународна бродарска комора; Међународно удружење независних танкерских бродара и др. Опширније видјети: Борчић Војислав, *Уговори о искористићавању бродова – коментар Поморској законика*, Удруга поморских агената Хрватске, Ријека, 2000, стр. 7.

9 Рад на конвенцији је започео одмах након оснивања ИМО-а, односно 1948 године, а њена прва верзија усвојена је 1960. године, због чега је и носила име SOLAS '60. Конвенције је мијењана шест пута (1966, 1967, 1968, 1969, 1971, 1973.) да би 1974. године усвојена нова конвенције (позната под именом SOLAS 74), која обухвата све до тада извршене измјене и уноси значајне новине у погледу регулисања безбједности људи на мору. Конвенција је у након 1974. године добила и два Протокола. Протокол из 1978. године дефинисао је процедуру прегледа и инспекције бродова, а Протокол из 1988. године увео је и хармонизовани систем прегледа бродова. Доступно на адреси: [www.imo.org](http://www.imo.org).

које може бити испуштено са брода, док у у неким водама то потпуно забрањује), хемикалијама, штетним супстанцама, отпадом, отпадним водама и сл. Међутим, конвенција се не односи на загађења која настају у вези са истраживањем и експлоатацијом морског дна, као и на уклањање отпада бацањем у море.

- *STCW* – (*Standard of Training, Certificates and Watchkeeping for Seafarers*) је међународна конвенција о стандардима за обуку, издавању овлашћења и вршењу бродске страже. Ово је најзначајнија конвенције *ИМО*-а. Усвојена је 1978. у Лондону<sup>10</sup> и обухвата све бродске и управљачке компаније, центре за обучавање, офицере и посаде на бродовима. У складу са овом конвенцијом све земље су дужне да прилагоде своје системе обуке и сертификације новим захтјевима конвенције.

Када је у питању заштита животних и радних услова на броду, највећи значај имају активности које је у циљу хармонизације прописана у овој области предузимала Међународна организација рада (*МОП*). Можемо рећи да управо документи који су донијети од стране *МОП*-а представљају темеље међународног поморског радног права, јер се они односе не само на поморце, већ и на рибаре и лучке раднике. Важно је напоменути да је ова организација прва препознала негативне ефекте употребе застава погодности по радноправни статус помораца.<sup>11</sup> Из тог разлога, *МОП* је од свог оснивања посебну пажњу посвећивала стварању услова за хармонизацију прописа у области поморског радног права, и то како усвајањем посебних докумената који се односе на радно-правни статус помораца, тако и бројних других конвенција и препорука које се посредно или непосредно могу односити на њих, а којима се регулишу питања која су од посебне важности за заштиту права помораца на броду, као што су: синдикалне слободе, колективно уговарање, социјално осигурање, заштита на раду и друга права која имају поморци на основу саме чињенице да су у радном односу. Међутим, специфичност радно-правног статуса помораца захтијевала је да се заштита њихових права

10 Првобитни текст је садржао минималне захтјеве у вези са знањем и вјештинама помораца које су у то доба традиционалне поморске државе потпуно задовољавале. Ова конвенције је ступила на снагу 1984., а 1995. године сазвана је нова конференција на којој су усвојене њене измјене, а ступила је на снагу 1997. године.

11 Тако у извјештају из 1950. године, који се односио на радне и животне услове помораца на бродовима који виђу панамску заставу, наводи се да су панамски бродари неодговорни, спремни да у сврху постизања што већег профита преузимају ризике у погледу људи и имовине на мору, користећи старе и лоше одржаване бродове, с обзиром на то да многи од њих представљају пловеће олупине. На таквим бродовима је присутно илегално запошљавање помораца који су притиснути егзистенцијалним потребама спремни толерисати и најниже радне и социјалне стандарде, неголи да остану без посла. Видјети: Т. Alderton, М. Bloor, Е. Kahveci, *Global Seafarer, Living and working conditions in a globalized industry*, Geneva, 2004, стр. 71.

из рада и по основу рада обезбиједи кроз усвајање посебних докумената, тако да су ова питања била периодично разматрана на посебним конференцијама МОР-а.<sup>12</sup> До сада је у овој области усвојено око 70-ак конвенција и препорука, које се односе на све поморске бродове – како јавне, тако и приватне. Оволики број конвенције последица је не само специфичних проблема у регулисању радно-правног статуса помораца, већ и брзих промјена у поморској индустрији, односно њеног развоја, који је са собом доносио нове изазове и потребу да се на њих нађе адекватан одговор, због чега је један број конвенција често требало мијењати и допуњавати.

Оно што је специфично за конвенције МОР-а које се односе на регулисање радних услова помораца у односу на остале документе које је усвојила ова организација је то да су услови за њихово ступање на снагу знатно строжији у односу на остале конвенције. Наиме, док се за остале конвенције МОР-а као услов за ступање на снагу предвиђа одређен број ратификација (најчешће двије), када је у питању ступање на снагу конвенција које се баве питањима из области живота и рада помораца, осим тога тражи се одређена тонажа трговачке флоте држава које је ратификују. Ово из разлога што се на овај начин жели обезбиједити сигурност да ће конвенције бити ратификоване од стране држава са дужом поморском традицијом.<sup>13</sup>

### III Специфичности Конвенције о раду помораца у односу на остале конвенције МОР-а

Оправданост усвајања посебне конвенције о раду помораца произлази из међународног карактера пловидбе на мору. Конвенција о раду помораца усвојена је у фебруару 2006. године, на 94. сједници Међународне организације рада (МОР) у Женеви.<sup>14</sup> У научној и стручној

12 Посебна засиједања Опште конференције МОР-а која су била повећана проблематици рада у поморству одржана су: 1920, 1926, 1929, 1936, 1946, 1958, 1970, 1976. и 1996. године. До сада је у овој области, осим Конвенције о раду помораца из 2006. године усвојено 39 конвенција, један протокол и 29 препорука које су груписане по одговарајућим тематским поглављима. Опширније видјети: Боривоје Шундерић, *Право Међународне организације рада*, Београд, 2001, стр. 386–430.

13 МОР је отпочела са поштравањем услова за ступање на снагу поморских конвенција још 1936. године. Ти услови су у период од 1936. до 1976. године били све ригорознији и повећавали су се са пет на седам, девет до десет регистрованих ратификација од држава чланица. Тако је Конвенција бр. 147 из 1976. године, предвиђала да ће ступити на снагу када је ратификује најмање 10 држава чланица које заједно имају трговачку флоту чија бруто тонажа износи 25% од укупне свјетске трговачке флоте. Видјети: И. Јововић, *Међународноправна заштитија помораца*, Матица црногорска, 2009, стр. 123.

14 За Конвенцију је гласало 314 делегата из 96 држава, није било гласова против, док су представници Либана и Венецуеле били уздржани. Либан је то учинио



јавности преовладава мишљење да је ово најбоља конвенција у области поморства која је до сада усвојена под окриљем МОР-а. Стога се она често квалификује као „супер конвенција“ и „Повеља о правима помораца“. Она се сматра „четвртим стубом“ квалитетног бродарства, уз универзална правила о сигурности бродова, која су усвојена у оквиру Међународне поморске организације (ИМО): *SOLAS 74*, *MARPOL 73/78* и *STCW 95*.

Конвенција регулише не само радне, већ и социјалне и животне услове помораца. С тим у вези, један од њених основних циљева јесте да се обезбиједи правна сигурност за све поморце, независно од заставе брода под којим плове. Обзиром да је ово питање МОР до сада регулисала са око 70-ак докумената, Конвенција је донијета у циљу обједињавања постојећих стандарда и њиховог прилагођавања савременим условима у области поморства. Посебну вриједност Конвенције чини обједињавање цјелокупне материје која се односи на рад помораца у оквиру једног документа, и то како императивних норми, тако и упуштава за њену примјену, што заинтересованим субјектима омогућава једноставнији и бржи увид у ову материју.

Конвенције о раду помораца се разликује у односу на остале конвенције МОР-а по томе што има специфичну структуру. Наиме, у пракси МОР-а је уобичајено да се обавезујуће норме одвоје од оних које немају императиван карактер, односно да се приликом регулисања неког питања из области рада доносе два документа: конвенције и препоруке. Међутим, структура ове конвенције је урађена по угледу на структуру коју користи Међународна поморска организација, а то је обједињавање обавезујућих норми и препорука у један акт. Тако, Конвенцију о раду помораца чине три различита, али међусобно повезана дијела: Чланови, Правила и Кодекс. Чланови и Правила садрже основна права и начела као и основне обавезе држава које су ратификовале Конвенцију. Кодекс садржи појединости у вези примјене Правила и подијељен је у два дијела. Дио А Кодекса је обавезујући, а дио Б садржи препоруке које би државе потписнице требале узети у обзир код доношења националних прописа којима се имплементира. Можемо закључити да Кодекс има форму препоруке и садржи упуштава и инструкције који имају за циљ да државама чланицама олакшају примјену конвенције. Ово је посебно важно из разлога што је Конвенција специфична и по томе што не предвиђа могућност изузимања од примјене појединих њених дјелова или одредаба, као што је то случај код неких других конвенција МОР-а, већ се

---

због финансијске ситуације у земљи, док се Венезуела уздржала због референце у преамбули нове конвенције на Конвенцију о праву мора из 1982. године, којој се Венезуела противила. Опширније: Дејан Петровић, „Глобална права за поморце: нова конвенција о раду у области поморства“, *Наше море*, бр. 53(1-2)/2006.

мора ратификовати у цјелокупном понуђеном тексту. Посебан квалитет конвенције представља вертикална интеграција њених одредби, што је омогућено кроз додјељивање истих наслова и нумеричким начином означавања поглавља. Такође, свако позивање на одредбе Конвенције садржане у Члановима значи истовремено позивање на Правила и Кодекс и обрнуто.

Правила и Кодекс подијељени су у пет поглавља.

У првом поглављу су садржане норме које се односе на услове и поступак заснивања радног односа помораца. У том смислу, предвиђени су минимални стандарди који се односе на заснивање радног односа помораца, као што су: старосна граница за заснивање радног односа, здравствено увјерење којим се потврђује постојање здравствене способности за рад на броду, одредбе које се односе на стручне квалификације помораца, а прецизиран је и поступак заснивања радног односа.

У другом поглављу су осим одредби које се односе на најмањи број чланова посаде на броду прописани и стандарди који се односе на услове запослења, односно регулисана су индивидуална права из радног односа за поморце, као што су: зарада, радно вријеме, право на одморе (са посебним освртом на годишњи одмор), право на стручно усавршавање и напредовање у звању, право на репатријацију, као и право на накнаду у случају губитка или потонућа брода.

Треће поглавље носи наслов: Просторије за смјештај и одмор, прехрана и послуживање хране. О овом дијелу су предвиђене норме које се односе на обезбјеђивање адекватних социјалних и животних услова на броду, што ову конвенцију чини специфичном у односу на остале конвенције МОР-а и даје јој посебан квалитет. Због специфичности радно-правног статуса помораца, у овом поглављу су прецизирани захтјеви које брод мора да испуни у циљу обезбјеђивања адекватних услова за смјештај и боравак на броду помораца. У том контексту говори се о минималним стандардима које треба да испуњавају просторије за смјештај и одмор на броду, као што су: вентилација, гријање, расвјета, спаваонице, санитарне просторије, просторије за медицинску заштиту, посјете на броду и сл. Осим тога, у овом дијелу конвенције садржане су и норме које се односе на прехрану и послуживању хране.

У четвртом поглављу обухваћена су питања која се тичу остваривања права по основу рада, односно права из социјалног осигурања. У контексту права на заштиту здравља, регулисана је и здравствена заштита помораца на броду и копну, одговорност бродовласника за последице болести или незгода на раду, спречавање незгода на броду. Осим тога, у овом дијелу се говори и о праву помораца на социјалну заштиту.

На крају, у петом дијелу су садржане норме о одговорности у погледу спровођења стандарда који су садржани у конвенцији, и то како о одговорности државе под чијом заставом брод плови, тако и о одговорности државе у чију луку брод пристаје, као и одговорности државе која обезбјеђује тржиште радном снагом, тј. државе чији грађани су радно ангажовани на броду.

Конвенција има и специфичности које се огледају у пољу њене примјене. С тим у вези, поље примјене Конвенције се може третирати на два начина, зависно од критеријума који се узима у обзир. Ако пођемо од критеријума *ratione personae*, односно категорије лица на које се односи, Конвенција обухвата појмове: поморац и бродовласник. Једна од значајнијих новина у Конвенцији односи се на дефинисање појма поморац. Под овим појмом, у смислу Конвенције подразумијева се: „свака особа која је запослена, узета у службу или која ради у било којем својству на броду на који се примјењује Конвенција.“<sup>15</sup> Из ове дефиниције произлази да се права која су предвиђена конвенцијом односе како на лица која су ангажована на броду у форми радног односа, тако и на она лица која остварују право на рад кроз неки други флексибилни облик запошљавања. Осим тога, под појмом „поморац“ подразумијевају се не само лица која учествују у техничким операцијама на броду, већ и лица која обављају друге послове, као што је пружање услуга путницима на бродовима. Осим тога, Конвенција оставља могућност проширења примјене на све поморце, дакле не само на оне који плове на бродовима на које се односи конвенција. С тим у вези, важно је напоменути да у случају спора око тога да ли нека категорија лица има статус поморца у смислу ове Конвенције, предвиђено је да одлуку доноси надлежни државни орган, али уз обавезно консултовање организација које окупљају поморце и бродовласнике.

Конвенција проширује и круг лица која су одговорна за задовољавање услова који су предвиђени овим документом, на начин што предвиђа широко тумачење појма „бродовласник“. Овим појмом је обухваћен не само власник брода него било која друга организација или особа која је од бродовласника преузела одговорност за рад брода (као што су нпр. менаџер или закупац брода). Проширење круга лица на које се односи Конвенција има посебну важност због утврђивања одговорности у случају не испуњавања захтјева који су предвиђени Конвенцијом, јер се ова лица не могу ослободити одговорности, чак ни у оним случајевима када нека друго лице испуњава услове у име бродовласника.

15 Све до 1926., односно 1936. године, у конвенцијама и препорукама Међународне организације рада умјесто појма поморац користио се појам морнар. Први пут је појам поморац коришћен у Препоруци о инспекцији рада (помораца) 1926. и касније у Конвенцији 1936. године. Видјети: Б. Шундерић, *Право Међународне организације рада*, Београд, 2001, стр. 386–430.

Када је у питању критеријум *ratione materiae*, у Конвенцији је направљена подјела на бродове на које се Конвенција примјењује и на оне који су изузети из примјене. Ова подјела је направљена зависно од тога да ли се ради о бродовима за унутрашњу или међународну пловидбу. Тако, Конвенција у члану 2, став 4 садржи дефиницију бродова на којима је обавезна примјена предвиђених стандарда, а то су трговачки бродови, независно од тога да ли су у приватном или јавном власништву. Са друге стране, Конвенција се не односи на бродове који плове у унутрашњим водама, као ни на оне бродове који плове у близини затворених вода, односно на подручјима гдје важе лучка правила. При томе, Конвенција није дефинисала до краја израз „близина затворених вода“, већ ће се то дефинисати националним законодавствима, зависно од услова и праксе појединих држава, и уз обавезно консултовање социјалних партнера у овој области, тј. организација помораца и бродовласника. Осим ове врсте бродова, из примјене Конвенције су искључени и бродови који се баве риболовом или сличним пословима, бродови традиционалне градње као и ратни бродови, односно помоћни бродови ратне морнарице.

Конвенција је специфична и по томе што предвиђа рестриктивне услове за ступање на снагу. Наиме, предвиђено је да ће ступити на снагу 12 мјесеци након што јој приступи најмање 30 држава чланица МОР-а под чијом се заставом налази најмање 33% свјетске бруто тонаже.<sup>16</sup> Оправдање за постојање овако високог стандарда за ступање на снагу Конвенције можемо извести из чињенице да су рјешења која су њоме предвиђена усмјерена прије свега према земљама које имају поморску традицију.<sup>17</sup>

Битна новина Конвенције о раду помораца односи се на контролу испуњености стандарда на броду. Конвенција у овом дијелу даје широка овлашћења држави под чијом заставом брод плови, која обавља инспекцију и обезбјеђује примјену Конвенције. Предвиђено издавање сертификата бродовима према стандардима Међународне

16 Конвенција је ступила на снагу, а њена ратификација је већ завршена у великим поморским земљама, као што су: Панама, Либериа, Маршалска Острва, Бахами, Норвешка што представља 43% укупне свјетске бруто тонаже бродова. Од земаља у нашем окружењу ратуфиковале су је: Хрватска и Босна и Херцеговина.

17 Када је у питању ратификација ове конвенције за земље које су чланице Европске уније предвиђен је другачији систем обавезивања на њену примјену. Наиме, правни основ за примјену Конвенције предвиђен је Директивом бр. 2009/13, која је ступила на снагу истовремено са Конвенцијом. Директива обезбјеђује правни основ за спровођење Уговора о Конвенцији о раду помораца, који је закључен 2008. године између социјалних партнера (*European Community Shipowners' Associations and European Transport Workers' Federation*). Доступно на адреси: [www.euractiv.com/en/transport](http://www.euractiv.com/en/transport).

организације рада, што је до сада био вршено само у складу са стандардима Међународне поморске организације. У том смислу, повећана је улога државе под чијом заставом брод плови. Конвенција предвиђа да сви бродови који прелазе 500 бруто-тона који иду на међународна путовања, односно који испловљавају из луке или плове између двије луке у иностраној држави морају имати двије врсте сертификата, које издаје државе чију заставу вију.

Први документ је Потврда о поштовању радних стандарда (*Maritime Labour Certificate*), који држава издаје оним бродовима за које је инспекцијом утврђено да поштују одредбе Конвенције. Услов за издавање ове потврде је да су на броду испоштовани стандарди који се односе на радне и животне услове помораца.<sup>18</sup> Ова потврда важи најдуже пет година, у којем период је предвиђена најмање једна контрола од стране надлежног државног органа. Међутим, у одређеним случајевима (који су оправдани промјеном заставе брода, промјеном бродара или се ради о новом броду) постоји могућност издавања Привремене потврде о поштовању радних стандарда (*Interim Maritime Labour Certificate*), која важи најдуже шест мјесеци.

Други документ који издаје држава чију заставу брод вије је Изјава о поштовању радних стандарда (*Declaration of Maritime Labour Compliance*), која прати потврду о поштовању стандарда на броду. У изјави се наводе мјере којима се обезбјеђује примјена стандарда који су предвиђени у Конвенцији. Овај документ се састоји од два дијела, при чему први дио саставља надлежна власт, а други дио бродовласник.

Ова два документа се морају налазити на броду, чиме се значајно олакшава контрола у лукама. С тим у вези, Конвенција предвиђа и додатне флексибилности за државе које је ратификују, а једна од њих је могућност оснивања специјализиране организације која испуњава услове који су предвиђени Конвенцијом да обављају контролу и издаје поменуте сертификате у име државе.

Осим државе чију заставу брод вије, могућност контролисања примјене стандарда на броду има и државе у чијој луци се брод налази, али она у том поступку не може детаљно прегледати брод, већ мора узети у обзир документе које је за брод издала друга држава која је ратификовала Конвенцију. Само у одређеним случајевима који су предвиђени

18 Ови стандарди обухваћају следеће: најнижи узраст помораца; њихову здравствену способност да плове; оспособљеност помораца; уговоре о запослењу; ангажовање овлашћене приватне службе за запошљавање помораца; бројност посаде на броду; смјештај; бродске просторије за одмор; храну и послуживање; заштиту здравља; сигурност и спречавање незгода; сате рада или одмора; зараде помораца; медицинску заштиту на броду; бродски поступак по приговору и др. The Maritime Labour Convention, 2006, доступно на адреси: [www.ilo.org](http://www.ilo.org).

Конвенцијом, држава у чијој луци се брод налази, може детаљно прегледати брод. Један од таквих случајева је кад се сматра или тврди да недостатак може представљати опасност за „сигурност, здравље или сигурносну заштиту помораца.“<sup>19</sup> У том смислу, посебно је значајно рјешење које се односи на „неповлашћени третман“ (*no more favourable treatment*), које подразумева могућност да држава која је ратификовала Конвенцију прегледа бродове који се налазе у њеним лукама, а који вију заставу државе која није ратификовала Конвенцију. Ово рјешење има за циљ како да онемогући предност држава које нијесу ратификовале Конвенцију, тако и да их подстакне да то учине.

Једна од специфичности Конвенције која има за циљ прилагођавање условима који постоје у поморској индустрији односи се на поступак њених измјена и допуна. У овом дијелу предвиђена је флексибилност у погледу измјене одредби које имају технички карактер, а у циљу избјегавања примјене застарјелих одредби. Наиме, у случају измјене одредби које имају технички карактер предвиђен поједностављен поступак, што значи да измјене у овом дијелу не захтијевају ревизију читаве конвенције.<sup>20</sup>

- 19 Осим овог, детаљна инспекција у луци ће се обавити и у следећим случајевима: ако овлашћени службеник утврди да Потврда о раду помораца и Изјава о задовољавању услова помораца нијесу на располагању или се не држе на броду, да су лажне, да не садрже податке које захтијева Конвенција, односно да су на други начин неисправне; ако постоји основана сумња да радни и животни услови на броду нијесу у складу са захтјевима из Конвенције, да постоји оправдана сумња да је брод промијенио заставу како би избјегао поштовање Конвенције, односно да постоји приговор у којем се тврди да посебни радни и животни услови на броду нијесу у складу са захтјевима Конвенције. Видјети: *Ibidem*.
- 20 Овај поступак могу предложити како представници влада држава чланица, тако и организације бродовласника и помораца. Измјену подржати најмање пет влада чланица које су ратификовале Конвенцију или организације бродовласника или помораца. Генерални директор Међународног бироа рада провјерава да ли су испуњени формални услови за подношење предлога за измјену, након чега обавјештава чланице МОР-а и позива их да своја запажања или савјете о предлогу доставе у року од 6 мјесеци или неком другом року (који не смије бити краћи од три мјесеца, нити дужи од девет мјесеци) који пропише Управно вијеће. Након овог рока, предлог са осталом документацијом се доставља Одбору на разматрање, који ће предлог усвојити ако су следећи услови: ако је најмање половина влада чланица које су ратификовале Конвенцију присутна на сједници која је разматрала предлог; ако већина од најмање двије трећине чланова Одбора гласа за измјену; ако ова већина у корист предлога укључује гласове најмање половине владиних гласова, половине гласова бродовласника и половине гласова помораца чланова Одбора, утврђених на сједници кад је предлог стављен на гласање. Измјене које су усвојене на Одбору подносе се на следећој сједници Опште конференције на одобрење. За такво одобрење захтијева се већина од двије трећине гласова присутних чланова. Измјена коју је одобрила Конференција сматра се прихваћеном, осим ако до краја прописаног периода Генерални директор није примио формалну

Vesna SIMOVIĆ, PhD  
Faculty of Law, University of Montenegro

## HARMONIZATION OF INTERNATIONAL STANDARDS ON THE EMPLOYMENT STATUS OF SEAFARERS

### Summary

*The process of globalization is most prominent in the field of maritime industry. This process is closely linked with the need for providing legal security of seafarers, irrespective of the flag ship. Harmonization of international standards in the field of maritime labor law is conditioned by the interests and needs of both seafarers and shipowners. For this reason, the quality of regulation in this area involves finding a balance between the requirements for uniformity of law (international maritime law) and the flexibility of rules – that result from the specificity of individual countries.*

*This paper deals with the legal problems concerning the seafarers' working, living and social conditions and the activities of the International Labour Organization and other organizations – organizations that deal with issues of safety of life and property at sea and protection of the marine environment, and those organizations in their documents regulating issues related to the working and living conditions of seafarers on board. It especially stresses the importance of the Maritime Labour Convention, adopted in February 2006 on the 94th session of the International Labour Organization (ILO) in Geneva. This Convention provides for a new seafarers' identity document that enhances maritime security while facilitating shore leave and the professional movement of seafarers.*

**Key words:** *harmonization, globalization, universal standards, employment status of seafarers.*

---

изјаву о противљењу више од 40% чланица које су ратификовале Конвенцију и које представљају најмање 40% бруто тонаже бродова чланица које су ратификовале Конвенцију. *Ibidem.*