

PITANJE KANADSKOG ARKTIKA

»Dok se od Grocija do konca XVIII stoljeća uglavnom pitalo do koje granice seže područje efektivne vlasti obalne države i njenih razumnih potreba — sad se pitanje postavlja ovako: do koje su granice na takvom području efektivnosti i razumnih potreba interesi obalne države pretežniji od interesa na slobodi mora?«

»... tradicionalna podjela mora na otvoreno i teritorijalno ne rastavlja zone koje su podvrgnute teritorijalnoj suverenosti obalne države od zona u kojima teritorijalne vlasti uopće nema. Ona u najboljem slučaju izražava pretežitost načela slobode odnosno načela teritorijalne suverenosti. Uistinu je teritorijalno more podvrgnuto suverenosti obalne države, ali već s načelnim ograničenjem, no otvoreno more također obuhvaća zone podvrgnute s još većim ograničenjem toj suverenosti, i tek je ostatak otvorenog mora područje slobodno od bilo kakve teritorijalne vlasti.«

(Katičić, Pravni položaj vanjskog morskog pojasa u sistmu obalnih voda, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb 1957, str. 143 i 154)

Očigledno je da bi se te Katičićeve riječi, a jednak tako i tendencija širenja vlasti država na otvoreno more, mogle danas dovesti u direktnu vezu sa čl. 1. Ženevske konvencije o otvorenom moru, u kojemu je otvoreno more definirano negativno, tj. kao »dijelovi mora, koji ne pripadaju teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama«². Katičić u istoj raspravi (na str. 143) piše da je vanjski pojas postao »instrumenat političke igre država«, te da su ga jedne države tražile »da bi preko njega ostvarivale po opsegu šira ovlaštenja, a druge se njemu protivile

¹ V. Andrassy, *International Law and the Resources of the Sea*, New York — London 1970, str. 34—45.

upravo da se ne bi postigla ta svrha«. Dodali bismo mišljenje, da te tvrdnje, izrečene u vezi s vanjskim pojasom, vrijede za more općenito, a pitanja kojim se bavimo u ovom članku predstavlja dobar primjer najnovije prakse država u istom smislu.

Problem arktičkog područja sjeverno od kontinentalnog dijela postao je naročito aktualan godine 1969. kada je američki tanker-ledolamac Manhattan prošao tzv. Sjeverozapadnim prolazom, vodama koje oplakuju kanadsku obalu, čime je potaknut niz pitanja i rasprava, te izazvao osjetno razmimoilaženje u stavovima. Ono što nas ovdje zanima je međunarodno-pravni (i to javno-pravni) aspekt problema, nužno promatran u svjetlu kanadsko-američkih odnosa, ne zato da bi se još jednom istakla interakcija politike i prava, nego zato što mislimo da su baš odnosi između tih dviju država i njihov položaj u međunarodnoj zajednici ključni, kako za spomenuto razmimoilaženje u stavovima, tako i za pravna rješenja na koja ćemo se niže osvrnuti.

U tim okvirima naići ćemo na mnoga pitanja, važna i s praktičnog i s teoretskog stajališta. Nemoguće je, a nije nam to ni namjera, da pojedina pitanja obradimo, jer bi svako od njih moglo predstavljati temu posebnog rada, npr., pitanje pravnog režima mora unutar arhipelaga, režim zaleđenog mora, režim Arktika i teorija sektora, problem razgraničenja unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora, pravni režim morskih tjesnaca, prava obalne države s obzirom na zagađivanje mora i zaštitu okoline uopće, podvrgavanje obaveznoj sudbenosti Međunarodnog suda prihvaćanjem fakultativne klauzule itd. Naša je želja da čitaocu prikazemo suštinu tog slučaja, koji kod nas prolazi prilično nezapaženo, a za kojeg nam se čini da je poučan i zanimljiv, posebno za jednu pomorsku zemlju. Shodno toj želji podijelili smo članak na odsjeke kako slijedi.

1. Osnovni geografski podaci i putovanje *Manhattana*.

Potrebno je, prije svega, geografski odrediti prostor u vezi s kojim se pojavljuju pitanja o kojima će biti riječi. Kao što se već iz naslova vidi, radi se o arktičkom području na sjeveru sjeveroameričkog kontinenta, točnije u dijelu Kanade sjeverno od sjeverne polarnice i moru oko i unutar otočja, koje se kao cjelina naziva arktički arhipelag, ili Kanadski arktički otoci. Ti se otoci protežu prema sjeveru, grubo rečeno, u obliku trokuta, kojemu je baza u pravcu istok—zapad, paralelna s kontinentalnim dijelom Kanade, vrh isturen prema sjevernom polu, a čitav je trokut pomalo iskrivljen prema istoku. Od mnogobrojnih otoka — a razmjeran tom broju je i broj morskih prolaza među njima — spomenut ćemo samo veće.³ U južnom dijelu arhipelaga, od istoka prema

² V. Ibler, *Sloboda mora*, Zagreb 1965, str. 93 i 94.

³ Prije nego što spomenemo bilo koji geografski naziv, napominjemo da smo suočeni s teškoćom oko prijevoda različitih termina koji se nekonsekventno upotrebljavaju za označavanje raznih dijelova mora, odnosno plovnih putova, kako na engleskom (npr. strait, sound, passage, inlet), tako na našem jeziku (npr. tjesnac, prolaz, vrata). Kako ne bismo izazvali nesporazum napominjemo da nazive sa službenih karata i dokumenata na engleskom prevodimo ovako: passage sa prolaz, a strait i sound sa tjesnac, bez obzira na to da li se radi o tjesnacu prema t. 4, čl. 16. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu.

zapadu, nalaze se otoci Baffin, Somerset, Prince of Wales, Russell, Stefansson, Victoria, te Banks; sjevernu skupinu tvore otoci pod zajedničkim imenom Queen Elizabeth; najeveći je otok Ellesmere, a od ostalih navodimo one koji su nam u daljem razmatranju najpotrebniji za orijentaciju (opet od istoka prema zapadu, a na južnom dijelu te skupine): Devon, Cornwallis, Bathurst, Byam Martin, Melville, Eglinton i Prince Patrick.⁴ Što se tiče mora na tom prostoru, jasno je da nas prvenstveno zanimaju plovni putovi, kojima bi bio moguć pomorski saobraćaj između istočne i zapadne strane sjeveroameričkog kontinenta, odnosno Sjeverozapadni prolaz.⁵ Kao što smo već rekli, teoretski takvih putova ima više, ali zbog loših klimatskih uvjeta, u prvom redu zbog leda samo četiri su bar donekle podobna za plovidbu iz Atlantskog oceana, tj. Baffinov zaljev u Beaufortovo more i obratno, i to samo kraćim dijelom godine. To su putovi koje su moreplovci, od prvih pokušaja 1576. preko Amundsenovog uspjeha 1906, do danas, uspjeli svega nekoliko puta savladati⁶ i, na temelju dosadašnjih iskustava i ispitivanja, smatra se da je od praktične vrijednosti samo jedna ruta.⁷ Tom rutom je upravo prošao Manhattan kao prvi trgovački brod uopće, i to u oba pravca. Polazeći od istoka, ta ruta vodi iz Baffinovog zaljeva, između prvospomenutih otoka u južnom dijelu arhipelaga i južnih otoka sjeverne skupine, kroz tjesnace Lancaster, Barrow i Viscount Melville, da bi tu skrenula u pravcu jugozapada, između otoka Banks i Victoria, Prince of Wales tjesnacem (a ne sjeverno od otoka Banks znatno širim McClure tjesnacem⁸) u Amundsenov zaljev i Beaufortovo more.⁹

Površina otoka koji čine Arktički arhipelag iznosi oko 500.000 kvadratnih milja, a prema tome arhipelag zajedno s morem između otoka pokriva još daleko veću površinu. Što se tiče podataka koji mogu biti relevantni za pravni pristup problemu, spominjemo ove: najveće uda-

⁴ Veći zaljevi uz sjevernu obalu Kanade, od istoka prema zapadu, jesu: Foxe (sjeverno od zaljeva Hudson), Boothia, Queen Maud, Coronation i Amundsen (istočno od Beaufortovog mora).

⁵ Sjeveroistočnim prolazom naziva se plovni put na sjeveru Evrope i Azije, što praktički znači na sjeveru ili sjeverno od Sovjetskog Saveza.

⁶ V.: hParand, *Freedom of the Seas in the Arctic Ocean*, University of Toronto Law Journal, 1969, br. 2 (dalje citiramo: Pharand, *Freedom of the Seas*), str. 219—226; Pharand, *Innocent Passage in the Arctic*, *The Canadian Yearbook of International Law* 1968 (dalje citirano: Pharand, *Innocent Passage*), str. 42—51; Rousseau, *Franchissement du passage nord-ouest par le pétrolier brise-glace américain Manhattan (5—14 septembre 1969) — Problème de l'exercice du passage innocent dans l'Arctique*, *Uevue générale dedroit international public*, 1970, br. 1, str. 130—132.

⁷ Pharand, *Innocent Passage*, str. 48; Pharand, *The Waters of the Canadian Arctic Islands*, *Ottawa Law Review*, 1969, br. 3 (dalje citiramo: Pharand, *Arctic Islands*), str. 431.

⁸ Zbog manjih količina leda, uvjeti plovidbe Prince of Wales tjesnacem su znatno bolji, što je potvrđeno i putovanjem Manhattana, koji se usprkos svim naporima nije uspio probiti McClure tjesnacem. Ipak, postoji izvjesna mogućnost, daleko veća nego za sve druge prolaze osim ovog kojega smo upravo opisali, da će se i McClure tjesnac u budućnosti moći koristiti.

⁹ Zajedničko ime za tjesnac Lancaster, Barrow Viscount Melville i McClure je Parry Channel.

ljenosti između pojedinih otoka nalaze se baš oko tjesnaca koje smo spomenuli, i to — osim dijela Viscount Melville tjesnaca — na ulazima, tj. zamišljenim vanjskim rubovima arhipelaga; istočni ulaz u Lancaster tjesnac širok je oko 50 milja, a zapadni ulaz u McClure tjesnac skoro 100 milja.¹⁰ Unutar arhipelaga u pojedinim tjesnacima razmaci između otoka znatno su manji, tako da je u Barrow tjesnacu, kod otoka Young, širina prolaza 15, a u tjesnacu Prince of Wales 7 milja, s tim da u istom tjesnacu postoji i otočić Prince Royal, koji širinu smanjuje na manje od 5 milja.¹¹ Općenito uzevši, gledajući geografsku kartu, stječe se dojam da taj prostrani arhipelag čini jednu geografsku cjelinu, a smatra se da postoji i geološko jedinstvo.¹²

Tanker Manhattan, pregrađen tako da bi istovremeno bio i ledolamac, krenuo je, 24. kolovoza 1969. iz luke Chester Pennsylvania, na svoje historijsko putovanje u pravcu Aljaske Sjeverozapadnim prolazom.¹³ Pod zastavom Sjedinjenih Država, u vlasništvu Humble Oil & Refining Co., uz financijsko učešće u pothvatu i od strane Atlantic Richfield Co. i BP Oil Corporation, taj je brod, težak 150.000 tona pod punim opterećenjem, dug 306 metara, sa snagom motora od 43.000 konjskih snaga, trebao istražiti mogućnost plovidbe trgovačkih brodova, prvenstveno tankera, arktičkim vodama, s namjerom da se ispita rentabilnost prijevoza nafte s Aljaske na istočnu obalu Sjeverne Amerike i u Evropu tim putom, znatno kraćim od svih ostalih. Usprkos teškoćama, u rujnu mu je to pošlo za rukom; stigao je, ploveći ranije označenom rutom, u Prudhoe zaljev i Barrow na sjevernoj obali Aljaske, zatim se istim putom vratio i 12. studenog uplovio u New York sa simboličnim teretom od jedne bačve nafte. Uspjeh, međutim, treba zhvaliti i pomoći koja je Manhattanu bila pružena od strane kanadskog ledolomca John A. Macdonalda koji ga je pratio, te od drugih kanadskih, američkih i zajedničkih službi, potrebnih pri takvoj plovidbi. Bez obzira na rentabilnost i usprkos mnogim nedaćama, pokazalo se da je plovidba Sjeverozapadnim prolazom moguća i s tako velikim brodovima, ali su se pokazale i opasnosti koje od takve plovidbe prijete okolini u slučaju nezgode i zagađenja naftom, što u hladnim, dobrim dijelom zaleđenim morima ima još znatno teže posljedice nego drugdje.¹⁴ Naime, Manhattan je pretrpio havariju, kojom je prilikom iz nastale pukotine iscurila voda, koja je ovaj puta, srećom, zamjenjivala teret nafte.

2. *Ekonomski i politički značaj arktičkog područja na sjeveru sjeveroameričkog kontinenta i kanadsko-američki odnosi.*

¹⁰ Širina ulaza u Amundsenov zaljev iz Beaufortovog mora iznosi nešto manje od 100 milja.

¹¹ Širina tjesnaca Lancaster, osim ulaza, varira od oko 25 do oko 35 milja.

¹² Head, *Canadian Claims to Territorial Sovereignty in the Arctic Regions*, McGill Law Journal, 1963, br. 3, str. 218; Pharand, *Arctic Islands*, str. 420.

¹³ V. Keating, *North for Oil — Manhattan Makes the Historic Northwest Passage*, National Geographic, 1970, br. 3, str. 374—391; Rousseau, op. cit., str. 132—134. Podaci koji slijede u ovom pasusu uzeti su uglavnom iz tih izvora.

¹⁴ Richardson, *The »wasteland« is vulnerable*, The Montreal Star od 23. 12. 1969, str. 18.

Područje o kojem je riječ, najvećim je dijelom nenaseljeno, a u manjem dijelu naseljeno je vrlo rijetko. Malobrojno stanovništvo čine uglavnom kanadski Eskimi i Indijanci, pripadnici manjih jedinica kanadske vojske i policije, te osoblje istraživačkih, meteoroloških i sličnih stanica, koje su do 1970. bile zajedničke kanadsko-američke, a danas su isključivo kanadske.¹⁵ U vrijeme drugog svjetskog rata bilo je nekoliko američkih zrakoplovnih baza, a kasnije i stanica radarskog sistema za otkrivanje zrakoplova (Ditsant Early Warning Line), od kojih su danas Sjedinjene Države zadržale samo uređaje na Aljaski i u bazi Thule na Grenlandu.¹⁶ S obzirom na geografski položaj tog područja — blizina Sovjetskog Saveza — razumljiva je njegova strateška važnost za Sjedinjene Države,¹⁷ a jasno i za Kanadu, ali je isto tako razumljivo, da je strateški značaj što se tiče zrakoplovnih snaga u posljednje vrijeme u opadanju, paralelno s promjenama do kojih dolazi s novim koncepcijama o vođenju rata, odnosno s razvojem novih metoda i sredstava koja bi se u tu svrhu koristila; strateška važnost Arktika prenijeta je sada sa zraka na more, ili, točnije, u morske dubine, gdje su nuklearne podmornice mogu razmjerno lako kretati ispod leda.¹⁸ Iskustvo američkih podmornica Nautilus, Skate, Sargo i Seadragon, a i drugih, od kojih se za neke vjerojatno i ne zna, to jasno potvrđuje.¹⁹ Međutim, ni zračni prostor Arktika ne prestaje biti predmetom pažnje, ali više za civilno zrakoplovstvo radi skraćivanja leta između pojedinih točaka na kugli zemaljskoj; neke statistike iz 1970. pokazuju da 9—15 tisuća osoba tjedno prelijeće to područje, da će 1974. biti oko 300 letova tjedno i da će taj broj u 1978. porasti na 400.²⁰

Lov, a ribolov i kitolov u nekim dijelovima, su do prije razmjerno kratkog vremena bili glavni razlozi zanimanja država za arktičko područje. Novi ekonomski razlozi sada su taj interes znatno povećali: u potrazi za prirodnim bogatstvima, za izvorima energije, čovjek je posegnuo i za krajnjim sjeverom, a njegove nade nisu ostale iznevjerene. Istraživanja su pokazala — daleko od toga da su rezultati konačni — a dosadašnje iskorišćavanje dobrim dijelom potvrdilo, da se u sjevernom dijelu Aljaske i Kanade, uključivši epikontinentalni pojas, kriju bogata nalazišta nafte i zemnog plina, a i drugih nemetala, kao npr. željeza (pretpostavlja se da ga na otoku Baffin ima više od 100 milijuna

¹⁵ Head, op. cit., str. 214 i 215; Lloyd, Canada's Arctic in the Age of Ecology, Foreign Affairs, 1970, br. 4, str. 728—730.

¹⁶ Green, Canada and Arctic Sovereignty, The Canadian Bar Review, 1970, br. 4, str. 751; Lloyd, op. cit., str. 729.

¹⁷ V. Whiteman, Digest of International Law, Vol. 2, Washington 1963, str. 1269.

¹⁸ Lloyd, op. cit., str. 729; Mouton, The International Regime of the Polar Regions, Recueil des cours 1962, III, str. 228—237; Sollie, Arctic and Antarctic — Current Problems in the Polar Regions, Cooperation and Conflict, 1969, br. 2, str. 129.

¹⁹V. Pharand, Freedom of the Seas, str. 222—223.

²⁰ U. S., Canada set up rescue plan for major Arctic plane accidents, The Globe and Mail od 19. 11. 1970, str. 8. V. Mouton, op. cit., str. 214—218.

tona) i sumpora.²¹ Prema nekim proračunima, na prostoru između Aljaske i Grenlanda, na površini od oko 600.000 kvadratnih milja, nalazišta sadrže oko 60 milijardi barila nafte.²² Zasad, npr., samo iz jednog izvora u sjevernoj Aljaski dobija se 5.000 barila dnevno, ali vrijednost nije samo u tome, nego je u pitanju naseljavanje dosad pustih područja, seoba na sjever, posao za mnoge; ako se očekivanja ispune, na 470.000 kvadratnih milja kanadskog teritorija na kojima se vrše ispitivanja, trebalo bi izgraditi 8.000 milja cesta, naftovoda i sva prateća naselja.²³ Budući da tu naftu treba dovesti na tržište, nije čudno da su uložena ogromna sredstva u eksperiment s Manhattanom, kako bi se ustanovilo koji je način najjeftiniji i uopće najpogodniji. Svaki ima prednosti i mana i ovisi o nizu okolnosti, među kojima zagađivanje, odnosno mogućnost gotovo potpunog uništenja okoline, igra vrlo važnu ulogu; konačnog odgovora, izgleda, još nema, a mogućnosti su uglavnom ove, pri čemu su za nas zanimljive posljednje dvije: 1. naftovod iz zaljeva Prudhoe, u čijoj su blizini nalazišta, na jug Aljaske do luke Valdez, prijevoz tankerima do Seattlea, pa naftovodom dalje prema istoku, u unutrašnjosti i na drugu obalu Sjedinjenih Država, a i Kanade (tzv. Trans Alaska Pipeline); 2. naftovod iz zaljeva Prudhoe, dolinom rijeke MacKenzie kroz Kanadu do Edmontona i dalje do tržišta u istočnom dijelu (tzv. MacKenzie Valley Pipeline);²⁴ 3. tankerima Sjeverozapadnim prolazom u istočni dio Amerike i Evropu; 4. također Sjeverozapadnim prolazom, ali tankerima-podmornicama od 250.000 tona.²⁵

Već iz ovog šturog pregleda uočljiva je činjenica da Kanada na kontinentu zauzima takav položaj, koji u vezi sa spomenutim pitanjima u velikoj mjeri nameće Sjedinjenim Državama potrebu za suradnjom. Imajući u vidu to što je dosad rečeno, takva suradnja izgleda lako ostvariva, jer bi se, na prvi pogled, interesi — bez obzira na različite ekonomske faktore — dali uskladiti bez naročitih teškoća; što se vojno-strteškog momenta tiče, obje države su članice Sjevernoatlantske organizacije i Sjeveroameričke komande zračne obrane (NORAD), a što se ostalog tiče, glavno pitanje bi bilo očuvanje okoline, što bi trebalo biti u obostranom interesu, iako je direktno Kanada svakako više ugrožena. Međutim, njihovi su međusobni odnosi postali prilično složeni, i to baš u vrijeme kada bi te probleme trebalo i treba rješavati. Pokušat ćemo, u najkraćim crtama, samo ukazati na bitne značajke tih odnosa, jer bi nas i najkraći komentar suviše udaljio od teme, a za svrhu ovoga napisa

²¹ Major impetus in Arctic surge may be Baffin Island iron ore, *The Globe and Mail* od 25. 11. 1970, str. B2.

²² Investment of \$1.2 billion in next decade predicted for minimum oil exploration in Canadian North, *The Globe and Mail* od 5. 11. 1970, str. B4.

²³ Richardson, Arctic oil: Is it worth the risk?, *The Montreal Star* od 20. 12. 1969, str. 15.

²⁴ Galway, What we can win in the Arctic, *Saturday Night*, April 1970, str. 24 i 25.

²⁵ Wills, Arctic's strategic, economic importance stressed at Washington marine conference, *The Globe and Mail* od 30. 6. 1970, str. 33.

dovoljno je, ali i nužno, da ih imamo na umu, čak i ovako pojednostavljene, bez da se pitamo za uzroke i opravdanost pojedinih stavova.²⁶

Kao i uvijek kada su u pitanju međunarodni odnosi, tako i na kanadsko-američke odnose utječe niz faktora. Specifičnosti u ovom slučaju proizlaze iz činjenice da te dvije države same zauzimaju prostor gotovo čitavog kontinenta, te da su se u razmjerno kratkom povijesnom razdoblju svog postojanja ekonomski i politički uveliko zbližile, tako da u mnogim aspektima svakodnevnog života granica između njih praktički ne postoji. Postoje, međutim, ipak, razlike koje su možda i uočljivije kada se radi o dva tako bliska susjeda; Sjedinjene Države su u svakom pogledu — i sa karakteristikama i posljedicama koje iz toga proizlaze — svjetska velesila, dok Kanada to nije; obje su razvijene zemlje, ali Sjedinjene Države su to u superlativu; druga ekonomska mjerila nećemo upotrijebiti, ali je nužno naglasiti da su Sjedinjene Države po površini manje, a po broju stanovnika oko deset puta veće, što, logično, među ostalim, rezultira intenzivnijim iskorištavanjem vlastitih prirodnih bogatstava, koja su velika, ali ne i neiscrpna, a kojima rijetko naseljena Kanada obiluje. Konačno, nacionalna pripadnost stanovništva nije ista, radi se o dvije države čiji je historijski razvoj, iako na istoj pozornici — na »novom« kontinentu — drugačiji. Kanada je, što se tiče državnosti, mlađa i vrlo je jednostavno navesti datume na putu do njene samostalnosti, i tako istaknuti godinu 1867, ali je redovito u povijesti vrlo teško, ako ne i nemoguće, razgraničiti suštinski važna razdoblja, posebno u pogledu onoga što se smatra bitnim u stvaranju i razvoju jedne nacije, a što u danom trenutku rezultira određenim ponašanjem, odnosno manifestacijama. Nećemo to ni pokušati i vratit ćemo se unazad samo s nekoliko citata iz Churchillovog opusa. Zaključujući poglavlje o ratu između Engleske i Sjedinjenih Država 1812, on piše:

»Rezultati mira su bili čvrsti i trajni. Rat je bio prekretnica u povijesti Kanade. Kanađani su bili ponosni ulogom koju su odigrali braneći svoju zemlju, a njihov rastući nacionalni osjećaj bio je još ojačan ubuduće će svijet vidjeti tri tisuće milja dugu granicu između Kanade i Sjedinjenih Država nebranjenu vojnicima i puškama.«²⁷

²⁶ Mnogo je stranica napisano o kanadsko-američkim odnosima, a velik je i broj izvora iz kojih smo crpili podatke, prevelik da bismo ih ovdje nabrali, a pogotovo ne za svaki pojedini problem i za pojedine aspekte, kao što su politički, ekonomski i sociološki. Koristili smo, uz ostalo, povijesna djela s jedne strane, i dnevnu štampu i tjednike s druge, te tjednik *The Department of State Bulletin* (*The Official Weekly Record of United States Foreign Policy*) i mjesečnik *External Affairs* (*Monthly Bulletin of the Department of External Affairs, Canada*). Od stalnih izvora, primjerice, navodimo: Baldwin — Smalwood (ed.), *Canadian — American Relations, Hanover 1967*; Dickey (ed.), *The United States and Canada, Englewood Cliffs 1964*; Holmes, *The Better Part of Valour: Essays on Canadian Diplomacy, Toronto 1970*, str. 143—189. Od službenih dokumenata spominjemo tzv. Wahnov izvještaj: *House of Commons, Standing Committee on External Affairs and National Defence, Report to the House — Special Committee Respecting Canada — U. S. Relations, 1970* Proceedings No. 33.

²⁷ Churchill, *A History of the English-speaking Peoples, Vol. 3, New York 1967*, str. 367.

Opisujući stanje oko pola stoljeća nakon toga, Churchill kaže:

»Sredinom stoljeća, razvio se i dobijao sve veću podršku pokret za ujedinjenje i federaciju svih kanadskih provincija. Građanski rat u Sjedinjenim Državama uvjerio je Kanađane da nije sve savršeno u ustavu njihovih susjeda, ali je istovremeno, pobjedom Sjevera, porastao njihov strah da bi pobjednici, u zanosu, mogli pasti u napast da još prošire svoje granice. Kanada je već bacila oko na zapad. Između provincije Ontario i Stjenjaka ležalo je tisuće milja gotovo nenastanjenog područja. Zemlja je, tako se pretpostavljalo, bila plodna i mogla je pružiti uvjete za život bijelom čovjeku. tu, pred vratima Republike, ležao je plijen. . . .«

Takva razmišljanja potakla su donošenje British North America Acta od 1867, kojim je stvoren prvi samostalni prekomorski britanski dominion.«²⁸

Hitsoričar će nam zamejriti, ali preskočit ćemo jedno stoljeće, koje je, kao i svako, donijelo više i manje značajne promjene, ali nije, usprkos vrlo visokom stupnju suradnje koja se razvila između susjednih država, izbrisalo sve tragove i srž onoga što karakterizira odnose moćnijeg, i to vrlo moćnog, s manje moćnim. Nema jedinice za mjeru kojom bi se taj omjer izrazio, nema za to objektivnog kriterija, ali je sigurno, da je baš spomenuti visoki stupanj međuovisnosti dobio neku protutežu u težnji Kanade za neovisnošću, bilo da je to izraženo službeno — u nekim stavovima vlade — ili neslužbeno, kroz javno mišljenje, bilo to opravdano ili ne. Ma kakav bio preokret ili težnja za ma kakvom neovisnošću, nije lako odvojiti ga od nacionalizma,²⁹ pri čemu je opet vrlo teško lučiti nacionalizam od lako objašnjive i, rekli bismo, normalne težnje za isticanjem nacionalnog identiteta. Nacionalizam u intenzitetu može varirati, ali je nesumnjivo u Kanadi prisutan, čini se, više nego ranije, bar kod izvjesnih krugova, i što se tiče političara, i što se tiče stanovništva općenito. Za nas je, na ovom mjestu, dovoljno da to možemo konstatirati, ne pokušavajući ga ni opravdati niti kritizirati, a konstatirati možemo i to, da je u izvjesnoj mjeri taj nacionalizam spojen, a koji puta i identičan s antiamerikanizmom.³⁰ Potvrda se može naći u mnogim pitanjima iz bilateralnih odnosa, u reakcijama na pojedina rješenja, odluke i mjere od strane jednih ili drugih. Kao novije primjere spominjemo probleme koji se tiču zajedničke »kontinentalne« politike i iskorišćavanja prirodnih bogatstava, odnosno izvora energije, pitanje stranog (najvećim dijelom američkog) kapitala u Kanadi i ekonomsku ovisnost u vezi s tim, izvožno-uvoznu politiku, probleme nekih zajed-

²⁸ Op. cit., Vol. 4, New York 1966, str. 103 i 104.

²⁹ Spominjući nacionalizam u ovom kontekstu mislimo na, nazovimo ga, opće kanadski, koji treba razlikovati — kada je riječ o unutrašnjim kretanjima u zemlji — od, recimo, francusko-kanadskog.

³⁰ Peter Newman, urednik dnevnika Toronto Daily Star, izjavio je u jednom govoru: »Naravno, u jednu ruku je stvaranje i dalje postojanje nezavisne Kanade samo po sebi antiamerički čin i nema rodoljuba Kanađanina koji, u izvjesnom smislu, ne bi bio antiamerički raspoložen. Ali nazivi nacionalizam i antiamerikanizam ne bi smjeli biti smatrani kao identični ili, čak tako, da bi suštinski jedan bio obuhvaćen drugim.« (Cit. po More on a neighbour, The Globe and Mail od 29. 4. 1970, str. 29).

ničkih sindikata, kulturne odnose i sredstva javnog informiranja, te međunarodno-pravna pitanja, kao što su ribolovne zone³¹ i razgraničenje epikontinentalnog pojasa, na sjeveru između Aljaske i Kanade³², i na zapadu u zaljevu Fundy.³³ Problem pravnog režima arktičkog područja, točnije, njegovog morskog dijela na sjeveru Kanade uklapa se u tu cjelinu, o čemu svjedoči i pasus iz Bijele knjige o vanjskoj politici Kanade od 1970, u kojem se, u vezi s očuvanjem suverenosti kaže, da se na suverenost mogu odraziti vanjski (uglavnom od strane Sjedinjenih Država), ekonomski i socijalni utjecaji i da suverenost treba od vremena do vremena potvrditi, osobito kada se radi o teritorijalnim nesporazumima.³⁴

3. Kratki pregled odnosnih pravnih rješenja do događaja vezanih za putovanja Manhattana.

Općenito uzevši, pitanja na koja treba odgovoriti odnose se na pravni režim arktičkog područja o kojem je riječ, tj. na prava i dužnosti što ih s tim u vezi imaju Kanada, s jedne, i ostale države, s druge strane. Ponovit ćemo napomenu iz uvodnog dijela da ćemo se osvrnuti isključivo na ona pitanja koja su relevantna za naš slučaj, i to samo u onoj mjeri koja je nužna za njegovog jasnije sagledavanje. Što se mnogobrojnih dodirnih problema tiče, spomenut ćemo ih koliko je to najpotrebnije i bilješkama ukazati na materijale koji čitaocu mogu pružiti analizu, cjelovitiji uvid i, pogotovo, objektivniju silku, budući da se uglavnom radi o diskutabilnim pitanjima.

Radi se, dakle, o pitanju protezanja suverenosti na Arktik, konkretno na arktičko područje sjeverno od kontinentalnog dijela Kanade. Poznate su norme međunarodnog prava o stjecaju područja, a podsjećamo da je praksa država — kao rezultat želje za širenjem vlasti u prostoru — s obzirom na polarna područja, i posebno s obzirom na Arktik, dovela do nekih specifičnih rješenja, koja su uvjetovana nemogućnošću efektivne okupacije na način koji bi bio više-manje uobičajen kod teritorija pristupačnih i u pogledu uvjeta života pogodnih za naseljavanje. Pojavila se tako, baš u Kanadi, u vezi s Arktikom, tzv. teorija sektora prema kojoj državama koje leže uz polarno područje pripadaju odnosi dijelovi tog područja, omeđeni meridijanima, koji su produženje njihovih istočnih i zapadnih granica, do sjevernog pola; ne ulazeći ni u njenu ocjenu, niti u pitanje njenog priznanja, odnosno, primjene od strane pojedinih država, kao ni u cjelinu, niti u opis drugih pravnih osnova na kojima je temeljeno stjecanje područja na Arktiku, reći ćemo samo najbitnije: svi dijelovi kopna koji se tu nalaze danas nepobitno

³¹ V.: Morin, *Le progrès technique, la pollution et l'évolution récente du droit de la mer au Canada, particulièrement à l'égard de l'Arctique*, *The Canadian Yearbook of International Law* 1970, str. 192—206; Canada — United States: *Statements on the Establishment of Canadian Fishing Zones*, *International Legal Materials*, 1971, br. 2, str. 437—441.

³² Galway, *op. cit.*, str. 23 i 24; Whebell, *Drawing the line in the Arctic*, *The Globe and Mail* od 1. 10. 1969, str. 7.

³³ *Run on the Bank*, *Time* od 9. 3. 1970, str. 9; *U. S. questions Canada's rights in Main gulf*, *The Globe and Mail* od 23. 7. 1970, str. 35.

³⁴ *Foreign Policy for Canadians* (Published by authority of the Honourable Mitchell Sharp, Secretary of State for External Affairs), Ottawa 1970, str. 15.

potpadaju pod vlast različitih država, pa tako i otoci Arktičkog arhipelaga pod suverenost Kanade.³⁵

Međutim, ako je situacija o odnosu na kopneni dio čista, i u praksi i u doktrini, pitanje mora je još uvijek zrelo za raspravu. Iako se ovdje bavimo vodama oko kanadskog kopna, potrebne su dvije prethodne napomene opće naravi. Prva se odnosi na teoriju sektora i ostale pravne osnove stjecanja dijelova arktičkog područja: prema uglavnom prihvaćenoj praksi država i vladajućem mišljenju među teoretičarima — a mi mu se priklanjamo — nijedan od tih pravnih osnova, načelno, ne daje državama pravo na proširenje vlasti na dijelove mora;³⁶ to bi pravo, po našem mišljenju, moglo isključivo, a ne samo načelno, proizlaziti iz općih pravila prava mora. Upravo u toj tvrdnji krije se potreba za drugom napomenom. Naime, postoji dilema uvjetovana činjenicom da je veliki dio mora stalno prekriven ledom, a ostatak većim dijelom godine; razmimoilaženje se sastoji u tome, što neki smatraju da se taj led, ili bar jedan njegov dio (ovisno o osobinama kao što su stalnost, pokretnosti i slično), ne može tretirati kao more i prema tome podvrgavati pravilima prava mora.³⁷ Ne ulazeći u detalje, smatramo da u tom slučaju agregatno stanje ne bi trebalo igrati ulogu i da zaleđeno more Arktika treba da bude podvrgnuto normama prava mora, te da je, shodno tome, režim otvorenog mora i na ovom dijelu Zemlje podvrgnut istim pravilima kao i drugdje. Režim slobode mora ne sastoji se samo u slobodi plovidbe po površini, nego u slobodi plovidbe pćenito, što znači i ispod površine, zatim u slobodi ribolova, slobodi polaganja podmorskih kabela i cjevovoda i u slobodi prelijetanja.³⁸ Osim toga, isto kao što »bi sumnjive vrijednosti danas bilo pozivanje na tzv. 'prirodu stvari', tj. na navodna svojstva samog mora koje se opire i otima okupaciji i nije podobno da bude stavljeno pod bilo čiju trajnu i isključivu vlast«,³⁹ tako je i u obrnutom slučaju, jer je točno ovo što kaže Ibler:

»Uopće smatramo pogrešnim u sferi društvenih znanosti bilo što izvoditi iz navodno stalne i nepromjenljive 'prirode' objekta (u ovom slučaju mora, a u drugim slučajevima zraka, svemirskog prostora, podzemlja), jer se ta 'priroda' mijenja u ovisnosti o napretku tehnike. U društvenim znanostima ima više razloga očekivati da će se u doktrini pojaviti pozivanje na 'prirodu' čovjeka ili ljudskog društva, a ne na 'prirodu' nekih prostora. Poznato je da se u sferi društvenih znanosti, između ostaloga

³⁵ V.: Dollot, *Le droit international des espaces polaires*, Recueil des cours 1949, II, str. 123—172; Green, op. cit., str. 741—749; Head, op. cit.; Hde, *International Law Chiefly as Interpreted and Applied by the United States*, Vol. 1, Boston 1947, str. 347—355; Mouton, op. cit., str. 243—249 i 269—272; Whiteman, op. cit., str. 1267 i 1286.

³⁶ Uz djela u bilješki 35, v.: Morin, op. cit., str. 233—239; Pharand, *Freedom of the Seas*; Pharand, *Innocent Passage*, str. 28—38 i 51—86.

³⁷ Ispor.: Green, op. cit., str. 754—760; Hackworth, *Digest of International Law*, Vol. I, Washington 1940, str. 450—452; Head, op. cit., str. 220—224; Mouton, op. cit., str. 186—209; Pharand, *Freedom of the Seas*; Whiteman, op. cit., str. 1266 i 1267.

³⁸ Čl. 2. Ženevske konvencije o otvorenom moru. O mogućnosti vršenja prava u vezi s tim slobodama v. Pharand, *Freedom of the Seas*, str. 232 i 233.

³⁹ Ibler, op. cit., str. 34.

i u pravnoj znanosti, u različitim oblicima i s različitim konzekvencijama posebno značenje pridaje 'prirodi' čovjeka, ali su takvi stavovi i na području društvenih znanosti izvrgnuti oštrim kritikama, jer je i 'priroda' čovjeka i ljudskog društva promjenljiva.⁴⁰

Što se Kanade s tim u vezi tiče, osvrnut ćemo se niže, nakon što razmotrimo kakva rješenja pruža njeno zakonodavstvo. Zakon od 1964. (An Act respecting the Territorial Sea and Fishing Zones of Canada)⁴¹ t. 3. propisuje širinu teritorijalnog mora od tri milje i unutrašnjim morskim vodama proglašava dijelove mora između polaznih crta za mjerenje širine teritorijalnog mora i obale, a t. 5. i 6. govore o ovlaštenjima za određivanje tih polaznih crta (ovlaštenje ima Governour in Concuil), te o objavljivanju odnosnih karata. To je bilo učinjeno u dva navrata: godine 1967. za istočnu obalu i 1969. za zapadnu obalu,⁴² dok je još od 1937. na snazi propis prema kojemu su zaljevi Hudson i Foxe, kao historijski, proglašeni unutrašnjim morskim vodama.⁴³ Ravne polazne crte na sjeveru nisu nikada bile povučene, iz čega bi slijedilo da je more između otoka Arktičkog arhipelaga otvoreno, a samo bi dio Prince of Wales tjesnaca potpadao pod režim teritorijalnog mora, tj. tjesnaca u skladu s t. 4. čl. 16. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu. Potsoji doduše, i drugo moguće stajalište, koje nas sada vraća na ono što smo rekli o zaleđenom mru; to je mišljenje po kojemu bi se, na temelju dugogodišnjeg efektivnog vršenja vlasti nad otocima i zaleđenom površinom mora Arktičkog arhipelaga — dokazano različitim aktima koji nesumnjivo govore o kanadskoj jurisdikciji na tom području⁴⁴ — taj dio mora mogao smatrati »historijskim vodama«, odnosno unutrašnjim, bez prava neškodljivog prolaska za brodove drugih država.⁴⁵ S tim mišljenjem se ne bismo mogli složiti, iako je, što se brodova tiče, problematično (nedostaje praksa), kao što kaže Johnston, da li je ikada postojalo pravo neškodljivog prolaska;⁴⁶ ali, s druge strane, spominjali smo već češće prolasku podmornica, a Head doslovno piše: »Nema podataka o tome da američke i britanske podmornice traže dozvolu ili javljaju kada plove ispod arktičkog leda«⁴⁷ Čini nam se, da efektivno vršenje vlasti na zaleđenom moru ne može predstavljati argument u prilog njegova tretiranja kao kopna ili slično,

⁴⁰ Op. cit., str. 36, bilješka 8. V. i str. 3—44 istog djela.

⁴¹ 13 Elizabeth II. Chapter 22.

⁴² Order-in-Council P. C. 1967—2025, odnosno Order-in-Council P. C. 1969—1109 (na temelju toga objavljene su karte u izdanju Canadian Hydrographic Service, Mariane Sciences Branch, Department of Energy, Mines and Resources, Ottawa). O tim pitanjima v. Morin, op. cit., str. 164—192.

⁴³ Morin, op. cit., str. 183 i 184 Pharand, *Historic Waters in International Law with Special Reference to the Arctic*, University of Toronto Law Journal,

⁴⁴ Potanje o tome v.: Auburn, *International Law-Sea-Ice-Jurisdiction*, *The Canadian Bar Review*, 1970, br. 4, str. 776—782; Green, op. cit., str. 741—757; Head, op. cit., str. 213—216.

⁴⁵ V.: Green, op. cit., str. 757—759; Morin, op. cit., str. 217 i 240—241; Pharand, *Arctic Islands*, str. 430.

⁴⁶ Johnston, *Canada's Arctic Marine Environment: Problems of Legal Protection, Behind the Headlines*, 1970, br. 5—6, str. 3. Slično Pharand, *Innocent Passage*, str. 56.

⁴⁷ Head, op. cit., str. 224.

nego da to može biti samo jedan od argumenata, ako se radi o zaleđenom moru između otoka, za povlačenje ravnih polaznih crta oko tih otoka, kojim se udovoljava dredbi t. 2. čl. 4. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu.⁴⁸ No budući da se Kanada na sjeveru nije poslužila metodom ravnih polaznih crta, ostaje kao naš zaključak, da je u tom dijelu mora vladao režim otvorenog mora, s iznimkom Prince of Wales tjesnaca, u kojem je trebalo primjenjivati pravila o neškodljivom prolasku, dok za kopneni dio dvojbe o suverenosti Kanade nema, kao ni o njenom pravu na epikontinentalni pojas na tom prostoru.⁴⁹

4. *Kronologija s međunarodno-pravnog gledišta važnijih događaja izazvanih plovidbom Manhattana Sjeverozapadnim prolazom.*

Pramac Manhattana 2. rujna 1969. zasjekao je led u tjesnacu Davies, da bi slijedećih dana izvršio svoj historijski proboj i 14. rujna rješio se leda na zapadnoj obali američkog kontinenta. Međunarodno-pravni problemi s tim u vezi načeti su, međutim, već prije toga, nakon što su uspostavljeni kontakti, na temelju kojih su kanadska vlada i odnosne službe odlučile surađivati u tom pothvatu sa zainteresiranim kompanijama i Obalnom stražom Sjedinjenih Država (U. S. Coastguard).⁵⁰ Tako je, npr., već u ožujku 1969, u kanadskom parlamentu bilo rasprava o arktičkom području, kojom je prilikom premijer Trudeau, govoreći u nekoliko navrata, rekao da suverenost Kanade nad kopnom, uključujući otoke Arktičkog arhipelaga, nije uopće u pitanju, kao ni pravo na iskorištavanje epikontinentalnog pojasa, ali da je pitanje mora, tj. neškodljivog prolaska i zaleđenog mora, složeno i otvoreno (»in dispute«), te da se, po njegovom mišljenju, teorija sektora može primijeniti samo na morsko dno, a ne na more.⁵¹ Slično stajalište je Trudeau ponovio u izjavi od 15. svibnja, kada je, između ostalog rekao i ovo:

»Također je poznato, da sve države ne bi prihvatile stav po kojemu su vode između otoka arhipelaga, unutrašnje vode, nad kojima Kanada ima potpunu suverenost. Suprotno je mišljenje, da se suverenost Kanade proteže samo na teritorijalno more oko svakog otoka. Pravo mora je složeni predmet koji, kako vidimo, može dovesti do razlike u mišljenjima. Takve bi razlike trebalo uskladiti ne samovoljno, nego uzimajući u obzir priznata načela međunarodnog prava.

Moram naglasiti, da pravni režim voda kanadskog Arktika nije u pitanju u vezi s predloženim prolaskom brodova uključenih u projekat Manhattan Sjeverozapadnim prolazom.

.....

⁴⁸ »... morski prostori, koji se nalaze unutar tih crta, moraju biti dovoljno povezani s kopnenim područjima, da bi bili podvrgnuti režimu unutrašnjih morskih voda.«

⁴⁹ Head (op. cit., str. 218) piše :»Arhipelag predstavlja prirodno produženje kontinenta i s njim ima zajednički epikontinentalni pojas.«

⁵⁰ Prema izjavi kanadskog premijera Trudeaua od 15. 5. 1969, Commons Debates, Vol. 113, str. 8721. Za tu priliku Kanada je pružila pomoć u vidu ledolomca, meteorološke i hidrografske službe, te službe za ispitivanje i promatranje ledi (The Globe and Mail od 30. 8. 1969, str. B1).

⁵¹ Commons Debates, Vol. 113, str. 6336, 6395, 6396 i 7196.

Nije ni potrebno reći da iskustva Manhattana mogu biti od velikog značenja za razvoj arktičke plovidbe. Takav razvoj je u skladu i s kanadskim i s međunarodnim interesima i ne vidim potrebe da dođe do bilo kakvog sukoba između kanadske nacionalne politike i međunarodne odgovornosti s tim u vezi. Arktička plovidba će biti važan faktor u općem razvoju sjeverne Kanade i kao takva bit će podsticana, a ne ograničavana od Kanade.⁵²

Takav je stav odmah izazvao i reakciju; kao karakteristično za suprotno mišljenje prenosimo djelove izlaganja šefa opozicije Stanfielta:

»Premijer se poziva na stav kojega su zauzele prethodne vlade i citira izjavu nekadašnjeg ministra za sjeverne poslove od 1958, kojom je ovaj postavio zahtjev za uspostavljanjem suverenosti nad otocima i vodama između otoka i prostorima dalje od toga. Ne mogu drugo nego da se pitam, da li izjava, koju je premijer dao poslije podne, treba da znači napuštanje toga zahtjeva, s tim, da se pitanje riješi strogo u skladu s onim što premijer naziva međunarodnim pravom, čija načela nisu uvijek tako jasna kao što bi mogla biti.

Pitam se da li je takav bio stav kanadske vlade kada je odlučila da proširi kanadsku jurisdikciju na našim morima. Tada kanadska vlada nije tako strogo slijedila načela međunarodnog prava, a to nisu činile ni druge vlade, kao npr. vlada Islanda.

.....
Gospodine, ja se nadam da će vlada ponovo razmotriti i imati na umu činjenicu da načela međunarodnog prava nisu nužno tako jasna. U najmanju ruku, vlada bi trebala potvrditi naš stav energično i odlučno.⁵³

Istog je dana premijeru postavljeno i pitanje o tome, hoće li, i kada će biti povučeni ravni pravci oko Arktičkog arhipelaga, na što je odgovorio da bi to moglo biti uskoro,⁵⁴ a pet dana kasnije uslijedile su, također s njegove strane ove izjave:

»..... mi svakako uzimamo u obzir praktično pitanje o tome, da li bi, možda, bilo u interesu Kanade da te vode proglasi kanadskim unutrašnjim vodama, a ne da podstiče njihovo korištenje za komercijalne svrhe.«

»Nikako ne želim dati publicitet našim zahtjevima, koji bi mogli biti suprotni dugoročnim interesima Kanade. Mislim da je opće poznato da sve zemlje ne žele zatvaranje tako prostranih dijelova oceana od strane bilo koje države. To je jasno u slučaju dva druga velika arhipelaga u svijetu, a obaviješteni smo da bi to bio i stav nekih država u odnosu na kanadski arhipelag na sjeveru.«⁵⁵

Sličan je sadržaj rasprava bio i tokom sljedeća dva mjeseca, a želja da se energičnije i jasnije proglasi suverenost Kanade, ne samo nad otocima nego i nad morem Arktičkog arhipelaga, naročito je dolazila do izražaja u vidu pritiska javnog mišljenja (u toliko koliko je štampa

⁵² Commons Debates, Vol. 113, str. 8720 i 8721.

⁵³ Commons Debates, Vol. 113, str. 8721.

⁵⁴ Commons Debates, Vol. 113, str. 8729.

⁵⁵ Commons Debates, Vol. 113, str. 8826.

odraz javnog mišljenja), ne samo tada, nego i kasnije, da bi dosegla kulminaciju u rujnu, prilikom prolaska Manhattana vodama unutar arhipelaga. New York Times ovako opisuje atmosferu, po našem mišljenju prilično vjerno:

»Jedan od rezultata su takvi naslovi na naslovnim stranicama novina kao 'Kanada mora insistirati na kontroli Arktika' i 'Čuvajte Arktik ako treba i razaračima'....

Ali g. Trudeau, bivši profesor prava, pokazuje suzdržanost. Pojavivši se nakon prvog sastanka kabineta, kojemu je prisustvovao poslije praznika, upozorio je: »Mislimo da bi jedna snažna izjava — onako snažna kako bi to željeli ultranacionalisti — sada mogla oslabiti naš položaj izazivajući reakciju kod drugih vlada«. Pravni stručnjaci rade na formalnoj izjavi.

Mitchell Sharp, ministar za vanjske poslove, uvjerava zemlju da se putovanje Manhattana nije 'ni na koji način odrazilo na našoj suverenosti'....

Washington je općenito oprezan što se tiče prihvaćanja jednostranih deklaracija radi prava na ribolov i slobodnog kretanja brodova. Što više, neki funkcioneri iz Washingtona ne bi željeli da Kanada pruži primjer, što bi ga države kao Indonezija i Filipini mogle sljediti.

Kanadski stručnjaci odgovaraju, da jednostrane deklaracije, iako obično nepoželjne, nisu nepoznate, sasvim sigurno ne kad su u pitanju Sjedinjene Države.

Kanađani dalje kažu, da je konfiguracija Arktičkog arhipelaga osjetno različita od Indonezije i Filipina.⁵⁶

Kanadski državni sekretar za vanjske poslove Sharp izjavljuje 18. rujna:

»Drugim riječima, ne govorimo o ustanovljenim plovnim putovima ili tjesnacima. Govorimo o području koje je većim dijelom godine pokriveno čvrstim ledom na nekim mjestima, a na drugim tokom čitave godine. Bez ulaženja u pitanje pravnog režima voda, s praktičnog stajališta, u nekim dijelovima svijeta, kao što je kanadski Arktik, led više naliči na kopno.«⁵⁷

Mogli bismo navoditi još čitav niz izjava i reagiranja, sličnih i po sadržaju i po tonu, ali je dovoljno da kažemo da se u sljedećih nekoliko mjeseci ništa bitno nije izmijenilo. U studenom je kanadski premijer vodio u New Yorku razgovore s glavnim tajnikom Ujedinjenih naroda o budućim mjerama za spriječavanje zagađivanja,⁵⁸ a u ožujku 1970. je izjavio, da se brodovi koji se nalaze u Sjeverozapadnom prolazu nalaze u Kanadskim vodama.⁵⁹

Mjesec dana nakon toga, točnije 8. travnja 1970, problem je ušao u novu fazu. Toga dana su pred Donji dom izneseni prijedlozi dvaju

⁵⁶ Cowan, Trudeau demays stand on Arctic, The New York Times od 14. 9. 1969, str. 26.

⁵⁷ Cit. po Canadian Practice in International Law 1969, The Canadian Yearbook of International Law 1970, str. 344.

⁵⁸ Trudeau seeks U. N. support to control Arctic pollution, Toronto Daily Star od 12. 11. 1969, str. 1 i 4.

⁵⁹ Arctic passage is Canadian, Trudeau warns, The Montreal Star od 9. 3. 1970, str. 29.

novih zakona,⁶⁰ i to: zakona o spriječavanju zagađivanja voda uz (»adjacent«) kopno i otoke kanadskog Arktika i Zakona o izmjeni Zakona o teritorijalnom moru i ribolovnim zonama.⁶¹ Navest ćemo samo najvažnije i, za nas u ovom času, najzanimljivije odredbe koje su tu sadržane. Zakon o spriječavanju zagađivanja definira kao »arktičke vode« pojas mora od sto milja oko sjevernih obala Kanade i Arktičkog arhipelaga, sjeverno od 60. paralele, s tim da se na zapadu počinje mjeriti sjeverno od kopnene granice između Aljaske i Kanade, a na istoku, gdje se more sužava između Kanade i Grenlanda vanjska granica ide linijom koju čine točke jednako udaljene od odnosnih obala. Uz druge detaljne propise koji se odnose na zagađivanje u tom dijelu mora,⁶² Zakon predviđa da prekršitelji odredbi potpadaju pod sudbenost Kanade (t. 23. i 24), a osim toga, Kanada može jednostarano, na čitavom tom prostoru, odrediti tzv. zone za kontrolu sigurnosti plovidbe (t. 11), u koje se može spriječiti ulazak svakog broda koji ne ispunjava propisane uvjete (t. 12). Na temelju drugog zakona kanadsko teritorijalno more se proširuje na 12 milja (t. 1), uz mogućnost primjene metode ravnih polaznih crta (t. 3). Važno je još napomenuti da je 7. travnja, dakle, dan prije nego što su prijedlozi spomenutih zakona objelodanjeni, Kanada svoju izjavu o prihvatanju obavezne nadležnosti Međunarodnog suda na temelju fakultativne klauzule zamijenila novom.⁶³ Uspoređujući obje izjave, vidimo da je u novoj sadržana rezerva koje ranije nije bilo, a kojom se od sudbenosti Međunarodnog suda izuzimaju sporovi o nadležnosti Kanade u pitanjima očuvanja, održavanja ili iskorišćavanja bioloških bogatstava mora, te u pitanjima spriječavanja i vršenja kontrole u vezi sa zagađivanjem morske okoline u području uz (»adjacent«) njenu obalu.

Na konferenciji za štampu, održanoj 8. travnja,⁶⁴ premijer Trudeau je obrazložio prijedlog Zakona o spriječavanju zagađivanja potrebom zaštite arktičkog područja, i pored ostalog se osvrnuo na novu izjavu o prihvatanju fakultativne klauzule. Što se tiče širine teritorijalnog mora rekao je, da je u pitanju u kojem »pravo postoji« Kanada spremna da prihvati stajališta Suda i svjetske javnosti, ali »u drugom slučaju, gdje pravo ne postoji, ili gdje je ono nedostatno jer nema općeg međunarodnog prava koje bi se primjenjivalo na arktičke vode, kažemo, da netko

⁶⁰ Prije nego što zakon stupi na snagu, prijedlog zakona mora biti tri puta »čitao« u Donjem domu, tri puta u Senatu, a nakon toga slijedi tzv. kraljevski pristanak od strane generalnog guvernera.

⁶¹ Commons Debates, Vol. 114, str. 5626. Za tekstove v. International Legal Materials, 1970, br. 3, str. 543—554.

⁶² V. Morin, op. cit., str. 225—228.

⁶³ Kanada je bila u mogućnosti da to učini, budući da je njena stara izjava bila deponirana 1929, s tim da se nakon deset godina može u svako doba, bez najave, povući. V.: Bakotić, Fakultativna klauzula i obvezatna nadležnost Međunarodnog suda, Međunarodni problemi, 1971, br. 2, str. 59 i 62; Green, op. cit., str. 768—770; Macdonald, The New Canadian Declaration of Acceptance of the Compulsory Jurisdiction of the International Court of Justice, The Canadian Yearbook of International Law 1970, str. 3—38. Za tekst stare kanadske izjave v. I. C. J. Yearbook 1968—1969- str. 46 i 47, a nove I. C. J. Yearbook 1969—1970, str. 55 i 56.

⁶⁴ Za tekst v. International Legal Materials, 1970, br. 3, str. 600—604.

mora zaštititi ovo područje za čovječanstvo dok se međunarodno pravo ne razvije. I mi smo spremni da doprinesemo tom razvoju poduzimajući korake samostalno, a kada dođe do međunarodne konferencije o Arktiku, jasno je da ćemo aktivno sudjelovati i pokušati uspostaviti međunarodni režim. Ali, u međuvremenu morali smo tako postupiti.

..... vezani smo pravom kakvo se razvilo u prošlim stoljećima i u stoljećima prije toga kada, u vrijeme parobroda i jedrenjaka nije bilo važno, iz trgovačkih i drugih razloga, da narodi mogu saobraćati otvorenim morem«.

Sasvim je razumljivo, imajući u vidu prethodni tok događaja, da dalja reagiranja nisu mogla izostati. Uslijedila je prvo nota Sjedinjenih Država, a zatim odgovor Kanade, ali integralni tekst nijedne od njih nije objavljen. Stav Sjedinjenih Država objavljen je u saopćenju za štampu State Departemnta 15. travnja, a odgovor Kanade, u obliku sažetka, dva dana kasnije.⁶⁵ Sjedinjene Države, kaže se u saopćenju, ne mogu prihvatiti stav Kanade zbog toga što bi to mogao biti precedens, iskorišten u drugim dijelovima svijeta, te što bi time plovidba u trgovačke svrhe bila ograničena, a pokretljivost vojno-pomorskih snaga znatno ugrožena; što se tiče širine teritorijalnog mora od 12 milja, Sjedinjene Države je prihvaćaju, »ali samo u okviru međunarodnog ugovora kojim bi se osigurala sloboda prolaska (ne neškodljivog — opaska pisca) i prelijetanja međunarodnih tjesnaca«. Jasno, kanadskom notom se odbacuju američki prigvori. S obzirom na spriječavanje zagađivanja, preduzete mjere se opravdavaju zaštitom vitalnih interesa i ukazuje se na manjkavosti međunarodnog prava; odbacuje se stav Sjedinjenih Država o tome da bi Sjeverozapadni prolaz predstavljao otvoreno more i, što više, kaže se, da taj prolaz »nije stekao status međunarodnog tjesnaca ni na temelju običaja, niti na temelju međunarodnog ugovornog prava«. Spominje se, međutim, da prema pravilima Zakona o spriječavanju zagađivanja (t. 12), ratni i drugi državni brodovi mogu biti izuzetni od odnosnih mjera. Dodali bismo još riječi kanadskog sekretara za vanjske poslove, što ih je izrekao u Donjem domu 17. travnja:

»Jasno je da, bez obzira na to hoće li kanadska vlada okružiti vode povlačenjem polaznih crta od otoka do otoka i time polagati pravo na sve vode Arktičkog arhipelaga, činjenica ako ova vlada to ne učini i da to nisu učinile prethodne vlade, ne slabi naše suvereno pravo. Slično tome, ustanovljenje teritorijalnog mora od 12 milja i uspostavljanje zona za kontrolu zagađivanja u tim vodama, ne može biti shvaćeno kao napuštanje kanadskog stava o statusu tih voda.«⁶⁶

⁶⁵ Za tekstove v. *International Legal Materials*, 1970, br. 3, str. 605—615.

⁶⁶ *Commons Debates*, Vol. 114, str. 6014 i 6015.

Ponavljamo i na ovom mjestu, da bismo mogli navesti još niz izjava i mišljenja, i od strane državnika, i od strane stručnjaka za međunarodno pravo,⁶⁷ i od strane drugih osoba, ali nam se to čini suvišnim. Spo-

⁶⁷ Npr. v.: *The Canadian Initiative to Establish a Maritime Zone for Environmental Protection: Its Significance for Multilateral Development of International Law*, University of Toronto Law Journal, 1971, br. 2, str. 75—79; *The impact of the U. N. Structure, Including that of the Specialized Agencies, on the Law of International Organization*, *American Journal of International Law*, 1970, br. 4, str. 52, 53, 57, 58, 60 i 62.

menut ćemo samo, da se naglo aktualiziranje pitanja arktičkog područja na sjeveru Kanade odrazilo na različite djelatnosti, koje kao da imaju za cilj potvrđivanje i dokazivanje suverenih prava ili barem intenzivnog interesa. Još u travnju iste godine Manhattan je još jednom zaplovio zaleđenim morem (opet praćen od kanadskog ledolomca), ali ovaj puta smo vodama između Kanade i Grenlanda,⁶⁸ a krajem rujna Sjeverozapadnim prolazom prošao je kanadski znanstveno-istraživački brod Hudson.⁶⁹ Iz mnogih izvora, da ih sve ne navodimo, vidljivo je, da se u Kanadi pojačano radilo na različitim ispitivanjima, kao što su mogućnost korištenja podmornica-tankera, razvoj zrakoplovstva u tom dijelu zemlje, gradnja novih ledolomaca; nisu izostale ni vojne aktivnosti, a radi se na općem razvoju i unapređenju tih krajeva, te se ističe dojam, da je i posjet kraljevske porodice sjevernom dijelu zemlje, u srpnju, bio u istom duhu.⁷⁰ Slično zapažamo i u Sjedinjenim Državama, ali, logično, u manjoj mjeri. Predsjednik Nixon se, npr., zalaže za arktička istraživanja i udvostručuje sredstva ratne mornarice sa ciljem da se usavrši transportno sredstvo za arktički led, a radi se i na usavršavanju različitih tipova brodova.⁷¹ Potragu za novim nalazištima nafte nije potrebno posebno naglašavati. Sve u svemu, pomalo zaboravljeno, ili bar razmjerno malo spominjano područje, zaokuplja sve veću pažnju.

5. *Neka zapažanja u vezi s novim pravnim rješenjima.*

Slično kao što smo učinili u uvodnom dijelu, napominjemo i ovdje, da bi temeljiti osvrt na bilo koje od rješenja ili mogućih rješenja mogao biti rasprava za sebe. Osvrnut ćemo se zato na njih kao cjelinu, ne s namjerom da ih detaljno analiziramo, što je učinjeno u nekim djelima koja smo citirali na odnosnim mjestima, nego da u kratkim crtama iznesemo svoje mišljenje. Jasno, nemoguće je pri tome ne posvetiti više pažnje nekim elementima, a zapostaviti druge.

Očito je, a nadamo se da smo na tu činjenicu uspjeli ukazati gornjim tekstom, da je baš putovanje Manhattana potaklo pitanja o kojima je bilo riječi kao i odgovarajuća rješenja i reagiranja. Međutim, ako kažemo da je putovanje potaklo pitanje, vidjeli smo, također, da moramo dodati kako ni to putovanje, niti njegove posljedice ne možemo promatrati izdvojeno iz cjeline koju čine, s jedne strane, američko-kanadski odnosi, imajući pri tome u vidu i unutrašnju političku situaciju u Kanadi, a s druge, mjesto i uloga Sjedinjenih Država u međunarodnoj zajednici. Ne prezajući pred izvjesnom simplifikacijom, može se, zasad, problem svesti na razmimoilaženje u stavovima između dviju država čiji su se interesi sukobili — interes Kanade za što je moguće potpunijim nadzorom nad tim arktičkim područjem i interes Sjedinjenih Država za što većom slobodom akcije — više nego što bi to, naglašavamo zasad,

⁶⁸ Manhattan, icebracker off to Arctic, Toronto Daily Star od 6. 4. 1970, str. 16.

⁶⁹ Biggest ocean survey nearing end, The Globe and Mail od 2. 10. 1970, str. 8.

⁷⁰ Showing the flag, The Globe and Mail od 11. 7. 1970, str. 6.

⁷¹ Nixon gives priority to Arctic research, increases funds for military hovercraft, The Globe and Mail od 17. 4. 1970, str. 10.

bio problem od općeg interesa za međunarodnu zajednicu. Tome u prilog govori i činjenica, da je, koliko nam je poznato, potpuno izostalo reagiranje Sovjetskog Saveza, a ne treba dokazivati interes te države za Arktik i za sve što se s tim u vezi zbiva. Što se tiče Sjedinjenih Država, njihov stav ne predstavlja novost, a za kanadski se može naslutiti da je posljedica odnosa sa svojim susjedom i političkih kretanja u zemlji, te razumljive želje države da nespada u red velesila, da se na međunarodnom planu afirmira kad joj je za to dana prilika i kad je istovremeno u prilici da zaista opravdano štiti vlastite interese, u ovom slučaju od mogućih katastrofalnih posljedica eventualnog zagađivanja okoline. Razumljivo je, da su suprotnosti u tako određenom okviru morale rezultirati odgovarajućim kompromisima, i uvjetovati, po našem mišljenju, ne najsretnija rješenja gledano iz perspektive međunarodnog prava.

Između kojih rješenja je Kanada mogla birati, pod pretpostavkom da je nešto trebalo učiniti? Odbacimo li primjenu teorije sektora na more⁷² i uzmemo li u obzir vlastit istav o tome da se i na zaleđeno arktičko more primjenjuju norme prava mora, a imajući na umu odnosna opća pravila međunarodnog prava, u obzir bi došla slijedeća rješenja:

- a) povlačenje ravnih polaznih crta oko sjeverne obale, uključujući Arktički arhipelag;
- b) proširenje teritorijalnog mora na 12 milja;
- c) donošenje odgovarajućih propisa o spriječavanju zagađivanja.

Jasno je da je sva tri rješenja moguće kombinirati. Rješenjem a) u najvećoj mogućoj mjeri se uspostavljaju suverena prava obalne države, jer bi inače more između otoka potpalo pod režim unutrašnjih morskih voda. Rješenjem b) uvodi se režim teritorijalnog mora u srednjem dijelu Sjeverozapadnog prolaza (Barrow tjesnac) i tako, nezavisno od toga, postane li širi McClure tjesnac pogodan za plovidbu, osigurava nadležnost obalne države nad važnim dijelom plovnog puta, što je sa širinom teritorijalnog mora od tri milje moguće samo u Prince of Wales tjesnacu. Na rješenje c) osvrnut ćemo se niže, ali napominjemo već sada da oba prethodna rješenja pružaju Kanadi priličnu sigurnost i zaštitu od zagađivanja; dok je prostorni domašaj važenja internopravnih propisa obalne države svakako veći u slučaju primjene rješenja a), rješenje b) omogućava primjenu tih pravila na dijelu puta, kojim svaki trgovački brod mora proći, a to je osnovni cilj kojemu Kanada teži, jer ako se misli na idealnu moguću zaštitu okoline, onda je pitanje da li je 100 milja dovoljno. Rješenju a) omže se prigovoriti da nije u skladu s međunarodnim pravom zbog dužine nekih ravnih pravaca (čak oko 100 milja) i da je pitanje da li taj dio mora udovoljava uvjetima čl. 4. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (postoji i jedno drugo, kompromisno rješenje, koje predlaže Pharand, a to je, da se ravni pravci

⁷² Od strane nekih poslanika prilikom rasprava u Donjem domu bilo je bar indirektnog pozivanja na teoriju sektora, ali bez šire podrške; v. bilješku 53.

povuku oko dvije skupine otoka — posebno oko sjeverne i posebno oko južne — tako da bi more između njih bilo podvrgnuto režimu otvorenog, odnosno teritorijalnog mora⁷³), ne ulazimo u raspravu o tome, ali nam se čini da bi to bilo provedivo.⁷⁴ Rješenju b) ne može se, po našem mišljenju, ništa prigovoriti. Potrebno je naglasiti da smatramo da bi i u jednom i u drugom slučaju postojalo pravo neškodljivog prolaska, u prvom slučaju na čitavom dijelu mora unutar arhipelaga, a u drugom na mjestima koja bi bila podvrgnuta režimu teritorijalnog mora; drugim riječima, prijenjivao bi se režim koji važi za morske tjesnace, u skladu s postojećim pravnim normama; to nam se rješenje čini opravdanim bez obzira na to da se ne radi o često korištenom plovnom putu u prošlosti i bez obzira na moguće kontraargumente.⁷⁵

Kanada se, kao što smo vidjeli, odlučila samo na proširenje teritorijalnog mora i na nove mjere protiv zagađivanja, od kojih — spomenuto je već — mogu biti izuzeti neki brodovi, a radi se u stvari o ratnim.⁷⁶ Uz ostalo, i to nas može dovesti do nekih zaključaka. Sjedinjene Države su prosvjedovale, a prosvjedovale bi sasvim sigurno i na rješenje pod a). Na prvi pogled može se postaviti pitanje o razlogu tog negodovanja ako bi pravo neškodljivog prolaska postojalo u svakom slučaju. Odgovor na to dan je već u saopćenju za štampu povodom novih kanadskih propisa,⁷⁷ a uskladu je s američkim stavom, izraženim npr. u slučajevima Indonezije i Filipina⁷⁸ i u najnovije vrijeme u nacrtu ugovora o teritorijalnom moru, tjesnacima i ribolovu, što su ga Sjedinjene Države podnijele Odboru Ujedinjenih naroda za miroljubivo iskorišćavanje morskog dna i podzemlja.⁷⁹ Ponovit ćemo ono što nam s tim u vezi izgleda najbitnije: pravila o neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more i, jasno, tjesnace, nalažu podmornicama plovidbu po površini;⁸⁰ općenito se postavlja pitanje, da li ratni brodovi imaju pravo neškodljivog prolaska⁸¹ ako zračni prostor iznad unutrašnjih voda i teritorijalnog mora spada pod isključivu suverenost obalne države, za razliku od zračnog prostora iznad otvorenog mora?⁸² Sve to nije u skladu s interesima Sje-

⁷³ Pharand, *Arctic Islands*, str. 431—432.

⁷⁴ Ispor.: Greeg, op. cit., str. 757—759; Morin, op. cit., str. 239—243; Pharand, *Arctic Islands*; i u tim djelima citirane izvore.

⁷⁵ V. Pharand, *Innocent Passage* i u tom djelu citirane izvore.

⁷⁶ v. bilješku 65.

⁷⁷ v. bilješku 65.

⁷⁸ V. Whiteman, op. cit., Vol. 4, Washington 1965, str. 282—285.

⁷⁹ Za tekst v. *International Legal Materials*, 1971, br. 5, str. 1013—1020.

⁸⁰ T. 4, čl. 14. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu.

⁸¹ V.: Pharand, *Innocent Passage*, str. 8—11; Vukas, *Problem neškodljivog prolaska ratnog broda*, *Jugoslavenska revija za međunarodno pravo*, 1962, br. 1, str. 86—99.

⁸² Čl. 2. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, čl. 2. Ženevske konvencije o otvorenom moru i čl. 1. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

dinjenih Država,⁸³ kojima jedino režim otvorenog mora pruža sve ono što žele.

Čini nam se zato, da je Zakon o spriječavanju zagađivanja, naročito ako imamo u vidu mogućnost izuzimanja nekih brodova od njegove primjene, s političkog gledišta Sjedinjenih Država izazvao blaže reakcije. Mislimo, međutim, da su prigovori s međunarodno-pravnog gledišta umjesni i ne bismo se složili s time, da je nepostojanje i manjkavost odgovarajućih pravnih pravila, kako to Kanada interpretira, dovoljno jak razlog za jednostrano rješavanje tog pitanja na ovakav način. Pravna osnova koja bi se mogla naći primjenom analogije (npr. američka i kanadska zona za identifikaciju zrakoplova u zračnom prostoru iznad otvorenog mora, povijesni razvoj vanjskog pojasa i epikontinentalnog pojasa) ili vrlo ekstenzivnim tumačenjem nekih postojećih normi međunarodnog prava (npr. Ženevske konvencije o ribolovu bioloških bogatstava otvorenog mora) jako je problematična. Praksa postepenog širenja vlasti država na otvoreno more nije nova,⁸⁴ novost nije ni postojanje problema na koje međunarodno pravo nije dalo odgovora posebnim pravilima,⁸⁵ ali područje o kojem je sada riječ ipak korak po korak, biva sve više pravno regulirano. O tome, bez obzira na zamjerke koje se mogu staviti, svjedoče Londonska konvencija o spriječavanju zagađivanja mora naftom od 1954., izmijenjena 1962. i 1969. i Bruxelleska konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgoda koje dovode do zagađivanja naftom od 1969.⁸⁶ Ugroženost Arktika ne dovodimo u pitanje, ali je nerazumljivo što se takav jednostrani postupak podvrgava kritici, pogotovo ako se zna da rješenje o pitanju nadležnosti obalne države nije u skladu s Londonskom konvencijom.⁸⁷ Svega toga je svjesna i Kanada, kad je našla za shodno da se novom rezervom u izjavi o prihvatanju fakultativne klauzule ogradi od nadležnosti Međunarodnog suda,⁸⁸ a kritičari njenog stava prema rješavanju problema na međunarodnoj osnovi, za razliku od jednostranog, mogu ukazati na činjenicu da je Kanada tek sada ratificirala Ženevske konvencije o epikontinentalnom pojasu i o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu.

6. *Zaključak.* Napisali smo jednom prilikom da su »rastuća međuovisnost članica zajednice i suverenost svake od njih pojmovi koji se sukobljavaju, koji doživljavaju promjene, a čije je usklađivanje stalan proces, zbog isto toliko stalnih poremećaja u njihovoj ravnoteži« i da »norme međunarodnog prava treba da toj ravnoteži doprinesu, ali nje-

⁸³ U ovom kontekstu ne osvrćemo se na problem ribolovnih zona i kanadsko-američke odnose s tim u vezi, ali napominjemo da njegova uloga ne smije biti zanemarena (v. bilješku 31).

⁸⁴ V. bilješku 1.

⁸⁵ Npr. pravni problem u vezi s istraživanjem i iskorišćavanjem svemira.

⁸⁶ Za tekstove v. International Legal Materials, 1970, br. 1, str. 1—44.

⁸⁷ V.: Grean, op. cit., str. 771—773; Henkin, Arctic Anti-Pollution: Does Canada Make — or Brake International Law?, American Journal of International Law, 1971, br. 1, str. 181—136; Morin, op. cit., str. 206—210 i 220—233.

⁸⁸ V. bilješku 63.

gova uloga ne može biti veća od one koju mu države daju, u skladu s notornom činjenicom da je pravo odraz odnosa u društvu.⁸⁹

U vrtlogu tog neizbježivog procesa našla se i Kanada kada se trebalo opredijeliti za rješenja. Kanadska vlada je bila izložena pritiscima iznutra; željela je, također, poduzeti neku akciju, a istovremeno, vjerojatno, ne suviše narušiti odnose sa Sjedinjenim Državama; neobjavljivanje čitavog teksta odnosnih nota to potvrđuje, a potvrđuje to možda i činjenica da Zakon o izmjeni Zakona o teritorijalnom moru i ribolovnim zonama nije još stupio na snagu i, konačno, potvrđuju to sasvim jasno rješenja koja smo ukratko opisali i komentirali. Čini se da je pod tim pritiskom i s tom željom istovremeno, došlo do rješenja i stavova koji su izazvali negodovanje i kritike — bar u jednom dijelu opravdano — dok su, možda, druge mjere mogle biti djelotvornije u vlastitom interesu i u većoj mjeri usklađene s međunarodnim pravom.

⁸⁹ Bakotić, op. cit., str. 67 i 68.