

RATNI BROD U POZITIVNOM MEĐUNARODNOM PRAVU

Pregledni znanstveni rad

UDK 355.353

341.221.2

341.225

341.362

Primljeno: 20. listopada 2015.

Ratimir Prpić*

U ovome radu autor daje pregled pravila kojima se regulira pravni status ratnih brodova u suvremenom međunarodnom pravu. Na početku rada dana je pravna definicija i predstavljene su opće značajke ratnog broda. U prvome dijelu izlažu se pravni temelji izuzeća od sudbenosti takvih plovila i iznose se pravila mjerodavna za njihovu plovidbu te pravo pregleda i progona u morskim pojasevima, sve s naglaskom na teritorijalnom moru, arhipelaškim vodama i otvorenom moru. U drugom dijelu autor nastavlja svoje izlaganje upozoravajući na specifična pravila iz kojih su vidljive posebnosti pravnog položaja ratnog broda kao jednog od subjekata oružanog sukoba, a u tom se kontekstu objašnjava i utjecaj prava neutralnosti. U završnom dijelu iznosi se zaključak glede naravi pravila međunarodnog prava koja određuju pravni položaj ratnog broda.

Ključne riječi: ratni brod, pravo, more, imunitet, oružani sukob, neutralnost

1. UVOD

Svrha je ovoga rada dati pregled pozitivnih pravila kojima se regulira pravni status ratnih brodova u suvremenom međunarodnom pravu. Stajalište od kojega polazimo jest da prevagu odnose pravila običajnog karaktera, uz bitnu napomenu da je u posljednjih sto i pedeset godina većina tih pravila kodificirana međunarodnim ugovorima.¹ To znači da ona i dalje vrijede kao običajno pravo, s učinkom djelovanja *erga omnes*, no ona istodobno među državama strankama takvih ugovora tvore i partikularno pravo, što znači da je njihov učinak djelovanja *inter partes*. U tom je procesu sabiranja, kroz kodifikaciju spojene s legislacijom, stvoren i određeni broj novih partikularno važećih pravnih pravila, a sve kao rezultat nužnosti razvoja i prilagodbe međunarodnog prava stalnim promjenama u međunarodnim odnosima između njegovih subjekata.² Povelja Ujedinjenih naroda (u daljnjem tekstu: UN) takvu pravnostvarajuću djelatnost dodjeljuje Općoj skupštini, koja ima zadatak da potiče proučavanje i daje preporuke u svrhu unapređivanja međunarodne

* Ratimir Prpić, dip.iur., polaznik poslijediplomskog doktorskog studija na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu

¹ Jennings, A., Watts, A., *Oppenheim's International Law*, 9. izd., vol. I, London, 1996, str. 110-114.

² Degan, V., Đ., *Sources of International Law*, London, 1997, str. 177-178.

suradnje na političkom polju te da potiče progresivni razvoj i kodifikaciju međunarodnog prava (članak 13. stavak 1. a Povelje).³

Pravila koja reguliraju međunarodni status ratnih brodova nalazimo ponajprije u pravilima međunarodnog prava mora i međunarodnog prava oružanih sukoba. Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. (u daljnjem tekstu: Konvencija o pravu mora) najvažniji je dokument koji uređuje suvremene odnose na moru, stoga ga uzimamo kao temelj prvog dijela rada, u kojem se bavimo definicijom ratnog broda i izučavanjem njegova redovitog (mirnodopskog) statusa.⁴ Nastavak rada temeljimo na kodifikacijama ratnog prava, a bavimo se i utjecajem prava neutralnosti na ratni brod.⁵ Spominjemo i Sanremski priručnik o međunarodnom pravu primjenjivom na oružane sukobe na moru iz 1994. (u daljnjem tekstu: Sanremski priručnik), koji predstavlja svojevrsnu kodifikaciju, no nije riječ o klasičnom međunarodnom ugovoru i izvoru međunarodnog prava u smislu članka 38. Statuta Međunarodnog suda.⁶ Riječ je o dokumentu koji je nastao kao rezultat napora stručnjaka međunarodnog prava, a u čijem se uvodnom dijelu navodi da je njegova svrha pružanje suvremene potvrde međunarodnog prava primjenjivog na oružane sukobe na moru. Priručnik sadrži novine koje se mogu smatrati progresivnim razvojem prava, no većina se njegovih odredaba smatra odrazom trenutnog primjenjivog prava. U završnom dijelu iznosimo zaključak o običajnopravnom karakteru pravila koja određuju suvremeni međunarodnopravni status ratnog broda.

2. PRAVNA DEFINICIJA I OPĆE ZNAČAJKE RATNOG BRODA

Prvu službenu definiciju ratnog broda nalazimo u Haaškoj konvenciji o pretvaranju trgovačkih brodova u ratne (v. *infra*, poglavlje 4, odjeljak 5). Prema članku 29. Konvencije o pravu mora, četiri su konstitutivna elementa definicije ratnog broda, i to: pripadnost oružanim snagama neke države; postojanje vanjskih oznaka raspoznavanja državne pripadnosti; brod mora biti pod zapovjedništvom časnika koji je u službi vlade te države i čije je ime upisano u odgovarajući popis časnika ili drugu ispravu jednakog značenja; postojanje posade koja je podvrgnuta pravilima vojne stege.⁷ Sadržajno identičnu definiciju nalazimo i u Sanremskom priručniku.⁸ Mogli bismo je dopuniti i dodatnim

³ Tekst Povelje u: „Narodne novine – Međunarodni ugovori“, broj: 15/1993.

⁴ Tekst Konvencije u: „Narodne novine – Međunarodni ugovori“, broj: 9/2000.

⁵ Danas je primjereniji izraz pravo oružanih sukoba. O međusobnom odnosu izraza ratno pravo, humanitarno pravo i pravo oružanih sukoba opširnije v. Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B., *Međunarodno pravo 3*, Zagreb, 2006, str. 128-129.

⁶ Tekst Sanremskog priručnika u: <https://www.icrc.org/ihl/INTRO/560?OpenDocument> (pristup 20. siječnja 2015.).

⁷ Konvencija o otvorenom moru (1958.) pod ratnim brodom podrazumijeva „brod koji pripada ratnoj mornarici neke države i nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova njegove državne pripadnosti, zapovjednik mora biti u službi države, njegovo se ime treba nalaziti na popisu časnika ratne mornarice, a posada mora biti podvrgnuta pravilima vojne stege“ (članak 8.).

⁸ Neke države polaze pri definiranju pojma ratnog broda od tzv. stvarnog, funkcionalnog kriterija. V. Kinder, I., *Pravni položaj stranog ratnog broda u unutrašnjim morskim vodama obalne države s posebnim osvrtom na Republiku Hrvatsku*, u: Hrvatski vojnik, 68/2001, prilog 2, str. 3.

elementima, poput primjerice svrhe ili pak činjenice naoružavanja broda. U tom smislu nalazimo proklamaciju predsjednika Sjedinjenih Američkih Država (u daljnjem tekstu: SAD) Woodrowa Wilsona (1917.), prema kojoj je ratni brod „javno naoružano plovilo pod zapovjedništvom časnika kojeg je na to mjesto postavila vlada, čije je ime upisano u popis posade, čija je posada podvrgnuta vojnoj stezi, a namjena je broda poduzimati ratne operacije protiv javnih ili privatnih brodova neprijatelja.“⁹ Konvencija o pravu mora ne regulira pitanje zapovijedanja i stege, već je to prepušteno nacionalnom pravu država stranaka. Sa stajališta međunarodnog prava, zanimljiv nam je prvi element konvencijske definicije, a posljedično i drugi, jer je državna pripadnost vidljiva iz vanjskih znakova raspoznavanja. U međunarodnom pravu uvriježeno je načelo zastave broda. Riječ je o simboličnom znaku koji predstavlja određenu državu. Međutim, međunarodno pravo poznaje i slučaj kada je dopuštena uporaba lažne zastave. Riječ je o oružanim sukobima na moru, u kojim se može koristiti ne samo lažna nego i neprijateljska zastava (v. *infra*, poglavlje 4, odjeljak 3).¹⁰

Valja primijetiti da navedena konvencijska odredba ne govori o pripadnosti pomorskim oružanim snagama, nego oružanim snagama općenito.¹¹ Iako bi takva gramatička konstrukcija na prvi pogled djelovala preciznije, ona ne bi bila točna jer ratni brodovi mogu pripadati i ostalim rodovima oružanih snaga. Prema tradicionalnom shvaćanju, ratnu mornaricu čine dvije skupine brodova. U prvu skupinu spadaju brodovi stalno namijenjeni provođenju neprijateljstava na moru. To su ratni brodovi i pomoćni brodovi ratne mornarice.¹² Drugu skupinu čine brodovi privremeno prenamijenjeni za provođenje neprijateljstava na moru. To su trgovački brodovi pretvoreni u ratne. Međutim, države mogu brodove koji obavljaju pomoćnu službu ratnim brodovima stranaka sukoba također smatrati brodovima ratne mornarice.¹³ Vjerujemo da će se u budućnosti postaviti i pitanje pravnog statusa besposadnih plovila. Za sada takve plovne jedinice imaju malu autonomiju i skromne mogućnosti djelovanja, no razvoj tehnologije mogao bi ubrzo dovesti do promjena i na tom polju stvarajući sve veća i sposobnija plovila.¹⁴

Zanimljiva je i problematika statusa potopljenih ratnih brodova. Naime, razvoj tehnologije omogućio je istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja na većim dubinama nego ikada prije. Posljedično veliki broj potopljenih brodova i drugih objekata postao je dostupan za istraživanje, ali je istodobno i izložen opasnostima poput krađa, skrnavljenja

⁹ Ključni je nedostatak navedene definicije to što spaja nespojive pojmove. Naime, ratni brod ne može biti javni brod jer je javni brod vrsta broda koji je u vlasništvu države (odnosno kojim države upravljaju ili ga koriste), a koji nije ratni brod i upotrebljava se u netrgovačke svrhe.

¹⁰ Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 164.

¹¹ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 3.

¹² Prema Sanremskom priručniku, pomoćni je brod plovilo različito od ratnog broda koje je u vlasništvu ili pod isključivom kontrolom oružanih snaga države i koristi se stanovito vrijeme za vladinu netrgovačku službu (članak 13., točka h).

¹³ Naoružani trgovački brod predstavlja zasebnu kategoriju. Naime, s vremenom su države uvele praksu naoružavanja trgovačkih brodova s ciljem obrane; takav se brod može napasti kao legitiman vojni cilj.

¹⁴ Opširnije o besposadnim plovilima v. <https://www.hsdl.org/?view&did=731705> (pristup 28. srpnja 2014.).

posmrtnih ostataka i sl. Time je otvoren cijeli niz pitanja, čije bi detaljno izlaganje uvelike prelazilo okvire ovoga rada. Ipak, spomenimo da, povijesno gledajući, takve olupine često sadrže tragove bitne za istraživanje povijesti, ili pak one same, odnosno predmeti koje sadrže, predstavljaju pomorsku kulturnu baštinu. S humanitarnog gledišta, riječ je o morskim grobnicama vojnika, koje kao takve zaslužuju poseban tretman i zaštitu. Ako opisanoj problematici pristupimo sa sigurnosnog aspekta, tada treba reći da brodske olupine često sadržavaju neeksplozirano municiju, gorivo i druge tvari opasne za život i zdravlje ljudi i morski okoliš. S obzirom na to da je riječ o ostacima ratnih brodova, na njima se mogu naći i predmeti bitni za nacionalnu sigurnost zemalja.

Dodatna je komplikacija ako se olupine nalaze u morskim područjima gdje obalne države, koje istodobno nisu države pod čijom su zastavom potonuli brodovi plovili, imaju suverenost te suverena ili druga prava.¹⁵ U rješavanju tih i drugih pitanja važnu ulogu ima Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine (2001.), koju pozitivno cijenimo kao bitni iskorak u stvaranju kvalitetnog međunarodnopravnog mehanizma koji bi cjelovito i djelotvorno štiti podvodnu kulturnu baštinu, a u nju svakako spadaju i potopljeni ratni brodovi.¹⁶ Međutim, kako ta Konvencija pati od stanovitih slabosti (veliku joj manu nalazimo u korištenju egzaktnog vremenskog kriterija od sto godina pri definiraju opsega pojma kulturne podvodne baštine),¹⁷ radi otklanjana postojećih dvojba te radi učinkovitog ostvarenja željenog programa sveobuhvatne pravne zaštite potopljenih ratnih brodova (i ostalih predmeta iz kategorije podvodne kulturne baštine), neovisno o mjestu njihova potonuća i zastavi plovidbe, daljnji se razvoj odgovarajućih pravila mjerodavnog međunarodnog prava nameće kao logična nužnost.¹⁸

Povijesno gledajući, brodovi na otvorenom moru smatrani su produžetkom, odnosno dijelom područja države čiju zastavu vijore (tzv. teritorijalitet broda). To je bio temelj prava sudbenosti nad brodovima vlastite zastave. Takva se pravna fikcija napušta i odlazi u prošlost međunarodnog prava.¹⁹ Već je u presudi Stalnog suda međunarodne pravde u predmetu „Lotus“ (1927.) upotrijebljena ponešto drugačija formulacija u odnosu na

¹⁵ Američki predsjednik W. J. Clinton dana 19. siječnja 2001. izdao je izjavu pod naslovom "Politika SAD-a za zaštitu potonulih ratnih brodova", u kojoj se navodi da će SAD iskoristiti svoj utjecaj radi zaštite i očuvanja državnih objekata, neovisno o tom nalaze li se u vodama SAD-a, stranih nacija ili u međunarodnim vodama.

¹⁶ Konvencija je donesena u okviru Organizacije UN-a za obrazovanje, znanost i kulturu (UNESCO); cjelokupan tekstu v. u: „Narodne novine – Međunarodni ugovori“, broj: 10/2004.

¹⁷ Opširnije o režimu zaštite predviđene konvencijskim odredbama v. Šošić, T. M., *Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine i jurisdikcija država u Jadranskom moru*, Poredbeno pomorsko pravo, 49/2010, str. 101-138.

¹⁸ Tom se konvencijom kulturna podvodna baština definira kao: „(svi tragovi) ljudskog postojanja kulturnog, povijesnog ili arheološkog karaktera koji su se nalazili djelomično ili potpuno pod vodom, povremeno ili stalno, barem 100 godina“ (članak 1. stavak 1. točka a te Konvencije). Zbog tako postavljenog vremenskog ograničenja od sto godina (za što ne nalazimo opravdano održive kriterije znanstvenog promišljanja, a s tim se stajalištem slažu i drugi autori, v. npr. *ibid*, str. 106), mnoge potencijalno vrijedne olupine mlađeg datuma potonuća ostaju izvan konvencijske zaštite. To se pogotovo odnosi na nalazišta brodskih i zrakoplovnih olupina iz dva svjetska rata u 20. stoljeću.

¹⁹ Andrassy, J., Bakotić, B., Lapaš, D., Seršić, M., Vukas, B., *Međunarodno pravo 2*, str. 249.

tradicionalno gledište.²⁰ Naime, rečeno je: „Nužna posljedica principa slobode mora jest to da je brod na otvorenom moru izjednačen s područjem države čiju zastavu vije budući da ta država na njemu provodi svoju nadležnosti jednako kao i na svom vlastitom području, a što nije dopušteno nijednoj drugoj državi.“²¹ Takva je sloboda (za ratne brodove i brodove u vlasništvu države ili brodove kojima se ona koristi, a upotrebljavaju se samo za vladinu netrgovačku službu) apsolutna.²² Paralelno s napuštanjem tradicionalnog stajališta dolazi do pojave novog pravnog shvaćanja, prema kojem se ratni brod koji se nalazi u dijelu mora pod suverennošću druge države (primjerice stranom teritorijalnom moru ili stranoj luci) ipak nalazi izvan područja te obalne države i dosega njezina suvereniteta (tzv. eksteritorijalitet broda).²³ Prema najnovijem shvaćanju ratni se brod smatra jednim od instrumenata suvereniteta države zastave,²⁴ a na takvoj se pravnoj fikciji istodobno temelji i pravna osnova njegova imuniteta (v. *infra*, poglavlje 3.1).²⁵

Državna pripadnost manifestira se i kao niz posljedica za državu zastave (ratnog) broda. Tu ćemo tvrdnju objasniti na nekoliko primjera. Tako Konvencija o pravu mora u članku 31. propisuje: "Država zastave snosi međunarodnu odgovornost za svaki gubitak ili štetu nanesenu obalnoj državi zbog nepoštovanja njenog ratnog broda ili drugog državnog broda koji služi za netrgovačke svrhe, zakona i drugih propisa obalne države o prolasku teritorijalnim morem ili odredaba Konvencije ili drugih pravila međunarodnog prava." Nadalje, člankom 106. propisano je: "Ako je uzapćenje broda ili zrakoplova, zbog sumnje da je počinjeno djelo piratstva, izvršeno bez valjanih razloga, država koja je uzaptila brod ili zrakoplov odgovorna je državi čiju pripadnost ima brod ili zrakoplov za sav gubitak ili štetu prouzročenu uzapćenjem." Takve su odredbe u skladu s općim pravilima međunarodnog prava o odgovornosti država za djela svojih organa ili agenata. Država će odgovarati za gubitak ili štetu koja nastane činom ili propustom zapovjednika ratnog broda (ili članova posade) ako takvo djelovanje predstavlja povredu međunarodne obveze sadržane u Konvenciji u pravu mora ili kojem drugom pozitivnom izvoru međunarodnog prava.²⁶ Osim piratstva, postoje i drugi slučajevi kada je ratni brod ovlašten na zaustavljanje stranog trgovačkog broda na otvorenom moru. Npr. kod postojanja ozbiljne sumnje na trgovinu robljem, neovlašteno emitiranje, na temelju dopuštenja države pripadnosti broda, ako se radi o brodu bez državne pripadnosti i dr. (v. *infra*, poglavlje 3.3). I tada postoji pravo na potraživanje naknade pretrpljene štete ili gubitka.

Nadalje, u međunarodnom pravu nalazimo situacije kada određivanje statusa i državne pripadnosti ratnog broda može imati odlučujući utjecaj na položaj drugih brodova, kao što je to slučaj plovidbe neutralnog broda u pratnji ratnog broda sukobljene strane (v.

²⁰ Tekst Presude u: Publications of the Permanent Court of International Justice, series A-10, 1927.

²¹ *Ibid*, str. 25.

²² Shaw, M., N., *International law*, 6. izd., Cambridge, 2008, str. 614.

²³ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 3.

²⁴ Shaw, *op. cit.* (bilj. 22), str. 558.

²⁵ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 3.

²⁶ Opširnije o konceptu međunarodnopravne odgovornosti države v. Seršić, M., *Međunarodnopravna odgovornost države*, Zagreb, 2007.

infra, poglavlje 5, odjeljak 3). Valja reći da napad na ratni brod predstavlja čin agresije prema njegovoj državi pripadnosti. Članak 1. rezolucije Opće skupštine UN-a broj 3314 od 14. prosinca 1974. sadrži definiciju agresije,²⁷ a člankom 3. nabraja se niz činova koje treba ocijeniti kao agresiju,²⁸ pri čemu upozoravamo na točku d istog, prema kojoj se agresija smatra i: "d) napad od oružanih snaga neke države na kopnene, pomorske ili zračne vojne snage..."²⁹ Države mogu ratne brodove (kao instrument svoga suvereniteta, v. *supra*, 3. odjeljak ovog poglavlja) koristiti i kao sredstva samopomoći, bilo da je riječ o protumjeri ili retorziji.³⁰ Očiti je primjer njihovo slanje u blizinu aktualnih vojnih i/ili političkih kriznih žarišta u svrhu demonstracije vojne (pomorske) moći.

Za razliku od površinskih (ratnih) brodova, koji su prisutni od početaka ljudske civilizacije, podmornice se pojavljuju tek u drugoj polovici 19. st. i bilježe široku upotrebu u oba globalna rata u 20. st.³¹ Štoviše, u početku su smatrane nečasnim sredstvom, a podmorničko ratovanje protivno moralnom kodeksu i pomorskoj časti. Njihove sposobnosti djelovanja, čak i ispod zaleđenih morskih površina, daju im dodatno na važnosti, danas možda više no ikada prije.³² Slažemo se s mišljenjem da je podmornica vrsta ratnog broda.³³ Takvo stajalište temeljimo na članku 29. Konvencije o pravu mora, iz kojeg vidimo da ta vrsta plovila ispunjava sva obilježja iz definicije ratnog broda. Dakle, riječ je o specifičnoj vrsti ratnog broda, konstruiranog primarno za podvodnu plovidbu. Analizirajući Konvenciju o pravu mora, uočavamo da se podmornica kao samostalni termin spominje samo u članku 20., kojim se regulira način njihove plovidbe stranim teritorijalnim morem. Sa stajališta teleološkog tumačenja taj članak možemo promatrati kao nadopunu svim ostalim odredbama, pri čemu se uzima u obzir specifičnost

²⁷ Iako se rezolucije Opće skupštine UN-a smatraju preporukama, bilo bi pogrešno u cijelosti im osporavati pravni učinak. Štoviše, neke od rezolucija pokazale su se kao učinkovito sredstvo artikulacije običajnog procesa. V. Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 194.

²⁸ Agresija je navedenom Rezolucijom definirana kao "upotreba oružane sile neke države protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke nezavisnosti neke druge države ili upotreba oružane sile koja je na bilo koji drugi način nespojiva s poveljom UN-a." Opširnije o agresiji v. Seršić, M., *Agresija, samoobrana i anticipatorna samoobrana*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 57, br. 2, 2007, str. 271-290.

²⁹ Pojam oružanog napada (agresije) bio je u središtu razmatranja Međunarodnog suda u presudi u slučaju *Nicaragua* 1986. (V. Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), *International Court of Justice, Reports of Judgements, Advisory Opinions and Orders* (dalje: ICJ Reports), 1986). Novija presuda tog Suda u vezi s istim pojmom jest ona u predmetu naftnih platformi 2003. između SAD-a i Irana (V. ICJ Reports 2003).

³⁰ U novije vrijeme sve više prevladava naziv protumjere u odnosu na tradicionalni naziv represalije kao jedan od oblika individualne samopomoći. Opširnije o represalijama v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 121-123.

³¹ Pojam "*površinski (ratni) brod*" koristimo u vlastitom prijevodu izraza "*surface warship*", koji se u engleskom jeziku često koristi (npr. Fleck, D., Bothe, M. *The Handbook of International Humanitarian Law*, 3. izd., Oxford, 2013, str. 1047), i to s ciljem razlikovanja površinskog (ratnog) broda kao plovnog objekta namijenjenog za plovidbu morem te podmornice kao plovnog objekta namijenjenog ponajprije za podvodnu plovidbu.

³² Ta se tvrdnja odnosi ponajprije na države koje leže uz polarna područja (ili se tu nalaze njihovi posjedi). V. npr. Shaw, *op. cit.* (bilj. 22), str. 534-538.

³³ Evans, M., D., *International Law*, 3. izd., Oxford, 2003, str. 635.

konstrukcije i primarna namjena podmornica.³⁴ Sanremski priručnik navodi da su površinski brodovi, podmornice i zrakoplovi vezani istim načelima i pravilima postupanja (članak 45.).

3. POLOŽAJ NA MORU U DOBA MIRA

3.1. Izuzeće od sudbenosti

Pravni temelj izuzeća od sudbenosti ratnog broda proizlazi iz njegova pripadanja oružanim snagama države zastave. Njegovo je djelovanje *iure imperii*, što znači da je podložno općem načelu međunarodnog prava, prema kojem jedan nositelj najviše vlasti nije ovlašten obavljati vlast prema drugom nositelju najviše vlasti (načelo *par in parem non habet imperium*).³⁵ Članak 95. Konvencije o pravu mora ponavlja staro običajno pravilo i propisuje: "Ratni brodovi uživaju na otvorenom moru potpuni imunitet od jurisdikcije svake druge države osim države zastave." Istodobno se člankom 32. propisuje: "...ništa u ovoj Konvenciji ne dira u imunitete ratnih brodova i drugih državnih brodova koji služe za netrgovačke svrhe."³⁶ Pravilo istovrsnog domašaja nalazimo i u Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o imunitetu državnih brodova (1926.), koja u svojem članku 3. propisuje za ratne brodove da isti "neće moći biti predmet zapljene, zaustavljanja, zadržavanja u bilo kojem pravnom postupku niti će moći biti predmet sudskog postupka *in rem*." Izuzeće od sudbenosti znači da je u pogledu kaznene i građanske sudbenosti isključivo nadležna država zastave broda.³⁷ Dakle, uhićenje, istraga, ovrha, zapljena, zaustavljanje, zadržavanje i druge mjere u tom smislu nisu moguće. Odredba o suverenom imunitetu primjenjuje se jednako, neovisno nalazi li se ratni ili drugi brod s imunitetom u stranoj luci, na otvorenom moru ili u morskim pojasevima gdje obalne države imaju suverenost, suverena ili druga prava. U tim pojasevima obalna država može nametati svim brodovima ograničenja redarstvene naravi. S druge strane, pristup stranoj luci u načelu je uvjetovan prethodnom dozvolom obalne države.³⁸ Međutim, pozitivno međunarodno pravo poznaje slučajeve kada je dopušteno uplovljavanje ratnog broda u stranu luku bez dopuštenja obalne države. Klasičan je primjer uplovljavanje radi sklanjanja od nevremena. U tom slučaju nema odgovornosti države zastave za međunarodno protupravni čin jer je riječ o nevolji koja se smatra jednom od okolnosti

³⁴ V. npr. Jelavić, A., *Podmornički rat*, Naše more, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, vol. 60, br. 3-4, 2013, str. 72.

³⁵ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 3.

³⁶ Sadržajno identičnu odredbu nalazimo u Ženevskoj konvenciji o otvorenom moru (1958.).

³⁷ U svezi s imunitetom stranoga ratnog broda od građanske nadležnosti sudova obalnih država ističe se odluka Vrhovnog suda SAD-a u predmetu *Exchange vs. McFaddon*, koja je znatno utjecala na zakonodavstvo i praksu SAD-a. U njoj je taj sud, odbijajući tužbeni zahtjev, jasno proklamirao načelo primjene pravnog poretka „zastave“ broda. V. Kinder, I., *Kaznena jurisdikcija nad stranim vojnim snagama u miru*, u: Hrvatski vojnik, 73-74/2001, prilog 4, str. 3.

³⁸ Posjeti nacionalnim lukama od strane ratnih brodova prijateljskih zemalja bili su uvjetovani priznanjem broskog imuniteta od lokalnih vlasti. Iz takvih odvojenih pravnih režima razvila se usporedna koncepcija imuniteta države, a s ciljem pružanja zaštite od nacionalnih sudova. V. Evans, *op. cit.* (bilj. 33), str. 359.

kojima je isključena takva protupravnost.³⁹ U praksi često nailazimo na slučajeve da je pristup stranoj luci reguliran međunarodnim ugovorima o vojnim bazama sa svrhom odgovarajuće formulacije ovlaštenja potrebnih vojnim snagama za uspostavu, opremanje i redovito funkcioniranje strane vojne baze.⁴⁰ Dozvola boravka u stranoj luci ujedno predstavlja obvezu obalne države na poštivanje imuniteta stranog ratnog broda za vrijeme takva boravka, uz istodobnu obvezu samog broda na pridržavanje njezinih zakonskih pravila i uvjeta pod kojim je dozvola izdana,⁴¹ posebno propisa o sigurnosti plovidbe i redu u lukama.⁴² Možemo se složiti sa stajalištem autora koji smatraju da odredbe Konvencije o pravu mora, kojima su propisane zabranjene djelatnosti pri ostvarivanju prava na neškodljivi prolazak (tj. djelatnosti za koje se smatra da diraju u mir, red ili sigurnost obalne države u njezinu teritorijalnom moru), ujedno predstavljaju minimalni standard pravila postupanja ratnog broda kad se nalazi u stranoj luci.⁴³ Slijedom iznesenoga, logičan je zaključak da, ako potonji povrijedi ta pravila, njegov imunitet ne bi prestao, nego bi obalna država imala jednaka ovlaštenja kao u slučaju nepridržavanja pravila o neškodljivu prolasku (v. *infra*, poglavlje 3.2). Od tih povreda jasno treba razlikovati čin agresije stranog ratnog broda. U tom se slučaju, u skladu s pretpostavkama propisanim međunarodnim pravom, stječe pravo na samoobranu.⁴⁴

Potvrdu običajnog karaktera pravila o suverenom imunitetu ratnih brodova nalazimo i u međunarodnoj sudskoj praksi.⁴⁵ Spomenut ćemo noviju odluku Međunarodnog suda za pravo mora od 15. prosinca 2012. (u daljnjem tekstu ovog odjeljka: Odluka) u sporu između Gane i Argentine, kojom je Gani naloženo oslobađanje fregate ARA (*Armada de la República Argentina*) Libertad, njezina zapovjednika i članova posade (paragraf 108. Odluke).⁴⁶ Spor je nastao nakon što je lokalni sud iz Gane odobrio zahtjev tužitelja za izdavanje zabrane koja je onemogućavala spomenuti brod u uzimanju zaliha goriva potrebnih za isplovljavanje sve dok Argentina ne položi zatraženu novčanu svotu. Argentina je tvrdila da je ARA Libertad ratni brod, stoga uživa zaštitu prema međunarodnom pravu.⁴⁷ Središnje je pitanje spora bilo primjenjuje li se članak 32. Konvencije o pravu mora o suverenom imunitetu ratnih brodova i u slučajevima kad se ti brodovi nalaze u unutarnjim morskim vodama obalnih država. Argentina se oslanjala na gramatičko tumačenje članka 32. i tvrdila da se imunitet ratnih brodova prema Konvenciji

³⁹ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 6. O ostalim okolnostima koje isključuju protupravnost v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 112-114.

⁴⁰ Tipična takva odredba sadržana je u Sporazumu Japana i SAD-a (1960.) u kojem se navodi: "... brodovima i zrakoplovima... bit će dopušten pristup bilo kojoj morskoj ili zračnoj luci u Japanu..." V. Kinder, I., *Međunarodni aspekti stranih vojnih baza*, u: Hrvatski vojnik, 69/2001, prilog 3, str. 6.

⁴¹ Jennings, Watts, *op. cit.* (bilj. 1), str. 82.

⁴² Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 12.

⁴³ V. Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka, 2002, str. 167.

⁴⁴ O pravnom položaju zapovjednika, posade, dezertera, azilanata i putnika na ratnom brodu opširnije v. *ibid.*, str. 167-169 i Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 11-12.

⁴⁵ Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 192.

⁴⁶ Tekst Odluke i cjelokupan tijek postupka pred Međunarodnim sudom za pravo mora v. u: <http://www.itl-os.org/index.php?id=222&L=0> (pristup 2. veljače 2015.).

⁴⁷ Opširnije o sporu v. <http://opiniojuris.org/2012/12/15/law-of-the-sea-tribunal-resoundingly-affirms-the-sovereign-immunity-of-warships-and-orders-ghana-to-release-argentine-tall-ship-ara-libertad/> (pristup 28. srpnja 2014.).

o pravu mora odnosi i na ratne brodove u unutarnjim morskim vodama, dok je Gana tvrdila suprotno, a svoje je argumente temeljila na činjenici da se članak 32. javlja u konvencijskom odsjeku koji se bavi teritorijalnim morem. Međunarodni sud za pravo mora konstatirao je da je "ratni brod izraz suverenosti države čiju zastavu vije" (paragraf 94. Odluke) te da "u skladu s općim međunarodnim pravom ratni brod uživa imunitet, uključujući u unutarnjim vodama" (paragraf 95. Odluke) i stoga je zaključio da "je bilo koji čin koji silom sprječava ratni brod u obavljanju svojih misija i dužnosti izvor sukoba koji može ugroziti prijateljske odnose između država" (paragraf 97. Odluke), kao i da "bilo kakav čin poduzet od vlasti Gane kojima se sprječava ARA Libertad, ratni brod koji pripada Argentinskoj ratnoj mornarici, u obavljanju svojih misija i dužnosti, utječe na imunitet koji ratni brod uživa sukladno općem međunarodnom pravu" (paragraf 98. Odluke).

3.2. Plovidba morskim prostorima

Prostorna cjelina koju nazivamo morem nije jedinstveno pravno uređena. Posljedično, ni režimi plovidbe brodova nisu jednaki. S jedne strane postoje morski pojasevi koji su dio područja obalnih država i pod njihovom su suverenosti, a s druge imamo morske pojaseve gdje obalne države imaju samo određena suverena i druga prava. Otvoreno je more prostor koji ne spada ni u jednu od navedenih kategorija. Usredotočit ćemo se na plovidbu i ovlasti ratnih brodova u teritorijalnom moru, arhipelaškim vodama i na otvorenom moru. Ostalim morskim pojasevima nećemo se baviti. Naime, unutarnje su vode dijelovi mora koji su u tolikoj mjeri povezani s kopnenim područjima obalnih država da se nalaze pod njihovom suverenosti jednako kao i njihovo kopneno područje. Pravni režim tog morskog pojasa temelji se ponajprije na unutarnjim propisima obalne države, a tek djelomice na pravilima sadržanima u međunarodnim ugovorima i običajnom pravu, pri čemu upozoravamo na to da propisi obalne države općenito moraju biti u skladu s običajnim međunarodnim pravom, kao i s obvezama preuzetima međunarodnim ugovorima. Slijedom iznesenog, na njih se ne primjenjuju pravila o neškodljivom, arhipelaškom i tranzitnom prolasku. Međutim, ako je došlo do proširenja režima unutarnjih voda na nove morske prostore primjenom metode ravnih polaznih crta, tada su i za te morske prostore mjerodavna pravila o neškodljivom prolasku. Vanjskim i epikontinentalnim pojasom nećemo se baviti s obzirom na njihovu specifičnu pravnu prirodu prema Konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (1958.), odnosno Konvenciji o epikontinentalnom pojasu (1958.), te prema Konvenciji o pravu mora. U isključivom gospodarskom pojasu postoji sloboda plovidbe, pa se naše rasprave glede otvorenog mora odnose i na taj pojas, a suverena prava koja obalne države imaju u tom pojasu bez utjecaja su na takvu slobodu plovidbe.⁴⁸

⁴⁸ Konvencija o pravu mora naglašava da se u isključivom gospodarskom pojasu primjenjuju i druga pravila iz režima otvorenog mora u onoj mjeri u kojoj nisu nespojiva s posebnim pravilima iz Konvencije o tom pojasu (članak 58. stavak 2.).

Teritorijalno more proteže se uzduž cijele obale država i njezinih unutarnjih voda. Iako je pod suverenom obalne države, za razliku od unutarnjih morskih voda, ono nije u cijelosti izjednačeno s kopnenim područjem takve države. Prema Konvenciji o pravu mora obalna je država dužna trpjeti neškodljiv prolazak svih, pa tako i stranih ratnih brodova, s time da neškodljivi prolazak stranih ratnih brodova teritorijalnim morem nikada nije bio sasvim nesporan (za razliku od neškodljiva prolaska trgovačkih brodova).⁴⁹ Svrha odredbe o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem temelji se na potrebi nesmetane uporabe tog morskog pojasa za potrebe plovidbe.⁵⁰ Danas ne nalazimo dovoljno dokaza koji bi govorili u prilog običajnog karaktera prava ratnih brodova na neškodljiv prolazak teritorijalnim morem, zato je u tom kontekstu bolje govoriti o tri prevladavajuća stajališta. Prema prvome, pravo prolaska uvjetovano je prethodnim odobrenjem obalne države;⁵¹ prema drugome, takav prolazak treba biti notificiran obalnoj državi, ali njezino prethodno odobrenje nije potrebno; prema trećem, prolazak je moguć ukoliko udovoljava općim principima neškodljivog prolaska iz Konvencije o pravu mora.⁵² Općenito se smatra da, za razliku od postupka traženja dopuštenja, zahtjev za prethodnom notifikacijom nije u neskladu s pravom neškodljivog prolaska.⁵³ S takvim se stajalištem možemo složiti. Štoviše, u smislu sigurnosnog aspekta plovidbe možemo zaključiti da je prethodna notifikacija u skladu s pravom obalnih država, sadržanom u članku 22. i 23. Konvencije o pravu mora, da u svojem teritorijalnom moru reguliraju pitanja plovidbe (postojanje plovidbenih putova, razdvajanje prometa, regulacija plovidbe sustavima odvojenog prometa). Sukladno konvencijskim odredbama, pravila o neometanom, neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more jednako se primjenjuje na ratne i trgovačke brodove, no uz veliku razliku. Pri prolasku kroz strano teritorijalno more obalna država ima vlast nad trgovačkim brodovima, dakle ima pravo poduzeti mjere radi ispitivanja okolnosti je li prolazak broda doista neškodljiv, a kod počinjenih kaznenih djela i nadalje zadržava kaznenu jurisdikciju kao bitan atribut svoje teritorijalne vlasti te, pod određenim pretpostavkama, može provesti istragu i uhićenje.⁵⁴ Ako se strani ratni brod ne pridržava pravila o neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more, obalna država ima pravo uputiti poziv na njihovo pridržavanje.⁵⁵ Ako se po pozivu nije postupilo, obalna država može zahtijevati da se trenutačno napusti njezino teritorijalno more. Druge mjere nisu moguće s obzirom na pravila o suverenom imunitetu (v. *supra*, poglavlje 3.1). Kao i kod pristupa morskim lukama (v. *supra*, poglavlje 3.1, odjeljak 1), međusobna prava i obveze pri

⁴⁹ Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 170.

⁵⁰ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 2.

⁵¹ Povijesno gledajući, zagovaratelji tog stajališta tradicionalno su bile zapadne (pomorski razvijene) zemlje u odnosu na (tada) komunističke zemlje i tzv. zemlje trećeg svijeta. V. Shaw, *op. cit.* (bilj. 22), str. 573.

⁵² Evans, *op. cit.* (bilj. 33), str. 635.

⁵³ Andrassy, J., Bakotić, B., Lapaš, D., Seršić, M., Vukas, B., *Međunarodno pravo 1*, str. 228.

⁵⁴ Kinder, *op. cit.* (bilj. 37), str. 1.

⁵⁵ Shaw, *op. cit.* (bilj. 22), str. 575.

plovidbi moguće je urediti primjerice ugovorima o uspostavi mirnodopskih vojnih baza na stranom državnom području.⁵⁶

Članak 19. stavak 2. Konvencije o pravu mora sadrži listu djelatnosti koje prolazak čine škodljivim. Ta lista nije konačna.⁵⁷ Analizirajući je, zaključujemo da sadrži zabranjene djelatnosti koje se pretežito odnose upravo na ratne brodove. To su sljedeće točke: a) prijetnja silom ili upotreba sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti obalne države, ili na bilo koji drugi način protivno načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji UN-a; b) vježba ili obuka s oružjem bilo koje vrste; c) prikupljanje informacija na štetu obrane ili sigurnosti obalne države; e) uzlijetanje, slijetanje ili prihvaćanje na brod bilo kakva zrakoplova; f) uzlijetanje, slijetanje ili prihvaćanje na brod bilo kakve vojne naprave; k) ometanje bilo kojega sustava komunikacija ili bilo kojih drugih sredstava ili uređaja obalne države. Smatramo da ta lista predstavlja kodifikaciju običajnih pravila.⁵⁸ Pri tome ćemo kao argument uzeti tvrdnju nekih autora koji navode da takve djelatnosti treba uzeti kao razumno tumačenje općeg običajnog prava, prema kojem se neškodljivi prolazak smatra onim kojim se ne dira mir, red i sigurnost obalne države.⁵⁹ Obalna država može radi zaštite svoje sigurnosti obustaviti ostvarivanje prava na neškodljiv prolazak. Obustava mora imati privremeni karakter i može obuhvaćati samo pojedine dijelove teritorijalnog mora. Postavljam pitanje može li obalna država poduzeti takvu mjeru samo prema ratnim brodovima (u odnosu na trgovačke) ili pak prema ratnim brodovima samo određenih država. S obzirom na to da je člankom 25. Konvencije o pravu mora propisano da se takva mjera obustave mora provoditi nad stranim brodovima bez pravne ili stvarne diskriminacije, mišljenja smo da nema mjesta takvom zaključku. Takav se zaključak, naravno, ne odnosi na pristup u strane unutrašnje morske vode s obzirom na apsolutnu pravnu autonomiju obalne države u tom morskom pojasu.⁶⁰ Pravila o neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more primjenjuju se i prilikom prolaska stranim arhipelaškim vodama (iznimka se odnosi na tzv. arhipelaški prolazak, v. *infra*, 4. odjeljak ovog poglavlja).

Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (1958.) kodificirala je običajno pravilo prema kojem nije bilo moguće obustaviti neškodljiv prolazak stranih brodova kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi između jednoga i drugoga dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora strane države (članak 16. stavak 4. te Konvencije). Konvencija o pravu mora nastavlja u tom smjeru i propisuje detaljna pravila o tim tjesnacima (dio III. te Konvencije). Međunarodni sud u svojoj presudi od 9. travnja 1949.,⁶¹ donesenoj u povodu spora o događajima u Krfskom tjesnacu, potvrdio je pravilo da je

⁵⁶ Slično tome, Sporazumom o obrani Grenlanda (1951.), sklopljenim između Danske i SAD-a, američka je strana stekla ovlaštenje na "slobodan pristup i kretanje kopnom, zrakom i morem svojim državnim brodovima, zrakoplovima... na Grenlandu, uključujući teritorijalne vode". V. Kinder, *op. cit.* (bilj. 40), str. 6.

⁵⁷ Naime, člankom 19. stavak 2. točka 1. Konvencije o pravu mora dodatno je propisano: "svaku drugu djelatnost koja nije u izravnoj vezi s prolaskom".

⁵⁸ Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 201-204.

⁵⁹ Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 174.

⁶⁰ Kinder, *op. cit.* (bilj. 8), str. 4.

⁶¹ ICJ Reports 1949.

neškodljivi prolazak kroz tjesnace u doba mira slobodan za sve, pa tako i ratne brodove, te da obalna država nema ovlasti na izdavanje prethodnog odobrenja za takav prolazak.⁶² Pravilo o širini teritorijalnog mora od 12 mm nastalo je kao rezultat kompromisa suprotstavljenih interesa pri donošenju Konvencije o pravu mora. Velike su pomorske sile pristale na širenje pojasa teritorijalnog mora, no istodobno su tražile da se za tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi uvede novi, blaži režim prolaska brodova u odnosu na neškodljiv prolazak. Tako je u međunarodnom pravu nastao novi pravni institut (režim) nazvan tranzitni prolazak.⁶³ Između neškodljivog i tranzitnog prolaska postoji više razlika, za okvire ovoga rada bitna je ona da je jasnije istaknuto da se pravo tranzitnog prolaska odnosi na sve, uključujući i ratne brodove. Dužnost je brodova i zrakoplova da plove, odnosno prelijeću, tjesnace i arhipelaške vode bez zadržavanja, istodobno uzdržavajući se od djelatnosti različitih od onih koje su im karakteristične u uobičajenom načinu neprekinutog i brzog prolaska (iznimka su situacije kada je drugačije postupanje opravdano postojanjem više sile ili nevolje).⁶⁴ Spomenuli smo posljedice u situacijama kada se strani ratni brod ne pridržava pravila o neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more (v. *supra*, 2. odjeljak ovog poglavlja), pri čemu ističemo da se možemo se složiti s mišljenjem autora koji smatraju da nema razloga da se takva pravila ne primjenjuju i kada se strani ratni brod nalazi u tranzitnom prolasku (i prolasku tzv. arhipelaškim plovnim putovima).⁶⁵ Pravila koja vrijede za tranzitni prolazak kroz tjesnace koji služe u međunarodnoj plovidbi primjenjuju se *mutatis mutandis* i na tzv. arhipelaški prolazak, a sukladno članku 54. Konvencije o pravu mora.⁶⁶ Člankom 39. stavak 1. točka b te Konvencije zabranjuje se prijetnja silom ili upotreba sile koja bi bila usmjerena protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti obalne države ili na bilo koji drugi način protivna načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji UN-a. Sadržajno identičnu odredbu nalazimo u spomenutoj točki a članka 19. stavak 2. te Konvencije, koji sadrži listu zabranjenih djelatnosti u neškodljivom prolasku. Možemo se složiti sa stajalištem drugih autora da se takva pravila s liste *mutatis mutandis* mogu primijeniti kada govorimo o zabranjenim djelatnostima pri tranzitnom prolasku tjesnacima,⁶⁷ što proizlazi iz prije spomenute obveze uzdržavanja od sile i od djelatnosti različitih od onih koje su karakteristične u uobičajenom načinu neprekinutog i brzog

⁶² Međunarodni je sud ustvrdio da Krfski tjesnac "ulazi u vrstu međunarodnih morskih putova po kojima obalna država ne može zabraniti prolazak u doba mira" (*ibid.*, str. 25 Presude).

⁶³ Člankom 37. Konvencije o pravu mora propisano je da se odredbe o tranzitnom prolasku primjenjuju "na tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa".

⁶⁴ Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 176.

⁶⁵ *Ibid.*, str. 178.

⁶⁶ Konvencija o pravu mora arhipelaški prolazak određuje kao ostvarivanje (u skladu s ostalim odredbama te Konvencije) prava plovidbe i prelijetanja na uobičajeni način jedino radi neprekinutog, brzog i neometanog tranzita između jednoga dijela otvorenog mora, ili isključivoga gospodarskog pojasa, i dugoga dijela otvorenog mora, ili isključivoga gospodarskog pojasa (članak 35. stavak 3.). Opširnije o pravnom režimu arhipelaških voda v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 53), str. 229-232 i *ibid.*, str. 43-47.

⁶⁷ Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 177.

prolaska.⁶⁸ Glede podmornica, upućujemo na članak 20. Konvencije o pravu mora, kojim se daje posebni uvjet za ostvarenje prava na njihov neškodljivi prolazak teritorijalnim morem obalnih država i propisuje da podmornice (i druga podvodna prijevozna sredstva) u teritorijalnom moru moraju ploviti površinom i imati istaknutu svoju zastavu državne pripadnosti. U tranzitnom prolasku to nije obveza s obzirom na to da se, prema članku 54. Konvencije o pravu mora, pravila koja vrijede za tranzitni prolazak kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi *mutatis mutandis* primjenjuju na arhipelaški prolazak, zaključujemo da podmornice pri arhipelaškom prolasku nisu dužne ploviti na morskoj površini. S druge strane, s obzirom na to da se prema članku 52. te Konvencije pravila koja vrijede za neškodljiv prolazak kroz teritorijalno more primjenjuju i na plovidbu arhipelaškim vodama, zaključujemo da su podmornice u tom slučaju dužne ploviti na morskoj površini i viti svoju zastavu.

Na otvorenom moru vlada načelo slobode mora. Člankom 88., koji čini jednu od općih odredaba o otvorenom moru iz Konvencije o pravu mora, propisano je da se otvoreno more smije koristiti isključivo u miroljubive svrhe. To ne znači da navedenu odredbu tumačimo na način da su vojne djelatnosti ratnih brodova zabranjene, nego da je prilikom takva djelovanja potrebno voditi računa da ne dođe do povrede opće obveze o korištenju mora u miroljubive svrhe sadržane u članku 301. te Konvencije. Ta se obveza sastoji od suzdržavanja prijetnje silom ili upotrebe sile usmjerene protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti bilo koje obalne države, odnosno na bilo koji drugi način koji bi bio protivan načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji UN-a. Ponovno spomenimo da identičnu zabranu nalazimo i u članku 19. stavak 2. točka a (lista djelatnosti koje se smatraju zabranjenima prilikom ostvarenja prava na neškodljiv prolazak), i u članku 39. stavak 1. točka b (dužnosti brodova i zrakoplova za vrijeme tranzitnog prolaska) Konvencije o pravu mora. S obzirom na to da bi detaljno upuštanje u razmatranje tematike pravila međunarodnog prava koja uređuju odnose na otvorenom moru uvelike nadmašilo opseg ovoga rada, spomenut ćemo još samo da na otvorenom moru ratni brodovi imaju pravo plovidbe i druge međunarodnopravno dopuštene upotrebe mora. Ta pravila vrijede kako za otvoreno more tako i za isključivi gospodarski pojas. O načinu i uvjetima pod kojima obalne države na otvorenom moru ostvaruju vlast nad brodovima svoje pripadnosti, kao i o pravilima koja propisuju pravo pregleda i progona nad brodovima druge državne pripadnosti, govorimo u nastavku rada.

⁶⁸ Obalne države mogu u pogledu pojedinih tjesnaca predvidjeti posebne pravne režime uz uvjet da isti nisu nepovoljniji u odnosu na Konvenciju o pravu mora, kao što su to primjerice učinili Egipat i Izrael Ugovorom o miru za Tiranski tjesnac (1979.).

3.3. Pravo pregleda i progona na otvorenom moru

Zaustavljanje, pregled i progon na otvorenom moru provodi se ponajprije putem ratnih brodova. No to je moguće ostvariti i putem drugih državnih brodova te podmornica i zrakoplova. Prema pravilima običajnog prava, svaka država na otvorenom moru ima pravo i dužnost provoditi jurisdikciju nad brodovima koji viju njezinu zastavu i osobama koje se nalaze na takvu brodu. Slijedom iznesenog, ratni brod može na otvorenom moru zaustaviti samo brod koji vijori zastavu iste državne pripadnosti. Iznimka od tog pravila, ujedno i iznimka od načela slobode mora, jest staro pravo progona.⁶⁹ Konvencija o pravu mora kodificira takva pravila i donosi neka nova rješenja. Pravila o pravu progona odnose se samo na strane trgovačke brodove, a ne na ratne i druge brodove s imunitetom. Karakteristično je da ga mogu vršiti samo ratni brodovi, ili vojni zrakoplovi,⁷⁰ odnosno drugi brodovi u vladinoj službi koji za to imaju posebna ovlaštenja obalnih država. Za njegovo ostvarenje potrebno je ispunjenje nekih uvjeta. Može započeti samo dok se strani brod (ili njegova brodica) nalaze u morskim pojasevima nad kojima obalna država ima suverenost ili suverena prava ako postoje ozbiljne indicije da je prekršio propise donesene u skladu s njezinim nadležnostima. Ne može započeti prije davanja signala upozorenja za zaustavljanje. Trenutačnim kodifikacijama nije određeno kakav to znak mora biti (primjerice zvučni, svjetlosni, znak radiovezom), što smatramo ozbiljnijim nedostatkom koji bi trebalo otkloniti u budućnosti. S tim se mišljenjem slažu i drugi autori.⁷¹ Ne smije se prekidati, ali ga može započeti jedan ratni ili drugi odgovarajući brod (odnosno zrakoplov) obalne države, a nastaviti drugi, pa čak i ako se u tom trenutku ne nalazi u morskom pojasu gdje je progon započeo. Ovakvo pravilo smatramo logičnim s obzirom na to da postoje velike razlike u konstrukciji, opremi i plovidbenim sposobnostima brodova.

Prema običajnim pravilima države imaju pravo progona i kažnjavanja pirata.⁷² Pritom državna pripadnost piratskog broda nije bitna. Konvencija o pravu mora, u procesu kodifikacije spojenom s legislacijom,⁷³ to ovlaštenje proteže i na piratske zrakoplove. Članak 101. stavak 1. točka a navodi što se sve smatra piratstvom.⁷⁴ Prema članku 102. djela piratstva počinjena pomoću ratnog broda (zrakoplova) izjednačena su s djelima koje počinji privatni brod (zrakoplov) ako je njime zavladao pobunjena posada. Pojam "pobunjena posada" moramo shvatiti u širem smislu, jer je u protivnom iznesena definicija nepotpuna. Ako bismo pod pojmom posade obuhvaćali samo zapovjednika i

⁶⁹ Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 185.

⁷⁰ Evans, *op. cit.* (bilj. 33), str. 639-640.

⁷¹ Milošević, P., B., *Pravo progona u međunarodnim konvencijama i hrvatskom zakonodavstvu*, Naše more, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, vol. 3, br. 101, 2011, str. 109-112.

⁷² Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 185. Piratstvo u gospodarskom pojasu tretira se jednako kao i piratstvo na otvorenom moru. V. Grabovac, I., *Piratstvo – suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, br. 103, 2011, str. 461-474.

⁷³ Jennings, Watts, *op. cit.* (bilj. 1), str. 110.

⁷⁴ Tako se piratstvom smatra: a) svaki nezakoniti čin nasilja ili zadržavanja ili bilo kakva pljačka koje, za osobne svrhe, izvrši posada ili putnici privatnog broda ili zrakoplova i usmjereni su: i) na otvorenom moru protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njima, ii) protiv broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države (članak 101. Konvencije o pravu mora).

članove posade ratnog broda (v. definiciju ratnog broda *supra*, poglavlje 2, odjeljak 1), tada definicija ne bi obuhvatila situacije kada bi efektivnu kontrolu nad ratnim brodom od posade preuzele druge osobe koje se tamo mogu zateći, poput brodolomaca, putnika, tražitelja azila, pripadnika drugih grana vojske smještenih na brodu (osobito ako je riječ o brodovima namijenjenima iskrcavanju i potpori kopnenih snaga na neprijateljsko područje desantnim napadom) i počinile opisana djela piratstva iz navedenog članka 101. Što je s pripadnošću ratnog broda ukoliko njime zavlada pobunjena posada? Odgovor nalazimo u konvencijskom članku 104., prema kojem brod ili zrakoplov, dakle i onaj ratni, može zadržati svoju državnu pripadnost premda je postao piratski. Naime, odluku o gubitku državne pripadnosti broda, zbog počinjenog piratstva, donosi država zastave broda u skladu sa svojim zakonodavstvom.⁷⁵ Riječ je o pitanjima koja ulaze u područje njezine vlastite nadležnosti (*domaine réservée*). To se odnosi i na uvjete pod kojima se odobrava brodovima da viju zastavu neke države.

Konvencija o pravu mora u svojem članku 110. navodi i druge slučajeve prava ratnog broda na zaustavljanje trgovačkog broda koji vijori stranu zastavu, i to kod ozbiljne sumnje da se takav brod bavi piratstvom, trgovinom robljem, da je riječ o brodu bez državne pripadnosti, da je brod koji vijori stranu zastavu (ili odbija istaknuti svoju zastavu) brod iste državne pripadnosti kao i ratni brod. Najprije se pristupa pregledu isprava, a potom prema potrebi i daljnjem ispitivanju. Ovlaštenje na zaustavljanje postoji i u slučaju sumnje da se brod bavi neovlaštenim emitiranjem.⁷⁶ Konvencijski se može omogućiti i pregled stranog broda na temelju dopuštenja države njegove pripadnosti.⁷⁷ Konvencija protiv nedopuštene trgovine opojnim drogama i psihotropnim tvarima (1988.) predviđa takvu mogućnost, a sve u okviru dužnosti država na suradnju pri suzbijanju nedopuštene trgovine opojnim drogama ili psihotropnim tvarima kojima se bave brodovi na otvorenom moru (članak 17. stavak 10. te Konvencije).⁷⁸ Takav se pregled ne odnosi na brodove s imunitetom (članak 95. (Imunitet ratnih brodova na otvorenom moru) i 96. (Imunitet brodova koji su namijenjeni samo za vladinu netrgovačku službu) Konvencije o pravu mora). Institut prava zaustavljanja nalazimo i u pravu oružanih sukoba koje ovlašćuje ratne brodove, podmornice i zrakoplove zaraćenih država radi provjere potpada li zaustavljeni brod pod propise o ratnom ili morskome plijenu. Uporaba sile je dopuštena.⁷⁹

⁷⁵ Sam način kažnjavanja pirata prepušten je propisima svake pojedine države.

⁷⁶ Kod sumnje da se brod bavi neovlaštenim emitiranjem na njegovo zaustavljanje ovlašteni su samo ratni (i drugi) brodovi koji pripadaju državi njegove zastave, državi u kojoj je registriran uređaj za emitiranje, državi čiji su državljanici osobe koje emitiraju, svakoj državi u kojoj se emisije mogu primati te državi u kojoj su takvim emitiranjem ometane dopuštene radioveze (članak 109. stavak 3. Konvencije o pravu mora).

⁷⁷ Shaw, *op. cit.* (bilj. 22), str. 619.

⁷⁸ Tekst Konvencije u: http://www.unodc.org/pdf/convention_1988_en.pdf (pristup 3. veljače 2015.).

⁷⁹ Samo pod pretpostavkom da je najprije upućen prikladan nalog za zaustavljanje (slijepim hicem, radiovezom ili na drugi način). Ukoliko se pozvani brod ogлуši i na ponovljeni poziv za zaustavljanje, tek se tada može pribjeći uporabi sile. Opširnije o pljenidbenom pravu v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 206-209.

Potreba efikasnijega pristupa u koordiniranom djelovanju s ciljem sprječavanja sve većeg onečišćenja mora, do kojeg dolazi uslijed ubrzanog razvoja tehnologije, rezultirala je donošenjem novih međunarodnih ugovora i nastankom novih ovlaštenja nastupanja prema brodovima strane zastave. Primjer je Konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja naftom (1969.).⁸⁰ Tom se konvencijom daje pravo državama da na otvorenom moru poduzmu mjere radi sprječavanja, ublažavanja ili uklanjanja teške i neposredne opasnosti njihovoj obali i s njom spojenih interesa od onečišćavanja ili opasnosti onečišćavanja mora naftom, koja je posljedica pomorske nesreće ili djela povezanih s njome.⁸¹ Od takvih su zahvata izuzeti ratni i drugi brodovi s imunitetom (članak 1. stavak 2. te Konvencije). Promatrajući ugovore posvećene međunarodnopravnoj zaštiti morskog okoliša, konstantno uočavamo odredbe o suverenom imunitetu kojima se isključuje primjena ugovornih odredaba na brodove kojima je vlasnik ili poduzetnik država i koji se upotrebljavaju za vladine netrgovačke svrhe.⁸² Takve odredbe zasigurno ne pridonose cjelovitoj izgradnji međunarodnog prava (morskog) okoliša, stoga ih ne možemo pozitivno cijiniti. Ni Konvencija o pravu mora u tom smislu ne predstavlja iznimku s obzirom na to da svojim člankom 236. propisuje: "Odredbe ove Konvencije koje se odnose na zaštitu i očuvanje morskog okoliša ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćne ratne brodove ni na druge brodove ili zrakoplove čiji je vlasnik država ili koje ona koristi, kada ih ona, u danom trenutku, upotrebljava samo za državne netrgovačke svrhe." No autori Konvencije ipak uzimaju u obzir potrebu zaštite morskog okoliša, stoga se istim pravilom nadalje propisuje: "Međutim, svaka država osigurava, prihvaćajući prikladne mjere koje ne diraju u djelatnost niti u djelatnu sposobnost takvih brodova ili zrakoplova čiji je ona vlasnik ili koje ona koristi, da ti brodovi ili zrakoplovi djeluju, koliko je to opravdano i praktički moguće, na način sukladan s Konvencijom." Po našem mišljenju, u svjetlu takvih okolnosti još više dolazi do izražaja rezolucija Instituta za međunarodno pravo (1969.) kojom se predlaže da se tankeri ratnih mornarica (ili oni u službi država) ne izuzimaju od mjera predviđenih navedenom Konvencijom o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja naftom (članak 2. točka b te Rezolucije).⁸³ Iako ni takav prijedlog ne možemo smatrati potpunim s obzirom na to da ne obuhvaća ratni brod kao cjelovitu kategoriju (v. *supra*, poglavlje 2, odjeljak 1), on ipak predstavlja korak naprijed u odnosu na postojeću pravnu regulaciju. U svakom slučaju, vjerujemo da je došlo vrijeme da se pozitivno međunarodno pravo, kroz svoj progresivni razvoj, pozabavi i tom problematikom. Pri tome smatramo da je navedena Rezolucija dobar početak, odnosno putokaz smjera u kojem bi se opisana pravna praznina, na relaciji ratni brod - zaštita

⁸⁰ Tekst Konvencije u:

<http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20Relating%20to%20Interventions%20in%20Cases%20of%20Oil%20Pollution%20Casualties-pdf.pdf> (pristup 2. veljače 2015.)

⁸¹ Protokolom iz 1973. primjena tih pravila proširena je i na slučajeve onečišćenja otvorenog mora i drugim tvarima osim nafte.

⁸² O zaštiti morskog okoliša opširnije v. Seršić, M., *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Zagreb, 2003.

⁸³ Tekst Rezolucije u: http://www.idi-iil.org/idiE/resolutionsE/1969_edi_03_en.pdf (pristup 3. veljače 2015.).

morskog okoliša, trebala postupno popunjavati. Pri tome uvijek trebamo biti svjesni činjenice da bi bilo kakav (pre)nagli pokušaj pravnog normiranja usmjerenog k nastanku obveze prema kojoj bi brodovi sa suverenim imunitetom (u potpunosti) bili podvrgnuti pravilima o zaštitiorskog okoliša, sadržanim u izvorima međunarodnog prava (postojećim i budućim), mogao rezultirati značajnim teškoćama, pa čak i potpunim neuspjehom u ostvarenju tako ambiciozno postavljenog cilja.⁸⁴

4. SUDJELOVANJE U ORUŽANIM SUKOBIMA

Pravila o suverenom imunitetu (v. *supra*, poglavlje 3.1) ne primjenjuju se kada ratni brod, samostalno ili u suradnji s drugim površinskim ratnim brodovima, zrakoplovima, podmornicama ili drugim angažiranim subjektima sukoba, sudjeluje u provođenju neprijateljstva. To je ujedno i najvažnija razlika u njegovu pravnom statusu u doba mira i u oružanom sukobu, u kojem slučaju, ukoliko padne u ruke neprijatelja, postaje ratni plijen⁸⁵ jer se smatra državnom neprijateljskom imovinom.⁸⁶ Kao sudionik neprijateljstva, može napasti i biti napadnut kao legitiman vojni cilj. Ovome odjeljku namjerno nije dan naslov "Sudjelovanje u pomorskim oružanim sukobima". Objasnit ćemo i zašto. Možemo razlikovati dva gledišta. Prema prvom, oružane sukobe na moru, kopnu i u zraku možemo promatrati kao jedinstvenu cjelinu, a prema drugom kao tri zasebne, međusobno odvojene cjeline, pri čemu prostor provođenja koristimo kao kriterij razlikovanja svake od njih. Priklanjamo se prvom gledištu iz razloga koje nadalje navodimo. Prema tradicionalnom ratnom pravu ratište pomorskog rata obuhvaća čitavo more i morskim brodovima pristupne vode, uz iznimku unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora neutralnih država te neutraliziranih dijelova mora. Ono dakle obuhvaća unutrašnje morske vode i teritorijalno more zaraćenih država te otvoreno more, uz iznimku neutraliziranih dijelova.⁸⁷ Nema sumnje da je ratni brod osnovni subjekt tradicionalnog rata na moru. Početkom 20. st., uslijed razvoja tehnologije, dolazi do promjena u tom pogledu. Ratni su brodovi do Prvog svjetskog rata, uslijed ograničenih tehničkih mogućnosti, mogli provoditi neprijateljske čine primarno na moru napadom na pomorske snage neprijatelja i ometanjem njegova pomorskog prometa te zaštitom vlastitih pomorskih putova, a sekundarno na vrlo uskim obalnim pojasevima na kopnu

⁸⁴ Međutim, ubrzani razvoj tehnologije u 20. st. doveo je do nastanka novih okolnosti, uslijed kojih je relativno kratko vremensko razdoblje bilo potrebno za nastanak novih pravila običajnog prava. V. Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 153.

⁸⁵ Sanremski priručnik propisuje da izvan neutralnih voda neprijateljska trgovačka i druga plovila (sukladno predviđenim uvjetima), kao i sva dobra na takvim plovilima, mogu biti predmet zapljene (članak 135.).

⁸⁶ Haaška konvencija o određenim ograničenjima provođenja prava plijena u pomorskom ratu (1907.) predviđa zaštitu u pogledu brodova koji imaju posebno dopuštenje za plovību (eng. *safe conduct*). No takva zaštita postoji samo u odnosu na zaraćenu stranku koja je to dopuštenje izdala.

⁸⁷ Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 138. Neki autori u vezi s pitanjem oružanih sukoba na moru ističu da je najprije potrebno naznačiti prostore koji nisu obuhvaćeni pojmom ratišta. V. npr. Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 199.

napadajući obalu neprijatelja (npr. bombardiranjem utvrđenih položaja na obali) te obranom vlastite obale. Novorazvijena oružja, poput nosača zrakoplova, helikoptera, bespilotnih letjelica, krstarećih projektila, daju ratnim brodovima nove sposobnosti u provođenju neprijateljskih čina i omogućuju im da izravno sudjeluju u vojnim operacijama, neovisno o tom odvijaju li se one na kopnu, moru ili u zraku, čak i ukoliko se u danom trenutku brod fizički ne nalazi u neposrednoj blizini prostora na kojemu se stvarno provode neprijateljstva. Dakle, karakteristika suvremenog oružanog sukoba jest to da se može istodobno voditi ispod i na površini mora i kopna te u zračnom prostoru iznad njih. S obzirom na navedeno, klasična razdioba pojma ratište na kategorije ratišta pomorskoga rata i ratišta kopnenoga rata više nema smisla jer ne odgovara suvremenim potrebama. Upozoravamo da naš cilj nije dati prikaz svih pozitivnih pravila kojima se normiraju oružani sukobi (kako općenito tako ni oni na moru), s obzirom na to da bi to prelazilo okvire ovoga rada, nego samo uputiti na specifična pravila mjerodavna za postupanje zapovjednika i članova posade, a iz kojih su vidljive posebnosti pravnog položaja ratnog broda kao osnovnog subjekta tradicionalnog ratovanja na moru, odnosno danas jednog od sredstava suvremenog oružanog sukoba u svim njegovim trima dimenzijama.

Kako smo naveli u uvodnom dijelu, odgovarajuća pravna pravila stoljećima su razvijana putem običajnog prava, a većina je kodificirana međunarodnim ugovorima u posljednjih sto i pedeset godina. Ti ugovori tvore partikularno pravo. Na neprijateljstva na moru odnose se sva opća pravila sadržana u međunarodnom pravu oružanih sukoba. Tako i u svojem prvom djelu Sanremski priručnik naglašava da je postupanje sudionika neprijateljstava na moru podvrgnuto principima i pravilima međunarodnog humanitarnog prava (članak 1.) te ponavlja navode Martensove klauzule prema kojima se sve osobe pogođene oružanim sukobom nalaze pod zaštitom onih načela međunarodnog prava koja proizlaze iz ustanovljenih običaja, iz načela čovječnosti i zahtjeva javne savjesti (članak 2.).⁸⁸ Tako su primjerice sukobljene strane podvrgnute ograničenjima u vođenju neprijateljstava, civili se jasno trebaju razlikovati od pripadnika oružanih snaga, zabranjeno je napadati civile, potrebno je razlikovati borce i neborce unutar oružanih snaga i sl. Specijalna kodificirana i nekodificirana pravila nalazimo u normama klasičnog pomorskog ratnog prava. U ovome poglavlju spomenut ćemo neke od najvažnijih kodifikacija. Upozoravamo i na to da postoje pravni instituti koji pripadaju povijesti, poput korsarstva, koje je izrijekom zabranjeno Pariškom pomorskom deklaracijom (1856.). Ograničenja u vođenju neprijateljstava u oružanom sukobu dijele se na četiri kategorije, i to: ograničenja s obzirom na osobe, objekte, način vođenja borbe ili upotrebe oružja i zabranjene vrste oružja. Riječ je o pretežito pravilima *jus cogens*.⁸⁹ Iz tih kategorija u kontekstu ovoga rada izdvojiti ćemo važnije od njih. Prema starom običajnom pravilu, kodificiranom Ženevskom konvencijom za poboljšanje položaja ranjenika, bolesnika, brodolomaca oružanih snaga na moru (1949.) i Protokolu I. (1977.) postoji dužnost

⁸⁸ Opširnije o Martensovoj klauzuli v. npr. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 130-131.

⁸⁹ Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 208.

pružanja pomoći svakoj osobi ili brodu na moru ako se nađu u pogibelji.⁹⁰ Haaška konvencija o bombardiranju od pomorskih snaga u vrijeme rata (1907.) sadrži zabranu ratnom brodu da bombardira nebranjene gradove, sela, naselja ili zgrade.⁹¹ Ako takva mogućnost postoji, zapovjednik broda prije početka bombardiranja mora upozoriti lokalne vlasti. Pri napadu je potrebno voditi računa o zaštiti povijesnih spomenika, umjetničkih djela i mjesta bogoslužja, koja čine kulturnu ili duhovnu baštinu naroda. Pri planiranju i ostvarenju napada na vojne ciljeve potrebno je voditi računa i o utjecaju na okoliš te da, u skladu s načelom proporcionalnosti, šteta okolišu ne bude nerazmjerna očekivanoj vojnoj prednosti.⁹²

Analizirajući opća pravila o zabranjenim vrstama konvencionalnog oružja, možemo izvesti nekoliko zaključaka. S ratnih brodova zabranjeno je koristiti projektele težine manje od 400 grama koji su eksplozivni ili napunjeni rasprskavajućim i zapaljivim tvarima. Ovakav zaključak izvodimo iz Petrogradske deklaracije (1868.), koja sadrži opću zabranu korištenja takva oružja, a koja se istodobno danas smatra običajnim pravom. Prema istom načelu zaključujemo da se na ratnim brodovima ne smije nalaziti oružje koje koristi metke sa zagušnjivim ili otrovnim plinovima, kao i tzv. dum dum metke. Takva je zabrana sadržana u Drugoj i Trećoj haaškoj deklaraciji (1899.). Postoji poseban niz pravila kada govorimo o morskim minama. Veliki broj ratnih brodova posjeduje mogućnost polaganja morskih mina, štoviše postoje i brodovi specijalizirani za tu svrhu. Pri miniranju putem neusidrenih automatskih kontaktnih mina mora se voditi računa da one postanu neškodljive najduže jedan sat nakon što se izgubi nadzor na njima. Automatske mine moraju postati neškodljive čim se otkinu od sidra.⁹³ Torpeda moraju biti tako konstruirana da postanu neškodljiva odmah nakon što (tj. ukoliko) promaše svoj cilj. Takva pravila sadrži Haaška konvencija o polaganju podmorskih automatskih kontaktnih mina iz 1907. (članak 1.). Protokolom II. (članak 6. stavak 1.) uz Konvenciju o zabrani ili ograničenju uporabe određenog konvencionalnog oružja s pretjeranim traumatskim učinkom ili djelovanjem bez obzira na cilj (1980.), uz ostalo, zabranjene su i tzv. sijane mine.⁹⁴ Riječ je o minama koje se lansiraju iz topničkog oružja, bacača raketa ili sličnih sredstava, a mogu se bacati i iz zrakoplova. U konkretnom slučaju takva zabrana pred ratni brod postavlja obvezu da se iz njegova oružja ne lansira ta vrsta mina. Ovako

⁹⁰ Konvencijska pravila sadrže i iznimku pod pretpostavkom da bi takvo spašavanje predstavljalo rizik za sigurnost broda, njegove posade ili putnika. Sa spašenim ranjenicima i bolesnicima mora se postupati čovječno i bez diskriminacije pružiti potrebnu medicinsku skrb.

⁹¹ Po općim pravilima običajnog prava dopušteno je napadati samo vojne ciljeve, s time da je napad na civile i civilne objekte zabranjen i kada je riječ o napadima nasumce, a ne samo izravnim napadima.

⁹² To je vidljivo i iz Rezolucije Opće skupštine UN-a 47/37 o zaštiti okoliša u vrijeme oružanog sukoba (1992.), u kojoj se ističe da je: "uništavanje okoliša, koje nije opravdano vojnom potrebom i koje se provodi samovoljno... protivno... postojećem međunarodnom pravu."

⁹³ Sanremski priručnik zabranjuje uporabu slobodno plutajućih mina, osim ako su izravno usmjerene na vojne ciljeve i postanu bezopasne u roku od pola sata od gubitka kontrole na njima (članak 82.).

⁹⁴ Navedeni Protokol II. zabranjuje upotrebu sijanih mina, no ne i beziznimno. Iznimke se odnose na slučajeve kada se one rabe na području koje je vojni cilj (ili sadržava takve ciljeve), a da je istodobno moguće točno odrediti njihov položaj. Daljnji se uvjet sastoji u tome da svaka takva mina ima učinkoviti mehanizam za svoju neutralizaciju ili samouništenje, odnosno daljinski upravljani mehanizam za svoje onesposobljavanje.

detaljno regulirano postupanje pri uporabi morskih (i kopnenih) mina smatramo korisnim. One predstavljaju veliku opasnost jer neselektivno djeluju na mete. To znači da nemaju mogućnost razlikovanja civila od boraca, zaraćenih od neutralaca, saveznika od neprijatelja. Istodobno im njihova klasična konstrukcija omogućava da ostanu aktivne još dugo vremena nakon okončanja oružanog sukoba. Tako prestankom neprijateljstava gube svoju izvornu svrhu, ali ostaju jednako opasne dugi niz godina. Navedena pravila o zabranjenom oružju *mutatis mutandis* primjenjuju se i na druge vrste konvencionalnog oružja, poput sredstva za uzrokovanje požara, laserskog oružja i sl. Štoviše, Protokolom IV. iz 1995. (članak 1.) uz spomenutu Konvenciju o konvencionalnom oružju iz 1980. zabranjena je upotreba laserskog oružja posebno namijenjenog uzrokovanju trajnog slijepila. Suvremena tehnološka otkrića vrlo će vjerojatno dovesti do široke uporabe lasera u vojnim primjenama, što istodobno nužno nameće obvezu daljnjeg pozitivnog razvoja ugovornog i običajnog međunarodnog prava s ciljem odgovarajuće pravne regulacije uporabe laserskog oružja. Takva se nužnost odnosi na svako novo ili unaprijeđeno konvencionalno oružje.⁹⁵ U tom smislu Sanremski priručnik zadaje pravila mjerodavna za odabir meta i navodi da uporaba dalekometnih projektila treba biti u skladu s tim pravilima (članak 78.). Glede metoda i sredstava vođenja sukoba valja reći da je perfidija zabranjena. Sanremski priručnik tu zabranu precizira i izrijeком navodi da se perfidijom smatra otpočinjanje napada uz istodobno lažno predstavljanje broda kao civilnog ili neutralnog, broda UN-a te broda koji uživa pravo izuzeća od napada (članak 111. toč. a). U toj se kategoriji dalje navode i lažna predaja ratnog broda ili primjerice slanje lažnih signala poziva u pomoć (članak 111. toč. b). Od perfidije treba razlikovati ratna lukavstva. Cilj je ratne varke dovesti protivnika u zabludu, odnosno navesti ga da se ponaša nesmotreno. Iz toga zaključujemo da je maskiranje broda ili korištenje mamaca postupanje koje se smatra dozvoljenim. Prema klasičnom shvaćanju, uporaba lažne zastave, pa čak i neprijateljske, u pomorskom je ratu dopuštena, sve uz uvjet da se vlastita zastava istakne prije otpočinjanja napada, a poznata je i varka u kojoj ratni brod preuzima vanjska svojstva trgovačkog broda. Ta i sva druga pravila ugovornog i običajnog prava možemo pozitivno cijiniti ukoliko im pristupimo sa stajališta teleološkog tumačenja. Nesporno je da je njihova svrha uvesti ograničenja u postupanju zaraćenih strana radi izbjegavanja nepotrebnih patnji i okrutnosti te zaštite prava i interesa neutralaca. Kada govorimo o kodifikaciji spojenoj s legislacijom na polju međunarodnog ratnog prava, odnosno danas prava oružanih sukoba, moramo iznijeti upozorenje. Preveliko normiranje može se pokazati problematičnim. Uzrok toga nalazimo u samoj pravnoj prirodi koja determinira obveznost primjene međunarodnog prava kao izvora prava.⁹⁶ Ne želeći ulaziti u različite teorije kojima se želi opravdati postupanje koje je međunarodnim pravom zabranjeno, valja istaknuti da preambiciozna zamjena vojnih prioriteta humanitarnim ciljevima može izroditi nepraktična, nefleksibilna pravila, koja dovode u

⁹⁵ O zabranjenom oružju za masovno uništavanje opširnije v. npr. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 160-163.

⁹⁶ Opširnije v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 53), str. 10-15.

nezavidnu situaciju, ili čak izravno ugrožavaju sigurnost sudionika oružanih sukoba.⁹⁷ To može uzrokovati praksu suprotnu od željene jer nije racionalno ni životno da će se borci u oružanom sukobu držati nerealnih ograničenja koja bi mogla dovesti do njihova uništenja, gubitka bitke ili sukoba u cjelini. Uzrečica "manje je više" upravo ovdje dolazi do izražaja. To znači da je umjesto detaljnog normiranja u nedostatku boljeg rješenja ponekad bolje zadržati se na općim načelima postupanja u oružanim sukobima, za koje je nesporno da su već dio općeg pozitivnog prava, što znači da imaju obvezujuće djelovanje *erga omnes*.

Dobar primjer nalazimo u Protokolu o pravilima podmorničkog ratovanja (Londonski protokol) iz 1936., koji je propisivao obveze postupanja podmornica neposredno prije potapanja neprijateljskog trgovačkog brodovlja, a čiji tvorcima nisu na vrijeme uvidjeli proturječnost između vojnih potreba i propisanog prava, što je dovelo do prakse učestalog kršenja tih pravila u Drugom svjetskom ratu.⁹⁸ Ključna je prednost podmornice njezina tajnost. Uz to, specifičnosti njezine konstrukcije čine je najranjivijom upravo kada se nalazi na morskoj površini. Unatoč tim karakteristikama, koje prate podmornicu još od njezinog nastanka, Londonskim protokolom u vezi s pitanjem napada na neprijateljsko trgovačko brodovlje nametnuta su ista pravila postupanja, neovisno poduzima li napad površinski ratni brod ili podmornica (članak 1. tog Protokola). Dakle, bilo je zabranjeno uništavanje brodovlja neprijatelja bez prethodnog sklanjanja na sigurnost posade, putnika i brodske dokumentacije.⁹⁹ No kako je takvo pravilo bilo teško, gotovo nemoguće provedivo, u praksi Drugog svjetskog rata (a i ranije Prvog) podmornice su, bez ikakva prethodnog upozorenja, redovito napadale i uništavale trgovačke brodove protivnika.¹⁰⁰ Dakle, zamišljeni princip analognosti primjene pravila na relaciji površinski ratni brod – podmornica nije mogao biti oživotvoren, što je zasigurno dalo svoj doprinos u vođenju ograničenog i neograničenog podmorničkog rata u globalnim sukobima 20. st.

Analizirajući ostale odredbe prava oružanih sukoba, dolazimo do još nekih spoznaja bitnih za ovaj rad. Za sklapanje specijalnih vojnih ugovora nadležni su vojni zapovjednici, no samo glede predmeta koji pripadaju u njihov djelokrug, zato oni mogu sklapati sporazume isključivo vojne naravi, u odnosu na političke. Nema razloga da se takve odredbe ne primjenjuju i na zapovjednike ratnih brodova. Za vrijeme oružanog sukoba zabranjeno je napadati privatne i javne brodove koji imaju imunitet (npr. vojni bolnički brodovi, kartelni brodovi, brodovi kojima su povjereni vjerski, znanstveni ili humanitarni zadaci i sl.).¹⁰¹ Ratnu okupaciju nije moguće provoditi isključivo ratnim brodom, a takav zaključak izvodimo iz općih pravila međunarodnog prava, koja kažu da okupacija pomorskog područja može postojati samo istodobno s okupacijom kopna. Zato se pravila

⁹⁷ O nedopustivosti nepoštivanja pravila međunarodnog prava oružanih sukoba zbog vojnih potreba v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 131-132.

⁹⁸ Tekst Protokola u: <https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/Treaty.xsp?action=openDocument&documentId=9FC4BDBAF19A0C60C12563CD002D6A5F> (pristup 3. listopada 2015.).

⁹⁹ Iznimka je bila slučaj aktivnog pružanja otpora ili ustrajnog odbijanja naredbe za zaustavljanje.

¹⁰⁰ V. Jelavić, *op. cit.* (bilj. 34), str. 72-77.

¹⁰¹ Opširnije o brodovima koji uživaju imunitet u oružanom sukobu v. Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 202-204.

o okupaciji kopna *mutatis mutandis* primjenjuju na okupaciju pomorskog područja. Ratni brod ne može istodobno biti i trgovački, no trgovački može biti pretvoren u ratni. Haaška konvencija o pretvaranju trgovačkih brodova u ratne (1907.)¹⁰² navodi da pretvoreni brod mora biti podređen izravnom zapovjedništvu, nadzoru i odgovornosti države čiju zastavu nosi (članak 1. te Konvencije); mora nositi vanjske znakove ratnog broda svoje države (članak 2.); zapovjednik mora biti u službi države i biti uvršten u popis ratne mornarice (članak 3.); posada broda mora biti podvrgnuta vojnoj disciplini (članak 4.); pretvoreni brod se mora držati ratnog prava i ratnih običaja (članak 5.); država koja je provela pretvaranje mora izvršiti odgovarajući upis u popisu svojih ratnih brodova (članak 6.). U odnosu na spomenute članke 1.–6. uočavamo da definicija ratnog broda sadržana u članku 29. Konvencije o pravu mora u cijelosti pokriva sve iznesene uvjete (v. definiciju ratnog broda *supra*, poglavlje 2, odjeljak 1). Međutim, dva važna pitanja i dalje ostaju otvorenima. Prvo je može li se pretvaranje obavljati samo u lukama zaraćenih strana ili i na otvorenom moru. Posljednje rješenje smatramo prihvatljivijim. Naime, i prema prevladavajućem shvaćanju, na otvorenom se moru može provesti svaki ratni čin, stoga nema razloga da se ne provede opremanje i pretvaranje trgovačkog broda u ratni.¹⁰³ Drugo je pitanje može li se takav brod ponovno pretvoriti u trgovački. Smatramo da može, no uz napomenu da bismo ostvarenje takva prava vezali uz prethodno ispunjenje dva uvjeta. Prvi je da pretvaranje uvijek bude diplomatskim putem javno objavljeno (notificirano) u skladu s pravilima o jednostranim pravnim poslovima subjekata međunarodnog prava.¹⁰⁴ Isto je potrebno iz razloga pravne sigurnosti, tj. kako ne bi postojala ni najmanja dvojba o civilnom ili ratnom statusu pojedinog broda, bez zadiranja u tradicionalna pravila o ratnom lukavstvu. Drugi je da se, radi sprječavanja zlouporabe prava od strane sudionika oružanog sukoba, propiše stanovito minimalno vremensko razdoblje prije čijeg isteka povratak u ponovni status trgovačkog broda nije moguć. To znači da prije isteka takva dilatornog roka trgovački brod pretvoren u ratni ne može ponovno biti pretvoren u trgovački.

5. RATNI BROD I PRAVO NEUTRALNOSTI

Prema tradicionalnom shvaćanju, pravo neutralnosti dio je međunarodnog prava koji uređuje odnose neutralnosti i predstavlja ukupnost prava i dužnosti zaraćenih i neutralnih država. I ta su pravila stoljećima razvijana putem običaja te su poslije sabrana međunarodnim ugovorima. Važnije su kodifikacije na tom polju ranije navedena Pariška pomorska deklaracija (v. *supra*, poglavlje 4), Trinaesta haaška konvencija o pravima i dužnostima neutralnih sila u pomorskom ratu i Jedanaesta haaška konvencija o određenim ograničenjima provođenja prava plijena u pomorskom ratu (obje iz 1907.). Od novijih međunarodnih dokumenata ističu se Helsinška načela I.L.A. o pomorskoj

¹⁰² Tekst Konvencije u: http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague07.asp (pristup 23. siječnja 2015.).

¹⁰³ Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 145.

¹⁰⁴ Andrassy, Bakotić, Lapaš, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 60-67.

neutralnosti.¹⁰⁵ U sustavu sigurnosti zamišljenom Poveljom UN-a, koji se temelji na zabrani rata, teoretski nema mjesta stanju neutralnosti, što bi značilo da pravo neutralnosti pripada povijesti međunarodnog prava. No namjerno kažemo zamišljeni sustav s obzirom na to da on nikada nije zaživio kako je to izvorno predviđeno. Iz toga zaključujemo da je primjena pravila o neutralnosti i dalje aktualna, a pravo neutralnosti i dalje dio pozitivnog međunarodnog prava. S takvim se stajalištem slažu i drugi autori.¹⁰⁶ U okviru općih i posebnih dužnosti neutralaca i sukobljenih strana u oružanom sukobu u kontekstu ovoga rada zanimljivi su nam instituti prava prolaska neutralnim morskim vodama i prava pristupa u neutralne luke. Prema tradicionalnim pravilima, ratni brodovi zaraćenih država uživaju slobodu prolaska teritorijalnim morem i arhipelaškim vodama neutralnih država.¹⁰⁷ Bitno je da takav prolazak nema značaj operativnog djelovanja, jer to predstavlja povredu suverenosti neutralne obalne države. Riječ je o čitavom nizu maritimnih aktivnosti, poput uvježbavanja posade, provjere ispravnosti brodskih sustava, pozicioniranja za predstojeću borbu, motrenja prostora radi prikupljanja informacija, zadržavanja radi izbjegavanja sukoba s neprijateljem, prihvata oštećenih ratnih zrakoplova ili brodica, pružanja potpore drugim brodovima uključenima u neprijateljstva i sl. Ne nalazimo razloga da neutralna država nema ovlaštenje privremeno obustaviti pravo na neškodljiv prolazak pozivajući se na odgovarajuće odredbe Konvencije o pravu mora i u skladu s njezinim uvjetima, međutim ponovno ističemo da se tranzitni prolazak i neškodljivi prolazak kroz tjesnace na koje se ti pravni režimi odnose ne može obustaviti (opširnije o obustavi prava na neškodljiv prolazak v. *supra*, poglavlje 3.2). Potvrdu takva stajališta nalazimo i u Sanremskom priručniku, koji regulira pravo neutralne države da protivničkim ratnim brodovima (ili pomoćnim plovilima) na nediskriminatornim osnovama uvjetuje ograničava ili brani ulazak ili prolazak svojim neutralnim vodama (članak 19.). Neutralna je država dužna onemogućiti da se na njezinu području provodi opremanje ili naoružavanje ratnih brodova zaraćenih strana, odnosno, ako do toga dođe, dužna je poduzeti mjere s ciljem sprječavanja njihova odlaska. Takva obveza postoji i u slučaju pretvaranja trgovačkog broda u ratni (v. *supra*, poglavlje 5, odjeljak 4) u luci neutralne države.

Prema Trinaestoj haaškoj konvenciji o pravima i dužnostima neutralnih sila u pomorskom ratu (u daljnjem tekstu ovog odjeljka: Konvencija) pristup neutralnim lukama i vodama neutralnih država načelno je slobodan, no uz uvjet da se ratni brodovi ne zadržavaju dulje od dvadeset i četiri sata (članak 12. Konvencije).¹⁰⁸ Nesposobnost za plovidbu zbog nastalih oštećenja broda, nevrjeme i opskrba gorivom tri su iznimke od tog pravila. Važnost poštivanja tih odredaba nalazimo u čitavom nizu povijesnih primjera. Npr. tokom

¹⁰⁵ Tekst Helsinških načela u: https://archive.org/stream/pdfy-zwUMQoiwLk5e3kj_/Helsinki%20Principles%20on%20The%20Law%20of%20Maritime%20Neutrality_djvu.txt (pristup 5. listopada 2015.).

¹⁰⁶ V. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 188 i Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 221.

¹⁰⁷ Štoviše, člankom 10. Haaške konvencije o pravima i dužnostima neutralnih sila u slučaju pomorskog rata predviđena je mogućnost da neutralne države ratnim brodovima zaraćenih strana odobre usluge svojih ovlaštenih pilota.

¹⁰⁸ Tekst Trinaeste haaške konvencije o pravima i dužnostima neutralnih sila u pomorskom ratu v. u: <https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/INTRO/240> (pristup 10. ožujka 2015.).

Drugog svjetskog rata u pomorskoj bici ispred zaljeva La Plata njemački je bojni brod pretrpio teža oštećenja, zbog čega je utočište potražio u neutralnoj urugvajskoj luci. Brodu je dan prekluzivni rok od sedamdeset i dva sata za popravke, uz upozorenje da će po njegovu proteku biti interniran. Naime, u neutralnim lukama mogu se obavljati popravci ratnih brodova u onoj mjeri u kojoj je to potrebno kako bi bili plovidbeno sposobni, pri čemu se ne smije ni na koji način povećavati njihova borbena sposobnost. Istodobno se lokalnim vlastima neutralne luke daje pravo da same procijene koji su popravci nužni i koje treba obaviti bez suvišnog odgađanja (članak 17. Konvencije). U konačnici je zapovjednik broda, a zbog nemogućnosti daljnjeg ostanka u luci, donio odluku o njegovom potapanju. Poseban slučaj zadržavanja ratnog broda zaraćene strane u neutralnoj luci postoji ako se u luci nađu ratni brodovi zaraćenih strana. Tada mora proći najmanje dvadeset i četiri sata između njihova isplovljavanja (članak 16. stavak 1. Konvencije).¹⁰⁹ Opskrba zalihama dopuštena je, no samo u mjeri uobičajenoj za vrijeme mira, kao i gorivom, no samo u količinama dostatnima kako bi se stiglo do najbliže luke matične države (članak 19. stavak 2. Konvencije).¹¹⁰ Ako ratni brod nema prava zadržavanja u neutralnoj luci, neutralna država zatražit će njegov odlazak.¹¹¹ Sadržajno identična pravila nalazimo u Sanremskom priručniku,¹¹² dok Helsinška načela o pomorskoj neutralnosti izrijekom navode da je pravo prolaska i zadržavanja protivničkih brodova u neutralnim vodama i lukama uređeno odgovarajućim odredbama Trinaeste haaške konvencije, koja odražava običajno pravo (članak 2. stavak 2. tih Načela). Ta i druga pravila možemo pozitivno cijeniti. Sa stajališta teleološkog tumačenja, riječ je o detaljnim, no pažljivo balansiranim pravima i obvezama neutralaca i sukobljenih strana kojima se, u skladu s temeljnim konceptom neutralnosti, osigurava nemiješanje neutralne države u sukob, uz istodobni jednaki tretman svih njezinih sudionika. S humanitarnog gledišta ta pravila doprinose koherentnosti i skladnoj vizuri onog dijela suvremenog međunarodnog prava čiji je primarni cilj usmjeren prema humanizaciji kako ratovanja, tako i drugih oblika oružanih sukoba uopće.

Ukratko ćemo se osvrnuti na pomorsku blokadu i konvoje, jer u njima ratni brodovi imaju ključnu ulogu. Glede blokade, jedna od triju njezinih temeljnih pretpostavaka jest

¹⁰⁹ Redoslijed se određuje prema vremenskom prvenstvu dolaska. Iznimka postoji ukoliko je brodu koji je ranije uplovio odobreno produljenje boravka (članak 16. stavak 2. Konvencije). Takva se pravila *mutatis mutandis* primjenjuju i po pitanju odlaska trgovačkog i protivničkog ratnog broda (članak 16. stavak 3. Konvencije).

¹¹⁰ U tom slučaju ponovna opskrba gorivom u luci iste neutralne države nije moguća prije isteka dilatornog roka od tri mjeseca (članak 20. Konvencije).

¹¹¹ Nepostupanje po takvu nalogu uzrokuje obvezu poduzimanja mjera kako bi se takav brod onesposobio za isplovljavanje za vrijeme rata. Takva obveza pada i na teret zapovjednika broda, koji je dužan olakšati poduzimanje tih mjera (članak 24. stavak 1. Konvencije).

¹¹² Člankom 20. Sanremskog priručnika regulirano je pravo neutralne države da (istodobno bez ugrožavanja svoje neutralnosti) dopusti (u svojim vodama) opskrbu protivničkih ratnih (i pomoćnih) brodova hranom, vodom i gorivom dovoljnim da bi stigli do luke matične države (točka b) te njihov popravak kako bi ih se učinilo plovnim, ali bez povećanja borbene sposobnosti (točka c). Člankom 21. propisana je zabrana boravka protivničkih ratnih (i pomoćnih brodova) u vremenu duljem od 24 sata.

efektivnost provedbe.¹¹³ To znači da oko blokirane luke, odnosno dijela obale, moraju biti postavljeni usidreni brodovi te da je uporabom takvih brodova, podmornica i zrakoplova osiguran stalni sustav nadzora. Sve šire mogućnosti korištenja naprednih tehnologija čine tradicionalnu pomorsku blokadu zastarjelom. Naime, u prošlosti je cijeli niz brodova, zrakoplova i podmornica bio potreban da bi se udovoljilo uvjetu efektivnosti, no danas bi se isti cilj mogao ostvariti s bitno manjim brojem angažiranih jedinica. U tom smislu nije nezamislivo da samo jedan ratni brod, uporabom modernih sredstva nadzora i komunikacije, uz istodobnu mogućnost korištenja naprednog oružja i vlastitih zrakoplova, iz velike udaljenosti nadzire pokušaje uplovljavanja ili isplovljavanja iz blokiranog područja. Na taj bi način zahtjevu efektivnosti, kao konstitutivnom elementu blokade, i dalje bilo udovoljeno, no uz sadržajnu promjenu dosadašnjeg tradicionalnog načina provedbe. Potvrdu takva načina razmišljanja nalazimo i u Sanremskom priručniku, koji se odlučuje za jednostavno rješenje i navodi da se pitanje efektivnosti blokade prosuđuje prema okolnostima slučaja (članak 95.). Iz opisanih razloga takvu najopćenitiju odredbu istodobno smatramo i najprihvatljivijom.¹¹⁴ Naveli smo da u međunarodnom pravu nailazimo na situacije kada određivanje statusa i državne pripadnosti ratnog broda može imati odlučujući utjecaj na položaj drugih brodova (v. *supra*, poglavlje 2, odjeljak 5). Dobar je primjer plovidba neutralnog trgovačkog broda u pratnji ratnog broda sukobljene strane, a koja se, prema praksi država,¹¹⁵ smatra protoneutralnom pomoći.¹¹⁶ U tom se smislu (iako ne koriste navedeni izraz izriječom) izjašnjavaju i Sanremski priručnik i Helsinška načela o pomorskoj neutralnosti. Oni štoviše predviđaju i mogućnost multinacionalnih konvoja u kojima neutralni brodovi plovo pod pratnjom ratnog broda druge neutralne države. Pretpostavka za izuzeće od pregleda takvih konvoja jest sklapanje sporazuma o pratnji, i to između države zastave neutralnog broda i države zastave ratnog broda pratitelja. Vjerujemo da bi globalna trgovina mogla pridonijeti da takvi konvoji češće zažive u praksi država.¹¹⁷ Slijedom iznesenog, može se očekivati nastanak novih, detaljnijih pravila kroz daljnji razvoj pozitivnog međunarodnog prava na tom planu.

¹¹³ Efektivnost provedbe zahtjev je da se blokada provodi uporabom blokirajućih sredstava učinkovitih u toj mjeri da je pomorski promet blokiranog područja doista spriječen. Preostale su dvije pretpostavke deklaracija i notifikacija.

¹¹⁴ U odnosu na klasičnu blokadu, smatramo da bi takav način provođenja bio ponešto bliži praksi tzv. blokade s udaljenosti (eng. *long distance blockade*), prisutnoj u oba globalna sukoba u 20. st.

¹¹⁵ Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 148.

¹¹⁶ Opširnije v. Andrassy, Bakotić, Seršić, Vukas, *op. cit.* (bilj. 5), str. 204-206 i Degan, *op. cit.* (bilj. 43), str. 224-225.

¹¹⁷ Degan, *op. cit.* (bilj. 2), str. 148.

6. ZAKLJUČAK

Završavajući rad, zaključujemo da je potvrđena uvodno izrečena teza o prevazi pravila običajnog karaktera koja reguliraju pravni položaj ratnih brodova u suvremenom međunarodnom pravu. Ponovno ističemo da je većina tih pravila kodificirana međunarodnim ugovorima. U procesu kodifikacije spojene s legislativom nastale su nove norme, što smo pokazali na više primjera. Dakle, stalna prilagodba suvremenim međunarodnim okolnostima uzrokuje nastanak, promjenu i prestanak postojanja pravnih pravila kroz sklapanje, izmjenu, ili dopunu postojećih međunarodnih ugovora te kroz daljnji razvoj običajnog prava odgovarajućom preobrazbom prakse država, a sve u skladu s općim pravilima o izvorima međunarodnog prava.¹¹⁸ Neka su od tih novijih pravila i sama prerasla opće običajno pravo, no dvije najvažnije odlike koje određuju status ratnog broda poznate su od starina. Prva je njegov imunitet u doba mira, sa svim posljedicama koje on veže, a druga je pravo na sudjelovanje u provođenju neprijateljstava, uz pridržavanje stanovitih pravila postupanja sukobljenih strana. Na početku rada upozorili smo na to da se pravila koja reguliraju međunarodni status ratnih brodova nalaze ponajprije u cijelom nizu pravila međunarodnog prava mora i međunarodnog prava oružanih sukoba. S obzirom na navedenu činjenicu te na iznimnu važnost ratnog broda kao instrumenta suvereniteta države, smatramo da je došlo vrijeme za donošenje suvremenog međunarodnog dokumenta (poput primjerice spomenutog Sanremskog priručnika) koji bi sveobuhvatno sabrao takva pravila. To bi ujedno bila odlična prilika za iznalaženje novih pravnih rješenja ili barem prilika za početak ozbiljnije rasprave o cijelom nizu sve aktualnijih pitanja, a na neka od njih, poput uređenja pravnog statusa besposadnih plovila i potopljenih ratnih brodova, upozorili smo u ovome radu.

¹¹⁸ Jennings, Watts, *op. cit.* (bilj. 1), str. 24-25.

Summary

WARSHIPS IN POSITIVE INTERNATIONAL LAW

In this paper, the author presents an overview of the rules that regulate the legal status of warships in contemporary international law. To begin, a legal definition and the general characteristics of a warship are given. The first part of the paper presents the legal basis of the exemption of such vessels from jurisdiction and the rules relevant for their navigation and the right of inspection and prosecution in maritime zones, all focusing on the territorial sea, archipelago waters and the open sea. In the second part, the author points out specific rules that show the specificities of the legal status of a warship as one of the subjects of armed conflict, and the effect of the right of neutrality is also explained in this context. The final part contains a conclusion related to the nature of the rules of international law which determine the legal status of warships.

Keywords: war ship, law, sea, immunity, armed conflict, neutrality

Ratko Prpić, LLB, a student of postgraduate doctoral study at the Faculty of Law, University of Zagreb