

PRAVNI POLOŽAJ TRGOVAČKOG I RATNOG BRODA U UNUTRAŠNJIM MORSKIM VODAMA

UDK 347.79:(623.82 + 629.123.3/4)

Pregledni rad

Sažetak:

Polazeći od činjenice da obalna država ima suverenost nad unutrašnjim morskim vodama te da je pravni režim tog dijela mora istovjetan s pravnim režimom kopnenog dijela državnog područja, u ovom radu obrađena su prava koja obalna država ima u tom dijelu mora te pravni položaj trgovačkog i ratnog broda u tim vodama. Posebno su obrađene razlike u pravnom položaju ratnog broda u odnosu na pravni položaj trgovačkog broda.

LEGAL STATUS OF MERCHANT OR WARSHIP WITHIN TERRITORIAL WATERS

Summary

Bearing in mind that a coastal state has legal jurisdiction over her territorial waters and that the legal proceeding of that sea area is identical with the legal proceeding of the land areas of the state, the paper deals with both the rights that a coastal state has in that sea area and the legal status of merchant or warship within those waters. The differences between the legal status of a warship and the one of a merchant ship have been particularly analysed.

Unutrašnje morske vode predstavljaju dijelove mora najbliže kopnenoj teritoriji. Pod tim pojmom podrazumijeva se morsko područje koje se nalazi neposredno uz obalu.

Prema članu 3. Zakona o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije, unutrašnje morske vode obuhvaćaju:

1. luke i zaljeve na obali kopna i otoka;
2. ušća rijeka;
3. dijelove mora između obale kopna i osnovne linije teritorijalnog mora.¹

Na tim područjima prostire se suverena vlast obalne države, pa je pravni režim tog dijela mora istovjetan sa pravnim režimom kopnenog dijela državnog područja.² Iz toga proizlazi da je obalna država ovlaštena da određuje uvjete pod kojima strani brodovi mogu prolaziti ili boraviti u tim vodama. Izuzetak čine dijelovi unutrašnjih morskih voda, zatvoreni ravnom polaznom linijom nakon usvajanja Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (iz 1958. g.), koji su prije toga ubrajani u dijelove teritorijalnog ili otvorenog mora. U tim područjima brodovi uživaju pravo neškodljivog prolaska. Konvencija Ujedinjenih Naroda o pravu mora

(1982.g.) preuzela je odredbu Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, u pogledu dijelova mora koji se određivanjem ravne polazne linije u skladu s metodom iz člana 7. Konvencije, obuhvate kao unutrašnje morske vode a koji se prije toga nisu smatrali takvima, pa određuju da će u tim vodama postojati pravo neškodljivog prolaska.

Ženevska kodifikacija međunarodnog prava mora nije se neposredno bavila pitanjem unutrašnjih morskih voda, s obzirom da su unutrašnje morske vode pod potpunom suverenosti obalne države, međutim Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu definira unutrašnje morske vode na posredan način, normirajući povlačenje polaznih linija od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Konvencija Ujedinjenih Naroda o pravu mora preuzimajući odredbu Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu u pogledu unutrašnjih morskih voda, u članu 8. određuje da su vode od polazne linije teritorijalnog mora u smjeru kopna, dio unutrašnjih morskih voda države. U novoj Konvenciji o pravu mora dopunjena su pravila o određivanju ravnih polaznih linija od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora (član 7.) pa je stoga usvajanjem te Konvencije došlo do jasnijeg normiranja u pogledu prostiranja unutrašnjih morskih voda.

Treba napomenuti da nova Konvencija o pravu mora daje pravo obalnoj državi da propisuje posebne zahtjeve za zaštitu i očuvanje morskog okoliša u pogledu njegovog zagađivanja, te da u tom smislu postavlja uvjete za ulazak stranih brodova u njegove luke odnosno unutrašnje morske vode.

S aspekta međunarodnog prava, na plovidbu u unutrašnjim morskim vodama, pored pomenutih pravila iz Ženevske kodifikacije i Konvencije Ujedinjenih Naroda o pravu mora, primjenjivat će se i dalje običajno međunarodno pravo kao i ranije zaključeni međunarodni ugovori.³

Pravni značaj unutrašnjih morskih voda, kako smo već naveli, jest u tome što su ona pod suverenosti kao i njeno kopneno područje. Stoga, ne postoji pravo ulaska stranih brodova u unutrašnje morske vode, kao ni pravo neškodljivog prolaska kroz te vode. Glavna razlika između unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora (koje je također pod suverenosti obalne države) je u tome, što u teritorijalnom moru postoji pravo neškodljivog prolaska dok ga u unutrašnjim morskim vodama nema. Znači, strani brodovi kad plove unutrašnjim morskim vodama potpadaju u svemu pod vlast i propise obalne države.⁴

* dr Branka Milošević
Pomorski fakultet Dubrovnik
Dubrovnik

U slijedećem izlaganju, a imajući u vidu prednje navedeno, prikazat ćemo pravni položaj trgovačkog i ratnog broda u unutrašnjim morskim vodama.

Trgovački brod

Kod određivanja položaja trgovačkog broda treba razgraničiti na samom početku, da li je taj brod, ulaskom u luku, potpuno apsorbiran pod suverenost obalne države, ili nad njim zadržava nadležnost država čiju zastavu brod vije.⁵

Načelo apsolutne suverenosti zastupa anglo - američka praksa. Prema tom stajalištu, obalna država je ovlaštena vršiti sve akte svoje suverenosti nad stranim trgovačkim brodovima. Obalna država se, međutim, tim pravom često ne služi nego intervenira samo u slučaju kad su tangirani njezini interesi, ili kad je za intervenciju zamoljena od zapovjednika ili konzula zemlje čiju zastavu brod vije.

Drugo je stajalište da je država međunarodno pravno ograničena u primjeni svoje suverenosti. Dakle, ona može vršiti svoju suverenost samo u slučajevima:

- a) ako su tangirani njezini interesi;
- b) ako djela koja se dogode na brodu ugrožavaju mir u luci;
- c) ako intervenciju zatraži zapovjednik broda ili konzul države čiju zastavu brod vije.

Jakaša ocjenjuje da se "teoretski može braniti i jedno i drugo stajalište. Ipak, ako imamo u vidu da se međunarodno - pravna načela stvaraju dugotrajnom praksom, ne možemo preći preko nesporne činjenice da danas velika većina država upravo nastoji što je moguće manje miješati se u stvari stranog trgovačkog broda. Dugotrajno i opetovano postupanje stvara i međunarodne običaje".⁶

Naša zemlja stoji na stajalištu apsolutne suverenosti, što proizlazi iz Zakona o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije (iz 1987.g.) koji u članu 1 propisuje: "Suverenitet Jugoslavije na moru prostire se na njeno obalno more, uključujući i zračni prostor iznad njega, kao i na dno i podzemlje tog mora. Obalno more Jugoslavije čine unutrašnje morske vode i teritorijalno more." To ipak ne znači da će naša zemlja u svakom slučaju intervenirati na stranom trgovačkom brodu. Naprotiv, ona će to učiniti ovisno o svojoj ocjeni ili o posebnim obvezama preuzetim međunarodnim ugovorima.

Kad strani trgovački brod ulazi u unutrašnje morske vode zbog više sile, jedno od stajališta je da će se i u tom slučaju primjeniti princip suvereniteta obalne države, dakle bez obzira na razlog ulaska broda. U praksi se, pri tome, nastoji da se što manje primjeni nadležnost obalne države.

Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije, međutim, propisuje da je strani brod koji je usljed više sile odnosno nevolje na moru prinuđen da se skloni u unutrašnje morske vode dužan o tome odmah obavijestiti organ nadležan za poslove sigurnosti plovidbe u luci (član 15.).

Kako brod ne ulazi u unutrašnje morske vode dobrovoljno, to u tom slučaju ne bi trebalo koristiti njegovu specifičnu poziciju.

Od toga načela postoje tri iznimke:

a) kad brod stupi u vezu s kopnom, jer u tom slučaju obalna država smatra da se brod više ne nalazi u posebnom položaju;

b) kad brod duže boravi u luci. Obalna država nije dužna trpjeti da neki brod neograničeno dugo boravi u luci, a da ne zatraži slobodan promet;

c) kad obalna država intervenira radi sprečavanja nekog djela koje je zabranjeno međunarodnim pravom, na primjer trgovina robljem, drogama, itd.

U pogledu građansko pravne nadležnosti obalne države, treba istaknuti da građansko pravna jurisdikcija utvrđuje pod kojim pretpostavkama obalna država može presuđivati spor koji ima veze sa stranim brodom koji se nalazi u njenim unutrašnjim morskim vodama.

U pitanjima nadležnosti obalne države praksa poznaje dva sistema: jedan je sistem apsolutne suverenosti, po kome obalna država nije ograničena i drugi (francuski), koji polazi sa stajališta da je država i pravno ograničena.

Kod primjene građanske nadležnosti obalne države, treba razlikovati, radi li se o presuđivanju sporova ili o mjerama izvršenja.

Jakaša o tome piše: "Kod presuđivanja sporova međunarodno pravo razlikuje dvije grupe slučajeva: da li stranke dobrovoljno podnose spor na rješavanje stranoj državi, ili se neka od zainteresiranih osoba tome protivi. Međunarodno pravo ne zabranjuje državam da presuđuju bilo koji građansko pravni spor koji im je podniet na rješavanje suglasnom voljom stranaka, pa i ako se radi o elementima inozemnosti. Po ovom pretpostavkom država nije ničim ograničena."⁷

Ako svi zainteresirani nisu suglasni da se spor podvrgne jurisdikciji obalne države, tada, sa stajališta međunarodnog prava, država nema apsolutnu slobodu da sebe proglasi nadležnom. U tom slučaju država je ograničena sa dva bitna uvjeta:

a) osobe s imunitetnim pravom ne mogu, protiv svoje volje, biti podvrgnute sudbenosti strane države;

b) nastali spor mora imati neku vezu s državom koja ga presuđuje. Na primjer jedna od stranaka mora biti njen državljanin, ili da ima boravište na njenoj teritoriji, ili da je spor nastao na njenom području, ili da je imovina tuženika na dohvat suda, itd.

S mjerama izvršenja je drukčija situacija. Tu treba razlikovati dva osnovna slučaja: da li se radi o izvršenju samog broda ili o izvršenju na pojedinim stvarima koje se na brodu nalaze.

Teorija i praksa stoje na stajalištu da obalna država ima pravo plijeniti trgovački brod koji se nalazi u njenim unutrašnjim vodama, dok se o izvršenju na stvarima, koje se nalaze na brodu, mišljenja razilaze. Međutim, u praksi zaista su rijetki slučajevi da država plijeni stvari na brodu.

U odnosu na krivičnu pravnu nadležnost obalne države, treba poći od činjenice, da se pod pojmom krivično pravne nadležnosti podrazumijeva pored kaznene jurisdikcije i disciplinska odgovornost na brodu.

Krivična jurisdikcija se sastoji, osim u pravu na donošenje presude još i u onim radnjama koje se obavljaju prije donošenja presude kao i u onim radnjama koje joj slijede, to znači da će organi države moći na brodu vršiti uviđaje i istragu a prema potrebi i hapšenje.

U pitanju nadležnosti oblane države u smislu krivične jurisdikcije francuski sistem razlikuje dva slučaja:

a) djela izvršena na brodu protiv ili po osobama koje nisu članovi posade;

b) djela počinjena između članova posade.

Nadležnost obalne države postoji uvijek u prvom slučaju, dok u drugom samo ako je poremećen mir i red u luci ili u slučaju da je intervencija zatražena.

U praksi većina država slijedi francuski sistem i primjenjuje krivičnu jurisdikciju samo u slijedećim slučajevima:

a) kad krivično djelo ugrožava mir i sigurnost u luci;

b) kad su u krivičnom djelu umiješane osobe strane brodu;

c) kad se zatraži pomoć od organa obalne države.

Ako ni jedan od ovih uvjeta nije ispunjen, obalna država prepušta gonjenje krivičnih djela organima države čiju zastavu brod vije.⁸

U onim slučajevima gdje je krivična nadležnost utvrđena međunarodnim ugovorima, obalna država ograničena je u vršenju svoje krivične nadležnosti.

Jedan od takvih ugovora općeg značaja je Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila u pogledu kaznene nadležnosti u materiji sudara i drugih plovidbenih nezgoda (Bruxelles, 10. svibnja 1952.g.).

U našoj zemlji u pitanju krivične nadležnosti vrijede savezni i republički zakoni i Zakon o krivičnom postupku. Iz odredaba Krivičnog zakona proizlazi da će se naš Zakon primijeniti i na djela počinjena u našem obalnom moru.

Budući da u našem pravu vrijedi načelo da javni tužilac mora vršiti krivični progon kad za to postoje zakonski uvjeti, to se postavlja pitanje: da li uopće ima pravo ne voditi računa o krivičnom djelu koje se dogodilo na stranom brodu? U našoj literaturi zastupa se stajalište da može. To je zbog toga što interni propisi mogu, često puta i moraju, biti tumačeni u skladu s običajima međunarodnog prava.⁹

U okviru krivične jurisdikcije obalne države spada i pravo azila. Postavlja se pitanje: da li obalna država može uhapsiti neku osobu koja se nalazi na stranom trgovačkom brodu i koja je došla u sukob s njenim pozitivnim propisima, a zatražila je azil? Ovdje treba razlikovati dva slučaja: da li je osoba došla na brod s kopna ili se ukrcala na brod izvan područja suverenosti obalne države, pa je s brodom došla u luku? U prvom slučaju t.j. kad je osoba došla na brod s kopna, smatra se da ne postoji pravo azila. To zbog toga, što obalna država, i prema teoriji apsolutne kao i relativne suverenosti, ima pravo jurisdikcije prema osobama koje su na kopnu izvršile neko krivično djelo, ili su boravile na njenoj teritoriji u vrijeme kada su nadležni organi vodili postupak za djela koje su kao takva predviđena njenim propisima. Kod drugog slučaja, t.j. kad se osoba ukrcala na brod izvan područja suverenosti obalne države, pa je s brodom došla u luku, nema jedinstvenog mišljenja.

pozivajući se na načelo apsolutne suverenosti, neki smatraju da obalna država ima pravo uhapsiti na brodu osobu pa i kad se ona nalazi u tranzitu, dok drugi zastupaju suprotno stajalište.

U pogledu disciplinske odgovornosti na brodu, danas je opće prihvaćeno stajalište, da obalna država nije nadležna miješati se u disciplinske stvari na stranom trgovačkom brodu. Jedan od razloga za takvo stajalište je mišljenje da obalna država nema interesa da se miješa u

događaje koji ni na koji način ne vrijeđaju lokalne zakone. Slijedeći razlog bi bio, da je disciplinska odgovornost specifičan odnos pojedinca prema državi ili nekom drugom javnom tijelu, pa prema tome, ona može postojati samo u korist države sa kojom je taj odnos uspostavljen.

U disciplinskim prekršajima obalna država će biti nadležna ako se djelom ugrožava mir i sigurnost u luci, ili ako intervenciju zatraži zapovjednik broda ili nadležni konzul. Te su iznimke razumljive, jer se u prvom slučaju radi o zaštiti interesa obalne države, a u drugom o činu međunarodne kurtoazije.

U odnosu na uplovljenje stranog trgovačkog broda u jugoslavenske unutrašnje morske vode, Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije propisuje, da strani trgovački brod može uploviti u unutrašnje morske vode radi ulaska u jugoslavensku luku otvorenu za međunarodni pomorski promet. Posebno određuje da će strani trgovački brod ploviti unutrašnjim vodama radi dolaska u luku, odlaska iz luke, kao i u plovidbi između luka otvorenih za međunarodni pomorski promet, ajkraćim uobičajenim putem. U izuzetnim slučajevima Savezni komitet za promet i veze može odrediti i drugi način plovidbe unutrašnjim morskim vodama.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u posebnom dijelu regulira postupak izvršenja i osiguranja na brodovima koji se nalaze u obalnom moru Jugoslavije.

Odredbama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koje reguliraju pitanja mjerodavnog prava i nadležnost sudova Jugoslavije, posredno su određena i ovlaštenja naše države u odnosu na strane trgovačke brodove kad se oni nalaze u obalnom moru Jugoslavije.

Ratni brod

Pravni položaj ratnog broda u unutrašnjim morskim vodama razlikuje se od pravnog položaja trgovačkog broda. Trgovački brod, dok boravi u unutrašnjim morskim vodama, nalazi se pod jurisdikcijom obalne države, dok ratni brod uživa pravo eksteritorijalitetu.

Po pitanju pravne osnove uplovljenja ratnog broda u unutrašnje morske vode postojala su dva stajališta: po jednom, ratni brodovi mogu uplovljavati u unutrašnje morske vode jednako kao i trgovački, po drugom mišljenju, ratni brodovi ne mogu uploviti bez pravno valjanog dopuštenja obalne države. To drugo stajalište danas u praksi svi primjenjuju. Međutim, postoje slučajevi kada ratni brod može uploviti u unutrašnje morske vode i bez odobrenja obalne države. Takav slučaj je uplovljenje ratnog broda u unutrašnje morske vode zbog više sile.

Prilikom uplovljenja i boravka u unutrašnjim morskim vodama, ratni brod je dužan poštivati propise obalne države i ne ugrožavati njene interese.

Obalna država nema pravo intervenirati na stranom ratnom brodu.

Naš Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu propisuje da je prolazak stranog ratnog broda kroz jugoslavenske unutrašnje morske vode zabranjen (član 6. stav 1.).

U članu 6. stav 2. spomenuti Zakon propisuje da strani ratni brod može uploviti u jugoslavenske unutrašnje morske vode radi boravka u njima, ako za to prethodno dobije dozvolu. Dozvolu za uplovljenje stranog ratnog

broda kod nas daje Savezni sekretarijat za narodnu odbranu u sporazumu sa Saveznim organom uprave nadležnim za vanjske poslove. Član 8. spomenutog Zakona propisuje da boravak stranog ratnog broda u jugoslavenskim unutrašnjim morskim vodama ne može biti duži od deset dana, niti u tim vodama mogu istovremeno boraviti više od tri strana ratna broda borbene namjene i dva strana ratna broda pomoćne namjene iste državne pripadnosti, s tim da u njihovom sastavu ne može biti površinski brod punog deplasmana većeg od 10000 tona, odnosno podmornica površinskog deplasmana većeg od 4000 tona. Također, stranim ratnim brodovima iste državne pripadnosti ne mogu se odobriti više od četiri posjete godišnje.

Posjeta odnosno boravak u unutrašnjim morskim vodama SFRJ ne može se odobriti stranom ratnom nuklearnom brodu, stranom ratnom brodu koji nosi nuklearno naoružanje i brodu specijalne namjene koji svojim boravkom predstavlja opasnost po sigurnost naše zemlje. Posjeta odnosno boravak u našim unutrašnjim morskim vodama ne može se odobriti ni stranom ratnom brodu, ako je brod, njegov čamac ili zrakoplov, odnosno njegova posada neposredno prije uplovljenja u unutrašnje vode sudjelovao ili po završenom boravku odnosno posjeti treba sudjelovati u vojnim ili drugim aktivnostima, koje bi mogle štetiti interesima ili ugledu naše zemlje. Za vrijeme posjete u unutrašnjim morskim vodama Jugoslavije, na stranom ratnom brodu može biti ukrcana samo brodska posada. Izuzetno, Savezno izvršno vijeće, može, u pojedinim slučajevima, odobriti posjetu stranog ratnog broda iako nisu ispunjeni uvjeti propisani spomenutim Zakonom.

Prema Zakonu o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije, u jugoslavenskom obalnom moru, odnosno jugoslavenskoj luci, može se vršiti remont stranih ratnih brodova uz prethodnu dozvolu koju daje Savezni sekretarijat za narodnu odbranu u sporazumu sa saveznim organom uprave nadležnim za vanjske poslove, s tim što se ta dozvola može dati za vrijeme koje je neophodno za remont, a najduže do 16 mjeseci. Po odredbama zakona, u istoj luci ne može se istovremeno vršiti remont više od tri strana ratna broda iste državne pripadnosti. Remont stranih ratnih brodova može se vršiti u vojnim remontnim zavodima i brodogradilištima koje odredi Savezni sekretarijat za narodnu odbranu. U pogledu veličine stranih ratnih brodova koji mogu vršiti remont u našim lukama, ograničena je tonaža, i to za strani ratni površinski brod do 10000 tona punog deplasmana, a za stranu podmornicu do 4000 tona površinskog deplasmana.

Za vrijeme boravka stranog ratnog broda u luci radi remonta, strani ratni brod može imati samo onoliko članova posade koliko je neophodno za suradnju na remontu, a najviše jednu trećinu ukupnog broja članova posade odnosnog broda. Odmah po ulasku u jugoslavensku luku strani ratni brod kome je data dozvola za remont, dužan je iskrcati gorivo i mazivo, municiju i druga ubojita sredstva na mjesto koje za to odredi vojni komandant nadležan za odnosnu luku. Članovi posade stranog ratnog broda, dok traje njegov remont, mogu boraviti i kretati se u luci u kojoj se vrši remont broda a na osnovi prethodno dobijene dozvole, koju daje komandant vojnog garnizona; u sporazumu s organom unutrašnjih poslova nadležnim za

prelaženje državne granice, pojedini članovi posade mogu se kretati i izvan luke.

Po odredbi Zakona Savezno izvršno vijeće otkazat će posjetu odnosno boravak u jugoslavenskim unutrašnjim morskim vodama stranom ratnom brodu, ili sastavu brodova, ako je brod, njegov čamac ili zrakoplov, odnosno njegova posada, neposredno prije uplovljenja u unutrašnje morske vode naše zemlje sudjelovalo ili po završenom boravku odnosno posjeti treba sudjelovati u vojnim ili drugim aktivnostima koje bi mogle štetiti općim interesima ili ugledu Jugoslavije, odnosno ako se ne pridržava odredaba tog Zakona i drugih propisa.

U pogledu građansko pravne nadležnosti obalne države, treba razlikovati slijedeće slučajeve: a) s obzirom na mjesto gdje je odgovarajući odnos nastao; b) s obzirom na osobe u sporu i c) s obzirom na objekt prema kome je u sporu zahtjev upućen. U takvim slučajevima obalna država može voditi sporove ali, pri tome, treba voditi računa, da li je u pitanju imovinsko pravni odnos, ili je takav odnos nastao kao posljedica vršenja državnih funkcija. U prvom slučaju, obalna država je nadležna, dok u drugom postoji imunitet strane države.¹⁰

Kod primjene krivično pravne jurisdikcije obalne države, važno je da li obalna država može voditi postupak i kažnjavati učinioca krivičnog djela i na koji način to može ostvariti. Kod primjene krivične nadležnosti pravi se razlika da li je djelo učinjeno na brodu ili na kopnu.

U teoriji, a i u praksi, stalo se na stajalište da obalna država nije nadležna intervenirati niti poduzimati bilo koja akta u svrhu gonjenja učinioca krivičnog djela na stranom ratnom brodu, već da to spada u nadležnost države čiju zastavu brod vije.

Izuzetni slučajevi kad obalna država može intervenirati i za djela izvršena na stranom ratnom brodu su slijedeći:

- 1) kad učinilac krivičnog djela bude uhvaćen na kopnu;
- 2) kad zapovjednik stranog ratnog broda izruči obalnim vlastima učinioca krivičnog djela.

Pitanje krivično pravne nadležnosti postavlja se i kad se radi o individualnom djelu izvršenom na kopnu obalne države od strane posade ratnog broda. Budući da jedan vojnik sam, niti vojna osoba ne predstavljaju vojnu jedinicu u cjelini, niti njihovo djelovanje znači ostvarivanje javno - pravne funkcije, ta osoba sama odgovara obalnim vlastima. Tu se, međutim, kao problem pojavljuje određivanje pojma "službene aktivnosti" jer je očito da svaka aktivnost brodske posade nije i službena aktivnost. Da bi neka aktivnost vojne osobe bila službena moraju biti ispunjeni slijedeći uvjeti: a) da je vojna osoba bila u uniformi kad je učinila djelo; b) da je bila podvrgnuta zapovjedništvu jedne osobe i c) da je bila u sastavu vojne jedinice.¹¹

Kad je djelo izvršeno u okviru službene djelatnosti, obalna država može pritvoriti učinioca djela, ali ga je u daljnjem postupku dužna izručiti zapovjedniku broda.

U slučaju kad osoba koja nije član posade ratnog broda, izvrši krivično djelo protiv osobe koja je član posade ratnog broda, zapovjednik ratnog broda može obalnim organima podnijeti prijavu na osnovi koje se pristupa krivičnom gonjenju.

Ako je na stranom ratnom brodu strana osoba koja nije član brodske posade, počinila krivično djelo protiv

osobe koja, takođe, nije član brodske posade, organi obalne države mogu se obratiti zapovjedniku broda s molbom za izručenje učinioca krivičnog djela. Međutim, zapovjednik ratnog broda to nije dužan učiniti, osim u slučaju ako je navedeno krivično djelo iz grupe krivičnih djela protiv naroda i države. Ako zapovjednik ni u tom slučaju neće da izruči krivca, ni tada obalna vlast ne može pristupiti sili za preuzimanje učinioca već se daljoj akciji pristupa diplomatskim putem.¹²

Zaključak

Pravni značaj unutrašnjih morskih voda jest u tome što su one pod suverenosti države kao i njeno kopneno područje.

Imajući u vidu da ne postoji pravo ulaska stranih brodova u unutrašnje morske vode kao ni pravo neškodljivog prolaska kroz te vode, u ovom radu pokušali smo obraditi pravni položaj trgovačkog i ratnog broda u tim vodama, s posebnim osvrtom na odredbe našeg Zakona o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu koje se odnose odnosno reguliraju pravo ulaska i boravka stranih brodova u našim unutrašnjim vodama.

U radu je korišćena literatura koja obrađuje tu materiju, Ženevska konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, Nova konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i naš Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu.

LITERATURA

- 1) Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije, objavljen je u Službenom listu SFRJ broj 49 od 25. srpnja 1987.g.
- 2) J. Andrassy, Unutrašnje vode, Međunarodno pravo, Zagreb, 1976, str. 163 - 166; M. Bratoš, Unutrašnje morske vode, Međunarodno javno pravo, Beograd, 1956.g., knj.II, str.161.

- 4) M. Bratoš Pravna priroda i režim unutrašnjih morskih voda, Međunarodno javno pravo, Beograd, 1956.g., knj.II, str. 169; B. Jakaša, Unutrašnje morske vode, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979.g., str. 36.
- 5) B. Jakaša, Pravni položaj broda u stranoj luci, Međunarodni režim luka, Zagreb, 1965.g., str. 125.
- 6) B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., str. 127.
- 7) B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., str. 158.
- 9) Vasiljević, Komentar Zakonika o krivičnom postupku, Beograd, 1957.g., str. 28, cit. u: B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., str. 170, bilj.28.
- 10) B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., str.193.
- 11) D. Rudolf, Međunarodno pravo mora, Zagreb, 1985.g., str.46.
- 12) J. Popović, Ratni brod u međunarodnom pravu, Savremena administracija, Beograd, 1975.g., str. 87 - 90.

BILJEŠKE

- 3) Od međunarodnih ugovora koji se odnose na unutrašnje morske vode ističemo: Konvenciju i Statut o međunarodnom režimu morskih luka, Ženeva, 1923., (ratificirana, Međ.ugov. Kraljevine Jugoslavije Sv.br. 28/1931.g.); Konvenciju i Statut o slobodi tranzita i izjavu o priznanju prava na zastavu država koje nemaju morske obale, Barcelona, 1921., (ratificirana, Međ.ugov. Kraljevine Jugoslavije, Sv.br. 16/1930.g.); Konvenciju o tranzitnoj trgovini država bez morske obale, New York, 1965., (ratif. Sl. dodatak, međ. ugov.broj 12/1967.g.); Konvenciju o olakšicama u međ. pomorskom prometu, London, 1965. (Sl. Dod. međ. ugov. br. 8/1966. g.).
- 8) Francuski sistem suverenosti obalne države potiče od mišljenja francuskog državnog savjeta od 28. listopada 1806.g. koje je potvrdom Napoleona od 20. studenog 1806.g. dobilo snagu zakona. Ta je teorija ušla u mnoge konvencije, međutim, neke države stoje na stajalištu da ne postoji propis međunarodnog prava, kojim bi bila ograničena jurisdikcija obalne države, i ona može vršiti jurisdikciju nad svim trgovačkim brodovima. Na tom stajalištu stoje odlučno Velika Britanija, Nizozemska, Argentina, Čile, itd. koje izuzimaju od svoje nadležnosti jedino disciplinske prekršaje. Druge države nemaju određeni sistem u internom pravu, ali su zaključile ugovore, koji sadržavaju klauzulu prema francuskom sistemu (Španjolska, Rumunjska, Države Centralne Amerike). Vidi o tome bliže: M. Zoričić, Teritorijalno more, Zagreb, 1953.g., str. 177.



PODUZEĆE ZA AERODROMSKE USLUGE

AERODROM

»DUBROVNIK«

ČILIP I

pruža usluge prihvata i otpreme putnika, aviona, prtljage i robe kao i usluge ugostiteljstva i trgovine u svojoj pristanišnoj zgradi. U restoranu ugodno ćete se odmoriti i osvježiti prvorazrednim domaćim i stranim pićima i uživati u pogledu na pistu. U ukusno opremljenim prodavaonicama pruža Vam bogat izbor suvenira, žestokih pića, čokoladnih proizvoda, razglednica i žurnala na njemačkom i engleskom jeziku.