

Dr LUCIJAN KOS
Zagreb

Plovidba supertankeza Jadranom

(Pravni aspekt)

I

Kako je Jadransko more po svojoj veličini u odnosu spram Atlantskog i drugih oceana razmjerno malo, a ono je u stvari i zaljev Sredozemnog mora, ali pošto se je duboko uvuklo u kopno Evrope svojim Riječkim i Tršćanskim zaljevom, to je u njemu promet brodova vrlo razvijen, kako uzdužnim smjerovima u oba pravca, a tako i u transversalnim pravcima između obih obala — Jugoslavije i Italije. Upravo zbog tog intenziteta kretanja brodova, koji je naročito pojačan u ljetnoj sezoni, potrebno je poduzimati preventivne i druge mjere za uspješno suzbijanje eventualnih sudara, požara, potonuća i sl. u cilju zaštite ljudskih života na moru i imovine.

Izgradnjom naftovoda od Trsta do Bavarske (Ingolstadt) i dalje sa krakom na Beč, kapaciteta 40 mln t/god., kao i našeg naftovoda od Bakra do Siska i Pančeva s krakom na Mađarsku, kapaciteta 17 mln t/god. i Jadransko more će sve više postajati *naftonosni plovni put*, a time i potencijalno područje opasnih tereta — eksplozivnih i zapaljivih sa mogućim katastrofalnim posljedicama. Uoči li se da Italija ima na Jadranu 6 velikih tankerskih luka (Trst, Veneciju, Anconu, Bari i dr.) u koje se doprema morskim putem preko 50 mln t nafte godišnje, a u naše se luke na čelu sa Riječkom (Bakar) istim putem doprema na radu samo 5—6 mln t nafte godišnje, to će se ove količine u perspektivi znatno povećati. Zatvaranje Suez i plovidba oko Afrike uzrokom su pojačane izgradnje svjetske tankerske flote, a posebno velikih, mamut, supertankeza radi znatno veće rentabilnosti istovremenog transporta što većih količina nafte.

U cilju što veće sigurnosti plovidbe ovih »plutajućih baklji«, IMCO — Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija, čiji je član i naša zemlja, izradila je prepору — PRAVILA O PLOVIDBI SUPERTANKERA, koja sa nizom mjera o broju, vrsti i količini opreme i uređaja na takvim brodovima, o naročitoj stručnosti posade, o posebnim plovnim rutama za supertankere, o njihovoj brzini vožnje i sl., o obaveznosti obalne pilotaže, o postavljanju i aktiviranju radiofarova na obim obalama i dr. uz donošenje normativnih akata i drugih mjera na bilateralnoj osnovi, pružaju punu garanciju o pravovremenom i efikasnom uklanjanju mogućih šteta na brodovima sa ovim potencijalnim opasnim teretom.

II

a) TERITORIJALNO MORE

Po pozitivnom međunarodnom pravu teritorijalna mora su dijelovi državnih područja odnosnih obalnih država na kojima »ograničeno« vrijede pravni poreći tih država. Ovo ograničenje potpunog nacionalnog suvereniteta tj. načelnog vršenja unutrašnjih nacionalnih pravnih normi određeno je normama međunarodnog prava upravo zbog osiguranja slobodne plovidbe.

Pitanje širine i uopće pravnog režima teritorijalnog mora utvrđeno je Ženovskom kodifikacijom prava mora — KONVENCIJOM O TERITORIJALNOM MORU I VANJSKOM MORSKOM POJASU, potpisanom 29. IV 1957. god., koja je stupila na snagu 1963. g. Režim teritorijalnog mora usklađuje u stvari dva pravna zahtjeva, i to jedan je *sloboda mora*, a drugi je *suverenost obalne države u vlastitom teritorijalnom moru*. Istovremeno udovoljenje ovim zahtjevima unutar istog prostora moguće je samo u takvom režimu koji u svojoj cjelini nije ni dosljedni režim otvorenog mora, a ni dosljedni režim

unutrašnjeg prava obalne države; on treba da omogućuje i zajamčuje slobodu plovidbe tj. PRAVO NEŠKODLJIVOG PROLASKA (right of Innocent Passage, le droit de passage inoffensif). Stoga cit. Konvencija i sadrži niz odredaba »o pravu neškodljivog prolaska kroz teritorijalno more« (čl. 14—23).

Pod *neškodljivim* (neofanzivnim, nedužnim, neopasnim, mirnim, slobodnim) *prolazom* smatra se plovidba svih država, bilo one obalne ili neobalne, teritorijalnim morem radi prolaza kroz to more ne ulazeći u unutrašnje morske vode, kao i radi ulaza u te vode i izlaska iz njih na otvoreno more; ovaj prolaz uključuje i pravo zaustavljanja i sidrenja (na pr. zbog magle, havarije stroja i sl.) u toku redovne plovidbe, dakle u nevolji ili uslijed velike opasnosti. Ovako zaustavljanje ili sidrenje broda mora odgovarati *stvarnoj potrebi*, a ne radi kakve nedozvoljene radnje (iskrcaja robe ili ljudi, istraživanja ili snimanja morskog dna ili obale, vršenja ribolova i sl.). Odredbama ove Konvencije o neškodljivom prolazu utvrđeni su uvjeti za slobodnu plovidbu teritorijalnim morem i stranih ribarskih brodova i stranih ratnih brodova uključujući i strane podmornice (za tal. ribarske brodove, koji su ovlašteni da vrše ribolov u *koncesioniranim* zonama jug. teritorijalnog mora vrijedi poseban režim na bazi bilateralnog Sporazuma o ribolovu Jugoslavija — Italija) ali ovdje će biti predmetom daljnjeg razmatranja isključivo strani *trgovački* brodovi tj. brodovi koji imaju stranu državnu pripadnost, a koriste se za privredne svrhe, kao i *ostali strani* brodovi, koji nisu ribarski, ratni, javni ili jahte.

Prolaz teritorijalnim morem je neškodljiv sve dok se ne narušava *mir*, *red* ili *sigurnost* obalne države, bilo od strane broda, tereta, posade ili putnika.

Obalna država ne smije ometati neškodljiv prolaz kroz svoje teritorijalno more i obavezna je, da na odgovarajući način objavi sve opasnosti koje su joj poznate u vezi ugrožavanja plovidbe u tom moru, čime u stvari promiče sigurnost slobodne plovidbe. Obalna je država ovlaštena da poduzme u svom teritorijalnom moru *potrebne mjere u cilju sprečavanja svakog prolaza, koji nije neškodljiv*. Brodovi, a naročito strani, koji se koriste pravom neškodljivog prolaza *moraju se podvrgnuti zakonima i propisima koje izdaje obalna država*, a posebno takvih zakona i ostalih propisa o prijevozu i plovidbi. Od brodova se ne može ubirati taksa samo zbog toga što oni prolaze teritorijalnim morem, ali se može od njih ubirati *naknada za pružanje određenih usluga* dok prolaze tim morem. Time je pruženo jamstvo da obalne države neće ubiranjem raznih pristojbi sprečavati ili ometati plovidbu trgovačkih brodova teritorijalnim morima i tako narušavati slobodu mora. Ovime je zabranjena diskriminacija, jer se naknada od brodova, koji prolaze teritorijalnim morem može zahtijevati samo za »posebne usluge«, koje su učinjene brodu.

Iz izloženog proizlazi da pozitivno međunarodno pravo pruža dovoljno jamstva da će slobodna plovidba biti poštivana i u teritorijalnim morima obalnih država.

U skladu s odredbama ove Konvencije, ratificirane od strane Savezne skupštine SFRJ 24. IV 1965. god. (Sl. 1. SFRJ, Međun. ugov. i drugi spor., br. 4/65) donijet je i ZAKON O OBALNOM MORU, VANJSKOM MORSKOM POJASU I EPIKONTINENTALNOM POJASU JUGOSLAVIJE (Sl. 1. SFRJ, br. 22/65 i 25/70), koji je u potpunosti usvojio načela ove Konvencije uključujući i propise o neškodljivom prolazu (čl. 12—17), kako su gore iznijeti.

Po ovom Zakonu, suverenost SFRJ na moru prostire se na njeno obalno more, na zračni prostor iznad tog mora, na dno i podzemlje tog mora. Ovo obalno more sačinjavaju — *teritorijalno more* (morski pojas širine 10 N/m računajući od osnovne linije u pravcu otvorenog Jadrana tj. od linije najniže oseke duž obale kopna i otoka; od pravih linija koje zatvaraju ulaze u zaljeve i od pravih linija koje spajaju određene točke na obali kopna i na obali vanjskih otoka. Vanjska granica teritorijalnog mora je linija čija je svaka točka udaljena 10 N/m od najbliže točke osnovne linije (čl. 11); najistureniji i osamljeni otoci — Palagruža, Jabuka, Sušac i dr. imaju vlastita teritorijalna mora iste širine.

— *unutrašnje morske vode* (luke i zaljevi na obali kopna i otoka, ušća rijeka koje utječu u more, te određeni dijelovi mora — kanali, prolazi, tjesnaci i sl. do osnovne linije — base line).

Dok na području unutrašnjih morskih voda kao nacionalnog mora svaka obalna država, a time i Jugoslavija ima puni i ničim ne ograničeni suverenitet — upravnu, kaznenu i građansku jurisdikciju, dotle takva država na području teritorijalnog mora ima samo načelno jednaki suverenitet, koji je u stvari *ograničen* opće priznatim propisima međunarodnog prava — zajamčenim *neškodljivim* prolazom brodova svih zastava.

Sloboda plovidbe i saobraćaja među narodima neophodno traži, da brodovi mogu ne samo slobodno ploviti otvorenim morem, već oni mogu prolaziti teritorijalnim morima pojedinih država. Ovo iz razloga, što tim morima prolaze plovni putovi u luke tih država, kao i u luke drugih država, otvorenih za međunarodni saobraćaj. Stoga je i usvojeno načelo, da teritorijalnim morima svih država mogu ploviti brodovi svih zastava, ali samo pod uvjetom da od takvog pothvata — prolaza, plovidba ne nastane ili ne zaprijeti ma kakva šteta obalnoj državi. Ova država, garanciju da za nju neće nastupiti od takve plovidbe nikakva šteta, nalazi u donošenju svojih propisa — *razumnih* pravila koji reguliraju za takve prolaze. Prema tome, neškodljiv je samo takav prolaz, kojim se nikako ne povređuju interesi obalne države, a svako djelovanje broda kao cjeline, njegova tereta ili osoba na brodu, kojim se na bilo koji način povređuje sigurnost, javni red ili mir, dovodi sa sobom posljedicu prestanka prava neškodljivog prolaza, istina, ukoliko za to može biti odgovorno zapovjedništvo broda. Tu se nameće pitanje, ima li se neškodljivost prolaza prosuđivati sa subjektivnog gledišta tj. da li je kod zapovjedništva broda postojala nakana iskoristiti prolaz broda za djelo na štetu obalne države ili ima li se neškodljivost prosuđivati samo objektivno tj. da li su interesi obalne države stvarno povrijeđeni ili ne? Činjenica je, da prolaz prestaje biti neškodljiv, ako se pravo, priznato međunarodnim pravom kako je definirano u cit. Konvenciji, zloupotrebi, tada obalna država dobiva slobodu akcije da se zaštiti od svakog ugrožavanja svojih interesa bilo sa kopna, bilo sa mora.

Još na Haškoj konferenciji iz 1930. god. u pogledu neškodljivog prolaza brodova teritorijalnim morem bilo je utvrđeno, da se strani (trgovački) brodovi imaju pridržavati zakona i odredaba, što ih »obalna država izdaje u skladu s međunarodnim običajem«, i to »naročito«, ukoliko im je predmetom (čl. 6):

- sigurnost saobraćaja ...;
- zaštita voda obalne države od raznih vrsta zagađenja ...;
- sačuvanje bogatstva, što ih sadržava teritorijalno more, i
- pravo ribolova, lova i analogna prava obalne države.

U skladu s ovim, obalna država je ovlaštena donositi propise, koji se odnose na sprečavanje sudara brodova, na sredstva za spasavanje, koja se moraju nalaziti na brodu; o pilotaži; o znakovima (signalima); o plutačama; o zaštiti morske faune, flore, ruda, plina i drugih sirovina, a posebno obalna je država ovlaštena donositi propise za obranu od šteta zagađivanja njenih voda, koje nastaju ili bi mogle nastati od prolaza brodova-supertankera kao potencijalnih zagađivanja njenih obala.

b) RIBOLOV TALIJANSKIH RIBARA U JUGOSLAVENSKOM MORU

U skladu sa pravnim statusom teritorijalnog mora u odnosu na obalnu državu i njen suverenitet nad tim morem izuzev »neškodljivog« prolaza stranih brodova tim morem, i SFRJ ima nad svojim teritorijalnim morem u širini od 10 N/m računajući od osnovne linije jednaka prava, a prema cit. Zakonu o obalnom moru... i cit. Konvenciji o teritorijalnom moru i... njeni udaljeniji otoci — Palagruža, Jabuka, Sušac i dr. imaju svoja teritorijalna mora u jednakoj širini (10 N/m).

Još od 1949. god. uz višekratna produženja i manje izmjene broja i veličine koncesioniranih zona i uvjeta ribolova, Vlade SFRJ i Italije sporazumjele su se da se u određenim zonama jug. teritorijalnog mora s određenim brojem brodova — kočara i u određeno vrijeme dozvoli ribolov povlačnim mrežama — kočama talijanskim ribarima s obalnog područja Bari, Ancona, Rimini, Chioggia. Tako je 16. IV 1969. god. potpisan SPORAZUM IZMEĐU VLADE SFRJ I VLADE REPUBLIKE ITALIJE O RIBOLOVU ITALIJANSKIH RIBARA U JUGOSLAVENSKIM VODAMA. Ovim Sporazumom talijanski ribari mogu ribariti u zonama, i to u području otoka Dugi Otok, Jabuka — Kamik, Palagruža — Galijula i u području Bara od rta Skočidjevojka do svjetionika rta Mendre. Obzirom na buduću plovidbenu rutu supertankra, potrebno je ovdje detaljnije prikazati ribolov tal. brodova u zonama, i to:

— PALAGRUŽA — GALIJULA, od početka 4. do uključivo 10 N/m s istovremeno najviše sa 65 brodova — kočara, jačine motora između 80—220 HPA po svakom brodu, veličina svakog broda do 80 BRT tokom 1970. i 1971. god. Ribolov povlačnim mrežama — kočama može se u ovoj zoni vršiti 2 puta godišnje, i to od 1. I — 30. IV i od 1. IX — 31. XII.

— JABUKA — KAMIK, od početka 3. do uključivo 10 N/m s istovremeno najviše sa 30 brodova — kočara u 1971. god. najviše sa 25 brodova, jačine motora između 80—220 HPA po svakom brodu, veličina svakog broda do 80 BRT. Ribolov povlačnim mrežama — kočama može se i u ovoj zoni vršiti u istim razdobljima, kao i u zoni Palagruže — Galijula.

Talijanska vlada može u ovim zonama i u ostalim dvjema zonama ribolova izvršiti uz prethodnu obavijest jugoslavenske Vlade i drugačiji raspored brodova, ali ga ne može ni povećati ni smanjiti (ukupno u svim zonama 150 brodova u 1970. god., a u 1971. god. 140 brodova) sa više od 10. Ribolov se vrši uz posebnu dozvolu, koja se dobiva po propisanoj proceduri i uz ispunjenje određenih uvjeta (isprave, naprave i sl.), a uz određenu fin. naknadu — »kanon« od 600 mln lit. u 1970. god. odnosno od 560 mln lit. u 1971. god.

Talijanski ribarski brodovi prilikom ulaska u odobrenu zonu za koju im glasi dozvola, danju ističu na vrhu glavnog ili jedinog jarbola crvenu zastavu, vel. 100x75 cm sa bijelim krugom u sredini promjera 45 cm, a spuštaju ovu zastavu kad izlaze iz te zone; noću ovi brodovi, osim propisanih navigacionih svjetala po Pravilniku o izbjegavanju sudara na moru, dužni su istaknuti pri vrhu glavnog ili jedinog jarbola iznad bijelog i zelenog svjetla, i jedno svjetlo crvene boje vidljivo sa svih strana na najmanjoj udaljenosti od 2 N/m.

— CENTRALNA ZONA RIBOLOVA U TRŠČANSKOM ZALJEVU

Kako se u Tršćanskom zaljevu preklapaju teritorijalne vode SFRJ i Italije u dužini od cca 4 N/m na površini elipsastog oblika sa ovim koordinatama

Š — 45° 35' 42" N — 45° 32' 37"
D — 13° 23' 25" E — 13° 26' 03"

to je na tom području još ranije oformljena zona zajedničkog ribarenja bez utvrđenog broja brodova, vrste ribolova i vremena kad se ribolov u toj zoni ima obavljati.

c) VANJSKI MORSKI POJAS

Na određenom području otvorenog mora, koje se prostire izvan vanjske granice teritorijalnog mora, obalna država što se tiče stranih brodova ima izvjesna prava nadzora. Tako i cit. Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom morskom pojasu propisuje, da obalna država — u pojasu koji se ne može prostirati preko 12 N/m od osnovne linije kao polazne linije za određivanje širine teritorijalnog mora tj. u pojasu otvorenog mora koji graniči sa njenim teritorijalnim morem, — može vršiti nadzor u svrhu da

— *sprječiti i kažnjava* prekršaje svojih zakona o carinskom, fiskalnom i sanitarnom nadzoru ili nadzoru nad useljavanjem, učinjenih na njenoj teritoriji ili njenom teritorijalnom moru (čl. 24).

Ako se *obale* dviju država nalaze jedna pokraj druge ili *jedna prema drugoj*, tada nijedna od tih država nema pravo proširiti svoj vanjski morski pojas preko srednje linije (la ligne mediane), čija je svaka točka podjednako udaljena od najbližih točaka osnovnih linija od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora svake od tih država, osim ako se te države drugačije sporazume. U Tršćanskom zaljevu tj. od jugoslavensko-talijanske granice (uvale sv. Jerneja između Tankog i Debelog rta (Punta Sotile i Punto Grosso), i to oko 300 m južno od Lazzaretto Nuovo u istočnom dijelu uvale) prema sredini tog zaljeva čak se granice teritorijalnih mora SFRJ i Italije međusobno preklapaju, tako da granice i vanjskih morskih pojava u ovom zaljevu između obih država idu *srednjom linijom* Tršćanskog zaljeva.

U skladu s ovim odredbama i naš **Zakon o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu**... propisao je širinu vanjskog morskog pojava od 2 N/m računajući od vanjske granice teritorijalnog mora u pravcu otvorenog Jadrana. U ovom pojasu kao dijelu otvorenog mora, nadležni jugoslavenski organi vrše kontrolu radi sprečavanja povreda carinskih, fiskalnih i sanitarnih propisa i propisa o prelasku granice, koje bi se mogle počinuti na kopnu i u obalnom moru, kao i radi kažnjavanja povreda tih propisa (čl. 19 i 20).

d) OTVORENO MORE

Otvoreno more nije objekt neke teritorijalne i isključive vlasti bilo koje države, već je to objekt međunarodnog prava tj. unificiranog pravnog reguliranja svih država. Stoga ovo more nije podvrgnuto nijednom internom poretku, ni jednoj državnoj vlasti, već je podvrgnuto jedino poretku međunarodnog prava izravno, pa se stoga vlast na otvorenom moru može i smije vršiti od strane pojedinih država samo ukoliko njegovu upotrebu dozvoljava međunarodno pravo. Za razliku od režima u teritorijalnom moru i u unutrašnjim morskim vodama gdje su zagarantirani teritorijalna suverenost i posebni interesi obalnih država, ali i potrebna sloboda mora — plovidbe, u teritorijalnom moru vrše, a u unutrašnjim morskim vodama manje, to za režim otvorenog mora je značajno da se on svojim mnogo opsežnijim i važnijim dijelom odnosi upravo na utvrđivanje i osiguranje slobode mora.

Ovakav tretman otvorenog mora dobio je svoju potvrdu i u kodifikaciji prava mora, i to u KONVENCIJI O OTVORENOM MORU, potpisanoj 29. IV 1958. god., koja je stupila na snagu 1963. god., a od strane SFRJ ratificirane 24. IV 1965. god. (Sl. I. SFRJ, Međun. ug. i drugi spor., br. 4/65), Osnovna pravila režima otvorenog mora za sve države — obalne i neobalne sadrže:

PRAVA:

- slobodu plovidbe otvorenim morem svih brodova,
- slobodu ribolova i iskorištavanja prirodnih bogatstava otvorenog mora,
- slobodu polaganja kabela i cijevovoda u otvorenom moru,
- slobodu prelijetanja otvorenog mora.

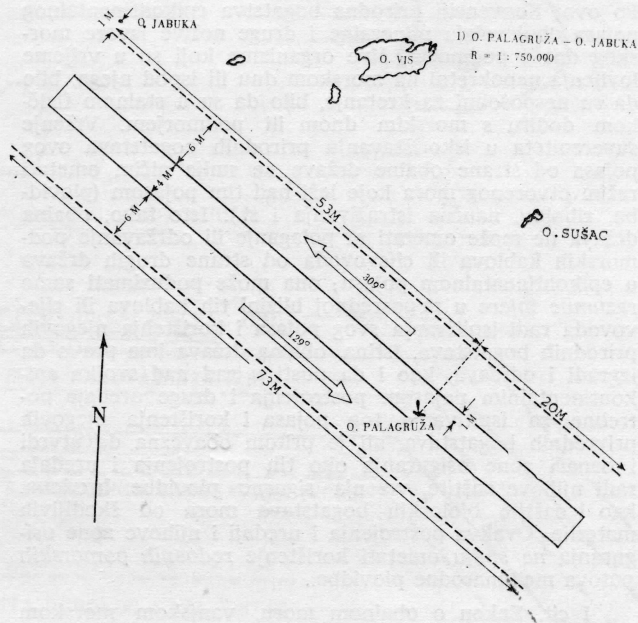
Sve države vrše ove slobode, kao i druge slobode priznate općim načelima međunarodnog prava vodeći računa o interesima koje sloboda otvorenog mora predstavlja za druge države.

DUŽNOSTI:

- suzdržati se od zaposjedanja dijelova otvorenog mora, odnosno od njihova podvrgavanja svom suverenitetu,
- suzdržavati se od vršenja vlasti nad stranim brodovima u otvorenom moru, osim u međunarodnim pravom tačno predviđenim i dozvoljenim slučajevima.

Nijedna država ne može polagati zakonito pravo da bilo koji dio otvorenog mora podvrgne svom suverenitetu, jer je otvoreno more slobodno za sve narode.

Brodovi, koji plove pod zastavom određene države otvorenim morem podvrgnuti su *isključivo* njenoj vlasti. Stoga je država dužna prema svojim brodovima poduzeti potrebne mjere za osiguranje sigurnosti na otvorenom moru, a naročito upotrebu signala, održavanje veza i sprečavanje sudara, sastava i uvjeta rada članova posade, izgradnje i opreme brodova i njihove sposobnosti za plovidbu. Država je pritom dužna da se rukovodi općuusvojenim međunarodnim pravilima i da u tom pravcu poduzima odgovarajuće mjere. Donijeto je više međunarodnih konvencija, sporazuma i preporuka, koji regu-



liraju pojedina pitanja plovidbe brodova i njihove sigurnosti na moru, od kojih je najvažnija Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS, London, 1965. god.), koja sadrži odredbe o konstrukciji, sredstvima za spasavanje života, uređajima i opremi, *prijevoza opasne robe* i dr. uz pravila o izbjegavanju sudara na moru brodova, koji plove otvorenim morem. I sva krivična ili disciplinska odgovornost broda na otvorenom moru u slučaju sudara ili kakvog drugog događaja u toku plovidbe, može se goniti samo pred sudskim ili upravnim vlastima države čiju zastavu brod vije ili države čiji su državljani osobe na brodu, koje su počinile djela koja povlače takvu odgovornost. Jedino država, koja je izdala ovlaštenje zapovjedniku broda o njegovoj sposobnosti nadležna je sprovesti postupak oduzimanja te isprave. Isto tako, država čiju zastavu brod vije može jedina sprovesti zapljenu ili narediti zadržavanje broda i sl. Samo ta država je dužna obavezati zapovjednika broda, ukoliko za odnosni brod, posadu ili putnike, ne predstavlja ozbiljnu opasnost, da obavezno pruža pomoć i vrši spasavanje ljudi na moru. Sve obalne države, a naročito susjedne, dužne su poduzimati i na otvorenom moru, koje graniči njihovim teritorijalnim morem *mjere za sigurnost na moru* i u tu svrhu sklapati regionalne sporazume o uzajamnoj suradnji u tim pitanjima (čl. 12 tač. 2. Konv. o otvorenom moru). Gonjenje stranog broda, koji plovi otvorenim morem može se poduzeti od strane ratnog ili javnog broda obalne države samo ako njene nadležne

vlasti imaju opravdane razloge da je taj brod povrijedio zakone i propise te države, ali ovo gonjenje mora otpočeti bez prekidanja dok se je taj brod ili njegov čamac još nalazio u obalnom moru ili u vanjskom morskom pojasu te države, pa sve dok isti brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili treće države.

e) EPIKONTINENTALNI POJAS

Obalna država vrši suverena prava i nad epikontinentalnim pojasom tj. nad morskim dnom i podmorjem podmorskih oblasti koje leže uz obalu, a koje se nalaze izvan teritorijalnog mora do dubine od 200 m ili preko te granice to tačke gdje dubina otvorenog mora koje leži iznad njih dozvoljava korištenje prirodnih bogatstava tih oblasti, kao i nad morskim dnom i podmorjem podmorskih oblasti, koje se nalaze izvan teritorijalnog mora isturenijeh otoka. Ova suverenost iscrpljuje se u pravu ispitivanja tog pojasa i korištenja njegovih prirodnih bogatstava. To je dobilo svoju potvrdu i u kodifikaciji prava mora — KONVENCIJOM O EPIKONTINENTALNOM POJASU, potpisanoj 29. IV 1958. god., koja je stupila na snagu 1963. god., a od strane SFRJ ratificirane 24. IV 1965. god. (Sl. l. SFRJ, Međun. ug. i drugi spor., br. 4/65). Po ovoj Konvenciji prirodna bogatstva epikontinentalnog pojasa obuhvaćaju mineralne i druge nežive izvore morskog dna i podmorja; žive organizme koji su u vrijeme lovljenja nepokretni na morskom dnu ili ispod njega, bilo da su nesposobni za kretanje, bilo da su u stalnom fizičkom dodiru s morskim dnom ili podmorjem. Vršenje suvereniteta u iskorištavanju prirodnih bogatstava ovog pojasa od strane obalne države ne smije ničim ometati režim otvorenog mora koje leži nad tim pojasom (plovidba, ribolov, naučna istraživanja i sl.). Isto tako, obalna država ne može ometati ni polaganje ili održavanje podmorskih kablova ili cijevovoda od strane drugih država u epikontinentalnom pojasu; ona može poduzimati samo *razumne mjere* u neposrednoj blizini tih kablova ili cijevovoda radi ispitivanja svog pojasa i korištenja njegovih prirodnih bogatstava. Istina, obalna država ima pravo da izgradi i održava, kao i da pusti u rad nad svojim epikontinentalnim pojasom postrojenja i druge uređaje potrebne za ispitivanje tog pojasa i korištenja njegovih privrednih bogatstava, ali je pritom obavezna da utvrdi i označi zone osiguranja oko tih postrojenja i uređaja radi njihove zaštite, vršenja sigurne plovidbe brodova, kao i zaštite bioloških bogatstava mora od škodljivih materija. Ovakva postrojenja i uređaji i njihove zone osiguranja ne smiju ometati korištenje *redovnih pomorskih putova* međunarodne plovidbe..

I cit. Zakon o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije u skladu s ovom Konvencijom, sadrži odredbe o epikontinentalnom pojasu (čl. 21—26). Kako Jadransko more predstavlja zajednički epikontinentalni pojas SFRJ i Italije, to je 8. I 1968. god. donijet Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade Republike Italije o razgraničenju epikontinentalnog pojasa između dvije zemlje, koji je od strane naše zemlje potpisan i ratificiran (Sl. l. SFRJ Međ. ug., br. 28/70). Ova dioba morskog dna i podmorja Jadrana izvršena je prema odredbi čl. 6. cit. Konvencije o epikontinentalnom pojasu tako, da granična, *srednja* linija dijeli ovaj pojas na način, da su sve tačke te linije podjednako udaljene od najbližih točaka osnovnih linija od kojih se mjeri širina teritorijalnih mora SFRJ i Italije. Liniju ovog razgraničenja čine u stvari lukovi Velikog kruga između određenih točaka svake od država — ugovornica, koje su točke određene vrijednostima širina i dužina, i to počam od točke 45° 27,2' N i 13° 12,9' E do točke 42° 29,6' N i 15° 45,0' E; od točke 42° 15,9' N i 16° 37,3' E do točke 41° 54,6' N i 17° 19,0' E (Palagruža); od točke 41° 49,9' N i 17° 37,4' E do točke 41° 30,0' N i 18° 12,9' E, određenih jugoslavenskim koordinatama. Ako se utvrdi da se prirodna bogatstva morskog dna ili podmorja protežu na obe strane ove granične linije razgraničenja tako da se mogu koristiti djelomično ili u cijelosti iz dijela pojasa svake od država — ugovornica, tada će njihovi nadležni organi stupiti u vezu s namjerom da se postigne sporazum o načinu i uvjetima zajedničkog korištenja tih prirodnih bogatstava uključivši i nosioca tih koncesija.

f) SPREČAVANJE ZAGAĐIVANJA MORA

Tri konvencije o pravu mora, i to

- Konvencija o otvorenom moru (čl. 24 i 25),
- Konvencija o epikontinentalnom pojasu (čl. 5 tač. 7), i
- Konvencija o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora (čl. 1/1/c, čl. 1/2)

sadrže odredbe, da je svaka država obavezna izdati pravila za izbjegavanje zagađivanja mora naftom koju ispuštaju brodovi ili cijevovodi; ako takvo zagađivanje nastaje uslijed korištenja ispitivanja morskog dna i podmorja, potapanja radioaktivnih otpadaka i sl. radi zaštite bioloških bogatstava mora od škodljivih materija. Sve države su dužne surađivati, tako međusobno, a tako i sa nadležnim međunarodnim tijelima na usvajanju i provođenju mjera suzbijanja zagađivanja mora i zračnog prostora iznad mora, a koje nastaje iz bilo kakve djelatnosti štetnih sastojaka.

I MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SUZBIJANJU ZAGAĐIVANJA MORA NAFTOM (London, 1954, 1962), koju je SFRJ potpisala, ali ju još nije ratificirala, jer ratifikacija uvjetuje da se u određenom broju naših luka otvorenih za međunarodni saobraćaj izgrade separatori i dekantatori za odlaganje otpadala nafte i naftinih derivata sa brodova, — sadrži niz odredaba o uspješnom sprečavanju zagađivanja otvorenog mora. Ova se Konvencija primjenjuje za tankere iznad 150 t i na ostale brodove veće od 500 BRT, ali pojedine države mogu njene odredbe, ako to smatraju opravdanim, proširiti i na svoje plovne objekte ispod tih veličina. Od važnosti je ovdje istaknuti, da se po Konvenciji sva morska područja do 50 milja od najbližeg kopna tj. od osnovne linije od koje se računa teritorijalno more, smatraju zabranjenim zonama u kojima se ne smiju vršiti ispuštanje ulja i uljnih mješavina s tankera i drugih brodova u more. I *Jadransko more* izvan teritorijalnih mora SFRJ i Italije proglašeno je ovom Konvencijom (Dodatak A/2c) za *zabranjenu zonu*.

Naše domaće zakonodavstvo, također, sadrži odredbe o zabrani zagađivanja *obalnog* mora (čl. 35 i 36. Osnovnog zakona o morskom ribarstvu — Sl. l. SFRJ, br. 10 i 35/65; čl. 58 i 59. Osnovnog zakona o vodama — Sl. l. SFRJ, br. 13/65, 50/68; čl. 10 Pravilnika za izvršenje Uredbe o redu u lukama Sl. l. SFRJ, br. 51/50, 2/59).

Ostatke, otpatke, koje brod izbacuje, zagađuje more masnim slojem, koji pokriva velike površine i kojeg vjetrovi i struje nose u raznim pravcima (1 m² ugljikohidrata može zagađiti 12—15.000 ha morske površine). Takvo zagađivanje nanosi štete lukama, fauni i flori mora, a povećava i pogibelj od požara. Stoga je već i Međunarodna konferencija u Washingtonu još 1946. god. utvrdila, da se mora smatrati štetnom masna mješavina, koja sadržava najmanje pet stotinki 1% zemnog i drugog ulja, dakle već je tada zagađivanje mora predstavljalo nukleus *škodljivog* prolaza brodova. Predloženo je bilo da svaka država donese propise koji odgovaraju potrebama njene obale i njenog teritorijalnog mora, kako bi se zaštitila od takvih šteta.

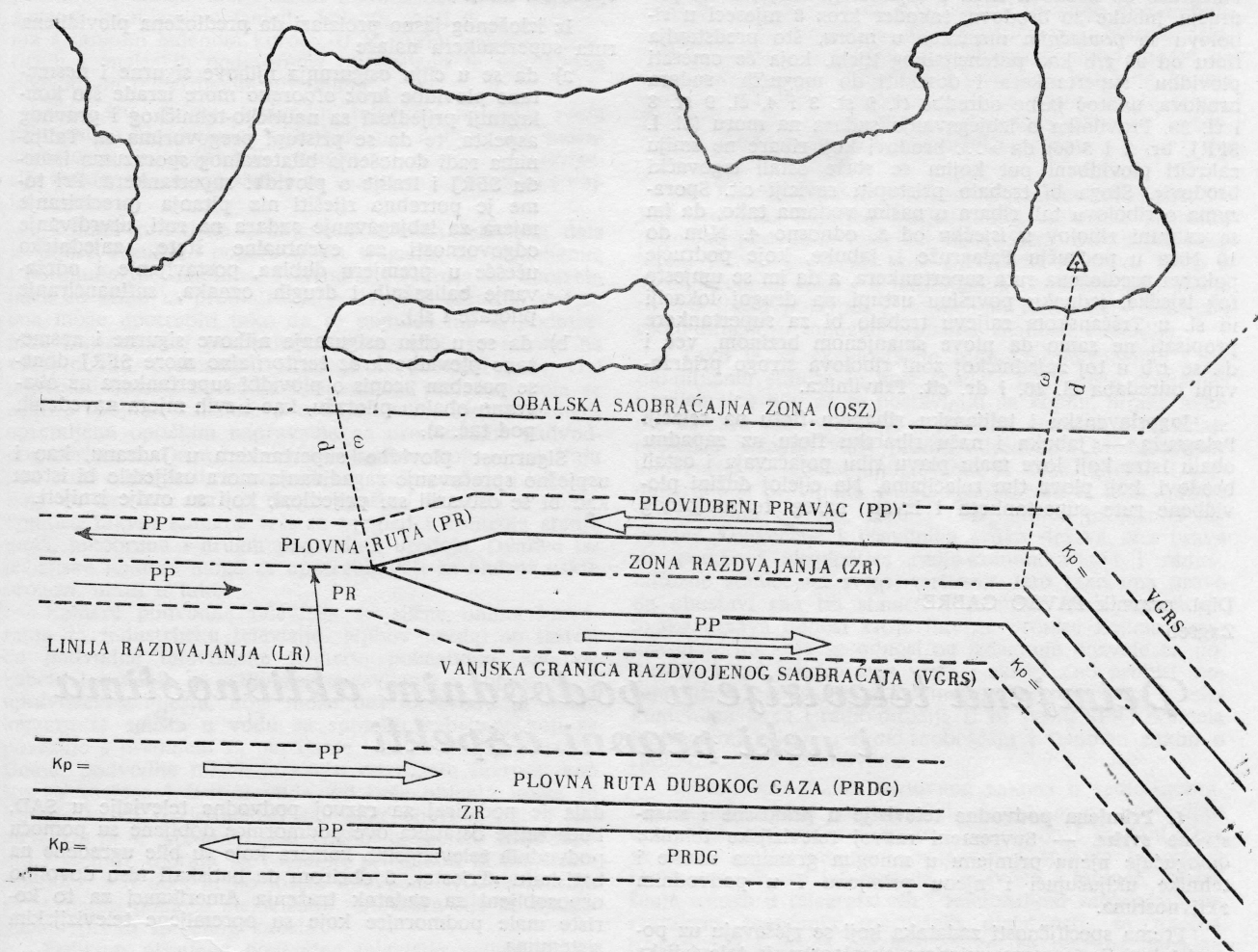
I cit. Međunarodna konvencija o suzbijanju zagađivanja mora naftom određuje, da se zagađenošću smatra uljna mješavina koja sadrži 100 ili više dijelova ulja na 1.000.000 dijelova mješavine. Naše zakonodavstvo i njegovi provedbeni propisi (Uredbe o klasifikaciji voda — Nar. nov. SRH, br. 33/67. Sl. l. SRCCG, br. 17/68, Ur. l. SRS, št. 4/68) jer se radi o priobalnim vodama — obalnom moru, sadrže strože odnose uljnih mješavina na određene količine ulja, i to na određenim dijelovima našeg obalnog mora, koja su izložena intenzivnijem zagađivanju.

Italija je cit. Konvenciju o suzbijanju zagađivanja mora naftom ratificirala još 1964. god. tako, da je njeno teritorijalno more zaštićeno, zapadna je polovica Jadrana »pokrivena« tom Konvencijom, a time i zaštićena od svakog zagađivanja brodova koji plove Jadranom. Za našu zemlju se pitanje ratifikacije ove Konvencije postavlja kao *conditio sine qua non*, želimo li se zaštititi od teških posljedica za našu obalnu privredu. Sve to i iz razloga što je istočna polovica Jadrana uz našu obalu »nepokrivena« Konvencijom što znači da je mogu zagađivati brodovi, a da za to ih ne zahvaćaju nikakve kaznene sankcije.

Kako Dinaridi, a naročito Jadran predstavlja potencijalno područje za ispitivanje i iskorištavanje nafte iz morskog dna i podmorja, to INA u kooperaciji sa nedavno osnovanim Konzorcijem za istraživanje, eksploataciju, preradu i plasman nafte i plina — Split vrši terenska ispitivanja na relaciji od Splita do Zadra (za sada još na otocima, a uskoro i u obalnom moru i izvan njega), pa postoji vjerojatnost ukoliko ta ispitivanja budu pozitivna, a za očekivati je da će ona takva biti, da se uz suradnju i kooperaciju stranog kapitala postave u bližoj perspektivi odgovarajuća postrojenja i uređaji za eksploataciju nafte i plina.

Italija je eksploataciju svog teritorijalnog mora — njegovog dna i podmorja, kao i epikontinentalnog pojasa znatno razvila preko svog Zavoda za iskorištavanje naf-

mjere, da takva eventualna opasnost bude što manja, a eventualna šteta da bude u cijelosti nadoknadena. Tu bi trebalo da zajedničkim sporazumom obe zemlje poduzmu upravne preventivne tj. da propišu takvim supertankerima specijalnu opremu, da se slože za zajedničku posebnu plovnu rutu, da svaka na svojoj obali postavi odgovarajuće radiofarove, da uvedu na određenim relacijama obaveznu obalnu pilotažu i dr. U imovinsko-pravnom pogledu za naknadu štete trebalo bi i ovdje, poput odgovornosti nuklearnih brodova (Bruxelleska konvencija, 1962.), usvojiti načelo odgovornosti, kao i načelo obaveznog osiguranja. Brodovlasnik odnosno brodar je nosilac odgovornosti uz pravo regressa, i to na bazi pretpostavljene krivnje (CMI) ili na bazi objektivne odgovornosti (IMCO). Činjenica je, da princip pretpostavljene krivnje



tinih nalazišta ENI. Ona je svoj kontinentalni »shelf« schelf podijelila u 5 zona, a u blizini Ravene ima već 2 plivajuća doka, koja su u punoj eksploataciji. Donijet je već i Zakon o iskorištavanju i eksploataciji nafte i prirodnog plina u teritorijalnim vodama i na kontinentalnom šelfu (Zakon br. 613 od 21. VII 1967. — Gazz. Uff.).

Kako plovidbena ruta, koju se predlaže za supertankere od Otranta do Trsta sa skretanjima i u naše luke u svim njenim varijantama većim dijelom prolazi izvan našeg teritorijalnog mora kroz otvoreni Jadran, osim uz zapadnu obalu Istre i u rajonu Palagruža — Jadran, to će trebati da se u okviru nacrtu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja mora ugljikohidratima, a o kojoj se konvenciji raspravlja u međunarodnim tijelima (CMI, Tokio, III/69, Dipl. konfer. za pom. pravo, Bruxelles, XI/69) — i ovdje utvrdi ta odgovornost. Uoči li se, da supertankeri u Jadranu kao zatvorenom moru predstavljaju veliku opasnost od kojih bi štete za našu zemlju i Italiju — njihov turizam, ribarstvo, pomorsku i ostalu privredu bile znatno veće od katastrofe tankera »Torrey Canyon« 1967., to bi na našem bilateralnom planu trebalo već sada poduzeti

štiti treće osobe od posljedica eventualnog zagađivanja mora. Limit te odgovornosti predložen je sa 1000 Poincar franaka po toni. U ovu štetu ulaze i troškovi za preventivne mjere koje bi se poduzele u cilju zaštite od zagađivanja. Trebalo bi usvojiti i načelo obaveznog osiguranja (za brodove koji prevoze 2000 ili više t mazuta) ili drugog jamstva koje mora izdati država zastave tankera.

Na bazi usvojenih stavova nedavne Diplomatske konferencije za pomorsko pravo u Bruxellesu koncem 1969. god., koja je raspravljala i o pitanjima građanske odgovornosti za štete od zagađivanja mora naftom, kao i pitanja koja su ostala neriješena, ali se premijeva ili se može predmijevati kako će biti riješena, to bi trebalo pripremiti određene materijale koji bi poslužili kao baza za diskusiju sa predstavnicima Italije o reguliranju građanske odgovornosti za štete od zagađivanja naftom otvorenog Jadrana.

PREDLOŽENA PLOVIDBENA RUTA SUPERTANKERA

Nakon što je prikazan pravni status teritorijalnog i otvorenog mora u odnosu na prava i obaveze obalne

odnosno obalnih država — SFRJ i Italije, to je potrebno da se ovdje razmotri sa pravnog aspekta i predložena trasa plovidbene rute supertankera Jadranskim morem. Ova plovidbena ruta od Otranta do Trsta prolazila bi većim dijelom područjem otvorenog mora, a samo manjim dijelom ona prolazi našim teritorijalnim morem (rajon Palagruža — Jabuka i zapadna obala Istre). Na ovoj plovidbenoj ruti do blizu rta Savudrija nema nautičkih zapreka (pličine, podrtine i sl.), osim što se otočić Palagruža nalazi u zoni razdvajanja širine 4 N/m kao prirodna granica razdvajanja suprotnih plovidbenih pravaca određenih širina. Međutim, upravo na ovom dijelu plovidbene rute na relaciji Palagruža — Jabuka, dakle u našem teritorijalnom moru nalaze se naprijed opisane koncesionirane zone ribolova tal. ribara, i to u području Palagruže 65 brodova kroz 8 mjeseci godišnje, a na području Jabuke 30 brodova, također kroz 8 mjeseci u ribolovu sa *povlačnim* mrežama u moru, što predstavlja flotu od 95 r/b kao potencijalnog tijela, koja će ometati plovidbu supertankera i dovesti do mogućih sudara brodova, unatoč jasne odredbe čl. 9 st. 3 i 4, čl. 9 st. 8 i čl. 26. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru (Sl. 1. SFRJ, br. 2 i 5/66) da »... brodovi koji ribare ne smiju zakrčiti plovidbeni put kojim se služe ostali trgovački brodovi«. Stoga bi trebalo pristupiti reviziji cit. Sporazuma o ribolovu tal. ribara u našim vodama tako, da im se zabrani ribolov u *isječku* od 3. odnosno 4. N/m do 10 N/m u području Palagruže i Jabuke, koje područje pokriva predložena ruta supertankera, a da im se umjesto tog isječka, jednaku površinu ustupi na drugoj lokaciji ili sl. u Tršćanskom zaljevu trebalo bi za supertankere propisati ne samo da plove smanjenom brzinom, već i da se r/b u toj zajedničkoj zoni ribolova strogo pridržavaju odredaba čl. 26. i dr. cit. Pravilnika.

Jugoslavensku i talijansku ribarsku flotu na relaciji Palagruža — Jabuka i našu ribarsku flotu uz zapadnu obalu Istre koji love malu plavu ribu pojačavaju i ostali brodovi, koji plove tim relacijama. Na cijeloj dužini plovidbene rute supertankera i izvan našeg teritorijalnog

mora tj. na njenom dijelu koji prolazi otvorenim Jadranom razvijen je i vrlo intenzivni *transversalni* putnički i robni promet. Navedemo li samo *dnevni* pomorski saobraćaj trajekata (ferryboats) i drugih brodova naše i tal. zastave na relacijama BAR — BARI, SPLIT — PESCARA, ZADAR — ANCONA, LOŠINJ — ANCONA, ANCONA — DUBROVNIK, BARI — DUBROVNIK, ANCONA — SPLIT, PESCARA — ZADAR i obr., pored ostalih putničkih, putničko-teretnih i teretnih brodova, sportskih jahti i sportskih čamaca, koji danju i noću transversalno plove iz jedne na drugu obalu Jadrana, osobito u toku ljetne sezone (»uno mare, due coste«), to je presijecanje ove supertankerske rute vrlo intenzivno, što kategorički traži nadopunu Međunarodnih pravila o izbjegavanju sudara na moru (Sl. 1. SFRJ, Medun. ug. i drugi spor., br. 6/65).

Iz izloženog jasno proizlazi da predložena plovidbena ruta supertankera nalaze

- a) da se u cilju osiguranja njihove sigurne i nesmetane plovidbe *kroz otvoreno more* izrade što konkretniji prijedlozi sa nautičko-tehničkog i pravnog aspekta, te da se pristupi pregovorima sa Talijanima radi donošenja bilateralnog sporazuma između SFRJ i Italije o plovidbi supertankera. Pri tome je potrebno riješiti niz pitanja (preciziranje mjera za izbjegavanje sudara na ruti, utvrđivanje odgovornosti za eventualne štete, zajedničko učešće u premjeru dubina, postavljanje i održavanje balisažnih i drugih oznaka, sufinansiranje pilotaže i sl.),
- b) da se u cilju osiguranja njihove sigurne i nesmetane plovidbe *kroz teritorijalno more* SFRJ doneše poseban propis o plovidbi supertankera uz obavezu obalnu pilotažu, kao i svih mjera navedenih pod tač. a).

Sigurnost plovidbe supertankera u Jadranu, kao i uspješno sprečavanje zagadivanja mora uslijedilo bi istom kad bi se ostvarili *svi* prijedlozi, koji su ovdje iznijeti.