

Prava stranih brodova u obalnom moru FNRJ

Ivo Tripković, viši pravni referent, Split

More pokriva 73% površine zemaljske kugle. More pruža mogućnost najlakšeg saobraćaja između naroda. To je najprostraniji i svima otvoren put. More je izvor kulture i blagostanja jedne države i ono je prirodni izvor raznovrsnih ekonomskih dobara.

Ranije u pravnom pogledu more se smatralo jednom cjelinom, sve dok države nisu počele radi zaštite svojih naročitih interesa tražiti osobita prava u iskorišćavanju i nadzoru nad morem, koje se prostire uz njihovu obalu. Danas ono se u pravnom pogledu dijeli u dva dijela: obalno more i otvoreno more.

Obalno more nalazi se pod državnim suverenitetom, t. j. ovaj dio mora sačinjava dio državnog teritorija odnosne države. Prema tome drža-

va ima pravo, da na tom dijelu mora poduzme sve mjere, kojima brani svoju nezavisnost i svoju sigurnost. Država može na tom dijelu mora kontrolirati plovidbu stranih brodova, i dalje, ona može na tom dijelu odrediti uslove, pod kojima oni mogu ploviti, ne dovodeći u opasnost njenu sigurnost.

Institut de Droit international (Institut za međunarodno pravo) u svojim zaključcima u Stockholmu 1928. god. između ostalog napisao je: »Država ima suverenitet nad zonom obalnog mora«. Ta se zona naziva teritorijalno more. International Law Assaociation (Udruženje za međunarodno pravo) na svom zasjedanju u Beču god. 1926. donio je nacrt konvencije, u kojoj se pravo obalne države na teritorijalno more naziva »jurisdik-

cijom«, pa se u vezi s time ističe, da obalna država to pravo jurisdikcije ima i s obzirom na dno teritorijalnog mora. Haška konferencija 1930. godine isto tako navodi: »Država ima suverenitet na pojasu uz svoju obalu; taj pojas čine njene teritorijalne vode«. Taj suverenitet mora se smatrati neophodno nužnim za zaštitu legitimnih interesa država. Ovakvi suverenitet ne razlikuje se po svojoj naravi od vlasti, koju ima država na suhozemnom području.

Kako se vidi naučni instituti, kao i zaključci stručnih pomorskih konferencija pristaše su teorije suvereniteta, naime, da se obalno more smatra državnim teritorijem, a i međunarodno pravosuđe zauzelo je isto stajalište u presudi Stalnog arbitražnog suda u Hagu od 23. X. 1930. u švedsko-norveškom sporu zbog Grisbardarna, kojim je izrečeno ovo: »Prema osnovnim principima međunarodnog prava, toliko prošlog, kao i modernog maritimni (morski) teritorij je nužna pripadnost suhozemnog teritorija«.

Obalna država ima, što se tiče teritorijalnog mora, svoja prava, a ima isto tako i svojih dužnosti. Ona mora dopustiti neškodljivi prolaz tuđih brodova, ali mora poduzeti i mjere za sigurnost plovidbe i održanje reda, a u vrijeme rata mora, kao nezaračena strana, braniti neutralnost svoja teritorijalnog mora i odbiti svaku agresiju u njemu.

Obalno more FNRJ sačinjavaju: **unutrašnje morske vode i teritorijalno more.**

U unutrašnje morske vode spadaju uski prolazi između otoka ili otoka i kopna, duboki zaljevi, ušća rijeka, a naročito luke, sidrišta i pristaništa. Osim toga unutarne more čine i one morske vode, koje su većim dijelom opkoljene kopnom, ali su vezane s otvorenim morem tjesnacima ili kanalima ili drugim površinama, tako da je iz unutarnjeg mora moguća plovidba u otvoreno more i obratno. Najzad, unutarne more zove se i nacionalnim morem, i po međunarodnom pravu obalna država ima punu i ničim neograničenu vlast, dok druge države tu nemaju nikakvih prava, ukoliko ih nisu stekle posebnim ugovorom s obalnom državom.

U pojasu unutrašnjih morskih voda važe i primjenjuju se svi propisi FNRJ.

U načelu pristup u unutrašnje morske vode dozvoljen je onim stranim brodovima, koji obavljaju međunarodni transport i to prema međunarodnim utanačenjima obalne države. Unatoč ovog principa, ipak svaki brod ima pravo da se skloni u predjele unutrašnjeg mora u slučaju nepogode i nevremena. U ovom slučaju brod mora svoju prisutnost prijaviti vlasti obalne države i čim potreba prođe, ima da napusti luku, u koju se sklonio.

Strani ratni brodovi ne smiju ući u unutrašnje vode bez naročitog odobrenja. U odobrenju se ima navesti luka, u koju odnosni strani ratni brodovi mogu pristati, i broj brodova, kojima je dozvoljeno doći. Strani ratni brodovi za razliku od stranih trgovačkih brodova, nikad ne potpadaju pod zakone naše države bez obzira da li su ušli u teri-

torijalne vode zbog više sile ili ne. Ipak i strani ratni brodovi u izvjesnim slučajevima potpadaju pod zakone naše države. Ti izvjesni slučajevi odnose se samo u pogledu na propise o sigurnosti plovidbe, kao što su: propisi o redu u lukama, propisi za izbjegavanje sudara na moru, propisi o sidrenju i t. d. Po sebi se razumije, da ratni brod, dok se nalazi u našim unutrašnjim vodama — ne smije vršiti nikakvu radnju, koja bi mogla biti štetna za interese naše države.

Glavna značajka teritorijalnog mora jest u tome, da je ono pojas mora, koji se prostire između obale, odnosno unutrašnjeg mora ili ušća rijeke s jedne strane i otvorenog mora s druge strane. Širina pojasa teritorijalnog mora izražava se u milijama, t. j. teritorijalno more je onaj dio obalnog mora, koji se prostire uz obalu u širini određenog broja milja, računajući od obale.

Teritorijalno more FNRJ obuhvata morski pojas u širini od 6 Nm u pravcu otvorenog mora, računajući od granice unutrašnjih morskih voda, odnosno od linije naniže osjeke mora na obali kopna ili ostrva, koje se nalazi van unutrašnjih voda FNRJ.

Obalna država u svom teritorijalnom moru normira pitanje plovidbe i općeg saobraćaja, ali je za to dužna da postavi i uzdržava svjetioničke i balisačne uređaje, signalne stanice i sidrišta radi obezbjeđenja plovidbe. Suverenitet obalne države prostire se jednako nad zračnim prostorom, nad pojasom teritorijalnog mora kao i pod dnom, koje pokriva ovo more.

Kroz teritorijalno more FNRJ mogu neofanzivno prolaziti brodovi stranih zastava (trgovački i ratni).

Neškodljiv, neofanzivan prolaz smatra se svaki onaj prolaz, koji ne šteti interesima naše države (dakle, kada brod samo mirno prolazi). Dok brod mirno prolazi, on uopće ne potpada pod zakone naše države, i dosljedno tome smatra se kao i da nije ušao u naše teritorijalno more. Ali ukoliko se brod zaustavi, potpada potpuno pod naše zakone. Međutim, prolaz stranog broda nije neofanzivan, ako ovaj koristi teritorijalno more u cilju, da izvrši kakvu radnju, kojom ugrožava sigurnost i javni poredak FNRJ, njene materijalne ili sanitarne interese, kao i sigurnost plovidbe u ovom morskom pojasu.

Posebno se ističe, da prema našim propisima jednovremeno mogu se nalaziti u našem teritorijalnom moru najviše 3 strana ratna broda iste države. Ali u slučaju, da žele ući više od 3 broda, tada oni moraju imati specijalno odobrenje naše države. Ovo odobrenje nije potrebno, ako ulaze zbog više sile, dok ta sila traje.

Strani ratni brodovi u teritorijalnom moru ne potpadaju pod jurisdikciju (vlast) obalne države. Međutim, oni moraju na zahtjev obalne države napustiti njeno teritorijalno more, a ostale mjere poduzimaju se diplomatskim putem. Postoji niz međunarodnih pravnih pravila, kojih se ratni brodovi moraju pridržavati, dok su u teritorijalnom moru strane države. Oni ne mogu vršiti nikakve

čine, koji nisu u skladu sa suverenim pravom obalne države (ne smiju vršiti bilo kakve vojne vježbe, i dalje ne smiju vršiti ispitivanje dna i t. d.).

Imunitet, koji uživaju ratni brodovi, proteže se donekle i na članove njihovih posada, kada su na kopnu strane države. U tom pogledu pravi se razlika, da li su eventualno kažnjivo djelo izvršili članovi posade, dok su se nalazili u službenom svojstvu ili u vanslužbenom izlasku s broda. U prvom slučaju uobičajno je priznati nadležnost vlasti ratnog broda, t. j. neposredno ustupanje krivca vlasti njegove domovine, a u drugom slučaju priznaje se nadležnost obalne države. No obalna država iz razloga međunarodne kurtoazije i prema okolnostima boravka stranih brodova izručuje počinioca i druge vrste njegovim vojnim organima.

U vršenju svog prava suvereniteta država u teritorijalnom moru ima slijedeća prava:

Pravo ratne neutralnosti. To znači, da prema međunarodnom pravu, zaraćene stranke u tuđem teritorijalnom moru ne smiju poduzimati neprijateljske akte bilo koje vrste;

Pravo zabrane prolaza brodovima, koji ugrožavaju suverenitet. To znači, da država može zabraniti brodovima plovidbu u određenim područjima, ili — da se približuju kopnu na određenim mjestima, ako država smatra, da bi takav prolaz bio opasan za sigurnost države;

Pravo carinskog i sanitarnog nadzora. Sanitarni nadzor znači spriječiti širenje najopasnijih zaraznih bolesti morskim putem preko brodova i podići na što veći stupanj higijenske uslove na brodu u svrhu očuvanja zdravlja putnika i posade. Carinski nadzor znači onemogućiti izvoz odnosno uvoz robe bez državne kontrole. Ovaj nadzor obuhvaća sve mjere, koje carinski organi poduzimaju radi osiguranja carinskog postupka s robom i putnicima pri prijelazu carinske linije;

Pravo kabotaže. To je pravo prijevoza robe i putnika iz jedne domaće luke u drugu, ali pod pretpostavkom, da se ova plovidba ne udaljuje iz granica teritorijalnog mora;

Pravo pilotaže. To znači sprovođenje brodova od strane stručnih lica (pilota) u cilju sigurnosti plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim mjestima, opasnim ili teškim za plovidbu u obalnom moru FNRJ;

Pravo remorkaže (tegljenja). To je pravo spavanja i pružanja pomoći na moru;

Pravo jurisdikcije. To znači imati pravo donositi svoje propise i iste primjenjivati;

Pravo ribolova i iskorišćavanja mora i bogatstva na dnu mora, i napokon

Pravo na građansko pravnu i kazneno pravnu sudbenost.

Kao i za unutarnje vode, moramo ovdje i za teritorijalno more podvući, da trgovački brodovi

potpadaju pod zakon obalne države. Ali oni ne će potpadati pod zakon domaće države, ako neofanzivno prolaze. Trgovački brod, kad uplovi u teritorijalno more druge države, ulazi u prostor tuđeg suvereniteta, naime u prostor, u koji druga država upravlja, pa dosljedno tome on se mora podvrgnuti i propisima te države. Međutim, ovo načelno pravilo međunarodnoga prava ne primjenjuje se u svim slučajevima. Prvo s obzirom na prirodu morskog prostora i drugo, što sam brod kao takav predstavlja neke specifične uslove, u koje nijedna država ne će da zadire, jer i niu odnosno njene brodove i članove posade čekaju s druge strane propisi one države, gdje njeni brodovi budu pristajali.

Međutim obalna će država primjenjivati pravo jurisdikcije, t. j. ona će donositi svoje propise i iste primjenjivati na stranim trgovačkim brodovima u ovim slučajevima:

1. kada to zahtijeva očuvanje reda i mira na kopnu;
2. ako se posljedice djela, počinjenog na brodu, protežu na kopno ili vrijeđaju obalnu državu, i
3. ako intervenciju zatraži lično zapovjednik broda.

Još moramo načelno istaknuti, da se vode tjesnaca, koji spajaju dva otvorena mora u pravilu ne mogu smatrati unutrašnjim vodama, jer plovidba otvorenim morima treba da je slobodna, pa iz toga slijedi, da mora biti slobodan i prilaz tim morima. Prema tome te vode imaju se smatrati kao teritorijalno more s izvjesnim iznimkama, kada mogu imati značaj unutrašnjeg mora (zalivi, uvale, luke) odnosno otvorenog mora (Mramorno more).

Kad obale tjesnaca pripadaju različnim državama, vode tjesnaca ni u kojem slučaju ne mogu biti unutrašnje more, nego se imaju smatrati teritorijalnim, bez obzira na to, kakva mora spajaju.

Naravno, da pitanje utvrđenja teritorijalnog mora prilično je jednostavno na obalama uzduž otvorenog mora. međutim ono postaje složeno tamo, gdje se pred obalom nalaze otoci ili druge uzvisine morskog dna (grebeni, plićaci i t. d.). Pravna nauka priznaje, da otocima pripada teritorijalno more.

Grebeni, plićaci i razni nanosi, koji se nalaze pred obalom, ne mogu se dođuše smatrati otocima, ali su ipak veoma važni ukoliko se za vrijeme oseke pojavljuju nad razinom mora, pa je riješeno, da se uzvisine dna uzimaju u obzir, ukoliko leže u teritorijalnom moru, iako se pojavljuju za vrijeme oseke, naime uzimaju se u obzir kod određivanja temeljne crte teritorijalnog mora.

Zatvorena mora su manji morski prostori, koji su zaokruženi kopnom. Ovakav geografski položaj imaju: Crno, Mramorno, Baltičko, Jadransko, Sredozemno more i t. d.

Morskim tjesnacem naziva se prirodni prolaz, koji spaja više mora (Bospor, Dardanele, Gibraltar, Panama, Suez i Korint).

S druge strane otvoreno more obuhvaća sav morski prostor, koji se nalazi izvan granica teritorijalnog mora pojedinih država. Nad ovim prostorom nema suvereniteta pojedinih država i ono je u tom smislu slobodno, te pripada svim narodima. Ovo znači, da otvoreno more mogu iskorišćavati svi narodi, pridržavajući se osnovnih pravila, koja su kroz međunarodni život nastala ili bila ugovorena.

Sloboda mora u ovom smislu nije uvijek postojala. U Starom vijeku na pr. nije postojao nikakav općenito priznati pojam o pravu na more. Plovidba je bila vrlo ograničena. Ukoliko je neka država imala neki jači interes na neka mora, ona bi ta mora čisto prisvajala, dok joj druga jača država ne bi nametnula svoju volju. Dakle, kako se vidi, već u Starome vijeku vladalo je mišljenje, da more ne može nikako pripadati jednoj državi. Rimljani su smatrali more kao »res communis« t. j. kao zajedničku stvar, s kojom se svatko može služiti, ali na kojoj nitko ne može steći isključivo posjed. Pa i Justinianove »Institucije« smatraju more kao zajedničku stvar, kao što je zrak ili voda kišnica. Međutim u Srednjem vijeku prilike su se izmijenile: umjesto univerzalnog rimskog carstva nastale su mnoge države, koje su se sve htjele služiti morem. Poznati su sporovi Engleza i Španjolaca, te Portugalaca i Holanđana, kada su Portugalci branili Holanđanima trgovinu s Indijom. Taj je spor dao povoda znamenitom djelu jedno od najvećih pisaca međunarodnog prava Huĝe Grotiusa: »Mare liberum« (slobodno more), objelodanjeno 1609. godine. Ovdje je Grotius prvi na svijetu kazao, da nijedna mornarica ne može stvarno okupirati otvoreno more, niti ga podvrći vlasti jedne države. A osim toga naglasio je, da ni prirodno pravo ne dopušta nikome, da prisvoji ono, što je neiscrplivo i što, bez ičije štete, može služiti svima. Grotius izričito luči otvoreno more s jedne strane, tjesnace, zaljeve i obalno more s druge strane, pa priznaje, da vode tjesnaca, zaliva i t. d. mogu kao »diverticula maris« biti u vlasti obalne države.

Imamo naglasiti, da se načelo slobode mora priznalo tek polovinom prošlog stoljeća. Ranije, kako se već spomenulo, nijesu postojali uslovi za slobodu mora, tako da je sigurnost morskog puta bila problematična, a plovidba pothvat velikog rizika.

Svaka država ima pravo da vrši plovidbu vlastitim brodovima, koji plove pod njenom nacionalnom zastavom.

Zemljama, koje nemaju morske obale, bilo je dugo osporavano pravo vijanja svoje zastave na moru. Međutim, ovo je pitanje riješeno »Barcelonskom deklaracijom« od 1921. god., po kojoj i države, koje nemaju svoje obale na moru, mogu imati svoju mornaricu, pod uslovom, da evidenciju o svojim brodovima vode na jednom mjestu, kao mjestu upisa, ili da u sporazumu s nekom primorskom državom mogu odrediti jednu njenu luku kao mjesto upisa. Takav je sporazum nakon Prvog svjetskog rata imala Švicarska s Italijom za luku Genova, a nakon Drugog svjetskog rata

mirovnim ugovorom s Italijom, koji sadrži statut Slobodnog teritorija Trsta, predloženo je, da će tršćanska luka služiti za registraciju brodova kontinentalnih zemalja Srednje Evrope: Švicarske, CSR, Austrije i Mađarske.

Korišćenje otvorenog mora sastoji se u pravu plovidbe, ribolova, postavljanja telefonskih i telegrafskih kablova i t. d. pod pretpostavkom, da onaj, koji želi koristiti ova prava, mora da bude pripadnik jedne države. Nema li tog svojstva, smatrao bi se po međunarodnom pravu kao van zakona odnosno kao brod bez zastave.

Iskorištavati otvoreno more mogu i države, koje nemaju svoje obale.

U vrijeme rata zaraćene strane mogu na otvorenom moru poduzimati ratne operacije pridržavajući se propisa i običaja međunarodnog ratnog prava. Treba izričito naglasiti, da nitko na otvorenom moru ne smije skidati kablove i gusariti. Što se tiče ribolova, mora se striktno pridržavati propisa, koji su u konvencijama utanačeni, i to uvijek pod uslovom, da drugima ne priječi i ne smeta vršenje jednakih prava. Isto tako i trgovina bijelim robljem zaštićena je izvjesnim konvencijama.

Na koncu ćemo reći, da je i plovidba po otvorenom moru podložna izvjesnim pravilima, koja su izražena u međunarodnim konvencijama, a u slučaju da ih nema, svaki je brod na otvorenom moru podložan pravu svoje države.

U ovom članku istaknuti su samo bitni momenti, koji se odnose na slobodno i obalno more, dok su se s nekoliko momenata ilustrirala prava stranih brodova u obalnom moru FNRJ.

Literatura: Zakon o oblanom moru FNRJ (Sl. list 106/48). Pomorsko pravo dra Brajkovića. Teritorijalno more dra Zoričića. — Priručnik za brodovođu kap. Marinovića.



Primorski motiv — ulje akademskog slikara Eugena Krstulovića