Ante Paić, univ. mag. iur., spec. iur. (društava i trgovačkog prava)[1]

OTVORENO MORE

Stručni rad / Professional paper
UDK / UDC: 341.225
DOI: 10.51650/ezrvs.20.1-2.5
Primljeno / Received: 01/12/2025
Prihvaćeno / Accepted: 20/03/2026

Otvoreno more je institut međunarodnog prava mora koji je kodificiran najprije Konvencijom o otvorenom moru iz 1958. godine, a zatim i Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine. U radu se razmatra prostor otvorenog mora, uključujući mirolјubive upotrebe otvorenog mora, prava neobalnih država, položaj brodova na otvorenom moru te pravo progona. Rad obrađuje slobode koje međunarodno pravo priznaje na otvorenom moru, i to slobode plovidbe, prelijetanja, polaganja morskih kablova i cjevovoda, izgradnje umjetnih otoka, znanstvenog istraživanja i ribolova. Također se razmatraju situacije u kojima se slobode otvorenog mora mogu zloupotrijebiti, primjerice izvođenjem nuklearnih pokusa u moru i atmosferi, pokusnim lansiranjem projektila dugog dometa ili provođenjem opsežnih pomorskih manevara. Nadalje, u radu se analiziraju slučajevi u kojima su države na otvorenom moru dužne surađivati radi suzbijanja nedopuštenih djela, i to piratstva, prijevoza robova, nedopuštenog prometa opojnim drogama i psihotropnim tvarima te neovlaštenog emitiranja s otvorenog mora.

Ključne riječi: *otvoreno more; sloboda plovidbe; Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982).*

1. Uvod

Otvorenim morem (eng. *high seas*; franc. *haute mer*) razumijevaju se morska prostranstva i zračni prostor iznad njih koji nisu uključeni u isključivi gospodarski pojas, teritorijalno more, unutarnje morske vode obalne države ili arhipelaške vode arhipelaške države. Otvoreno more je institut međunarodnog prava mora koji je kodificiran najprije Konvencijom o otvorenom moru iz 1958. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/1994., dalje u tekstu: Konvencija o otvorenom moru), a zatim Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2000., dalje u tekstu: Konvencija UN-a o pravu mora). Stupanjem na snagu Konvencije UN-a o pravu mora, njezine odredbe primjenjuju se među državama stranaka i imaju prednost nad Ženevskim konvencijama iz 1958. godine, koje i dalje ostaju na snazi i primjenjuju se u punoj mjeri u odnosima između tih država. Ženevske konvencije također ostaju važeće za države koje nisu stranke Konvencije UN-a o pravu mora.

[1] Vodovod i odvodnja d.o.o., Kralja Zvonimira 50, 22 000 Šibenik, Republika Hrvatska; e-mail: ante.paic@vodovodsib.hr

2. Prostor otvorenog mora

Otvoreno more se, s obzirom na stalna proširenja jurisdikcije obalnih država, oduvijek definiralo na negativan način, kao morski prostor izvan granica nacionalnih jurisdikcija. Prema Konvenciji o otvorenom moru, njime su se razumijevali „svi dijelovi mora koji ne pripadaju teritorijalnomu moru ili unutrašnjim morskim vodama" (čl. 1.). Stvaranjem novih pravnih režima na prostorima koji su nekada bili dijelovi otvorenog mora, ta je definicija postala zastarjelom. Otvoreno more, prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, obuhvaća sve more koje nije uključeno u isključivi gospodarski pojas, teritorijalno more ili unutrašnje morske vode neke države, odnosno u arhipelaške vode neke arhipelaške države (čl. 86.). Prema toj definiciji, otvorenim morem smatraju se i oni prostori na kojima neka obalna država ima pravo proglasiti gospodarski pojas, arhipelaške vode ili teritorijalno more do pune širine od 12 milja, za sve vrijeme dok to pravo ne ostvari.

Otvoreno more obuhvaća vodeni stup iznad morskog dna, površinu mora i zračni prostor iznad njega. Dno i podzemlje ispod otvorenog mora, međutim, imaju poseban pravni status: ovisno o svojoj poziciji, mogu imati pravni status epikontinentalnog pojasa ili Zone međunarodnog podmorja, općega dobra čovječanstva (Degan, 2002).

3. Pojam „ sloboda mora" i načelo slobode otvorenog mora

Sloboda mora je pojam koji se ne smije poistovjetiti s međunarodnopravnim institutom otvorenog mora, niti se smije identificirati s pravnim režimom koji vlada na otvorenom moru. Ona se različito ostvaruje i pravno jamči, ovisno o dijelu mora u kojem to ostvarenje treba nastupiti. Može se zaključiti da se sloboda mora u različitim dijelovima mora nejednako oblikovala. „Otvoreno more je objekt međunarodnog prava, a sloboda mora je jedno od velikih načela međunarodne politike, koje se na takav način i u takvoj mjeri afirmiralo, da je izgradilo svoja pozitivno pravna jamstva" (Ibler, 1965, p. 45).

Sloboda mora se najobuhvatnije i najdosljednije manifestira na otvorenom moru. Režim otvorenog mora predstavlja krajnji doseg u pravcu odsutnosti vlasti, kako „međunarodne", tako i svake „nacionalne" vlasti. Međutim, iako na otvorenom moru ne postoji vlast koja bi suvereno uređivala i osiguravala poredak, to ne znači da tamo ne vlada pravni poredak. Otvoreno more nije ni *res nullius* – ničija stvar koja bi se mogla steći jednostranim činom, a upravo to nije dopušteno s otvorenim morem. Stoga je prikladnije govoriti o otvorenom moru kao *res communis omnium*. Nepostojanje jedinstvene vlasti koja bi osiguravala poredak na moru ne znači anarhiju; naprotiv, tamo vlada pravni poredak izravno po međunarodnom pravu, koji se stoljećima oblikovao putem običajnih pravila, a u 20. stoljeću kodificiran i nadopunjen ugovornim propisima (Andrassy i sur., 2010). Postoje, dakle, i na otvorenom moru pravna pravila i ustanovljena ovlaštenja država, uključujući njihova ekskluzivna ovlaštenja nad brodovima svoje državne pripadnosti, barem načelno (Ibler, 1965).

Začetnikom koncepta slobode mora smatra se Hugo Grotius, mada i u ranijoj teoriji i praksi nalazimo elemente tog koncepta.[2] Ustao je u obranu slobode mora svojim djelom *Mare liberum* (napisanim 1604./5., pronađenim tek 1868.), kritizirajući španjolske i portugalske zahtjeve za vlašću na širokim morskim prostranstvima. On je, u skladu s interesima Nizozemske i drugih pomorskih sila toga vremena, branio načelo slobode plovidbe. S obzirom na pravni status, morska prostranstva Grotius je podijelio na ona uz obalu, pod vlašću država, i golema područja otvorenog mora u kojemu niti jedna država nema isključivu vlast. Grotiusovo učenje održalo se u međunarodnome pravu mora sve do sredine dvadesetoga stoljeća. Razvoj općeg međunarodnog prava od početka 20. stoljeća neprestano je umanjivao prostore pod režimom otvorenog mora ili je obalnim državama priznavao u nekim njegovim dijelovima posebna prava. To se ostvarivalo proširivanjem teritorijalnog mora do 12 milja od polazne crte, ali u najvećoj mjeri pravom obalnih država da proglase svoj gospodarski pojas od 200 milja od polazne crte (Rudolf, 2004).

Za otvoreno more danas vlada načelo slobode mora. Načelo slobode mora nije bilo oduvijek priznato. Kroz povijest uvijek je bilo država koje su htjele vladati nekim morima kao vlastitim prostorom. Pobjedi načela slobode otvorenog mora ponajviše su pridonijeli omjer snaga država u 17. i 18. stoljeću, činjenica da nijedna država nije mogla svojom snagom održati zahtjeve za vlašću na otvorenom moru prema svim ostalim, te možda najvažnije da je razvoju plovidbe i pomorski jakim državama pogodovalo načelo slobode mora. Kao što je i prethodno rečeno načelo slobode otvorenog mora od vremena Huga Grotiusa čvrsto se ustalilo u međunarodnom običajnom pravu. Potvrđeno je u mnogim međunarodnim instrumentim,[3] ono je proglašeno i potvrđeno kao temeljno načelo u Ženevskoj kodifikaciji međunarodnoga prava mora iz 1958. god. kroz Konvenciju o otvorenom moru. Načelo slobode otvorenog mora potvrđeno je i na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora.

4. Miroljubiva upotreba otvorenog mora

Konvencija UN-a o pravu mora sadrži propise o miroljubivoj upotrebi mora općenito, te otvorenog mora napose. Prema Konvenciji UN-a o pravu mora otvoreno more smije se koristiti isključivo u miroljubive svrhe (čl. 88.). Među općim odredbama te Konvencije u članku 301., stoji:„ *u ostvarivanju svojih prava i obavljanju svojih dužnosti na temelju ove Konvencije, države stranke se suzdržavaju od prijetnje silom ili upotrebe sile koje su uperene protiv teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti bilo koje države, ili su na bilo koji drugi način nespojive s načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji Ujedinjenih naroda*."

Prema restriktivnom tumačenju čl. 88. Konvencije UN-a o pravu mora značilo bi da je prostor otvorenog mora demilitariziran i da su u njemu za sve države zabranjene sve vojne djelatnosti, uključivši plovidbu ratnih brodova i njihove vježbe. Međutim, uzimajući tu odredbu u kontekstu svih drugih propisa Konvencije UN-a o pravu mora, za takvo njezino tumačenje

[2] Još je Ulpijan tvrdio: „*Mare, quod natura omnibus patet*", a Celsus da more, kao i zrak, pripada svim narodima. Prije Grotiusa za slobodu mora zalagali su se i španjolski teolozi Francisco de Vitoria i Fernando de Menchaca (o tome vidi u: Ibler, 1965., str. 30-37.)

[3] Načelo slobode otvorenog mora sadrži Pakt Lige naroda (čl. 23. e); Versajski mirovni ugovor (čl. 273/3.). U Atlantskoj povelji u čl. 7. navodi se: „More treba da omogući svim ljudima da plove bez smetnje otvorenim morem i oceanima" (Kreća, 1990).

danas nema osnove. Dakle, vježbe ratne mornarice širokih razmjera i pokuse raketa na otvorenom moru i dalje treba smatrati dopuštenima, pod uvjetom da u doba mira ne ometaju plovidbu i sigurnost bilo kojeg broda (Degan, 2002). Nuklearni pokusi na otvorenom moru suprotni su načelu po kojem se ono smije upotrebljavati isključivo u miroljubive svrhe.[4] Što se tiče zabrane vojnih djelatnosti na otvorenom moru, makar i na nekim njegovim dijelovima razumljivo je potreban daljnji razvoj i to najprije ugovornog prava.

5. Prava neobalnih država

Otvoreno more je jednako slobodno za neobalne kao i za obalne države. U svijetu ima 45 neobalnih država (Rudolf, 2012, p. 464). Da bi neka neobalna država mogla uživati slobode otvorenog mora, njoj se treba osigurati slobodan pristup moru (Degan, 2002).

Položaj države bez morske obale u odnosu prema korištenju mora problem je o kojem se ozbiljnije raspravlja tek od vremena osnivanja Lige naroda. U okviru tog pitanja kasnije posebno mjesto zauzimaju dokumenti Opće skupštine Ujedinjenih naroda, koji spominju prava i interese zemalja bez obale, npr. Deklaracija i Program akcije za uspostavljanje novog međunarodnog ekonomskog poretka, te Povelja o ekonomskim pravima i dužnostima država. Za položaj neobalnih država bitna je i Konvencija o tranzitnoj trgovini zemalja bez morske obale, zaključena u New Yorku 8. srpnja 1965. Položaju i pravima država bez morske obale punu pažnju posvećuje i pokret nesvrstanosti, a u tom su pogledu posebno iscrpni dokumenti usvojeni na Šestom sastanku šefova država i vlada nesvrstanih zemalja održanom u Havani 1979. godine (Vukas, 1982).

Prema Konvenciji o otvorenom moru tranzitna država je bila dužna osigurati neobalnoj državi tranzit kroz svoje područje na temelju uzajamnosti (čl. 3. st. 1.).

Po Konvenciji UN-a o pravu mora pravo tranzita za svaku neobalnu državu postaje apsolutno i više nije podložno uvjetu uzajamnosti, te se u posebnom dijelu te Konvencije (dio X.) predviđa da neobalne države uživaju slobodu tranzita svim prijevoznim sredstvima preko teritorija tranzitnih država, tj. država s morskom obalom ili bez morske obale koja se nalazi između neobalne države i mora (čl. 125. st.1.). Ipak ostvarivanje slobode tranzita vrši se na osnovu ugovora koji sklapaju neobalne i tranzitne države (čl. 125. st. 2.). Tako ostvarene slobode tranzita za neobalnu državu isključuju se od primjene klauzule najpovlaštenije nacije (čl. 126.). Promet u tranzitu oslobođen je svih carina, taksa i drugih pristojbi, osim pristojbi za posebne usluge pružene u vezi s takvim prometom (čl. 127.). Brodovi koji viju zastavu neobalnih država uživaju u morskim lukama jednak tretman kao i brodovi obalnih država (čl. 131.).[5]

U današnje vrijeme u pravilu se ne čine smetnje ostvarivanju prava pristupa neobalnih država k moru i od mora, kao ni slobodi tranzita. Razlog je tome i okolnost da sve tranzitne države imaju gospodarski interes da privuku što veći broj putnika i robe svojim prijevoznim sredstvima i lukama jer time ostvaruju znatne prihode (Degan, 2002).

[4] V. *infra*, (8. 2.)

[5] Versajski mirovni ugovor s Njemačkom iz 1919. u članku 273. st. 3. po prvi put je izrijekom prizna pravo neobalnih država da drže trgovačku flotu pod vlastitom zastavom (Degan, 2002).

6. Pregled sloboda otvorenog mora

Slobode otvorenog mora je naziv pod kojim valja razumijevati međunarodnopravni režim otvorenog mora koje je slobodno za sve države, obalne i neobalne, i nije dio područja nijedne države. Konvencija o otvorenom moru je nabrajala samo četiri osnovne slobode na moru: (a) plovidbu; (b) ribolov; (c) polaganje pomorskih kabela i cjevovoda; te (c) slobodu prelijetanja (čl. 2.), dok Konvencija UN-a o pravu mora i druga pravila međunarodnog prava za obalne i za neobalne države sadrži, između ostalog: (a) slobodu plovidbe; (b) slobodu prelijetanja; (c) slobodu polaganja podmorskih kabela i cjevovoda; (d) slobodu izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo; (e) slobodu ribolova; (f) slobodu znanstvenog istraživanja (čl. 87.). Slobode otvorenog mora ne treba shvatiti u apsolutnom smislu. Države u otvorenom moru mogu uživati i druge slobode koje u Konvenciji UN-a o pravu mora nisu izrijekom obuhvaćene. Konvencija UN-a o pravu mora u članku 87. st. 2. posebno naglašava:„sve države ostvaruju te slobode dolično poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštovanje prava sadržanih u ovoj Konvenciji glede djelatnosti u Zoni."

6.1. Sloboda plovidbe

Najveći dio propisa o otvorenom moru odnosi se na slobodu plovidbe. Sloboda plovidbe je jedna od klasičnih sloboda otvorenog mora koju uživaju sve države, obalne i neobalne, vodeći pri tome razumno računa o interesima drugih država. Ostvaruje se u skladu s općeusvojenim propisima i pravilima o sigurnosti plovidbe, sprečavanju onečišćenja, pružanju pomoći, i spašavanju na otvorenom moru i sl. Radi održavanja reda na otvorenom moru, slobodu plovidbe uživaju samo oni brodovi koji vijore zastavu neke države ili međunarodne organizacije (Degan, 2002).

6.1.1. Položaj brodova na (otvorenom) moru

Svaka država, obalna ili neobalna, određuje uvjete pod kojima će odobravati brodovima svoju državnu pripadnost, uključujući uvjete upisa u svoj upisnik (registar) brodova i pravo vijorenja njezine zastave. Konvencija o otvorenom moru kao i Konvencija UN-a o pravu mora propisuju da mora postojati istinska ili „stvarna veza" između države i broda. Međutim, te konvencije ne određuje pobliže što treba smatrati „stvarnom vezom" između države i broda. Stvarnom vezom treba svakako smatrati vlasništvo pravne osobe koja ima sjedište na teritoriju države koja podjeljuje zastavu ili vlasništvo fizičke osobe koja ima državljanstvo te države i prebiva na njenom teritoriju (Degan, 2002). Ali se u mnogim slučajevima to pravilo ne poštuje.

Prema Konvenciji UN-a o pravu mora dužnost je svake države da djelotvorno provodi svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji vijore njezinu zastavu (čl. 94. st. 1.). Svaka država vodi upisnik brodova s imenima i podacima o brodovima koji viju njezinu zastavu (čl. 94. st. 2. t. a.). Prema svom unutrašnjem pravu svaka država ima punu jurisdikciju nad svakim brodom pod svojom zastavom, njegovim zapovjednikom, časnicima i posadom glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanjakoje se tiču broda (čl. 94. st. 2. t. b.). Svaka država dužna je poduzimati potrebne mjere za brodove pod svojom zastavom glede sigurnosti na moru (čl. 94. st. 3.), a posebno: (a) konstrukcije, opreme i sposobnosti za plovidbu, (b) sastava, radnih uvjeta i sposobnosti posade, (c) upotrebu signala, održavanja veza i sprječavanja sudara.

Neke države određuju svojim unutrašnjim propisima veoma slobodne uvjete za upis u njihov upisnik, blage fiskalne terete, te blage obveze glede radnih uvjeta na brodu, opreme, pa i plovidbene sposobnosti upisanoga broda. Vlasnici često traže da njihov brod bude upisan u upisnik takve države koje određuju liberalne uvjete za upis broda ili blaže fiskalne terete, pod čijom bi zastavom iskorištavanje broda bilo rentabilnije. Tako se danas mnogi brodovi upisuju u državama tzv. „otvorenog upisnika", a da s tom državom nemaju nikakve stvarne veze i ne zalaze u njihove luke, pa tako izmiču stvarnom nadzoru i utjecaju te države. [6] Takve države uopće ne raspolažu ratnom flotom ili drugim brodovima u vladinoj službi da bi na otvorenom moru mogle stvarno ostvarivati jurisdikciju nad mnogobrojnim brodovima koji plove pod njihovom zastavom (Degan, 2002).

Brodovi plove pod zastavom samo jedne države. Brod ne smije mijenjati svoju zastavu za vrijeme putovanja ili pristajanja u nekoj luci, osim kad se radi o stvarnom prijenosu vlasništva ili o izmjeni upisa u upisnik brodova. Brodovi koji plove pod zastavama dviju ili više država, i kojima se služi po svojem nahođenju, neće se moći ni prema jednoj državi pozvati ni na jednu od tih državnih pripadnosti. On se može izjednačiti s brodom bez državne pripadnosti i stoga ga na otvorenom moru može pregledati ratni brod bilo koje države (Degan, 2002).

Svaka država ima važnu dužnost da obveže zapovjednike brodova, pod njezinom zastavom da ukažu pomoć na moru, ako to zapovjednik može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoj brod, posadu i putnike (čl. 98. st. 1. Konvencije UN-a o pravu mora). Pomoć se mora ukazati svakoj osobi koja se nađe u moru u opasnosti da bude izgubljena (čl. 98. st. 1. t. a.). Ako je obaviješten, zapovjednik je dužan zaploviti punom brzinom u pomoć osobama u slučaju da je neki brod ili zrakoplov u opasanosti (čl. 98. st. 1. t. b.). Isto tako, nakon sudara, dužnost mu je pružiti pomoć drugom brodu, njegovoj posadi i putnicima (čl. 98. st.1. t. c.). Ratni brodovi, pomoćni ratni brodovi, vojni zrakoplovi, te brodovi i zrakoplovi koje neka država upotrebljava za vladine netrgovačke službe izuzeti su na otvorenom moru od jurisdikcije svake države, osim države zastave broda (čl. 95.). Oni uživaju suvereni imunitet. Od tog je imuniteta na otvorenom moru jedina iznimka ratni brod ili državni zrakoplov ili brod ili zrakoplov u državnoj službi čija se posada pobunila, preuzela nad njime kontrolu i ako postoji ozbiljna sumnja da se bavi piratstvom (čl. 102.).

6.1.2. Pravo provođenja jurisdikcije na otvorenom moru nad brodovima koji plove pod nekom tuđom zastavom

Pravilo da svaka država ima na otvorenom moru vlast nad brodom zastave očituje se u prvom redu u tome da organi države ne smiju zaustaviti brod na otvorenom moru koji ne vijori njihovu zastavu. Od toga pravila ima više iznimaka. Pravo provođenja jurisdikcije na otvorenom moru i nad brodovima koji plove pod nekom tuđom zastavom nastalo je na temelju općeg običajnog prava, potvrđeno kodifikacijskim konvencijama. Konvencija o

[6] Takav liberalan stav prema podjeljivanju prava na svoju zastavu odavno imaju Libija i Panama – te su pod njihovom zastavom plovile najveće trgovačke flote na svijetu a takav su stav prihvatile i neke države nastale u procesu dekolonizacije: Singapur, Cipar, Somalija, Malta, Bahami, Sveti Vincent i Grenadini i dr., vidi u (Andrassy i sur., 2010). Da bi se učvrstila stvarna veza između države i brodova koji viju njezinu zastavu i radi djelotvornog vršenja sudbenosti i nadzora nad tim brodovima, u okviru UNCTAD-a u Ženevi je potpisana 7.veljače 1986. Konvencija UN-a o uvjetima za upis brodova, koja još nije stupila na snagu (vidi u: Degan, 2002).

otvorenom moru predviđa u tom pogledu samo tri slučaja i to ako posumnja da se strani brod bavi piratstvom ili trgovinom roblja ili je on u stvari brod iste državne pripadnosti kao i ratni brod koji vrši pregled (čl. 22. st. 1.). Konvencija UN-a o pravu mora dopušta da ratni brod neke države zaustavi i pregleda strani trgovački brod, i to ako ima „ozbiljnih razloga sumnjati": (a) da se brod bavi piratstvom; (b) da se brod bavi trgovinom robljem; (c) da je brod bez državne pripadnosti; (d) da je brod iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti zastavu, ustvari brod iste državne pripadnosti kao i ratni brod (čl. 110. st. 1.).

U navedenim slučajevima ratni brod najprije pristupa provjeravanju isprava koje brodu daju pravo na vijorenje njegove zastave. Tako da on u tu svrhu smije na sumnjivi brod poslati brodicu pod zapovjedništvom časnika. Međutim, ako sumnja ostane i nakon provjere isprava, može se pristupiti daljnjem ispitivanju, koje se mora obaviti uz sve moguće obzire (čl. 110. st. 2.). Zaustavljenom brodu treba naknaditi svaki gubitak ili štetu koju je pretrpio ako je sumnja bila neosnovana i ako zaustavljeni brod nije učinio ništa što bi opravdalo da se sumnja pojavila (čl.110. st. 3.). Ove odredbe primjenjuju se *mutatis mutandis* na vojni zrakoplov kao i na sve druge propisno ovlaštene brodove ili zrakoplove koji nose vanjske znakove prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi (čl. 110. st. 4. i 5.). Osim u navedenim slučajevima, ratni brod smije zaustaviti i brod za koji sumnja da se bavi neovlaštenim emitiranjem s otvorenog mora tj. odašiljanjem tzv. „piratskih" radijskih ili televizijskih programa namijenjenih široj javnosti, a koje nije u skladu s međunarodnim pravilima o toj djelatnosti. Brod koji neovlašteno emitira ne može biti zaustavljen od broda bilo koje zastave, nego samo od brodova koji pripadaju jednoj od ovih država: (a) državi njegove zastave; (b) državi u kojoj je registriran uređaj za emitiranje; (c) državi čiji su državljani osobe koje emitiraju; (d) svakoj državi u kojoj se emisije mogu primati; (e) svakoj državi u kojoj su takvim emitiranjem ometane dopuštene radioveze (čl. 109.).[7]

Isto tako, prema Konvenciji UN-a o pravu mora brodove koji se bave nedopuštenom trgovinom drogom i psihotropnim tvarima ne može na otvorenom moru zaustaviti brod bilo koje države, nego samo one od koje to zatraži država čiju zastavu brod vijori (čl. 108.).[8] Ni u slučajevima koje predviđa Konvencija UN-a o pravu mora, ne mogu se zaustaviti strani brodovi koji uživaju imunitet: ratni brodovi i brodovi u vlasništvu države ili brodovi kojima se ona koristi, a upotrebljavaju se samo za vladinu ne trgovačku službu (čl. 95. i 96.).

6.1.3. Tranzitni prolazak i arhipelaški prolazak

U odnosu na kodifikaciju iz 1958. Konvencija UN-a o pravu mora donosi kao novost propise o tranzitnom prolasku tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi, te o arhipelaškom prolasku. Sloboda plovidbe na otvorenom moru bila bi znatno ograničena kada brodovi ne bi mogli slobodno prolaziti kroz tjesnace koji spajaju pojedine dijelove mora. Tjesnaci predstavljaju problem za ostvarivanje slobode plovidbe kada njihove vode zbog uskoće tjesnaca, pripadaju teritorijalnom moru jedne ili više obalnih država na tjesnacu. U običajnom međunarodnom pravu bilo je razvijeno pravilo koje je jamčilo pravo neškodljivog prolaska kroz tjesnace što služe međunarodnoj plovidbi. Obalna država nije imala pravo zahtijevati da je za prolazak potrebno njezino odobrenje, niti je takav prolazak mogla zaustaviti (Andrassy i sur., 2010).

[7] V. *infra*, (7. 4.)
[8] V. *infra*, (7. 3.)

Na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora proširenjem, teritorijalnog mora na 12 morskih milja, vode mnogih tjesnaca – kroz koje je dotad bilo moguće ploviti središnjim pojasom otvorenog mora – potpale su u cjelini pod suverenost obalnih država. Pomorske velesile pristale su da se Konvencijom dopusti širina teritorijalnog mora od 12 milja, ali su ishodile uvođenje novog instituta tranzitnog prolaska koji je liberalniji od režima neškodljivog prolaska brodova kroz tjesnace (Andrassy i sur., 2010).

Prema Konvenciji UN-a o pravu mora režim tranzitnog prolaska primjenjuje se na tjesnace „koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa" (čl. 37.). U tim tjesnacima svi brodovi i zrakoplovi uživaju pravo tranzitnog prolaska, koje se ne smije ometati (čl. 38. st. 1.). Pravo tranzitnog prolaska jest ostvarivanje slobodne plovidbe i prelijetanja jedino radi neprekinutog i brzog tranzita tjesnacem (čl. 38. st. 2). Ostvarujući pravo tranzitnog prolaska, brodovi i zrakoplovi dužni su ploviti, odnosno prelijetati, bez zadržavanja (čl. 39. st.1. t. a.). Brodovi i zrakoplovi, ostvarujući pravo tranzitnog prolaska suzdržavaju se od svih djelatnosti različitih od neprekinutog i brzog tranzita, osim u slučaju više sile ili nevolje (čl. 39. st. 1. t. c). U interesu obalnih država na takvim tjesnacima brodovi i zrakoplovi ostvarujući pravo tranzitnog prolaska, suzdržavaju se od prijetnje silom ili upotrebe sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti obalnih država na tjesnacu, ili na bilo koji drugi način protivno načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji Ujedinjenih naroda (čl. 39. St. 1. t. b.). Brodovi u tranzitnom prolasku dužni su se pridržavati općeprihvaćenih međunarodnih propisa, postupaka i prakse o sigurnosti na moru, uključivši Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru (čl. 39. st. 2. t. a.), te o sprečavanju, smanjivanju i nadziranju onečišćenja s brodova (čl. 39. st. 2. t .b.) Zrakoplovi u tranzitnom prolasku poštuju sigurnosne mjere predviđene Pravilima o zračnom prometu utvrđena u Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo koja se primjenjuju i na civilne zrakoplove (čl. 39. st. 3. t. a.). Oni stalno provjeravaju radiofrekvenciju koju im je dodijelilo nadležno međunarodno tijelo za nadzor zračnog prometa ili odgovarajuću međunarodnu radiofrekvenciju za slučaj nevolje (čl. 39. st. 3. t. b.).

Obalne države na tjesnacu mogu odrediti plovne putove radi sigurnosti prolaska brodova i propisati sustave odvojenog prometa za plovidbu (čl. 41. st. 1.). Ti plovni putovi i sustavi odijeljenog prometa jasno se naznačuju na pomorskim kartama (čl. 41. st. 6.). Također, obalne države na tjesnacu mogu donositi zakone i propise o sigurnostiti plovidbe, o sprječavanju onečišćenja, o sprječavanju ribolova, o ukrcavanju ili iskrcavanju robe, novca ili osoba protivno carinskim, fiskalnim, useljeničkim ili zdravstvenim zakonima obalne države (čl. 42. st.1.). Ostvarujući pravo tranzitnog prolaska, strani su se brodovi dužni pridržavati tih zakona i drugih propisa (čl. 42. st. 4.). Obalna država ne smije zaustavljati ili skretati s puta strani trgovački brod u prolasku radi uhićenja ili ostvarivanja građanske sudbenosti nad nekom osobom na brodu. Ako se brod neopravdano zaustavi u tjesnacu, on tada potpada pod sudbenost obalne države koju ona uživa u teritorijalnom moru, unutrašnjim vodama ili u arhipelaškim vodama (čl. 38. st. 3.). Režim tranzitnog prolaska ne primjenjuje se na sve tjesnace koji ulaze u široku definiciju iz čl.37. Režim neškodljivog prolaska će se i dalje primjenjivati za dvije vrste tjesnaca koji nisu od najveće važnosti za međunarodnu plovidbu: (a) za tjesnace između kopna i otoka jedne države u slučajevima u kojima je uz iste navigacijske i hidrografske uvjete moguće ploviti kroz otvoreno more ili kroz isključivi gospodarski pojas vodama koje se od otoka protežu prema pučini; (b) za

tjesnace koji povezuju teritorijalno more jedne države s dijelom otvorenog mora ili isključivim gospodarskim pojasom druge države (čl. 45. st.1.).

Bitna razlika između režima neškodljivog i tranzitnog prolaska leži u tome što se neškodljivi prolazak odnosi samo na brodove, a tranzitni prolazak omogućuje i zrakoplovima prelijetanje tjesnaca. Kod tranzitnog prolaska jasnije je istaknuto da se to pravo odnosi na sve brodove, dakle i na ratne. Podmornica u tranzitnom prolasku mogu ploviti ispod mora za razliku od neškodljivog prolaska gdje se traži da plove po površini i da viju svoju zastavu (Andrassy i sur., 2010). Osim općih režima za prolazak kroz tjesnace, u Konvenciji UN-a o pravu mora dana su i pravila o dvjema posebnim situacijama. Prvo se odnosi na šire tjesnace. U takvim putovima kroz otvoreno more ili kroz gospodarski pojas – iako je riječ o tjesnacima – primjenjuju se opće odredbe o slobodi plovidbe i prilijetanja koje i inače vrijede za te pojaseve (čl. 36.). To je pravilo važno za Hrvatsku, jer se u Jadransko more ulazi samo kroz tjesnac Otrantska vrata (širok 41 morsku milju), gdje između teritorijalnih mora Albanije i Italije preostaje dosta uzak pojas zasad otvorenog mora (Andrassy i sur., 2010).

Drugo posebno pravilo odnosi se na „pravni režim u tjesnacima u kojima je prolazak u cjelini ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama koje su odavno na snazi posebno za te tjesnace" (čl. 35., t. c).

Kroz arhipelaške vode brodovi svih država imaju pravo neškodljivog prolaska (čl. 52. st. 1.). Međutim, kako kroz arhipelage prolaze brojne pomorske rute koje služe međunarodnoj plovidbi, Konvencija UN-a o pravu mora priznaje u tim rutama brodovima i zrakoplovima svih država arhipelaški prolazak koji je liberalniji od neškodljivog (Andrassy i sur., 2010).

Prema Konvencija UN-a o pravu mora arhipelaški prolazak je ostvarivanje prava plovidbe i prelijetanja na uobičajeni način jedino radi neprekinutog, brzog i neometanog tranzita između jednog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa (čl. 53. st. 3.). Arhipelaški prolazak gotovo je identičan pravilima tranzitnog prolaska kroz tjesnace, stoga se ona na arhipelaški prolazak primjenjuju *mutatis mutandis* (čl. 54.).

6.1.4. Pravo progona

Pravo progona je stari institut međunarodnog prava mora, koji je jedan od izuzetaka od pravila o isključivoj sudbenosti države zastave nad njezinim brodovima, odnosno izuzetak od načela slobode (plovidbe) otvorenog morem. To pravo je izrijekom priznato u Konvenciji o otvorenom moru (čl. 23.), a Konvencija UN-a o pravu mora propisuje ga i za djela počinjena u novim prostorima pod jurisdikcijom obalne države (čl. 111.). Pravo progona nastaje ako nadležne vlasti obalne države imaju ozbiljnih razloga vjerovati da je strani brod povrijedio zakone i druge propise koje ona u njemu provodi. Dakle, progon mora započeti dok se strani brod ili jedan od njegovih brodica nalazi u morskim prostorima pod suverenošću i jurisdikcijom obalne države.[9] Pri tome nije potrebno da se brod obalne države koji vrši progon nalazi u tim

[9] Obuhvaćena je i tzv. izvedena prisutnost, pri čemu nije nužno da se sam brod u trenutku kršenja nalazi u tom dijelu mora; dovoljno je da čamac s toga broda u tom prostoru počini povredu propisa, dok se brod nalazi na pučini ili u nekom drugom morskom području. Primjerice, matični ribarski brod može se nalaziti na otvorenom moru, dok njegovi čamci love ribu u teritorijalnom moru (Andrassy i sur., 2010).

pojasevima iz kojih se može započeti progon kada strani brod primi njegov nalog, taj nalog se može dati i s otvorenog mora. Ako se strani brod nalazi u vanjskom pojasu progon se može poduzeti samo zbog povrede prava za čiju je zaštitu taj pojas ustanovljen tj. povrede carinskih, fiskalnih, zdravstvenih propisa, kao i useljenički propisa i propisa o zaštiti predmeta arheološke i povijesne prirode (čl. 111. st. 1.). Pravo progona otpočinje nakon što je osumnjičenom brodu dan vidni ili čujni znak a on mu se ne odazove i nastoji pobjeći (čl. 111. st. 4.). Progon mora biti kontinuiran. Može se naizmjence vršiti s pomoću više zrakoplova ili brodova ali se na otvorenom moru ne smije prekinuti.[10] Pravo progona stranog broda na otvorenom moru, ali u dijelovima mora pod jurisdikcijom obalne države mogu provoditi samo ratni brodovi, vojni zrakoplovi, ili drugi propisano označeni i ovlašteni brod ili zrakoplov u državnoj službi (čl. 111. st. 5.). Zrakoplov koji daje nalog za zaustavljanje mora samo aktivno progoniti brod sve dok drugi brod ili zrakoplov obalne države, pozvan od zrakoplova, ne stigne da preuzme progon, ako sam zrakoplov ne može uzaptiti brod (čl. 111. st. 6. t. b.).

Nakon što je brod zaustavljen, pregledat će se brodske isprave, isprave članova posade i isprave o teretu, pa ako je potrebno poduzima se i pretres broda i tada se brod mora pustit da nastavi putovanje ili ga valja uzaptiti i uputiti u luku obalne države koja je izvršila uzapćenje. Ako progonjeni brod nastavi bijeg i nakon što je pozvan da se zaustavi, brod ili zrakoplov koji vrši progon može upotrijebiti silu. Intenzitet upotrjebljene sile mora biti u skladu s težinom povrede (Mijušković, 1989). Ako je strani brod zaustavljen ili uzapćen izvan teritorijalnog mora, a pokaže se da je sumnja na osnovu koje je progon poduzet bila neosnovana, takvom brodu se nadoknađuje šteta ili gubitak koji je zbog toga pretrpio (čl. 111. st. 8.). Pravo progona prestaje: (a) tek kad brod uplovi u teritorijalno more vlastite države ili neke treće države; (b) ako progon prestane (odustankom broda progonitelja, kvarom brodskog postrojenja itd.); (c) ako brod umakne potjeri (jer je brži, jer se izgubio u magli itd.). Kad je progon prestao on se više ne može nastaviti ako progonitelj na njega naiđe. No, ako brod koji je progonjen uđe u vode obalne države, ona prema takvom brodu može provesti odgovarajuće postupke za povrede propisa radi kojih je brod bio progonjen (Mijušković, 1989).

6. 2. Sloboda prelijetanja

Jedna od klasičnih sloboda otvorenog mora koju izričito proklamiraju Konvencija o otvorenom moru (čl. 2. st. 4.), te Konvencija UN-a o pravu mora (čl. 87.st. 1. t. b), premda one svojim propisima ne razrađuju njezin sadržaj. Zračni prostor iznad otvorenog mora je slobodan, a to znači da nije podvrgnut ograničenjima kojima je podvrgnut let iznad kopna odnosno iznad unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora obalnih država. Uživaju je sve države, obalne i neobalne, vodeći pri tome razumno računa o interesima drugih država u području otvorenog mora (Degan, 2002).

Prelijetanje otvorenoga mora civilnih i drugih zrakoplova, uključujući i zračni prostor isključivog gospodarskog pojasa, ipak uređuje Vijeće Međunarodne organizacije za civilno

[10] U slučaju progona sovjetskog ribarskog broda Zolotoy u kolovozu 1989. godine radilo se o prekidu progona. Progon je započeo zrakoplov američke obalne straže, no zbog nedostatka goriva pozvan je helikopter koji je nastavio progon sa zakašnjenjem od 13 minuta. Time je, s formalnopravnog stajališta, došlo do prekida progona (vidi: Barić-Punda &Juras, 2002).

zrakoplovstvo svojim „međunarodnim standardima" i „preporučenom praksom" (poštivanjem propisa o signalizaciji, uporabi određenih zračnih koridora i sl.). Ustrojstvo i djelokrug Vijeća Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo definirani su odredbama Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine (Čikaška konvencija). Organizacija je stvorena sa svrhom unapređivanja i sigurnosti zračnog prometa (Andrassy i sur., 2012).

Propisi Vijeća Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo morali bi biti isključivo tehničke naravi i po svom sadržaju morali bi predstavljati preporuke državama članicama, međutim oni po svom domašaju duboko zadiru u slobodu zračne plovidbe iznad otvorenog mora. Zadiranje u slobodu prelijetanja iznad otvorenog mora predstavlja jedan od priloga uz Čikašku konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. koji sadrži propise o „službama zračnog prometa",[11] a još veće zadiranje u slobodu prelijetanja predstavljaju „Zone za identifikaciju zbog zračne obrane."[12] Arhipelaške države mogu odrediti zračne putove kojima svi zrakoplovi uživaju pravo prolaska radi neprekinutog, brzog i neometanog tranzita između jednog i drugog dijela zračnog prostora iznad otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa, a ako te ne učine pravo prolaska strani zrakoplovi ostvaruju uobičajenim međunarodnim putovima.[13] Prilikom prelijetanja otvorenog mora svi su zrakoplovi podložni propisima prava mora o zabrani piratstva[14] i o pravu progona.[15]

6. 3. Sloboda polaganja podmorskih kablova i cjevovoda

Prvi mnogostrani ugovor kojim se polaganje i održavanje podmorskih kabela štiti bila je Konvencija o zaštiti podmorskih kabela iz 1884. Na konferenciji u Londonu, 1913. doneseno je više rezolucija o podmorskim kabelima (Andrassy i sur., 2010). Pravo na polaganje podmorskih kabela i cjevovoda uneseno je i u Ženevsku konvenciju o otvorenom moru (čl.26.) i u Konvenciji UN-a o pravu mora (čl. 87. st. 1. t. c). Sve su države ovlaštene polagati svoje podmorske kablove i cjevovode na dno otvorenog mora.

Prema Konvenciji UN-a o pravu mora Prilikom polaganja podmorskih kablova ili cjevovoda države dolično paze na već položene kablove i cjevovode (čl. 112. st. 2., u vezi s čl. 79. st. 5.). Posebice ne smiju se onemogućavati popravci položenih kablova i cjevovoda. Kada se polažu ili popravljaju kabeli, drugi brodovi ne smiju ometati taj rad i moraju biti barem jednu milju daleko od broda koji obavlja posao (Andrassy i sur., 2010).

Svaka država donosi posebne zakone i druge propise kojima se određuje da su kažnjiva djela kada brod njezine zastave ili osoba podvrgnuta njezinoj jurisdikciji, namjerno ili iz nehata, prekine ili ošteti pomorski kabel na otvorenom moru, što bi moglo imati za posljedicu prekid ili

[11] „Službe zračnog prometa" obuhvaćaju, uz zračni prostor iznad kopnenog područja i mora obalne države, i dijelove zračnog prostora iznad otvorenog mora u kojima je svaki zrakoplov dužan pružiti podatke o svom letu, uključujući, na temelju učtivosti, i državne zrakoplove (vidi u: Degan, 2002).

[12] Prvu takvu zonu, širine 300 milja od svoje obale, ustanovile su Sjedinjene Države u doba Korejskog rata 1950.–1951. godine. Svaki zrakoplov, čim uđe u takvu zonu, dužan je nadležnoj kontroli zračnog prometa obalne države pružiti podatke o svom identitetu, odredištu i planu leta, čak i ako ne leti prema toj državi. Posada zrakoplova koja ne poštuje te propise izložena je novčanim ili zatvorskim kaznama te mjeri presretanja od strane vojnih zrakoplova obalne države (vidi u: Degan, 2002).

[13] V. *supra*, (6. 1. 3.)

[14] V. *infra,* (7. 1.)

[15] V. *supra*, (6. 1. 4.)

ometanje telegrafskih ili telefonskih veza, odnosno ako pod istim uvjetima prekine ili ošteti podmorski vod visokog napona ili cjevovod. Konvencija UN-a o pravu mora dodaje da se ova odredba primjenjuje i na postupke koji su planirani radi izazivanja ili omogućavanja izazivanja takvih prekida ili veza. Od kažnjavanja su izuzeta takva djela izvršena u velikoj opasnosti ili krajnjoj nuždi. Ona se, ne primjenjuju na prekide ili oštećenja koja su prouzročili počinitelji djelujući u zakonitom cilju spašavanja svojih života ili svojih brodova, pošto su poduzeli sve potrebne mjere opreza radi izbjegavanja takvog prekida ili oštećenja (čl. 113.).

Obje konvencije nalažu obalnoj državi donošenje zakona i propisa kojima bi se osobe pod njihovom vlašću koje su vlasnice kabela ili cjevovoda snosile troškove popravka, ako prilikom polaganja ili popravka svoga kabela ili cjevovoda na dnu otvorenog mora uzrokuju prekid ili oštećenja tuđeg kabela ili cjevovoda. Ti su vlasnici dužni naknaditi štetu brodovlasniku koji je žrtvovao sidro, mrežu ili ribolovni alat kako ne bi oštetio njihov kabel ili cjevovod (čl. 28. i 29. Konvencije o otvorenom moru, te čl. 114. i 115. Konvencije UN-a o pravu mora).

6. 4. Sloboda podizanja umjetnih otoka

Sve države, obalne i neobalne, mogu na otvorenom moru graditi umjetne otoke, uređaje i naprave. To mogu biti udaljene baze za ribarske brodove, istraživačke stanice i sl. Na dijelu otvorenog mora iznad epikontinentalnog pojasa strane države smiju postavljati samo one uređaje koji nisu učvršćeni za morsko dno (Degan, 2002).

Izgradnja umjetnih otoka u isključivom gospodarskim zonama ili iznad epikontinentalnog pojasa obalnih država uređena je odgovarajućim odredbama Konvencije UN-a o pravu mora koje se odnose na gospodarsku zonu ili epikontinentalni pojas. Konvencija UN-a o pravu mora ne donosi detaljne propise o tim umjetnim otocima i drugim uređajima na otvorenom moru. Međutim, prof. Degan ističe da se glede njihove opremljenosti i širine sigurnosnih zona oko njih, mogu primijeniti putem analogije odgovarajući propisi te Konvencije o umjetnim otocima, uređajima i napravama u gospodarskom pojasu (čl. 60.)

Također, umjetni otoci i drugi uređaji postavljeni na otvorenom moru, poput onih u isključivom gospodarskom pojasu, nemaju status otoka, te prema tome nemaju ni vlastitog teritorijalnog mora. Na njima isključivu jurisdikciju vrši država koja ih je postavila (Degan, 2002).

6. 5. Sloboda znanstvenog istraživanja

Konvencijom UN-a o pravu mora po prvi put je bila izričito afirmirana sloboda znanstvenog istraživanja u otvorenom moru, iako se ona podrazumijevala i ranije.

Valja naglasiti da se ta istraživanja moraju provoditi samo u miroljubive svrhe koristeći znanstvene metode i sredstva u skladu s tom Konvencijom i ne smiju neopravdano ometati druge pravno dopuštene upotrebe mora što znači ni slobode otvorenog mora. Ona se obavljaju uz poštivanje svih odgovarajućih propisa donijetih u skladu s Konvencijom UN-a o pravu mora, a posebno onih propisa koji se odnose na zaštitu i očuvanje morskog okoliša (čl. 240.).

Prema Konvenciji UN-a o pravu mora sve države bez obzira na njihov zemljopisni položaj kao i nadležne međunarodne organizacije imaju pravo obavljati znanstvena istraživanja

morske vode u svim dijelovima otvorenog mora (čl. 257.). Sva znanstvena istraživanja mora u Zoni međunarodnog podmorja također su slobodna za sve, ali podložna su propisima Konvencije UN-a o pravu mora o toj Zoni, uključujući i nadležnost Vlasti (čl. 143.). U dijelovima otvorenog mora iznad epikontinentalnog pojasa obalnih država sva znanstvena istraživanja podložna su i ograničena pravima obalnih država u tome pojasu (čl. 246.).

6. 6. Sloboda ribolova

Sloboda ribolova je jedna od klasičnih sloboda otvorenog mora koja je proistekla iz zablude da su bogatstva mora neiscrpiva (poput zraka, sunčeve svjetlosti i sl.) (Rudolf, 2012).

U Konvenciji o otvorenom moru ribolov se spominje samo u članku 2., u kojem se među ostalim slobodama otvorenog mora navodi i sloboda ribolova. Ribolov i očuvanje živih bogatstava uređen je posebnom Ženevskom konvencijom o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora. U Konvenciji UN-a o pravu mora očuvanje i gospodarenje bogatstvima otvorenog mora uređeno je u posebnom odsjeku VII. dijela „Otvoreno more" (čl. 116.-120.). Slobodu ribolova uživaju jednako sve država obalne i neobalne.

Sloboda ribolova podložna je većim ograničenjima negoli bilo koja druga sloboda otvorenog mora. Ograničenja su posljedica ribolovnih djelatnosti na moru i golemog porasta ulova morske ribe koje može dovesti do pustošenja i do zatiranja nekih vrsta. Ribolov na otvorenom moru, poslije usvajanja Konvencije UN-a o pravu mora, nema onaj značaj koji je imao prije njezina usvajanja, budući da su značajnija ribolovna područja u blizini obale danas obuhvaćena gospodarskim pojasevima obalnih država.[16] Također se prilikom ostvarivanja slobode ribolova mora voditi računa i o pravima odnosno djelatnosti u Zoni. Sloboda ribolova ne obuhvaća ribolov vrsta od dna u području epikontinentalnog pojasa, koji je rezerviran za ribare obalne države (čl. 77. st. 4.).

Prema Konvenciji o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora iz 1958.[17] države imaju pravo da se njihovi državljani bave ribolovom na otvorenom moru uz uvjet poštovanja svojih ugovornih obveza te prava i dužnosti, ali su i dužne usvojiti takve mjere koje su potrebne za očuvanje živih bogatstava otvorenog mora ili surađivati s drugim državama na usvajanju takvih mjera (čl. 1. st. 1. t. 1.). Također prema toj Konvenciji država čiji se državljani bave ribolovom u bilo kojem prostoru otvorenog mora moraju, gdje državljani drugih država to ne rade, poduzet za svoje vlastite državljane mjere u tom prostoru, ako je to potrebno za očuvanje bioloških bogatstava (čl. 3.). Ako se državljani dviju ili više država bave ribolovom u bilo kojem prostoru ili prostorima otvorenog mora, te će države na zahtjev bilo koje od njih stupiti u pregovore radi propisivanja putem sporazuma potrebnih mjera za očuvanje bioloških bogatstava (čl. 4.). Ako ne dođe do sporazuma, pitanje se iznosi pred posebnu

[16] Zato je Ženevska konvencija o ribolovu i o očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora danas manje važna no što je bila u vrijeme kad je zaključena. To je razlog zbog kojeg Republika Hrvatska samo toj od četiriju Ženevskih konvencija iz 1958. nije željela postati strankom. Ipak će, i nakon stupanja na snagu nove Konvencije iz 1982, ta Konvencija i dalje obvezivati njezine stranke kao ugovorni propis dok sve one ne postanu strankama nove Konvencije (Andrassy i sur., 2010).

[17] Konvencija o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas), *United Nations Treaty Series,* sv. 559, str. 285-342; neslužbeni hrvatski prijevod u: *Međunarodno javno pravo-izbor dokumenata,* 2. izdanje, Zagreb, 1977.

komisiju od pet članova, koju imenuju zainteresirane države sporazumno, a u slučaju nesporazuma glavni tajnik Ujedinjenih naroda (čl.9.). Ako kasnije pristupe i državljani neke druge države ribolovu u istom prostoru, primjenjuju se i na njih iste mjere bez ikakve diskriminacije, ali ta država može tražiti sklapanje novog sporazuma, a u slučaju neuspjeha pregovora postupak može iznijeti pred komisiju (čl. 5.). Konvencija daje poseban položaj državama koje zbog blizine svojih obala imaju poseban interesna na nekom ribolovnom prostoru u otvorenom moru. Takva država ima pravo sudjelovati u svakoj organizaciji za istraživanje i u svakom sporazumu o mjerama za očuvanje bioloških bogatstava u tom prostoru, makar se njezini državljani ne bave ribolovom na tom mjestu. I tu može doći do postupka pred komisijom na inicijativu obalne države ili druge države zainteresirane za ribolov u tom prostoru. Ali obalna država može i jednostrano prihvatiti mjere za očuvanje bioloških izvora i te će mjere ostat na snazi dok se ne riješi spor s drugim zainteresiranim državama (čl. 6.).

Odredbe o očuvanju i gospodarenju živim bogatstvima otvorenog mora u Konvenciji UN-a o pravu mora su sažete i općenite naravi. Potvrđuje se pravo svih država na ribolov na otvorenom moru, uz dužnost da poštuju svoje ugovorne obveze i pravila Konvencije UN-a o pravu mora o gospodarenju živim bogatstvima koja se moraju primjenjivati i u isključivom gospodarskom pojasu (čl. 116.). Dužnost je država da međusobno surađuju u očuvanju i gospodarenju živim bogatstvima otvorenog mora (čl.118.), te da na čuvanje tih bogatstava primoraju svoje državljane (čl.117.). Prema čl. 119. st.1. Konvencije UN-a o pravu mora države prilikom određivanja dopustivog ulova i utvrđivanja drugih mjera za očuvanje živih bogatstava otvorenog mora: (a) usvajaju mjere kojima je svrha da se na temelju najboljih znanstvenih podataka održavaju ili obnavljaju populacije lovljenih vrsta na razinama koje mogu osigurati najviši održivi prinos; (b) vode računa o učincima takvih mjera na one vrste koje su udružene s vrstama koje se love ili su ovisne o njima, radi održavanja ili obnavljanja populacija tih udruženih ili ovisnih vrsta iznad razina na kojima bi se njihova reprodukcija mogla ozbiljno ugroziti. Raspoloživi znastveni podaci, dostavljaju se i redovito razmjenjuju pomoću nadležnih međunarodnih organizacija (subregionalnih, regionalnih). Zainteresirane države osiguravaju da mjere za očuvanje i njihova primjena ne diskriminiraju ni pravno ni stvarno ribare bilo koje države (čl. 119. st. 2.) Osim dužnost propisanih novom Konvencijom UN-a o pravu mora, države će i dalje biti obvezane dvostranim[18] i višestranim ugovorima[19] o ribolovu na otvorenom moru kojih su stranke.

Sporazum o primjeni odredaba Konvencije UN-a o pravu mora, koje se odnose na očuvanje i gospodarenje ribljim naseljima koja se nalaze u više različitih pojaseva i naselja vrlo migratornih vrsta riba prihvaćen je 1995. u New Yorku (Andrassy i sur., 2010). Također države surađuju radi očuvanja od potpunog istrjebljenja morskih sisavaca, a posebno moraju, uz pomoć odgovarajućih međunarodnih organizacija, djelovati radi zaštite, gospodarenja i proučavanja kitova (Degan, 2002).

[18] Njihov je cilj da se spriječe sukobi ribara dviju zemalja u istom ribolovnom području ili ustanovljenje mješovitih komisija za tehničku suradnju te za usvajanje preporuka (Degan, 2002).

[19] Zainteresirane države sklapaju višestrane ugovore kako bi uredile ribolov u nekoj regiji ili subregiji otvorenog mora. Takvi ugovorni režimi postoji za Sjeverno more, za Baltičko more, Sjeverni Atlantik, te posebno za Sjeverozapadni i Sjevernoistočni Atlantik, za Južni Atlantik, te za Sjeverni Pacifik (Degan,2002).

7. Suradnja država radi suzbijanja nedopuštenih djela

Sve države na otvorenom moru dužne su surađivati radi suzbijanja: (a) piratstva; (b) prijevoza robova; (c) nedopuštenog prometa opojnim drogama i psihotropnim tvarima; (d) neovlaštenog emitiranja s otvorenog mora.

7. 1. Piratstvo na moru

Od pamtivijeka je priznato pravo svake države da progoni piratstvo, da zaustavlja ili uzapćuje piratske brodove i da kažnjava pirate, bez obzira na njihovu pripadnost ili pripadnost broda (Andrassy i sur., 2010). Odredbe o piratstvu u Konvenciji o otvorenom moru (članci 14.-22.) jednaki su onima u Konvenciji UN-a o pravu mora (čl. 100.-107.). Kao što smo već naveli pravila međunarodnog prava o piratstvu izuzetak su od pravila o podjeli nadležnosti na otvorenom moru, prema kojemu svaka država provodi vlast samo nad brodovima svoje zastave.[20] Sve države moraju surađivati radi suzbijanja piratstva na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod vlast niti jedne države (ničije područje) (čl. 100. Konvencije UN-a o pravu mora).

Piratstvo je prema definiciji Konvencije UN-a o pravu mora (čl. 101., t. a): „svaki nezakoniti čin nasilja ili zadržavanja ili bilo kakva pljačka koje, za osobne svrhe, izvrši posada ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova i usmjeren: (i) na otvorenom moru protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njemu; (ii) protiv broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države." Piratstvom se smatra i svako dobrovoljno sudjelovanje u upotrebi piratskog broda ili zrakoplova (čl.101. st.1. t. b.)., kao i poticanje ili namjerno omogućivanje piratskih čina (čl. 101. st.1. t. c.). Djela piratstva mogu se počiniti i pomoću ratnog broda, državnog broda ili zrakoplova, ako takvim zrakoplovom zavlada pobunjena posada. Takva djela„ izjednačena su s djelima koja počini privatni brod ili zrakoplov" (čl. 102.). Piratstvo je u Konvenciji o pravu mora označeno kao djelo počinjeno za vlastite, „osobne svrhe". Time je napuštena značajka da je piratstvo čin robljenja; motiv piratstva može biti i drugi, npr. mržnja, osveta. Na taj se način piratstvo približava širem pojmu terorizma.[21] Uzapćenje brodova i dobara i uhićenje osoba zbog djela piratstva mogu obavljati samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi; drugi brodovi ili zrakoplovi jasno označeni i koje je moguće prepoznati da su u vladinoj službi za to ovlašteni (čl. 107.). Te radnje kao djelo piratstva ne smatraju se djelom piratstva ako su počinjene u vodama obalne države. Takve će se radnje tretirati u skladu s kaznenim zakonodavstvom obalne države. Svaka država može na otvorenom moru ili na ničijem području uzaptiti piratski brod ili zrakoplov, ili brod zrakoplov ili zrakoplov koji je otet djelom piratstva i nalazi se u vlasti pirata ili uhititi osobu i oduzeti dobra na njima (čl. 105.).

Država kojoj brod ili zrakoplov pripada po svojoj zastavi ne štiti počinitelje i ne može se protiviti vršenju kaznene sudbenosti od države u čije su ruke pali počinitelji pali. Sam način kažnjavanja prepušten je propisima svake pojedine države. Razumije se da načela suvremenog

[20] V. *supra,* (6. 1. 2.)

[21] Radi sprječavanja terorističkih čina na moru 10. ožujka 1988. zaključena je Konvencija o zabrani protupravnih čina protiv sigurnosti pomorske plovidbe (vidi u: Andrassy i sur., 2010).

pravosuđa ne dopuštaju suđenje na licu mjesta i vješanje na jarbol, kako je to bilo običaj u starija vremena. Svakom okrivljeniku mora se dati prigoda da se brani i da mu sudi zakoniti redovni sud. Pri tome sudovi moraju voditi računa o pravima trećih osoba koje su bile u dobroj vjeri (npr. vratiti brod vlasniku kojemu je brod otet) (Degan, 2002).

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 koje pripadnost ima brod ili zrakoplov za sav gubitak ili štetu uzrokovanu uzapćivanjem (čl. 106.).

7. 2. Prijevoz robova

Trgovina robljem zabranjena je Konvencijom o suzbijanju ropstva - Ženeva 1926. i Protokolom uz Konvenciju - Ženeva 1958. te dopunskom Konvencijom o ukidanju ropstva, trgovine robljem te ustanova i postupaka sličnih ropstvu - Ženeva 1956. (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/2003.)[22] koja dopunjuje Konvenciju iz 1926. Svi spomenuti akti obvezuju Republiku Hrvatsku (Andrassy i sur., 2010).

Trgovina robljem obuhvaća svako djelo zarobljavanja, stjecanja ili ustupanja neke osobe radi stavljanja u ropstvo i svako kupovanje, prodavanje ili zamjenjivanje robova.

Trgovinom se smatra i prijevoz ili pokušaj prijevoza robova iz jedne zemlje u drugu bilo kojim prijevoznim sredstvom (Degan, 2002).

Konvencija o otvorenom moru (čl. 13.) i Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. (čl. 99.) obvezuju svaku državu da poduzme djelotvorne mjere za sprječavanje i kažnjavanje prijevoza robova brodovima koji su ovlašteni da vijore njezinu zastavu i za sprječavanje protupravne upotrebe njezine zastave u tu svrhu. Rob koji pribjegne na brod bilo koje zastave postaje slobodan *ipso facto*.[23]

7.3. Nedopušteni promet opojnim drogama i psihotropnim tvarima

Konvencija UN-a o pravu mora nalaže svim državama suradnju radi suzbijanja nedopuštenog prometa opojnim drogama ili psihotropnim tvarima koji se obavlja brodovima na otvorenom moru u suprotnosti s međunarodnim konvencijama (čl. 108. st.1.).

Svaka država koja ima valjanih razloga vjerovati da se brod njezine zastave bavi nedopuštenim prometom opojnih droga i psihotropnim tvarima može zatražiti suradnju drugih država radi suzbijanja takvog prometa (čl. 108. st. 2.). I Konvencija Ujedinjenih naroda protiv nedopuštene trgovine opojnim drogama i psihotropnim tvarima iz 1988. predviđa da se strani brod može zaustaviti i pretražiti samo uz dopuštenje države čiju zastavu vijori. Zahtjev za suradnjom i zaustavljanjem broda svoje zastave država može dati bilo za svaki pojedini slučaj, bilo unaprijed, npr. pristupanjem ugovoru koji predviđa pravo zaustavljanja i pregleda brodova država stranaka za sve države stranke (Andrassy i sur., 2010). Konvencija o otvorenom moru nije sadržavala o tome nikakve odredbe.

[22] Republika Hrvatska je stranka na temelju notifikacije o sukcesiji.
[23] V. *supra*, (6.1.2.)

7.4. Neovlašteno emitiranje

Konvencija UN-a o pravu mora nalaže državama da surađuju radi suzbijanja neovlaštenog emitiranja s otvorenog mora (čl. 109. st. 1.). Ratni brod ili brod u vladinoj službi može uhititi na otvorenom moru svaku osobu ili uzaptiti brod koji neovlašteno emitira i zaplijeniti aparaturu (čl. 109. st. 4.). Kao što je već rečeno brod koji neovlašteno emitira ne može biti zaustavljen od broda bilo koje zastave, nego samo od brodova koji pripadaju jednoj od država izričito propisanih Konvenvijom.[24] Konvencija o otvorenom moru nema odredaba o neovlaštenom emitiranju.

8. Zloupotrebe sloboda otvorenog mora

Uslijed utrke u naoružavanju i povećanju ratnih flota najjačih država svijeta dolazilo je do zloupotreba slobodnog otvorenog mora. Prema Deganu (2002), te zloupotrebe mogu se svrstati u tri najvažnije skupine: (a) nuklearni pokusi u moru i u atmosferi; (b) pokusi s raketama dugog dometa; (c) pomorski manevri širokih razmjera.

8.1. Nuklearni pokusi u moru i u atmosferi

Sjedinjene Američke Države izvodile su nuklearne pokuse u moru na atolu Bikini u okviru Maršalskih otoka na Pacifiku. To se događalo od 1946. godine nadalje. Bile su nanesene velike štete japanskim ribarima koji su lovili u blizini jer se ozračeni ulov morao uništiti. Te štete su nadoknađene 1955. godine *ex gratia* globalnom svotom od dva milijuna dolara. Godine 1956. tamo je po prvi put bačena hidrogenska bomba iz aviona (Degan, 2002).

Ugovorom o zabrani pokusa nuklearnim oružijem u atmosferi, svemiru i pod vodom iz 1963. godine po prvi put bilo je zabranjeno obavljanje pokusa nuklearnim oružijem. Ugovor je plod triju tada glavnih nuklearnih sila (Sjedinjene Države, Sovjetski Savez i Velika Britanija) i otvoren je na pristupanje svim državama svijeta. Ugovor obvezuje stranke da zabrane, spriječe i ne izvode nuklearne pokuse ili druge nuklearne eksplozije na bilo kojem dijelu svog područja ili pod svojom sudbenošću ili vlašću, i to: (a) u zraku i preko granica zračnog prostora, uključivši svemirski prostor, pod vodom, uključivši teritorijalno i otvoreno more; (b) bilo kojoj drugoj sredini, ako se zbog eksplozije radioaktivne čestice mogu proširiti izvan područja odnosne države (Andrassy i sur., 2006).

1996. godine zaključen je Ugovor o sveobuhvatnoj zabrani nuklearnih pokusa. Ugovor zabranjuje sve vrste nuklearnih pokusa, te u svrhu osiguranja provedbe svojih odredaba osniva Organizaciju Ugovora o sveobuhvatnoj zabrani nuklearnih pokusa. Međutim, Ugovor još nije nije stupio na snagu iako su ga potpisale i ratificirale brojne države (Andrassy i sur., 2006).

Danas ne postoji pravilo općeg međunarodnog prava o zabrani nuklearnih pokusa *per se*. Važan element u izgradnji općeg običajnoga pravnog pravila, koje izričito zabranjuje nuklearne pokuse u vodama i u atmosferi otvorenog mora, su propisi Konvencije iz 1982. glede miroljubivih upotreba mora (članak 301), te onaj po kojemu otvoreno more rezervirano za

[24] V. *supra*, (6.1.2.)

miroljubive svrhe (članak 88). Dakle, dade se zaključiti ako nuklearni pokusi ne štete okolišu oni prema općem međunarodnom pravu nisu zabranjeni (Degan, 2002).

8.2. Pokusi s raketama dugog dometa

Sovjetski Savez je od 1960. godine počeo provoditi pokuse raketama dugog dometa sa svojega teritorija u smjeru udaljenih dijelova središnjeg Pacifika, izvan glavnih morskih putova. Svakoj seriji takvih pokusa prethodila je najava kojom su se brodovi svih država upozoravali da se ne približavaju određenim područjima, uz navođenje njihovih geografskih koordinata i vremena održavanja pokusa. Protiv tih pokusa neke su države (Japan i Norveška) ulagale proteste, smatrajući da oni predstavljaju povredu sloboda otvorenog mora, a u pravnoj doktrini takvi se pokusi smatraju nedopuštenima (Degan, 2002).

8.3. Pomorski manevri širokih razmjera

Najjače sile (Sjedinjene Države i bivši Sovjetski Savez) su uz suradnju svojih saveznika obavljale pomorske manevre na većim prostorima otvorenog mora (Sredozemlje, Sjeverni Atlantik, Pacifik, Indijski Ocean, ...). Ti manevri su za suprotnu silu bili prilika da se sa svojim avionima i brodovima upliću u borbeni raspored, da prisluškuju radiosignale, itd., što je bilo opasno za međusobne odnose tih zemalja kao i za mir u svijetu, a isto tako predstavljali su smetnju i nedopušteno ometanje slobodne upotrebe tih dijelova otvorenog mora kada se održavaju na važnim plovnim putovima i u ribolovnim područjima (Degan, 2002).

9. Zaključak

U prikazivanju prava otvorenog mora, odnosno režima koji u njemu vlada, tradicionalno se raspravlja i razmatra tzv. pravna narav tog objekta međunarodnog prava. Otvoreno more nije ni *res nullius*, a ni c*ondominium*. Ničija stvar mogla bi se steći jednostranim činom, a upravo to ne smije biti s otvorenim morem, a pojam *condominium* zahtjeva zajedničko vršenje suverenosti, a takvo za sada u otvorenom moru nije po međunarodnom pravu uspostavljeno i organizirano. Zato se prije može govoriti o otvorenom moru kao *res communis omnium*, u otvorenom moru nijedna država nema isključivu vlast, niti može pravovaljano stjecati ili podvlastiti bilo koji dio tog mora svojemu suverenitetu, ono služi istodobno pojedinačnim i zajedničkim potrebama i interesima svih država u međunarodnoj zajednici. Pravni režim otvorenog mora temelji se na slobodama otvorenog mora koje sadrže prava i obveze, jednake za sve države, o upotrebi, iskorištavanju, istraživanju te zaštiti i očuvanju otvorenog mora i njegova okoliša.

Konvenciju UN-a o pravu mora iz 1982. i Konvenciju o otvorenom moru iz 1958., kao izvor pravnih pravila koja čine režim otvorenog mora, treba uzeti u obzir prije svih ostalih izvora. Ta pravna pravila sadrže osnovne dužnosti i prava država.

LITERATURA

1. Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B. (2010). *Međunarodno pravo 1*, Školska knijga, Zagreb.
2. Andrassy, J., Bakotić, B., Lapaš, D., Seršić, M., Vukas, B. (2012). *Međunarodno pravo 2*, Školska knjiga, Zagreb.
3. Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B. (2006). *Međunarodno pravo 3*, Školska knjiga, Zagreb.
4. Barić-Punda, V., Juras, D. (2004). Pravo progona u propisima Republike Hrvatske i praksi Ministarstva unutarnjih poslova od 1992. do 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43(158), 85-99.
5. Degan, V.-Đ. (2002). *Međunarodno pravo mora: u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka.
6. Ibler, V., (1965). *Sloboda mora*, Narodne novine, Zagreb.
7. Konvencija o otvorenom moru, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/1994.
8. Konvencija o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas), United Nations Treaty Series , sv. 559, str. 285-342; neslužbeni hrvatski prijevod u: Međunarodno javno pravo – izbor dokumenata, 2. izdanje, Zagreb, 1977.
9. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2000.
10. Kreća, M. (1990). *Pravo mora-Naučno istraživanje mora i prenos pomorske tehnologije*, Naučna knjiga, Beograd.
11. Mijušković, B. (1989). *Pravo progona stranih brodova*. Vojnoizdavački i novinski centar, Beograd.
12. Rudolf, D. (2012). *Enciklopedijski rječnik međunarodnoga prava mora*, Matica hrvatska, Zagreb.
13. Rudolf, D. (2004) Slobodno i zatvoreno more: Grotius i Selden, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 25(2), 921-933.
14. Vukas, B. (1982). Pristup moru država bez morske obale, *Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, 15(17), 158-159.

Summary

High Seas

The high seas are an institute of international law of the sea codified first by the 1958 Convention on the High Seas and subsequently by the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. The paper examines the area of the high seas, including the peaceful uses of the high seas, the rights of landlocked states, the legal status of vessels on the (high) seas, and the right of hot pursuit. The paper addresses the freedoms recognized under international law on the high seas, namely the freedoms of navigation, overflight, laying of submarine cables and pipelines, construction of artificial islands, scientific research, and fishing. In addition, it considers situations in which the freedoms of the high seas may be abused, for example by conducting nuclear tests at sea and in the atmosphere, by test-launching long-range missiles, or by carrying out large-scale naval maneuvers. The paper also examines cases in which states are required to cooperate on the high seas to suppress unlawful acts, including piracy, the slave trade, illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances, and unauthorized broadcasting from the high seas.

Keywords: *high seas; freedom of navigation; United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), international law of the sea.*

Autorska prava: ©2026 Autor. Ovaj rad objavljen je u otvorenom pristupu pod licencom Creative Commons Imenovanje – Nekomercijalno 4.0 međunarodna.

Copyright: ©2026 The Author. Open Access: The work is licensed under a Creative Commons Attribution- NonCommercial 4.0. International License.