

Дамјан Татић,
студент последипломских студија

ПОЈАМ И ПРАВНИ СТАТУС РАТНОГ БРОДА У МЕЂУНАРОДНОМ ПРАВУ МОРА

С обзиром на то да је у претходној деценији донето више аката који регулишу правни положај ратног брода, а да вихор трагичних сукоба у бившој СФРЈ није мимоишао њене јадранске обале, као актуелно намеће се питање дефинисања појма ратног брода и анализа његовог правног статуса.

На конференцијама о праву мора које су одржане под покровитељством Уједињених Нација донете су две конвенције којима се дефинише ратни брод. У Женеви 1958. године донета је, између осталих, и *Конвенција о отвореном мору*. У њој се ратни брод дефинише као брод који припада ратној морнарици неке државе и носи спољне ознаке распознавања ратног брода његове државне припадности, под командом је официра који је у служби владе и чије је име уписано у попис официра ратне морнарице. Посада је подвргнута правилима војне дисциплине. На конференцији која је одржана 1982. године донета је *Нова конвенција о праву мора*. Ова конвенција уноси извесне корекције у дефиницију ратног брода. Тако су речи "припада ратној морнарици" замењене речима "припада оружаним снагама", а израз "попис официра ратне морнарице" замењује се изразом "одговарајући попис војних лица". Што се тиче југословенских правних прописа дефиниција страних ратног брода дата је у ставу 4. члана 2. Закона о обалном мору и епиконтиненталном појасу из 1987. године, по коме је страни ратни брод онај "брод, укључујући и подморнице, који припада оружаним снагама стране државе, носи спољне знаке распознавања ратног брода и његове државне припадности, налази се под командом војног лица и има војну посаду". Ратни брод је дефинисан и у Закону о поморској и унутрашњој пловидби из 1977. године. По члану 6. овог Закона страни ратни брод јесте "брод који је под командом официра страних оружаних снага, а чија је посада војна, односно подвргнута војној дисциплини, који је дужан вити спољне знакове распознавања ратног брода своје државне припадности".

Дефинисање појма ратног брода заокупљало је пажњу теоретичара. Тако др Бартош дефинише ратни брод као "државни брод који припада поморским оружаним снагама једне земље и који има војну посаду под командом официра ратне морнарице те земље" (1). По магистру Поповићу, да би се брод третирао као ратни, он мора да припада поморским оружаним снагама, затим да носи спољне знакове распознавања ратног брода своје државе, да се налази под командом официра којег поставља држава и који је уписан у флотну листу официра ратне морнарице, а посада мора да буде подвргнута правилима војне дисциплине (2). Од страних аутора, Коломбос

(1) Бартош Милан, *Међународно јавно право* (Књига II), Београд, 1956, стр. 177.

сматра да ратни брод чини део оружаних снага државе уколико је под командом овлашћеног поморског официра и уколико је његова посада потчињена поморској дисциплини (3).

За одређивање правног појма ратног брода значајна је његова намена (4). Др Вукас се залагао да у дефиницију буде унет и стварни, функционални критеријум (5). Ово је пажње вредан покушај. Но, др Вукас се залагао да се тај критеријум примени првенствено у вези с правом нешкодљивог проласка туђим територијалним морем. Истицао је да је основни разлог уношења дефиниције ратног брода у акт о отвореном мору другачији од разлога уношења такве дефиниције у акт о територијалном мору, где би се ово питање разматрало у контексту права на нешкодљив пролазак (6). Чињеница је да се у Женевској конвенцији о отвореном мору дефиницији ратног брода пришло више са формалне стране, као што то истиче и др Вукас (7). Можда је таква дефиниција могла да се прошири и речима "и други бродови који се по намени изједначавају са ратним". Овим би се задовољио *функционални* критеријум. Штета што је ово пропуштено у новој конвенцији о праву мора и југословенским законима, али је похвално то што је у тим актима приликом дефинисања ратног брода акценат стављен на припадност брода и посаде оружаним снагама, а не ратној морнарици. У вези са овим намеће се питање да ли је бродовима тзв. хрватске ратне морнарице у јесен 1991. године могао бити признат статус страних ратних бродова? Ово питање првенствено је захвално за теоретичара. С аспекта југословенског права бродовима тзв. хрватске ратне морнарице није се могло признати својство страних ратних бродова у јесен 1991. године. Хрватска тада није била међународно призната, па сходно томе ни њено бродовље није могло бити третирано као бродовље које припада оружаним снагама стране државе. Уз то посаде тих бродова су, са аспекта југословенског права чинили припадници сепаратистичких паравојних снага, а не војних снага једне суверене државе. Но, треба приметити да се много тога променило међународним признањем Хрватске.

Пре него што се позабавимо правним статусом ратних бродова у појединим морским појасевима, требало би дефинисати шта је то правни статус ратног брода. Дефиниција коју је дао др Рудолф задовољавајућа је и њу ћемо надаље користити. Он под правним статусом (положајем) брода (самим тим и ратног брода) подразумева однос брода према оној држави или државама које су овлашћене да спроводе власт на том броду (8).

Битна ознака правног режима унутрашњих морских вода је то да је тај појас под пуним суверенитетом обалне државе, с тим што она мора да уважава извесне опште интересе као што је право на саобраћај (9). Но, поставља се питање да ли то право укључује и право страних ратних бродова да несметано упловљавају у унутрашње морске воде неке суверене државе. Др Бартош сматра да ови бродови не могу улазити у овај појас ненајављени и без посебне дозволе обалне државе. Исти поступак је предвиђен и за њихов пролазак и боравак у њима, сматра овај аутор (10). Изузетак су упловљавања

(2) Поповић, Јован, *Ратни брод у међународном праву* (магистарска теза), Београд, 1975, стр. 34-36.

(3) Colombos, John C., *International law of the Sea*, London, 1967, стр. 262.

(4) Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 31-33.

(5) Вукас, Будислав, *Неколико напомена о будућим правилима међународног права о проласку страних ратних бродова територијалним морем*, Југословенска ревија за међународно право, бр. 1-2, 1975, стр. 187.

(6) *Ibid.*

(7) *Ibid.*

(8) Рудолф, Даворин, *Међународно право мора*, Загреб, 1985., стр. 35.

(9) Аврамов, Смиља и Крећа, Миленко, *Међународно јавно право*, Београд, 1989, стр. 299.

(10) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 169-171.

у случају несреће на мору (11). Слично схватање заступа и др Рудолф (12). Ставови ова два аутора треба у потпуности прихватити.

Поред овог изузетка од правила да страни ратни брод може упловити у унутрашње морске воде само уз посебно одобрење обалне државе, мр Поповић наводи још један случај (13). То је случај када се на страном ратном броду налази шеф државе или владе. Но, с обзиром на чињеницу да се овакве посете обично унапред најављују, не чуди то што већина других аутора ово не сматра изузетком од горе споменутог правила. Подморнице су дужне пловити искључиво површином мора.

Наш Закон о обалном мору и епиконтиненталном појасу у начелу забрањује пролазак страних ратних бродова кроз југословенске унутрашње морске воде. Ова забрана ублажена је могућношћу да страни ратни брод уплови у тај морски појас уз претходно одобрење Савезног секретаријата за народну одбрану, које се издаје у договору са органом управе надлежним за иностране послове. Број годишњих одобрења за посету ратних бродова исте државе припадности ограничен је на четири, а одређеним категоријама бродова изречена је апсолутна забрана упловљавања у унутрашње морске воде Југославије. Реч је о страним нуклеарним ратним бродовима, страним ратним бродовима који носе нуклеарно наоружање и бродовима специјалне намене који могу претпостављати опасност по безбедност Југославије, као и о страним ратним бродовима (или њиховим чамцима, ваздухопловима, или посадама) који су учествовали непосредно пре или треба да учествују непосредно после боравка, у активностима које би могле штетити општим интересима или угледу Југославије (чл. 6). Закон признаје свим бродовима право упловљавања без претходног одобрења, ако је проузроковано вишом силом (чл. 15).

Питање присуства страних ратних бродова у лукама јесте једно од интересантнијих. У Женеви је 1923. године донета *Конвенција и Статут о режиму поморских лука*, којима се гарантује приступ трговачким бродовима у луке које обална држава прогласи за отворене (14). Коломбос наводи да се поменутим актима поморска пловила дефинишу негативно у односу на ратне бродове, као сва пловила осим ратних бродова (15). Из свега овога може се закључити да ратни бродови не уживају право приступа чак ни у отворене луке без претходног одобрења обалне државе. До сличног закључка дошао је и Сосер-Хол у својој пресуди у спору између Саудијске Арабије и ARAMCO-а коју наводи Коломбос, када је истакао да боравак страних ратних бродова може бити подвргнут одређеним рестрикцијама (16). Сосер-Хол у поменутој пресуди истиче да чисто војне луке могу бити затворене за све бродове, осим за ратне бродове обалне државе (17). Но и овде важи правило да се страни бродови могу склонити у луку у случају више силе (18).

Обалне државе својим прописима регулишу број страних ратних бродова који упловљавају и дужину њиховог боравка у унутрашњим морским водама. Неке чак одређују да ови бродови могу упловљавати само дању. Правни статус ових бродова регулише се интерним прописима обалне државе, на темељу међународног права. Могуће је регулисање и на основу споразума обалне државе и државе чију заставу ратни брод вије (19).

(11) *Ibid.*

(12) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 41.

(13) Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 142-146.

(14) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 169-171.

(15) Colombos, John C., *op. cit.*, стр. 176-177.

(16) *Ibid.*

(17) *Ibid.*

(18) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 164.

(19) Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 146-147., види и Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 46.

Југословенским Законом о обалном мору и епиконтиненталном појасу предвиђено је да у унутрашњим морским водама Југославије могу бити највише три ратна брода борбене и два помоћне намене исте државне припадност. При томе у њиховом саставу не може бити површински брод пуног депласмана већег од 10.000 тона, нити подморница пуног депласмана већег од 4.000 тона, а не могу се ни задржавати дуже од 10 дана.

Обална држава, поред затварања одређених лука, из разлога безбедности и због потреба својих поморских снага, може забранити или ограничити пловидбу у целини или деловима својих унутрашњих морских вода, у којима се формирају забрањене зоне (20). И југословенским Законом о обалном мору и епиконтиненталном појасу предвиђена је могућност формирања забрањених зона.

Поставља се питање шта је правни основ упловљавања страног ратног брода. Једни, наводи мр Поповић, сматрају да ови бродови могу упловљавати у иностране унутрашње морске воде баш као и трговачки. Да би обална држава могла да им забрани упловљавање, она за то мора да буде овлашћена специфичним уговорима. Али, мр Поповић исправно запажа да државе уопште нису дужне да закључују такве уговоре. Уз то, разлози који оправдавају приступ страних трговачких бродова (потребе трговине, право за саобраћај) тешко да могу да стоје код ратних бродова, с обзиром на њихову намену. Исправнија су схватања која се ослањају на праксу, да је за упловљавање страних ратних бродова потребно одобрење обалне државе и да је то основ присуства ових бродова у унутрашњим морским водама. Ово због тога што страна војска не може ступити на копно неке државе без њеног одобрења (21).

Иако су унутрашње морске воде под сувереношћу обалне државе, страни ратни брод и у њима остаје под јурисдикцијом државе чију заставу вије, сматра др Рудолф. По њему, никакав акт власти обалне државе не може се спроводити на ратном броду без одобрења његовог команданта. Др Бартош сматра да су страни ратни бродови изузети из јурисдикције обалне државе. Од страних аутора Х.А. Смит сматра да су и ратни бродови, као и остали бродови, подвргнути законима обалне државе, с тим што се закони не могу применити, нити оснажити било каквом акцијом на броду или против брода, пошто он ужива имунитет. Коломбос истиче да је ратни брод подвргнут искључиво јурисдикцији државе чију заставу вије јер он представља суверенитет своје државе (22).

Који је основ овог имунитета? Др Бартош наводи да су старији писци заснивали екстратериторијалност брода на фикцији по којој је брод део државне територије, док новији писци екстратериторијалност заснивају на више различитих основа, као што су прећутни пристајак обалне државе давањем дозволе за упловљавање или у карактеру ратних бродова да представљају суверенитет својих држава. Др Бартош истиче да се овде пре ради о неприсвајању компетенције над страним ратним бродом, него о његовој екстратериторијалности. До неприсвајања компетенције долази због немогућности подчињавања стране оружане силе без отварања непријатељстава. Др Рудолф исправно указује на чињеницу да и у овом случају обална држава располаже довољном силом да оствари своје компетенције. Он сматра да је овде у ствари реч о остваривању начела *pari in parem non habet imperium* и да се над страним ратним бродом не може вршити власт, пошто је представник оружане силе своје државе. Од страних аутора, Коломбос сматра да се обална

(20) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 170, Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 41.

(21) Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 139-142.

(22) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 46-47, Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 177-178, Smith, H.A., *The Law and Custom of the Sea*, London, 1959, стр. 26, Colombos, John, C., *op. cit.*, стр. 259-260.

држава прећутно (или чак изричито) одрекла своје јурисдикције давањем дозволе за упловљење брода. Смит се у основи слаже са овим схватањем (23). Од свих ових схватања *најисправније* је оно по коме је основ имунитета чињеница да ратни брод делује *iure imperii*, да је он представник власти своје државе и да над њим обална држава нема компетенцију, јер *par in parem non habet imperium*. Но, страни ратни брод ужива имунитет само док се понаша пријатељски према обалној држави, поштује њене прописе и правилно употребљава своје привилегије и не дира у њен поредак.

Мр Поповић разликује реални и персонални имунитет. Први се односи на сам брод и састоји се у томе што обална држава нема кривичну дисциплинску, и грађанско-правну јурисдикцију и надлежност над страним ратним бродом. Очито је да брод не може бити кривично и дисциплински одговоран већ само чланови његове посаде или друга лица која су са њим допутовала. Због тога је реални имунитет брода релевантан првенствено у грађанско-правним стварима. Персонални имунитет се односи на чланове посаде (или друга лица која су допутовала бродом). У овом случају имунитет је релевантан и у кривичним и у дисциплинским стварима (24). Др Рудолф истиче да грађански судови обалне државе нису надлежни да одлучују о грађанско-правним захтевима према самом броду, док су чланови посаде подвргнути судбоности обалне државе. Мр Поповић сматра да је обална држава надлежна за грађанско-правне спорове између чланова посаде и лица са копна. У сваком случају, не може се приступити извршењу на имовини која се налази на страном ратном броду (25).

Др Рудолф сматра да у кривичним стварима обална држава има репресивну власт, али нема јурисдикцију, па ни органи гоњења ни судови обалне државе нису овлашћени да интервенишу на страном ратном броду. Кривична дела почињена од стране посаде страног ратног брода у оквиру службене дужности подлежу судовима државе чију заставу тај брод вије. Суд обалне државе надлежан је само за кривична дела почињена на копну од стране чланова посаде мимо службене дужности. Др Бартош се о овим питањима изјашњава скоро идентично, док мр Поповић каже да је обална држава дужна да кривична дела почињена на страном ратном броду третира као дела почињена у иностранству (26). Од страних аутора Смит сматра да су поморски имунитети ограничени само на брод и оне који се налазе на њему. Када су чланови посаде на копну, они не уживају имунитет, јер на обалу иду као појединци, али ће се према њима у пријатељским земљама показати разумсвање. Овај став изгледа помало претеран. Коломбос истиче да, ако је кривично дело почињено на страном ратном броду, командант може изручити учиниоца обалним властима. Ако су и починилац и жртва држављани обалне државе, он је дужан то учинити. Ако су чланови посаде на копну у униформи и по службеној дужности, они уживају имунитет, сматра Коломбос. У противном, они су под јурисдикцијом обалне државе (27).

Ремонт страних ратних бродова детаљно је регулисан у југословенском Закону о обалном мору и епиконтиненталном појасу. По претходном одобрењу ССНО у војним ремонтним заводима и бродоградилиштима може се вршити ремонт страних ратних бродова. ССНО одобрење издаје у споразуму са органом управе надлежним за иностране послове. Ограничење у

(23) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 177-180, Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 47, Поповић Јован, *op. cit.*, стр. 44-50, Colombos, John, *op. cit.*, стр. 264-265, Smith, H.A., *op. cit.*, стр. 26.

(24) Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 50-57.

(25) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 46-47, Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 194-197.

(26) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 46-47, Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 152-153, 178-179, Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 154-162.

(27) Smith, H.A., *op. cit.*, стр. 26-30, Colombos, John, *op. cit.*, стр. 273-276.

вези са бројем бродова исте државне припадности и њиховог површинског депласмана, истоветна су са оним која се јављају у вези са упловљавањем у југословенске воде. За време ремонта, на броду се налази највише до 1/3 посаде, а убојна средства, гориво и мазиво морају бити искрцани.

Др Бартош сматра да страни ратни брод може да врши нека суверена права и на копну, уз сагласност обалне државе. Реч је првенствено о патролној служби и постављању стража дуж брода. И *Упутство* које мр Поповић наводи предвиђа могућност организовања патролне службе ради дисциплине чланова посаде. Др Рудолф наводи да се питања боравка посаде у луци решавају споразумно од стране команданта брода и лучких власти (28). Смит износи неприхватљив став да британски брод може у изузетним условима искрцати оружану посаду ради заштите британских држављана и њихове имовине. Коломбос заступа сличан став (29). По нама, данас страни оружани одреди могу бити искрцани с мора у обалној држави *само уз њену сагласност*, или у оквиру акције *Уједињених Нација*, иначе би ово представљало *атак на суверенитет* обалне државе.

Право страног ратног брода да пружи азил је спорно. Др Рудолф сматра да брод нема право да пружи азил. Др Бартош сматра да је ово право спорно, нарочито у случају политичког азила и да у најмањој мери, пружање азила од стране ратног брода представља злоупотребу права. Мр Поповић сматра да је уобичајена пракса пружања азила политичким кривцима и да га увек треба пружити када на некој територији не постоји ефективна власт. Обална држава не може бегунце тражити силом, већ дипломатским каналима. Смит сматра да појединци не уживају право азила, али да у случају пружања азила на ратном броду обална држава може интервенисати само дипломатским путем. Смит такође сматра да тамо где постоји пракса, азил може бити пружен само политичким кривцима, а не и обичним криминалцима. Коломбос такође подржава пружање азила политичким кривцима (30). Могло би се закључити да, иако постоји пракса пружања азила политичким кривцима, али не и криминалцима, такав акт би смео да буде допуштен *само када на копну не постоји ефективна власт*.

У случају дезертирања члана посаде, капетан ратног брода овлашћен је да од органа обалне државе захтева да га ухвате и изруче. Командант ратног брода не може приступити насилном враћању тог члана посаде. Правилан је поступак дипломатско-конзуларним каналима (31).

Страни ратни брод не сме угрожавати безбедност обалне државе. Због тога је обална држава овлашћена да доноси прописе у којима наводи радње забрањене за страни ратни брод. У случају непридржавања забрана или кршењу прописа обалне државе команданту страног ратног брода се скреће пажња на то. Ако се са таквим радњама настави, захтева се да брод напусти обално море (32). Закон о обалном мору и епиконтиненталном појасу Југославије предвиђа отказивање посете односно боравка страног ратног брода у случају не придржавања одредаба тог закона и других прописа. Др Аврамов и др Крећа исправно сматрају да се територијално море налази под сувереношћу обалне државе (33). Суверена власт трпи ограничења у виду права

(28) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 179-180, Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 188-189, Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 48.

(29) Smith, H.A., *op. cit.*, стр. 27-30, Colombos, John, *op. cit.*, стр. 281-282.

(30) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 48-49, Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 177-179, Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 162-167, Smith H.A., *op. cit.*, стр. 27-30, Colombos, John, *op. cit.*, стр. 277-279.

(31) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 48-49, Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 162-167, Colombos, John, *op. cit.*, стр. 276-277.

(32) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 48-49, Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 177-179, Colombos, John, *op. cit.*, стр. 273-275.

(33) Аврамов, Смиља - Крећа, Миленко, *op. cit.*, стр. 305.

нешкодљивог или неофанзивног проласка страних бродова. Питање нешкодљивог проласка изузетно је контроверзно. Новија теорија у одређивању појма нешкодљивог проласка полази од дефиниције дате у *Новој конвенцији о праву мора*. По њеном члану 18 пролазак је пловидба било ради пресецања територијалног мора без упловљавања у унутрашње морске воде или пристајања изван њих, било ради упловљавања у или испловљавања из унутрашњих морских вода, или пристајања у њима. Нешкодљивост је у *Новој конвенцији о праву мора*, за разлику од *Конвенције* из 1958. године (која ју је дефинисала као обављање пролаза на начин који не нарушава мир, поредак и безбедност обалне државе), одређена и негативно, кроз таксативно набрајање шкодљивих радњи. По члану 19. *Нове конвенције* пролаз се сматра шкодљивим: 1) ако брод на било који начин прети или употребљава силу против суверености, територијалног интегритета и независности обалне државе, или крши начела *Повеље Уједињених Нација* на други начин, 2) ако брод обавља вежбе са оружјем или га користи, 3) ако брод прикупља обавештења на штету одбране обалне државе, 4) ако обавља какву пропагандну делатност ради наслртаја на одбрану или безбедност обалне државе, 5) у случају полетања, спуштања или прихватања било каквог ваздухоплова на брод, 6) у случају лансирања, прихватања или спуштања на брод било какве војне направе, 7) у случају укрцавања или искрцавања робе, новца или лица супротно царинским, фискалним, здравственим законима или прописима обалне државе, или њеним законима и прописима о усељавању, 8) у случају хотимичног и озбиљног загађивања, 9) у случају било какве риболовне делатности, 10) у случају обављања истраживања или мерења, 11) у случају било какве делатности ради уплитања у састав комуникација или нека друга средства или уређаје обалне државе, 12) сваку другу делатност која није у непосредном односу са проласком. Члан 17. Закона о обалном мору и епиконтиненталном појасу одређује да је пролазак нешкодљив све док не дира у поредак, мир и безбедност Југославије. Списак делатности који пролазак чине шкодљивим, наведен у члану 18. поменутог Закона, у потпуности се поклапа са списком датим у *Новој конвенцији*.

Дошло је до колизије интереса обалне државе (суверенитет над територијалним морем) и међународне заједнице (слобода пловидбе) око проласка територијалним морем. С обзиром да су начела на којима почивају ови интереси подједнако легитимна, морало се наћи неко компромисно решење. Оно је нађено у пружању могућности проласка свим бродовима, под условом да њихов пролазак не штети обалној држави. Но ако слобода мора оправдава слободу пролаза за трговачке бродове, сасвим је другачије са ратним бродовима. Слобода мора није настала због њих. Ови бродови су представници државног суверенитета и као такви, по речима Рута, прете, те не могу улазити без дозволе (34). Мијушковић сматра да ово питање није решено и да обална држава има право да даје одобрење или бар тражи нотификацију пре него што страни ратни брод почне да се користи проласком. И др Вукас долази до сличног закључка и залаже се за слична решења, упозоравајући на релативност шкодљивости зависно од тога каквој поморској сили припада брод који пролази (35). Од аутора који су писали пре доношења *Нове конвенције о праву мора*, Коломбос сматра да је исправније гледиште по коме право проласка не би требало да буде ускраћено ратним бродовима у време мира, ако је пролазак неопходан за међународну пловид-

(34) Катичић, Натко, *Приступ ратних бродова у туђе територијалне воде*, "Поморска енциклопедија" (књига 6), Загреб, 1960.

(35) Миљушковић, Богољуб, *Пролазак страних ратних бродова територијалним морем и власт обалне државе*, "Југословенска ревија за међународно право", бр. 1-2, 1975, стр. 180, 184, 185; Вукас Будислав, *Проблем нешкодљивог проласка ратног брода*, "Југословенска ревија за међународно право", бр. 1, 1962, стр. 99.

бу. Смит сматра да се тешко може говорити о апсолутно признатом праву нешкодљивог проласка страних ратних бродова кроз територијално море (36). После доношења *Нове конвенције о праву мора* ситуација је јасна, пошто она гарантује нешкодљив пролазак страним бродовима. Ово право је гарантовано и ратним бродовима, под условом да не предузимају забрањене радње, набројане у члану 19. Др Рудолф наводи да су *Конвенцијом* из 1982. године прецизирана и пооштрена правила о проласку подморница и нуклеарних бродова. Њоме је обалној држави забрањено да страним бродовима поставља захтеве којима би им негирали право нешкодљивог проласка. Др Рудолф наводи условљавање проласка претходним одобрењем као очигледан пример оваквог поступка (37). Са овим ставом могло би се сложити. Но, обалној држави ипак треба оставити право да захтева претходну нотификацију проласка страног ратног брода кроз своје територијално море. Изузетак би био у случају упловљавања услед више силе. Југословенски Закон о обалном мору и епиконтиненталном појасу право нешкодљивог проласка је гарантовано страним ратним бродовима, под условом да поштују одредбе члана 17. и забране из члана 18. Закон предвиђа да се намера проласка најави најмање 24 часа пре упловљавања. Сам пролазак мора се обавити без прекида и одлагања, осим у случају више силе. Чланом 20. Закона предвиђа се да више од три брода исте државне припадности не могу истовремено пролазити територијалним морем. Члан 21. Закона захтева да страна подморница мора пловити површином мора и вити своју заставу за време проласка. Обална држава овлашћена је да предузима мере ради спречавања проласка који није нешкодљив, као и да уведе зоне у којима може да привремено обустави нешкодљив пролазак. И Закон о обалном мору и епиконтиненталном појасу у члану 22. предвиђа такву могућност.

Др Арамов и др Крећа истичу да страни ратни брод, као представник *iure imperii*, не подлеже јурисдикцији обалне државе, али је дужан поштовати њене прописе при проласку територијалним морем. Слично схватање заступају и други аутори (38). Уколико страни ратни брод крши пропис обалне државе, она је овлашћена да приступи репресивним мерама. У пракси, брод ће се позвати да престане са кршењем прописа. Ако се кршење настави затражиће се да брод напусти територијалне воде. Ако захтев не буде испуњен, приступиће се гоњењу брода.

Поставља се питање правне природе нешкодљивог проласка. Др Бартош наводи да оно по једнима представља обичну могућност, која се своди на фактичку праксу, по другима оно је службеност (др Рудолф заступа овакво схватање), а по трећима опште право које представља ограничење суверенитета обалне државе. Др Бартош сматра да нешкодљив пролазак садржи елементе и службености, јер се ограничава суверенитет обалне државе и општег права, јер га уживају све државе (39). Овакав став би се могао прихватити с тим што би *нагласак требало ставити* на природу нешкодљивог проласка као *instituta sui generis* међународног јавног права, а не на помало неадекватно и некритичко преношење појма службености из приватног у јавно право.

С обзиром на чињеницу да се отворено море сматра *res communis omnium*, на њему све државе уживају одређене слободе. *Нова конвенција о праву мора* у члану 88. предвиђа да се море може користити само у мирољубиве сврхе. Било би превише идеалистички очекивати да је чл. 88 одузето "право грађанства" ратним бродовима на отвореном мору. Пре би се могло рећи да

(36) Colombos, John, *op. cit.*, стр. 132-133, Smith, H.A., *op. cit.*, стр. 35-36, 39-40.

(37) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 92-94, 97, 99-100.

(38) Аврамов, Смиља - Крећа, Миленко, *op. cit.*, стр. 307, Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 124-125, Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 106.

(39) Бартош, Милан, *op. cit.*, стр. 194-199, Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 85.

је намера била да се спречи да отворено море буде полигон за агресивне акте. Држава врши власт над бродовима који вију њену заставу на отвореном мору. Јурисдикција државе над ратним бродом је апсолутна. С друге стране ратни брод има извесну власт над свим трговачким бродовима на отвореном мору. Ове мере смеју се предузимати само у подробно регулисаним случајевима. Већ је обичајно право предвиђало да ратни бродови могу да заустављају и прогоне бродове за које основано сматрају да се баве пиратством. *Конвенцијом о отвореном мору* из 1958. године, ратни брод је овлашћен да заустави и прегледа трговачки брод на отвореном мору у случају основане сумње да се брод бави пиратством, трговином робљем или да је исте државне припадности као и ратни брод, а да вије лажну заставу или одбија да истакне заставу. *Конвенцијом о праву мора* из 1982. године предвиђено је да ратни брод може да заустави трговачки брод још и у случају кад сумња да је тај брод без државне припадности или да се бави неовлашћеним емитовањем радио и ТВ емисија а суд државе чију заставу вије ратни брод био би надлежан. Ратни бродови могу гонити стране нератне бродове и на отвореном мору, под условом да је прогон започео док се прогоњени брод или његов чамац налазио у унутрашњим морским водама, територијалном мору, спољном морском појасу, епиконтиненталном појасу или искључивој економској зони државе чију заставу ратни брод вије, а постоји основана сумња да је у једном од тих појасева прогоњени брод (или његов чамац) повредио прописе те државе. Прогон се мора водити без прекида. Право прогона престаје када прогоњени брод уплови у територијалне воде своје или треће државе (40). Право прогона на идентичан начин уређено је чланом 30. Закона о обалном мору и епиконтиненталном појасу Југославије.

Обичајно право предвидело је, а теорија подржала, да су пирати непријатељи читавог човечанства. И обичајно право и конвенције из 1958. и 1982. године признале су право ратних бродова да на отвореном мору гоне бродове за које сумњају да се баве пиратством. *Конвенцијом о отвореном мору* (чл. 15) пиратерија је дефинисана као сваки незаконит акт насиља, задржавања или сваку пљачку у личне сврхе од стране посаде или путника неког приватног брода или ваздухоплова, било на отвореном мору, било на неком другом месту које не спада под јурисдикцију ни једне државе, као и сваки акт добровољног учешћа у коришћењу брода, и ваздухоплова, када је онима који учествују познато да се они користе у пиратске сврхе, као и подстицање на горе поменуте радње. У југословенском Закону о поморској и унутрашњем пловидби (чл. 1018) из 1977. године, као кривично дело предвиђено је припремање и извршење насиља, пљачке или било какве друге принуде према другом броду, лицима или стварима на њему. Место извршења овог кривичног дела мора бити море или какво друго место које не потпада под власт ниједне државе. Починиоци морају бити члан посаде или путник на броду који није јавни, а дело су извршили са намером да себи прибаве корист или другом нанесу штету. С обзиром да и међународни и унутрашњи извори права указују на чињеницу да се пиратство врши у личне сврхе, у теорији се с правом ова одлика сматра конститутивним елементом пиратства (41). Због тога др Аврамов и др Крећа с правом истичу да пиратерија не може бити почињена од стране ратних бродова док врше јавну функцију, осим ако уговором није предвиђено другачије. Но, овде се јављају два контроверзна питања, на која су, између осталих, указивали др Рудолф, др Бартош, др Аврамов и др Крећа од домаћих и Смит од страних аутора. Прво спорно питање је да ли ратни брод чија се посада побунила потпада под удар правила о пиратерији. Друго питање јесте разликовање између приватних

(40) Поповић, Јован, *op. cit.*, стр. 95-97, Аврамов, Смиља - Крећа, Миленко, *op. cit.*, стр. 319-320, Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 226-229.

(41) Рудолф, Даворин, *op. cit.*, стр. 300-302.

и политичких мотива побуњене посаде. У теорији се сматра да у случају побуне посаде ратни брод потпада под удар правила о пиратерији. Но, треба истаћи да би то могао бити случај првенствено ако се посада окрене насиљу због личне користи, а не због политичких мотива. Да би побуњени брод могао да буде гоњен као пиратски, таква могућност *мора бити предвиђена у законодавству државе чију заставу је вио пре побуне, а побуњеници не би смели да испуњавају услове за признавање статуса стране у унутрашњем оружаном сукобу*. Случај бродова тзв. Хрватске ратне морнарице у јесен 1991. године је илустративан. Мотиви посаде ових бродова били су првенствено политички. Пошто је по важећем југословенском законодавству (види горе) мотив личне користи конститутивни елеменат кривичног дела пиратства, посаде горе споменутих побуњених бродова нису могле бити гоњене као пирати.

С обзиром на планирано доношење новог југословенског закона којим би се регулисао режим обалног мора, поставља се питање да ли би и на који начин овај закон требао да третира ратни брод. Изгледа целисходно да се овим законом уреди статус страних ратних бродова. То би требало учинити на начин на који је то питање регулисано у важећем закону из 1987. године. Додуше, било би похвално уколико би се при дефинисању ратног брода још више уважио функционални критеријум. Такође, с обзиром на горка искуства из 1991. године, било би добро одредити и под којим условима ратни брод губи то својство и постаје пиратски.