

Mr Vesna Crnić-Grotić
znanstveni asistent Pravnog
fakulteta u Rijeci

UDK 341.225
izvorni znanstveni rad

ARHİPELAŞKE VODE U MEDJUNARODNOM PRAVU MORA

Autor u članku obradjuje institut arhipelaških voda u medjunarodnom pravu. To je sasvim novi medjunarodnopravni institut i pravno je uredjen tek Konvencijom UN o pravu mora iz 1982. god.

Prije donošenja Konvencije iz 1982. godine nije postojalo ugovorno, pa ni običajno pravno pravilo u odnosu na oceanski arhipelag, osim tradicionalnog pravila da svaki otok za sebe ima pravo na pojas teritorijalnog mora. Pokušaji razvoja medjunarodnog prava na konferencijama o pravu mora nisu uspjevali unatoč pritisku arhipelaških država. One su, naročito nakon presude Medjunarodnog suda u Haagu u sporu o ribolovu izmedju Velike Britanije i Norveške (1951. godine), jednostranim aktima proglašavale vode unutar arhipelaga unutrašnjim morskim vodama. Takvi njihovi akti nisu nailazili na medjunarodno priznanje ostalih država koje su nastojale sačuvati slobode otvorenog mora na tim ogromnim morskim prostranstvima.

Propisi Konvencije iz 1982. godine upravo predstavljaju kompromis izmedju takvih suprotstavljenih interesa. Uvodnjem novog pravnog instituta i režima arhipelaških voda sačuvana je sloboda plovidbe i prelijetanja. Istovremeno, arhipelaškim državama koje proglaše arhipelaške vode, priznata je suverenost nad tim arhipelaškim vodama, kao i nad morskim dnom i podmorjem ispod i zračnim prostorom iznad tih voda. Autor detaljno analizira novi pravni režim arhipelaških voda prema Konvenciji iz 1982. godine.

Konvenciju je potpisao velik broj država, mada će vjerojatno proteći još mnogo vremena prije njezina stupanja na snagu. I one države koje su odbile potpisati Konvenciju nisu navele dio IV Konvencije kao razlog nepotpisivanja. Stoga autor zaključuje da se buduće običajno pravo o arhipelazima može razvijati samo u okviru propisa Konvencije.

1. U_v_o_d

Pod pojmom arhipelaga podrazumijevaju se skupine morskih otoka, otočića i morskih grebena koji čine cjelinu bilo s kopnom, bilo medju sobom. S obzirom na to razlikujemo tzv. obalni arhipelag, koji leži neposredno uz kopneni dio obalne države i njoj pripada, od tzv. oceanskog arhipelaga, koji se sastoji od grupe otoka smještenih u oceanu na takav način, da se mogu smatrati nezavisnom cjelinom.¹⁾

Već zarana uočila se potreba da se ove dvije vrste arhipelaga promatraju u međunarodnom pravu mora odvojeno od zasebnih otoka radi odredjivanja njihovog teritorijalnog mora. Bez obzira na sličnosti, razlike medju njima su takve da nije moguća potpuna analogija. Naime, kako kaže Zoričić,²⁾ "odvajkada" se otocima priznaje pravo na vlastiti pojas teritorijalnog mora. Međutim, pod kojim uvjetima i na koju širinu teritorijalnog mora otok ima pravo, da li se i pod kojim uvjetima skupina otoka može smatrati cjelinom, kakav je odnos izmedju teritorijalnog mora obale i otoka, te kakav je pravni režim mora okruženog otocima, pitanja su na koja je tek trebalo odgovoriti. Tada je došlo do potrebe razlikovanja ne samo izmedju otoka i arhipelaga, nego i izmedju arhipelaga koji se nalaze neposredno uz obalu i onih koji se nalaze na velikoj udaljenosti od kopna.

Predmet našeg zanimanja prvenstveno su oceanski arhipelazi i njihov pravni režim prema pozitivnom međunarodnom pravu.

Problem arhipelaških voda, odnosno, tretiranje oceanskog arhipelaga kao cjeline za svrhu zatvaranja mora izmedju otoka i njihovom podvrgavanju suverenoj vlasti obalne države, pojavljuje se u međunarodnom pravu mora tek u novijoj povijesti, naime tek u XX stoljeću. Do tada, o arhipelazima se govorilo isključivo u geografskom i političkom smislu, a ne kao o kriteriju za zatvaranje voda unutar otoka.³⁾

Dva su momenta značajno utjecala na ozbiljnije razmatranje tog problema i na uvažavanje posebnog položaja tzv. arhi-

pelaških država. To je, u prvom redu, presuda Medjunarodnog suda u Haagu od 18. prosinca 1951. u anglo-norveškom sporu o ribarenju u Sjevernom moru. Presudom je priznato pravo obalne države (Norveške) da vlastitim zakonodavstvom odredi granice svog teritorijalnog mora povlačenjem ravnih polaznih crta koje povezuju najisturenije dijelove obale i otoka. Obale država pri tom uzima u obzir svoje vlastite geografske i gospodarske prilike. Mada se presuda odnosila na tzv. obalni arhipelag dala je snažan poticaj zahtjevima oceanskih arhipelaških država za posebnim režimom arhipelaških voda i skupine otoka kao cjeline.

Drugi je činilac bio proces osamostaljivanja oceanskih država, te njihova potreba za očuvanjem kako političke tako i gospodarske samostalnosti. Nizom jednostranih akata oceanske države su sredinom ovog stoljeća proširile svoju vlast na morske prostore, koji su do tada bili pod režimom otvorenog mora. Na taj su način zatvoreni značajni medjunarodni putovi neophodni za pomorsku i zračnu plovidbu. Osim toga, drugim državama onemogućen je slobodan pristup iskorištavanju značajnih izvora hrane, energije i drugih prirodnih bogatstava. To je izazvalo prosvjede zainteresiranih država, a naročito velikih pomorskih sila, čiji su interesi time bili povrijedjeni. One su osporavale oceanskim državama pravo da zatvaraju vode unutar arhipelaga povlačenjem ravnih polaznih crta, tvrdeći da za to ne postoji osnova u medjunarodnom pravu.

Unatoč očiglednoj važnosti problema arhipelaških voda i potrebi usklajivanja suprotnih interesa zainteresiranih država, ni Haška kodifikaciona konferencija 1930., niti dvije konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora 1958. i 1960. godine, nisu mogle postići sporazum o njihovom posebnom pravnom uredjaju. Tek je 1982. godine usvojen medjunarodni ugovor koji je regulirao režim arhipelaških voda, kad je to pitanje riješeno u okviru Konvencije UN o pravu mora. Međutim, ta Konvencija nije još stupila na snagu,⁴⁾ a neke su države, kao na pr. SAD, Velika Britanija i SR Njemačka, jasno stavile do znanja

da je ne namjeravaju potpisati. Postavlja se, stoga, pitanje da li su i u kolikoj mjeri pravila o režimu arhipelaških voda postala sastavnim dijelom medjunarodnog običajnog prava, te da li i bez obzira na Konvenciju, već obvezuju države.

2. Presuda Medjunarodnog suda o sporu o ribolovu u Sjevernom moru⁵⁾

Norveška obala karakteristična je po duboko usječenim fjordovima i mnoštву otoka, otočića i hridi uzduž svoje obale koji se nazivaju "skjaergaard". Već od kraja XIX stoljeća Norveška je započela primjenjivati metodu tzv. ravnih polaznih crta radi odredjivanja vanjske granice svojih unutrašnjih voda, smatrajući da bi metoda crte oseke bila teško primjenjiva kod tako razvedene obale.⁶⁾

Norveška vlada donijela je 12. srpnja 1935. godine Kraljevski dekret o razgraničenju ribolovne zone sjeverno od $66^{\circ} 28,8'$ sjeverne geografske širine. Time je, u stvari, Norveška razgraničila svoje teritorijalno more.⁷⁾ Na temelju tog dekreta izvršeno je razgraničenje povlačenjem ravnih polaznih crta, koje su spajale najistaknutije vanjske točke "skjaergarda" uz norvešku obalu. Pojedine od tih crta dosizale su duljinu od 44 do 62 morske milje. More unutar polaznih crta proglašeno je unutrašnjim morskim vodama Norveške, dok se teritorijalno more mjerilo od polaznih crta prema pučini u širini od 4 milje.

Na taj način Norveška je zatvorila dijelove Sjevernog mora najbogatijeg ribom ribarima ostalih država i njegovo iskoristavanje rezervirala za svoje stanovništvo, koje se tradicionalno bavilo ribarstvom.

Velika Britanija je, u nastojanju da osigura slobodu ribolova za svoju ribarsku flotu, smatrala da ovakav način odredjivanja granica teritorijalnog mora nije bio u skladu s medjunarodnim pravom. Ona je 1949. godine pokrenula spor pred Medjunarodnim sudom u Haagu. Zadatak suda bio je da utvrdi da li su

crte razgraničenja norveške ribolovne zone bile povučene u skladu s važećim medjunarodnim pravom, odnosno, da li je Kraljevski dekret od 12. srpnja 1935. godine bio protivan načelima medjunarodnog prava.⁸⁾ Širina teritorijalnog mora nije sama za sebe bila sporna medju strankama.

Nakon provedene rasprave, Medjunarodni sud je donio presudu 18. prosinca 1951. godine. U njoj je postavljeno više načela medjunarodnog prava mora, od kojih su neka primjenjiva i na oceanske arhipelage.⁹⁾

Ispitujući osnovanost britanskog zahtjeva, sud je utvrdio da je norveška obala toliko specifična po svojim geografskim osobinama, da ne postoji jasna granična crta izmedju kopna i mora, kao kod većine obalnih država. Naprotiv, "ono što stvarno predstavlja granicu norveške obale je vanjska granica skjærgårda".¹⁰⁾ Da bi se na ovakvoj obali izvršilo razgraničenje pojasa teritorijalnog mora, mora se uzeti u obzir upravo vanjska granica "skjærgårda".

Stranke u sporu slagale su se da je za razgraničenje, teritorijalnog mora mjerodavna crta oseke. Međutim, nije postojala suglasnost oko metode koja bi se trebala primijeniti. Stoga je sud razmotrio tri postojeće metode koje se zasnivaju na crtici oseke kao polaznoj, a općenito su prihvачene u medjunarodnom pravu. To su sljedeće metode:

- 1) "tracé parallèle", prema kojoj mora granica teritorijalnog mora točno pratiti liniju obale sa svim njenim zavojitostima;¹¹⁾
- 2) "courbe tangente" ili metoda kružnih lukova, koji se povlače s raznih točaka na obali, s polumjerom koji odgovara širini teritorijalnog mora. Crta koja spaja sjecišta tih lukova čini vanjsku granicu teritorijalnog mora;
- 3) metoda ravnih polaznih crta, kojima se spajaju prikladne točke na crtici niske vode, te se od njih mjeri širina teritorijalnog mora, prateći opći smjer obale.¹²⁾

Sud je utvrdio da se niti jedna od izloženih metoda ne može smatrati obveznom prema medjunarodnom pravu, te da njihova primjena ovisi o konkretnim okolnostima svake obalne države. Metoda pod 1) primjenjiva je na obale jednostavnog oblika, dok je metoda pod 2) upotrebljivija za odredjivanje položaja objekta na moru, negoli za odredjivanje polaznih crta za razgraničenje teritorijalnog mora. Naprotiv, za obale koje su put norveške, s velikim brojem uvala, zaljeva, otoka i hridi, polazna crta odredjivala bi se geometrijskom konstrukcijom.¹³⁾ Tome služi upravo metoda ravnih polaznih crta, kojom se, u vrijeme donošenja presude, koristio veći broj država s razvedenom obalom.¹⁴⁾ Ostale države nisu protiv toga prosvjedovale. Sud je osobitu težinu dao činjenici da niti sama Velika Britanija nije prosvjedovala protiv norveškog primjenjivanja metode ravnih polaznih crta, iako joj je moralo biti poznato da je Norveška takvu praksu "stalno i neometano" provodila od 1869. godine.¹⁵⁾

Što se tiče duljine pojedinih ravnih polaznih crta koje povezuju dijelove "skjaergarda", sud je zaključio da se iz prakse država ne može utvrditi postojanje pravila medjunarodnog prava koje bi tu duljinu ograničavalo.¹⁶⁾

Unatoč tome što ne postoje točno odredjena pravila medjunarodnog prava o razgraničenju, obalna država je pri razgraničenju svojih morskih područja ipak ograničena nekim načelima medjunarodnog prava. Naime, "mada je točno da je akt o razgraničenju nužno jednostrani akt, budući da ga može donijeti samo obalna država, važenje razgraničenja u odnosu na druge države ovisi o medjunarodnom pravu".¹⁷⁾ Iz same prirode teritorijalnog mora proizlazi zahtjev za postojanjem uske povezanosti izmedju teritorijalnog mora i područja kopna. Zbog toga, ravne polazne crte ne smiju izrazito odstupati od općeg smjera obale.¹⁸⁾ Opći smjer ne predstavlja matematički točno određivu crtu, nego ovisi o konkretnoj situaciji i položaju obalne države.¹⁹⁾

Uska zavisnost mora i kopna koje ga dijeli ili okružuje, mora postojati da bi se more unutar polaznih crta smatralo unu-

trašnjim morskim vodama obalne države.²⁰⁾ Osim uvažavanja geografske povezanosti, obalna država može prilikom povlačenja ravnih polaznih crta uzeti u obzir i svoju ekonomsku povezanost s dijelom mora kojeg zatvara tim crtama. U tom slučaju mora obalna država dokazati da je dugotrajnom upotreboru pokazala "stvarnost i važnost" tog svog interesa, koji se pokazuje kroz dugotrajne ribolovne ili druge aktivnosti stanovništva.

Utvrdiši konačno da Norveška nije povrijedila ova temeljna načela, sud je većinom glasova od 10 naprma 2 presudio da metoda razgraničenja ribolovne zone prema Kraljevskom dekretu od 12. prosinca 1935. godine nije suprotna međunarodnom pravu.

Većinom od 8 prema 4 glasa sud je odlučio da ravne polazne crte povučene na osnovi tog dekreta ne predstavljaju povredu međunarodnog prava.

3. Praksa oceanskih država nakon 1951. godine

Mada se spor izmedju Norveške i Velike Britanije, kao i presuda Medjunarodnog suda u tom sporu, odnosila na obalni arhipelag, već smo istakli da je presuda izvršila veliki utjecaj na oceanske države. U godinama koje su slijedile one su jednostranim aktima izvršile razgraničenje svog teritorijalnog mora povlačeći ravne polazne crte. Pri tom su spajale najistaknutije točke vanjskih otoka arhipelaga, a vode unutar tih crta proglašavale unutrašnjim vodama.

Filipini su, kao velika oceanska država koja se sastoji od preko 7.000 otoka i otočića, već od 1955. godine proklamirali načelo da se vode unutar i okolo otoka arhipelaga smatraju sastavnim dijelom filipinskog područja.²²⁾ U tim su vodama proglašili svoj suverenitet, a prijateljskim stranim državama i njihovim brodovima priznavali pravo neškodljivog prolaska.

Zakonom o odredjivanju polaznih crta teritorijalnog mora od 1961. godine,²³⁾ uvedena je metoda ravnih polaznih crta, koje su povezivale najisturenije točke arhipelaga. Morski prostori zahvaćeni crtama proglašeni su unutrašnjim vodama, zahvaćajući i važne plovidbene putove i tjesnace na toj razmedji oceana. Promijenio se i stav u pogledu prava na neškodljiv prolazak stranih ratnih brodova. Filipini, naime, nisu prihvatali Ženevsku konvenciju o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine, a negirali su postojanje običajnog prava ratnih brodova na neškodljiv prolazak. Stoga su od ratnih brodova zahtjevali prethodnu notifikaciju i odobrenje. Takav stav izazvao je oštре prosvjede velikih pomorskih sila SAD, Velike Britanije i Australije, mada je i većina drugih država bila zainteresirana da se na tom području zaštiti načelo slobodne plovidbe.

Na osnovi zakonskih akata od 1968.,²⁴⁾ odnosno 1979. godine,²⁵⁾ mjeri se od istih polaznih crta i epikontinentalni pojas i isključiva gospodarska zona u širini od 200 milja.

Indonezija je svoje teritorijalno more odredila na temelju načela iznijetih u noti Japanu od 14. prosinca 1957, koje je 1960. godine pretočila u Zakon o indonezijskim vodama.²⁶⁾

Prema usvojenim načelima, otoci indonezijskog arhipelaga čine cjelinu, a vode između otoka predstavljaju prirodnu pripadnost kopnenog područja i čine sastavni dio unutrašnjih morskih voda. Teritorijalno more određuje se u širini od 12 milja. Stranim brodovima priznaje se pravo neškodljivog prolaska i kroz unutrašnje morske vode, ali u skladu s propisima obalne države.

Navedeni propisi opravdavali su se razlozima sigurnosti, ali su postepeno počeli prevladavati ekonomski razlozi. Oni su naročito došli do izražaja 1969. godine donošenjem Proklamacije o epikontinentalnom pojasu. Proklamacijom je Indonezija proglašila svoju suverenost nad morskim dnom i podzemljem ispod teritorijalnog mora "do granica iskoristivosti". Godine 1980. proglašava i isključivu gospodarsku zonu do širine od 200 milja.²⁷⁾

Od ostalih oceanskih država valja istaknuti i Mauritius, koja je, doduše, tek 1970. zakonom o teritorijalnom moru prihvav-

tila metodu ravnih polaznih crta u odnosu na arhipelaški dio svog područja. Na taj način obuhvaćena morska prostranstva proglašena su unutrašnjim morskim vodama. Vanjska granica teritorijalnog mora mjeri se od tih polaznih crta u širini od 12 milja. Od 1977. godine proglašava i isključivu gospodarsku zonu u širini od 200 milja, a iste godine proglašava i svoja suverena prava u epikontinentalnom pojasu do širine od 200 milja, odnosno, do vanjskog ruba kontinentalne orubine.²⁸⁾

Tonga i Fiji također primjenjuju metodu ravnih polaznih crta za mjerenje teritorijalnog mora.

4. Kodifikacija prava mora o arhipelazima

Već smo rekli da je kodifikacija prava mora o arhipelazima ostvarena tek usvajanjem najnovije Konvencije o pravu mora 1982. godine. Međutim, pokušaja kodifikacije bilo je i ranije, te su ti pokušaji, mada bezuspješni, ipak značajni kao pokazatelj nastojanja kako da se taj problem riješi na poseban način, odnosno, kako da se arhipelazima i arhipelaškim vodama dâ poseban pravni položaj.

4.1. Kodifikacija do Haške konferencije 1930.

Već i prije početka rada Haške konferencije, u godinama koje su joj prethodile, pojedina učena društva imala su kao predmet svog proučavanja pravo mora, a s tim u vezi i pitanje otoka i arhipelaga.

Jedan od prvih prijedloga potječe od International Law Association. To je udruženje na svom sastanku u Stockholm 1924. godine razmatralo Alvarezov nacrt konvencije. Prema nacrtu širina teritorijalnog mora iznosi 3 milje, a otoci udaljeniji od

kopna imaju svoje vlastito teritorijalno more.²⁹⁾ Alvarez je otisao i korak dalje, te je izradio prijedlog prema kojem bi širina teritorijalnog mora iznosila 6 milja. Istu širinu predložio je i za otoke koji bi se našli izvan teritorijalnog mora obalne države. Skupine otoka, arhipelazi, bez obzira na njihovu medjusobnu udaljenost, trebali bi se smatrati cjelinom i imati jedinstveno teritorijalno more. Širina teritorijalnog mora mjerila bi se od otoka koji su smješteni najdalje od središta arhipelaga.³⁰⁾

Na slijedećem sastanku udruženja u Beču 1926. godine, o arhipelazima nije donijeta posebna odredba, a čl. 6 usvojenog nacrta odnosio se samo na otoke.

American Institut of International Law izradio je 1925. godine više projekata za diskusiju o kodifikaciji američkog medjunarodnog prava.³¹⁾ Jedan od projekata odnosio se na pravo mora, ali su se autori "spotakli" već na prvoj prepreci, tj. na odredjivanju širine teritorijalnog mora, jer se o njoj nisu mogli sporazumjeti. Ipak, značajan je njihov stav o arhipelaškom režimu. Prema prijedlogu arhipelag se imao smatrati cjelinom, a teritorijalno more mjeriti od otoka koji su najudaljeniji od centra arhipelaga.³²⁾

Još jedno značajno učeno društvo bavilo se problemom prava mora i arhipelaga uoči Haške konferencije, Institut de Droit International usvojio je na svojem sastanku u Stockholm 1928. godine rezoluciju u kojoj je različito tretiran obalni od oceanskog arhipelaga.³³⁾ Prema toj rezoluciji arhipelag se mogao smatrati cjelinom radi odredjivanja granica teritorijalnog mora, pod uvjetom da udaljenost izmedju pojedinih otoka ne premašuje dvostruku širinu teritorijalnog mora.³⁴⁾

4.2. Kodifikaciona konferencija u Haagu 1930.

Liga naroda pristupila je 1924. godine opsežnoj kodifikaciji medjunarodnog prava. Izmedju pitanja koje su države istakle

kao važne i zrele za kodifikaciju nalazilo se i pravo mora, odnosno, teritorijalne vode,³⁵⁾ a na temelju Nacrta konvencije koji je izradio izvjestitelj za tu svrhu ustanovljenog pod-odbora, prof. Schücking.

Ne definirajući pojam otoka,³⁶⁾ Nacrt razlikuje otoke u blizini obale i otočka, tj. arhipelage. Ukoliko se otoci nalaze ispred obale države, unutar pojasa teritorijalnog mora, tada bi se teritorijalno more mjerilo od takvog otoka. Ukoliko je otok udaljeniji od obale od 3 milje, imao bi pravo na vlastito teritorijalno more. Za arhipelage je predviđeno da se smatraju cjelinom, te da se pojас teritorijalnog mora računa od otoka "najudaljenijih od središta otoka" (čl. 5 st.2 Nacrta).

Nakon što je Skupština Lige naroda usvojila problem teritorijalnih voda kao jednu od tema buduće konferencije, Pripremni odbor razaslao je popis pitanja zainteresiranim državama. One su svojim odgovorima trebale prikazati svoja gledišta o pojedinim pitanjima radi izrade Baza za diskusiju. U nekim stvarima države su pokazale visok stupanj suglasnosti, dok su u drugima njihovi odgovori bili toliko različiti, da se već s pravom moglo sumnjati u pozitivan ishod konferencije.³⁷⁾

U pogledu otoka, do različitih mišljenja došlo je već prilikom definiranja pojma otoka: da li otok mora biti stalno iznad vode ili ne? Kao baza za diskusiju broj 14 usvojeno je mišljenje da se otokom može smatrati i uzvišica suha samo na niske vode radi odredjivanja teritorijalnog mora obalne države. Međutim, samo stalno suhi otok ima pravo na vlastiti pojас teritorijalnog mora.

Pripremni odbor također je smatrao da se, unatoč vrlo različitim odgovorima država, skupina otoka može smatrati cjelinom radi odredjivanja jedinstvenog teritorijalnog mora, računajući od vanjskih otoka skupa. Otoči koji čine arhipelag ne smiju biti udaljeniji jedan od drugog od dvostrukе širine teritorijalnog mora (Baza br. 13). Vode unutar otočja imale bi režim teritorijalnog mora, što uključuje i pravo neškodljivog prolaska brodova stranih država. Izuzetno, obalna država nije dužna

dozvoliti prolazak stranim brodovima ukoliko te vode služe isključivo trgovačkoj plovidbi obalne države.

Na temelju pripremnih radova sazvana je Konferencija u Haagu 13. ožujka 1930. godine, čiji je zadatak bio ne samo da kodificira postojeće pravo, nego i da ustanovi nova pravila medjunarodnog prava. Rad se odvijao u komisijama, a arhipelazima se bavila Druga potkomisija Druge komisije. Međutim, budući da Konferencija nije uspjela u glavnim pitanjima, odnosno utvrđenju širine teritorijalnog mora, priznanju šireg teritorijalnog mora nekim državama, te prihvatanju vanjskog pojasa, rezultati rada Druge potkomisije nisu imali nikakvu praktičnu vrijednost.

Druga potkomisija je Komisiji prezentirala svoj izvještaj³⁸⁾ u kojem je zauzela stav o zadanim pitanjima. Prema tom izvještaju, kao polazna crta za mjerjenje širine teritorijalnog mora, uz izuzetak zaljeva i otoka, uzima se crta niske vode uzduž svih obala. Svaki otok imao bi pravo na vlastito teritorijalno more pod uvjetom da je njegova površina stalno iznad nivoa vode. O arhipelazima i o pravnom režimu voda između otoka Druga potkomisija nije zauzela nikakav stav, budući da su mišljenja država o najvećoj dozvoljenoj duljini ravnih crta bila nepomirljiva.³⁹⁾

4.3. Ženevska konferencija o pravu mora 1958.

Neuspjeh Haške kodifikacione konferencije 1930. godine ostavio je niz problema medjunarodnog prava mora neriješenim. To je ponukalo OUN da angažira svoju Komisiju za medjunarodno pravo mora na novom pokušaju. Ova Komisija je već od svog osnivanja radila na kodifikaciji prava mora, a 1956. je, na zah-tjev Opće skupštine UN, priredila izvještaj koji je bio osnova rada nove kodifikacione konferencije u Ženevi 1958., tzv. UNCLOS.⁴⁰⁾ Izvještaj je izradio prof. François, koji je bio izvjestitelj Druge komisije na Konferenciji u Haagu 1930. godine.

Budući da se u razdoblju izmedju dvije konferencije aktuализiralo pitanje arhipelaga,⁴¹⁾ François je u izvještaju predviđao odredbu o arhipelazima. Prema članu XII, tri ili više otoka mogu se smatrati cjelinom pod uvjetom da mogu biti spojeni linijama koje ne prelaze 5 morskih milja, s tim da jedna ravna crta može iznositi do 10 morskih milja. Tako povučene ravne crte uzet će se kao polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora. Vode unutar tih crta bile bi pod režimom unutrašnjih morskih voda.

Ova odredba je u Komisiji izazvala velike rasprave na sastanku Komisije 1955. godine i kasnije.⁴²⁾ Rasprava je pokazala da se obalni i oceanski arhipelazi ne mogu tretirati zajedno, jer je metoda ravnih polaznih crta lakše primjenjiva na obalne skupine otoka. Kad su u pitanju oceanski arhipelazi, do izražaja je došla nespremnost država da dozvole zatvaranje ogromnih morskih prostranstava, koja su do tada imala status otovrenog mora. Stoga je Komisija odlučila da se konačno rješenje prepusti Konferenciji.

Konferencija se sastala 1958. godine u Ženevi i na njoj su prihvачene četiri konvencije o pravu mora.⁴³⁾ One su predstavljale djelomičnu kodifikaciju prava mora, ali i njegov progresivni razvoj.

Medjutim, iako su Jugoslavija i Filipini iznijeli prijedlog o arhipelazima, Konferencija nije raspravljala o tom pitanju. Prema jugoslavenskom prijedlogu, kojeg je kasnije ponovila i Danska, arhipelazima bi trebalo dati poseban status, koji bi, u stvari, odgovarao režimu obalnih otoka. Tada bi se teritorijalno more mjerilo od ravnih polaznih crta, koje bi povezivale najistaknutije točke vanjskih otoka. Arhipelag bi se smatrao cjelinom, dok bi vode unutar polaznih crta imale status unutrašnjih morskih voda obalne države.⁴⁴⁾

Sličan je i prijedlog Filipina. Oni su predlagali da se odredjene skupine otoka udaljena od kopna može smatrati cjelinom, ukoliko se otoci nalaze dovoljno blizu jedan drugome, a povijesno su bili smatrani jedinstvenom cjelinom. Pod tim uvje-

tim, arhipelaške države bile bi ovlaštene povući ravne polazne crte povezujući najudaljenije otoke, ali prateći opću konfiguraciju skupine. Vode unutar ravnih polaznih crta smatrале би се unutrašnjим vodama.⁴⁵⁾

Budući da je u Komisiji utvrdjeno da je problem arhipelaga previše složen da bi se riješio na Konferenciji, jugosavenska i filipinska delegacija (a kasnije i danska) povukle su svoje prijedloge prije odlučivanja u Prvom odboru Konferencije.

U konačnom tekstu Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu našle su se tako samo odredbe o pojedinim otocima udaljenima od kopna, te o obalnom arhipelagu. U članu 10 te Konvencije jednostavno se kaže: "Otok je prirodan komad kopna, okružen vodom, koji je suh za visoke vode. Teritorijalno more mjeri se prema odredbama ovih članaka".

Metoda ravnih polaznih crta predviđena je samo kod vrlo razvedene ili duboke usiječene obale, ali za obalu u čijoj se neposrednoj blizini nalazi mnoštvo otoka.⁴⁶⁾ To bi značilo da bi svaki pojedini otok koji se ne nalazi uz kopno, imao pravo na vlastito teritorijalno more mjereno od "normalne crte niske vode uzduž obale" (čl. 3).

Prema tome, pitanje arhipelaga ostalo je neriješeno zbog svoje složenosti, unatoč tome što je većina država koje su sudjelovale u raspravi, smatrala da bi trebalo iznaći posebno uredjenje za takve slučajeve.⁴⁷⁾

4.4. Druga konferencija o pravu mora 1960.

Rezolucijom Opće skupštine Ujedinjenih naroda sazvana je druga konferencija o pravu mora radi "dalnjeg razmatranja pitanja širine teritorijalnog mora i granica u pogledu ribolova".⁴⁸⁾ Konferencija je održana u Ženevi od 17. ožujka do 26. travnja 1960. godine, ali njen rezultat nisu bile nove konvencije. Usvojeni su samo Završni akt i dvije rezolucije,⁴⁹⁾ jer

se države, u to vrijeme hladnoratovskih sukoba, nisu mogle sporazumjeti o najvažnijim pitanjima.

Glavni predmet Konferencije bilo je, dakle, pitanje širine teritorijalnog mora. O arhipelazima se raspravljalo vrlo malo. Nisu uvaženi zahtjevi Filipina i Indonezije da se uzme u obzir njihov poseban status arhipelaških država, niti je usvojen tzv. prijedlog 18 država, u kojem je sudjelovala i Indonezija.⁵⁰⁾

4.5. Treća konferencija o pravu mora (1973-1982)

Čuvenim govorom u Općoj skupštini UN 1. studenog 1967. godine, ambasador Malte dr. Arwid Pardo potakao je ponovno razmatranje problematike prava mora,⁵¹⁾ a Opća skupština je 17. prosinca 1970. donijela rezoluciju prema kojoj će se Treća konferencija o pravu mora sazvati 1973. godine.⁵²⁾

Konferencija je pripremana u Odboru za morsko dno, koji je, izmedju ostalog, razmatrao i pitanje arhipelaga smještenih daleko od kopna i njihov poseban režim. Izmedju ostalih, prijedlog su podnijele i arhipelaške države Indonezija, Filipini, Mauricijus i Fidži 6. kolovoza 1973. Prijedlog se temeljio na načelima od 14. ožujka iste godine.⁵³⁾

Prema deklariranim načelima i prijedlogu arhipelaških država, radi utvrđivanja da li se grupa otoka može smatrati cjelinom u svrhu povlačenja ravnih polaznih crta, ispituje se postojanje prirodnog (geografskog), ekonomskog i političkog jedinstva. Alternativno se uzima u obzir i povjesni faktor. Ravne polazne crte mogu se povlačiti bez obzira na duljinu, s tim da bi crte pratile opću konfiguraciju arhipelaga. Ravnim crtama ne smije se odvojiti teritorijalno more druge države od otvorenog mora. Arhipelaška država uživala bi, prema prijedlogu, suverenost nad otocima, morskim prostorima unutar ravnih crta, kao i nad pripadajućim morskim dnom i podmorjem, te nad zračnim prostorom iznad tih voda. Suverenost bi se odnosila i na sva prirodna bogatstva arhipelaga.

Jedino ograničenje suverenosti postojalo bi u vezi s pravom brodova trećih država na neškodljiv prolazak, ali bi se on odvijao u skladu s nacionalnim zakonodavstvom arhipelaške države. **Neškodljiv prolazak mogao bi se ograničiti isključivo iz razloga sigurnosti arhipelaške države,** koja bi imala pravo odrediti i plovne putove i sustave odvojenog prometa. Prijedlogom nije predviđeno pravo prolaska zrakoplova zračnim prostorom iznad arhipelaških voda.

Odboru su predočeni i drugi prijedlozi, a značajno je da su svi priznali pravo arhipelaškim državama na poseban režim s obzirom na njihove geografske značajke. Međutim, za razliku od arhipelaških, ostale države su prvenstvenu važnost davale zaštiti slobodne plovidbe kroz arhipelaške vode i prelijetanja iznad njih.⁵⁴⁾

Konferencija je bila sazvana 1973, a trajala je punih devet godina, te je 30. travnja 1982. usvojena Konvencija ujedinjenih naroda o pravu mora.⁵⁵⁾ Prema mišljenju nekih autora⁵⁸⁾ s kojima bismo se mogli složiti, tri su glavna razloga za tako dugi trajanje Konferencije: 1) sukob interesa između obalnih i pomorskih država, uključujući i vojne interese velikih sila, 2) različita gledišta prema budućem režimu podjele izvora ocean-skog dna i podzemlja razvijenih zemalja i zemalja u razvoju, 3) problemi vezani uz uključivanje interesa zemalja bez izlaza na more u konvenciju o pravu mora.

Konvencija je trebala biti usvojena konsenzusom, ali do toga nije došlo zbog protivljenja nekih država, te je održano glasanje. Od prisutnih država, za prihvrat Konvencije glasalo je 130 država, 4 su glasale protiv, a 17 država se uzdržalo od glasanja. Svečano potpisivanje Konvencije održano je u Montego Bayu 10. prosinca 1982. godine.⁵⁷⁾

5. Pravni režim arhipelaških voda prema Konvenciji UN iz 1982.

Prvi put, usvajanjem Konvencije 1982. godine, našle su odredbe o oceanskim arhipelazima u mnogostranoj međunarodnoj konvenciji. Arhipelaškim državama priznat je poseban položaj i pravo na povlačenje arhipelaških polaznih crta i stvoren je novi pravni institut "arhipelaških voda". Taj je institut različit i od unutrašnjih morskih voda i od teritorijalnog mora, kako bi se zaštitili interesi i arhipelaških i svih drugih država.

5.1. Pojam arhipelaške države i arhipelaga

Konvencija definira arhipelašku državu kao državu sastavljenu u cijelosti od jednog ili više arhipelaga, a može obuhvaćati i druge otoke (čl. 46 st.1).

Arhipelag bi, prema Konvenciji, bila "skupina otoka, uključivši dijelove otoka, vode koje ih spajaju i druge prirodne elemente, koji su tako tijesno medjusobno povezani da ti otoci, vode i drugi prirodni elementi stvarno tvore geografsku, gospodarsku i političku cjelinu ili su historijski smatrani takvima" (čl. 46 st. 1b).

Nekoliko je uvjeta, znači, potrebno ispuniti da bi se moglo govoriti o međuzavisnosti otoka i mora oko njih, a redom su preuzeti iz načela postavljenih presudom Međunarodnog suda u sporu oko ribolova u Sjevernom moru. To su slijedeći uvjeti:⁵⁸⁾

- 1) geografski - mora postojati bliska veza i geografska zavisnost izmedju kopna i mora;
- 2) gospodarski - potrebno je dokazati gospodarsku ovisnost stanovništva arhipelaške države o proizvodnim izvorima oceana što oplakuje te otoke. Ta ovisnost bi se morala dokazati kroz dugogodišnju praksu odnosne države i njenih stanovnika u vršenju ribolova, lova na bisere ili druge aktivnosti vezane uz more;

- 3) politički - svi otoci koje bi trebalo smatrati cjelinom moraju biti pod vlašću jedne države;
- 4) povijesni - ovaj uvjet može biti alternativa prethodnima, odnosno, skupina otoka može se smatrati cjelinom i bez obzira na ispunjenje prethodnih uvjeta, ukoliko su povjesno bili smatrani takvima.

Prema navedenim uvjetima, obalna država koje se dio područja nalazi na kontinentu, ne može se smatrati arhipelaškom državom, npr. Danska ili Ekvador. Takodjer se ne mogu smatrati arhipelaškim državama one države koje se historijski nikada nisu smatrali takvima, poput Velike Britanije ili Japana. Države poput Kube ili Islanda, koje se sastoje od jednog velikog i više manjih otoka, takodjer se nikada nisu pozivale na svojstvo arhipelaške države, već su se ponašale kao kopnene države uz čiju se obalu nalazi obalni arhipelag.⁵⁹⁾

Ovo je razlikovanje bitno, budući da, prema članu 47 Konvencije, samo arhipelaške države imaju pravo na povlačenje arhipelaških polaznih crta. Arhipelaške države bile bi, prema tome, Indonezija, Filipini, Mauricijus, Fidži, Tonga, Bahami i dr.⁶⁰⁾

5.2. Arhipelaške polazne crte

Neka od načela navedene presude Medjunarodnog suda iz 1951. godine nalazimo i u odredbama Konvencije koje se odnose na metodu odredjivanja polaznih crta za mjerjenje teritorijalnog mora arhipelaške države.

Polazne crte za mjerjenje širine teritorijalnog mora arhipelaške države su tzv. arhipelaške polazne crte. To su ravne crte koje spajaju "krajnje točke najudaljenijih otoka i nadvodnih grebena u arhipelagu" (čl. 47, toč. 1). Može ih povlačiti samo arhipelaška država uz sljedeće uvjete:

- 1) Crte moraju obuhvaćati sve glavne otoke.
- 2) Omjer izmedju površine mora i kopna (uključujući atole) mora biti izmedju jedan prema jedan i devet prema jedan, što znači da površina mora i kopna u arhipelagu može biti do devet puta veća od površine svih kopnenih dijelova arhipelaga.⁶¹⁾ Za izračunavanje omjera vode i kopna kao kopno se može uzeti u obzir i površina mora unutar grebena duž vanjskog ruba otoka i atola, uključujući i strme obronke ocean-skog platoa koji su zatvoreni lancem vapnenačkih otoka i nadvodnih grebena u perimetru platoa.
- 3) Duljina ravne crte ne smije biti veća od 100 milja, s tim da duljina samo 3 posto svih crta može iznositi do 125 milja.
- 4) Tako povučene crte moraju pratiti opću konfiguraciju arhipelaga, odnosno, od nje se ne smiju "znatno udaljiti" (čl. 47 st.3).
- 5) Ravne crte smiju se povlačiti i preko uzvišica suhih masa za niske vode, pod uvjetom da su na njima podignuti svjetionici ili slične naprave koje su stalno iznad vode ili su te uzvišice udaljene od najbližeg otoka manje nego što iznosi širina teritorijalnog mora (st.4).
- 6) Arhipelaška država ne smije povući ravne crte na takav način da odvoji teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili isključive gospodarske zone.

Nakon što arhipelaška država iskoristi svoje pravo na povlačenje arhipelaških polaznih crta, mora ih naznačiti na odgovarajućim kartama ili popisima geografskih koordinata. Tim kartama i popisima mora dati dovoljnu javnost, a jedan primjerak pohraniti kod glavnog tajnika UN (st.8 i 9).

Unatoč određenim sličnostima s pravom obalne države na povlačenje ravnih polaznih crta koje spajaju "prikladne točke" ovalnog arhipelaga (čl. 7, st.1) i prava arhipelaških država na arhipelaške polazne crte koje spajaju "krajnje točke najudaljenijih otoka i nadvodnih grebena", postoji i određene razlike.

Obalna država može povlačiti ravne polazne crte ukoliko je njena obala razvedena ili duboko usjećena u kopno ili se uz njenu obalu nalazi niz otoka. Konvencija ne određuje potanje kolika može biti udaljenost otočja od kopna, ali određuje da se niz otoka mora nalaziti u "neposrednoj blizini" kopnenog dijela države (čl. 7, st.2), te da ravne polazne crte moraju pratiti opći smjer obale. Ne postoji ograničenje duljine ravne polazne crte, kao što postoji kod arhipelaških polaznih crta, čija najveća duljina može iznositi 100, a samo iznimno, 125 milja. Poput arhipelaških država i obalna država može povlačiti ravne polazne crte na uzvišice suhe za niske vode, samo pod uvjetom da su na njima podignuti svjetionici ili slični uređaji koji su stalno iznad vode.⁶²⁾ Takve uzvišice uzimaju se u obzir i ukoliko se uzvišica suha za niske vode nalazi u cijelosti ili dijelom na udaljenosti od kopna koja ne prelazi širinu teritorijalnog mora. Samo obalna država može povlačiti ravne crte preko takvih uzvišica i od njih i u slučaju da je takvo povlačenje dobilo "opće medjunarodno priznanje." Arhipelaška država nema slično ovlaštenje. Ne postoji, nadalje, ograničenje obalne države s obzirom na omjer kopna i mora unutar ravnih polaznih crta, kao što je to slučaj s arhipelazima. Ni obalna niti arhipelaška država ne smiju povlačiti ravne crte na takav način da odvoje teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili isključive gospodarske zone.

Svakako se najveća razlika izmedju ove dvije metode razgraničenja ogleda u pravnom režimu i položaju mora zatvorenog ravnim crtama. Već je Konvencija o teritorijalnom moru iz 1958. postavila pravilo medjunarodnog prava da se vode unutar polaznih crta teritorijalnog mora smatraju unutrašnjim morskim vodama obalne države. Konvencija iz 1982. preuzeila je to pravilo, izuzimajući arhipalege. Prema većini autora pravila koja su novom konvencijom preuzeta iz ženevske konvencije o pravu mora, mogu se smatrati dijelom medjunarodnog običajnog prava.⁶³⁾ Takva pravila obvezuju sve države bez obzira na same konvencije.

Od pravila čl.8, st.1 Konvencije iz 1982, prema kojem su vode unutar poiaznih crta podvrgnute režimu unutrašnjih morskih voda, postoje i izuzeci koje ćemo navesti. Prije svega, čl. 7(3) Konvencije postavlja uvjet da mreže unutar ravnih crta mora biti "tijesno povezane" (engl. sufficiently closely linked) s kopnenim područjem da bi se smatralo unutrašnjim morskim vodama obalne države. I ovo je pravilo preuzeto iz Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojusu iz 1958. godine sadržano u čl. 4(2) te Konvencije.

Od općeg pravila navedenog u članu 8(1) Konvencije iz 1982. godine o pravnom položaju i režimu mora unutar polaznih crta postoji još jedno ograničenje koje je vrlo značajno. Drugi stav tog člana nameće obalnoj državi ograničenje suverenosti u jednom dijelu unutrašnjih morskih voda. Ukoliko su ravnim polaznim crtama obuhvaćeni dijelovi mora koji prije nisu bili smatrani unutrašnjim morskim vodama, u tim će vodama postojati pravo neškodljivog prolaska. Dakle, dijelovi mora koji su prije povlačenja ravnih polaznih crta bili smatrani dijelom teritorijalnog ili otvorenog mora, bit će, osim po nazivu, izjednačeni s teritorijalnim morem. I ovo je pravilo, samo nebitno izmijenjeno, preuzeto iz Ženevske konvencije o teritorijalnom moru (čl.5, st.2), što govori i o njegovom domaćaju kao pravila općeg običajnog prava.

Naprijed navedene odredbe se, na temelju člana 8(1), ne primjenjuju na arhipelaške vode. Prema tome, morski prostori zatvoreni arhipelaškim polaznim crtama prema Konvenciji nemaju status unutrašnjih morskih voda. Ti prostori imaju pravni položaj arhipelaških voda. To je novi pravni institut uveden Konvencijom iz 1982. godine i razlikuje se od unutrašnjih voda i teritorijalnog mora. Njegove glavne značajke razmotrit ćemo nešto kasnije.

I arhipelaška država ima pravo na unutrašnje morske vode. Prema Konvenciji iz 1982. (čl. 50) arhipelaška država može povući ravne polazne crte koje zatvaraju unutrašnje morske vode u skladu sa članovima 9, 10 i 11. Član 9 odnosi se na

ušća riječka koje se izravno ulijevaju u more. Polazna crta je pravac preko ušća rijeke izmedju točaka na crti niske vode na njenim obalama. Arhipelaška država može povući ravnu crtu i na ulazu u zaljev čija je površina jednak ili veća od površine polukruga kojemu je promjer crta povučena preko ulaza u zaljev. Razmak izmedju crta niske vode na prirodnim ulazima u zaljev ne smije biti veći od dvostrukog najveće dopuštene širine teritorijalnog mora, tj. 24 milje. Ako je ulaz u zaljev veći od 24 milje, ravna crta od 24 milje povlači se unutar zaljeva na točkama koje ne prelaze tu udaljenost. Ukoliko se na ulazu u zaljev nalaze otoci, promjer polukruga jednak je ukupnoj duljini svih crta koje zatvaraju pojedine ulaze (čl. 10, st.3). Radi se, dakle, o vodama inter fauces terrarum, te se ne mogu smatrati zaljevom uvale koje ne ispunjavaju te uvjete.

Kao unutrašnje morske vode arhipelaške države smatraju se i dijelovi mora unutar crta koje spajaju najizboženije stalne lučke gradjevine. Ove odredbe primjenjuju se i na obalnu državu.

5.3. Pravni položaj arhipelaških voda

Arhipelaška država stječe pravo na arhipelaške vode nakon što ih proglaši. Za razliku od teritorijalnog mora ili epikontinentalnog pojasa, arhipelaške vode ne pripadaju arhipelaškoj državi ipso facto. One obuhvaćaju vode unutar arhipelaških polaznih crta, s jedne strane, i ravnih polaznih crta preko ušća riječka, zaljeva i luka, s druge strane.

Nad arhipelaškim vodama arhipelaška država uživa suverenost, kao i nad zračnim prostorom iznad njih, te morskim dnem i podmorjem ispod tih voda i svim prirodnim bogatstvima koja se tamo nalaze. Suverenost arhipelaške države proteže se na navedene prostore obuhvaćene ravnim arhipelaškim crtama bez obzira na dubinu ili udaljenost arhipelaških voda od obale i

vrši se u skladu s propisima Konvencije iz 1982. To je sastavni dio njenog državnog područja. Arhipelaška država je isključivo ovlaštena da u svojim arhipelaškim vodama provodi i sve legitimne djelatnosti od ribolova, plovidbe ili prelijetanja, iskorištavanja i istraživanja prirodnih bogatstava, izgradnje umjetnih otoka ili održavanja vojnih vježbi i dr. Pritom je ograničena pravima trećih država, koja one temelju na temelju odredaba Konvencije. To su prava koja proviziraju iz postojećih sporazuma, zatim prava neposredno susjednih država, te prava država koje ispod arhipelaških voda imaju položene podmorske kabele. Najznačajnije ograničenje suverenosti arhipelaške države ogleda se u pravu svih država da se koriste pravom plovidbe ili prelijetanja, pod uvjetima predviđenima ovom Konvencijom.

U skladu s Konvencijom arhipelaška država ima pravo odrediti plovne putove i iznad njih zračne ceste kroz svoje arhipelaške vode i teritorijalno more koje ih okružuje.⁶⁵⁾ Njima će se treće države služiti za neprekinut i brz prolazak brodovima i razkoplovima između dijelova otvorenog mora ili isključive gospodarske zone.

Arhipelaški plovni putovi i zračne ceste određuju se nizom neprekinutih aksijalnih crta od ulaznih točaka puta pa do izlaznih točaka puta za prolazak. Svi uobičajeni putovi koji služe za međunarodnu plovidbu i prelijetanje moraju biti obuhvaćeni, s tim da arhipelaška država nije dužna uspostavljati nekoliko jednakog pogodnih putova za prolazak između istih ulaznih i izlaznih točaka. A fortiori, a nakon što arhipelaška država iskoristi to svoje pravo i odredi plovne putove, ostali plovni putovi i zračne ceste ne smiju se više upotrebljavati. To proizlazi i iz dužnosti brodova i zrakoplova da se pridržavaju propisanih i objavljenih plovnih putova i zračnih cesta.⁶⁶⁾

Osim plovnih putova i zračnih cesta, arhipelaška država može odrediti sustave odijeljenog prometa za prolazak brodova uskim kanalima (čl. 53, st.6). Ti sustavi se propisuju iz

razloga sigurnosti plovidbe, a odnose se samo na brodove. Arhipelaška država ne smije odredjivati sustave odijeljenog prometa za zrakoplove.

Plovni putovi i zračne ceste, kao i sustavi odijeljenog prometa, moraju biti u skladu s općeprihvaćenim međunarodnim propisima. To se osigurava aktivnom ulogom nadležne međunarodne organizacije, kojoj je arhipelaška država dužna dostaviti prijedlog radi usvajanja.⁶⁷⁾ Arhipelaška država i međunarodna organizacija sporazumno utvrđuje plovne putove i sustave odijeljenog prometa. Oni se nakon usvajanja moraju objaviti na propisan način, kako bi im se osigurala potrebna javnost.

U tom je slučaju položaj arhipelaške države jednak onome koji imaju države na čijim se obalama nalaze tjesnaci koji služe međunarodnoj plovidbi. Naime, i te su države ovlaštene da, u dogovoru s nadležnim međunarodnim organizacijama, određuju plovne putove, zračne ceste i sustave odijeljenog prometa kroz tjesnace (čl. 41, st.1). S druge strane, obalna država može propisati plovne putove i sustave odijeljenog prometa⁶⁸⁾ i kroz svoje teritorijalno mora za brodove koji se koriste pravom neškodljivog prolaska (čl. 22, st.1). Ona je dužna pritom voditi računa o svim putovima koji se uobičajeno koriste za međunarodnu plovidbu, posebnim značajkama određenih vrsta brodova i putova, o gustoći prometa, te o preporukama Međunarodne pomorske organizacije. Prema tome, u ovom slučaju Međunarodna pomorska organizacija ima samo savjetodavnu funkciju. Obalna država samostalno propisuje plovne putove i sustave odijeljenog prometa u svom teritorijalnom moru, dok u arhipelaškim vodama i tjesnacima za međunarodni promet plovne putove i sustave usvaja međunarodna organizacija, nakon postignutog sporazuma s obalnom državom.

Arhipelaška država uživa i druga prava u arhipelaškim vodama. Neka su od tih prava vezana s pravom trećih država na prolazak arhipelaškim vodama, te ćemo o njima govoriti na slijedećim mjestima. Ovdje ćemo se zadržati na nadležnostima arhipelaške države u pogledu zaštite i očuvanja prirodnog okoliša.

U dijelu XII Konvencije koji govori o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, ne spominju se izričito nadležnosti arhipelaške države u arhipelaškim vodama. Međutim, postoje odredbe koje se odnose na sve države (npr. čl. 192), pa tako i na arhipelaške. Nadalje, pojedine odredbe određuju nadležnost obalne države u područjima u kojima ona uživa suverenost (npr. čl. 210) ili spominjući samo teritorijalno more (čl. 211/4). Budući da prema članu 49 arhipelaška država uživa suverenost nad arhipelaškim vodama, morskim dnom i podmorjem ispod, kao i zračnom prostoru iznad njih, opravdano se može smatrati da se ove odredbe primjenjuju i na arhipelaške države.

Opća obveza država da štite i čuvaju morski okoliš odredjena je članom 192 Konvencije. Iz te obveze proizlaze i prava arhipelaške države da donosi propise i mjere kojima će svoju obvezu izvršiti. U vršenju tih mjer arhipelaška država ograničena je pravima trećih, koje ne smije neopravdano ometati u dozvoljenim djelatnostima. Ne ulazeći u detaljnu razradu svih propisa koji se odnose na zaštitu i očuvanje morskog okoliša, jer bi to prekoračilo svrhu ovog rada, ograničit ćemo se na propise i mjeru koje arhipelaška država može donijeti u vezi s arhipelaškim vodama.

Prema članu 208 arhipelaška država može donositi propise o sprečavanju, smanjenju i nadziranju zagadjivanja morskog okoliša koje nastaje od djelatnosti na morskom dnu ispod arhipelaških voda ili s umjetnih otoka i drugih naprava na njihovoj površini. Arhipelaška država ovlaštena je, takodjer, donositi propise o sprečavanju zagadjivanja s brodova. To se pravo odnosi na brodove koji plove pod njenom zastavom, kao i na brodove koji se koriste pravom prolaska kroz arhipelaške vode (čl. 21/f, 211 i 233). Zagadjivanje sa zrakoplova takodjer spada pod jurisdikciju arhipelaške države (čl. 212 i 222). Ona je ovlaštena i spriječiti zagadjivanje hotimičnim potapanjem štetnih otpadaka bez njene privole (čl. 210 i 216).

Kod donošenja nacionalnih propisa arhipelaške države su ih dužne uskladiti s općeprihvaćenim medjunarodnim pravilima, standardima, preporučenom praksom i postupcima. Njihovi nacionalni propisi ne smiju biti manje djelotvorni od općih pravila i standarda. Naprotiv, prema st. 4 člana 211, obalna država može u svom teritorijalnom moru donositi i strože zakone i propise o sprečavanju zagajdenja ostvarujući svoju suverenost.⁷⁰⁾ Budući da arhipelaška država uživa suverenost i u arhipelaškim vodama, ove bi se odredbe mogle primjeniti i na te prostore. Pritom arhipelaška država ne smije donositi takve propise koji bi ometali neškodljiv prolazak i prolazak arhipelaškim plovnim putovima.

5.4. Ograničenja suverenosti arhipelaške države

Već smo spomenuli da je suverenost arhipelaške države nad arhipelaškim vodama, zračnim prostorom, morskim dnom i podmorjem ograničena izvjesnim pravima trećih država u tim prostorima.

Već prilikom povlačenja ravnih arhipelaških crta, arhipelaška država ne smije povlačiti ravne crte na taj način da odvoji teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili isključive gospodarske zone (čl. 47, st.5).

Osim toga, neposredno susjedne države, koje su u područjima obuhvaćenima arhipelaškim crtama, uživala ribolovna ili neka druga zakonita prava, zadržavaju ta prava. Svoje buduće medjusobne odnose zainteresirane države uredjuju dvosstranim sporazumima. U istom su položaju i države koje već imaju sporazume s arhipelaškom državom, te uživaju neka prava na osnovi tih ugovora. Prava koja se priznaju tim državama ne smiju se prenositi ili dijeliti s drugim državama (čl. 51, st.1).

Države koje ispod arhipelaških voda imaju položene podmorske kablove, imaju pravo te kablove održavati ili zamije-

niti uz odgovarajuću obavijest arhipelaškoj državi. Konvencija ne sadrži posebnu odredbu o režimu postojećih podmorskih cjevovoda, koje su države položile dok je na tim prostorima vladao režim otvorenog mora. Vjerojatno će se analogno primjenjivati odredba člana 51(2) o kablovima.⁷¹⁾ Za postavljanje novih kablova i cjevovoda potrebna je privola arhipelaške države.

Najveće umanjenje suverenosti arhipelaške države u arhipelaškim vodama odnosi se na prava trećih država u vezi s odvijanjem pomorskog i zračnog prometa kroz arhipelaške vode i zračnim prostorom iznad njih. Predviđena su dva sistema kojima se osigurava pravo prolaska trećim državama. To su:

1. pravo neškodljivog prolaska i
2. pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima.

5.4.1. Pravo neškodljivog prolaska arhipelaškim vodama

Pravo neškodljivog prolaska "kao pravni institut koji ima za svrhu olakšati međunarodni saobraćaj i nesmetanu upotrebu teritorijalno mora za plovidbu"⁷²⁾ jednako se primjenjuje na teritorijalno more i arhipelaške vode (čl. 52, st. 1).

Neškodljiv prolazak kroz arhipelaške vode predstavlja plovidbu radi:

- a) presjecanja arhipelaških voda bez uplovljavanja u unutrašnje morske vode arhipelaške države, ili pristajenja na sidrištu ili uz lučke uredjaje izvan unutrašnjih morskih voda;
- b) ulaska u unutrašnje morske vode ili izlaska iz njih, ili pristajanja u spomenutim sidrištima ili uz lučke uredjaje (čl. 18).

To pravo uživaju svi brodovi, uključujući i ratne brodove⁷³⁾ i podmornice, svih država, uz uvjet da se prolazak obavi na neprekinut način i bez odlaganja. Brodovi se mogu zaustavljati i sidriti jedino ako je to potrebno u redovitom toku plovidbe ili uslijed više sile ili pomorske nezgode, kao i zbog pružanja pomoći drugom brodu ili zrakoplovu. Pravo neškodljivog prolaska ne odnosi se na zračni promet jer takvo pravo ne postoji niti u zračnom prostoru iznad teritorijalnog mora.

Konvencija navodi da je prolazak neškodljiv sve dok ne dira u mir, red ili sigurnost obalne države. U članu 19(2) nabrojeni su razlozi zbog kojih se prolazak može smatrati škodljivim, kako bi se spriječila arbitrarost država. To su, između ostalih, sve napadačke, vojne, obavještajne ili propagandne aktivnosti bez dozvole obalne države, kršenje njenih carinskih, fiskalnih, zdravstvenih propisa ili propisa o useosiljavanju, zatim svaki čin hotimičnog zagadjenja morskog okoliša s ozbiljnim posljedicama, te nedozvoljene djelatnosti u vezi s ribolovom, istraživanjima ili mjeranjima, kao i u vezi s miješanjem u bilo koji sustav komunikacija obalne države. Prolazak se može smatrati škodljivim i zbog svake druge djelatnosti koja nije u vezi s prolaskom kroz arhipelaške vode. Obalna država može spriječiti prolazak koji nije neškodljiv (čl. 25, st.1).

Iz razloga svoje sigurnosti arhipelaška država može privremeno obustaviti prolazak svim brodovima kroz točno naznačene dijelove arhipelaških voda. Obustava stupa na snagu nakon objavljivanja. Međutim, budući da strani brodovi uživaju pravo prolaska, ona ne može sasvim zabraniti neškodljiv prolazak, niti ga može uvjetovati odobrenjem ili prethodnom notifikacijom.⁷⁴⁾ To proizlazi i iz odredbe člana 24(1a), prema kojoj obalna država ne smije postavljati takve zahtjeve stranim brodovima koji bi, u stvari, predstavljali nepriznavanje ili narušavanje prava neškodljivog prolaska. Nadalje, obalna država ne smije niti pravno niti stvarno vršiti diskriminaciju

medju brodovima koji se koriste pravom neškodljivog prolaska (čl. 50, st.2). Kao ni u teritorijalnom moru, arhipelaška država ne smije ubirati pristojbe od brodova koji samo prolaze arhipelaškim vodama.

Pravo neškodljivog prolaska predstavlja medjunarodnu služnost, servitus in patiendo,⁷⁵⁾ kojoj s jedne strane stoji pravo svih država na neškodljiv prolazak kroz arhipelaške vode, a s druge strane dužnost arhipelaške države da takav prolazak trpi. Brodovi koji se tim pravom koriste dužni su se pridržavati medjunarodnih propisa i propisa arhipelaške države koje ona donese o neškodljivom prolasku u skladu s Konvencijom. Primjenom člana 21, arhipelaška država može donositi propise o sljedećim pitanjima:

- 1) sigurnosti plovidbe i uredjenju pomorskog prometa,
- 2) zaštiti navigacijskih uredjaja,
- 3) zaštiti kabela i cjevovoda,
- 4) očuvanju živih bogatstava mora,
- 5) sprečavanju kršenja propisa o ribolovu,
- 6) zaštiti okoliša i sprečavanju zagadjenja,
- 7) znanstvenim istraživanjima i hidrografskim mjeranjima,
- 8) sprečavanju kršenja carinskih, poreznih, zdravstvenih i imigracijskih propisa i zakona arhipelaške države.

U slučaju kada se brod koristi pravom neškodljivog prolaska, arhipelaška država, pod određenim uvjetima,⁷⁶⁾ uživa kaznenu sudbenost na stranom trgovačkom i državnom brodu koji služi u trgovačke svrhe za vrijeme dok se nalazi u arhipelaškim vodama ili teritorijalnom moru. Takva sudbenost posebno postoji i u slučaju da brod samo prolazi, odnosno, presijeca arhipelaške vode, a kažnjivo je djelo učinjeno prije dolaska broda u teritorijalno more, odnosno, arhipelaške vode. Takva sudbenost postoji ukoliko brod prekrši zakone i propise arhipelaške države koji se odnose na zaštitu i očuvanje morskog okoliša ili propise o isključivoj gospodarskoj zoni (čl. 27, st.5). U prvom slučaju arhipelaška država je ovlaštena pregledati brod i, kada dokazi to opravdavaju, može provesti

postupak, uključivši i zadržavanje broda. Odredbe člana 220 (3,5,6) daju arhipelaškoj državi odredjena ovlaštenja prema brodovima koji su počinili ili za koje se sumnja da su počinili zagadjenje u njenoj isključivoj gospodarskoj zoni. Prema tim odredbama arhipelaška država može provoditi istragu i postupak zadržavanja broda u skladu s Konvencijom, dok se brod nalazi u njenim arhipelaskim vodama i koristi se pravom neškodljivog prolaska.⁷⁷⁾

Gradjanska sudbenost prema trgovačkim brodovima postoji u svakom slučaju prema brodu koji se zaustavio u arhipelaškim vodama ili je doplovio iz unutrašnjih morskih voda arhipelaške države. U slučaju "čistog" prolaska arhipelaška država se uzdržava od vršenja gradjanske sudbenosti, osim ako nisu u pitanju mjere zvog obveza koje su za brod nastale u toku plovidbe ili zbog plovidbe vodama arhipelaške države (čl. 28).

Ratni brod i drugi državni brodovi koji ne služe u trgovačke svrhe izuzeti su od sudbenosti arhipelaške države. U slučaju da oni ne postuju propise arhipelaške države, ona može od broda zahtijevati da napusti njene arhipelaške vode. Za eventualnu štetu koju takav brod nanese obalnoj državi, međunarodnu odgovornost snosi države zastave broda.

Podmornice koje se koriste pravom neškodljivog prolaska moraju ploviti površinom i vijati zastavu svoje državne pripadnosti.

5.4.2. Pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima

Zatvarajući arhipelaške vode ravnim polaznim crtama, arhipelaške države, a naročito Filipini i Indonezija, zatvorile su čitav niz tjesnaca i pomorskih pravaca. Time je došlo u pitanje i odvijanje zračnog prometa, čime je znatno otežana prometna veza između država sjevera i juga. Zračni promet je bio naročito ugrožen, budući da se zrakoplovima prema međunarodnom pravu ne priznaje pravo neškodljivog prolaska iznad državnog područja.⁷⁸⁾ Osim toga, interesi velikih sila bili su po-

vrijedjeni i ograničavanjem manevarskog prostora njihove ratne flote. Njima se činilo da je i režim neškodljivog prolaska, koje su im neke države priznavale, previše strog.

Uskladjivanje suprotnih interesa države izmedju širenja suverenosti i slobodne plovidbe i prelijetanja, rezultiralo je kompromisnim rješenjem. Arhipelaška država, kako smo vidjeli, uživa suverenost nad arhipelaškim vodama, uključujući i pomorske tjesnace pogodne za medjunarodni promet, koji su postali njihovim sastavnim dijelom. Trećim državama priznaje se pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima i zračnim cestama kroz arhipelaške vode i iznad njih. To se pravo odnosi i na prolazak tjesnacima pogodnim za medjunarodni promet, ali samo ukoliko njegove obale potпадaju pod vlast iste države. Na tjesnace kojih obale pripadaju različitim državama, a služe medjunarodnoj plovidbi, primjenjuje se režim tranzitnog prolaska (dio III Konvencije).

Pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima predstavljalo bi "korištenje prava plovidbe i prelijetanja na uobičajeni način jedino radi neprekinutog, brzog i neometanog tranzita izmedju jednog dijela otvorenog mora ili isključive gospodarske zone i drugog dijela otvorenog mora ili isključive gospodarske zone" (čl. 53, st.3) arhipelaškim plovnim putovima ili zračnim cestama koje je odredila arhipelaška država, kako kroz arhipelaške vode tako i kroz teritorijalno more koje ih okružuje.

Medjutim, strani brodovi i zrakoplovi mogu ostvarivati svoje pravo prolaska arhipelagom i ako arhipelaška država ne odredi arhipelaške plovne putove, pod istim režimom na temelju člana 53(12). Oni se pritom koriste putovima koji se uobičajeno služe medjunarodnoj plovidbi. To je vrlo značajna odredba, naročito u pogledu zrakoplova kojima se inače ne jamči pravo prolaska kao brodovima. Na ovaj način osigurana je sloboda prelijetanja arhipelaških voda i priležećeg teritorijalnog mora i u slučaju da arhipelaška država ne propiše zračne ceste iznad svog područja. Medjutim, pitanje je u tom slu-

čaju, kojim će se putovima služiti zrakoplovi, budući da se u navedenom članu 53(12) govorи isključivo o putovima "koji uobičajeno služe medjunarodnoj plovidbi". Prema nekim aut-
rima⁷⁹⁾ sporno je da li taj izraz obuhvaćа i medjunarodnu zračnu plovidbu. Prema takvom tumačenju, značilo bi da se zrakoplovi moraju služiti brodskim rutama prilikom prelje-
tanja arhipelaga u kojem arhipelaška država nije iskoristi-
la svoje pravo da propiše zračne ceste.⁸⁰⁾

Ovakvo tumačenje dovelо bi do uobičajnih situacija s obzirom na različite načine upotrebe i tehničke značajke ovih dviju vrsta prometnih sredstava. Uostalom, ovakvo tumačenje nije niti točno, budući da se upotrebljena engleska riječ "navigation" odnosi i na pomorsku i na zračnu plovidbu. Konačno, u francuskом и španjolskom tekstu Konvencije postoji izričita referenca na zračnu plovidbu (franc. "navi-
gation aérienne").

Brodovi i zrakoplovi se u korištenju prava prolaska arhipelaškim plovnim putovima moraju pridržavati odredaba Konvencije i na osnovu nje izdatih propisa arhipelaške države. Propisi arhipelaške države moraju biti takvi da ne dovode do stvarne ili pravne diskriminacije među stranim brodovima. Nadasve njihova primjena ne smije biti takve naravi da prouzroči uskraćivanje, onemogućavanje ili ometanje prava prolaska. Neki se od tih propisa odnose jednako na brodove i zrakoplove, dok drugi određuju njihov poseban položaj u zavisnosti od njihovih tehničkih osobina.

Konvencija u dijelu o arhipelaškim plovnim putovima ne razlikuje brodove s obzirom na to da li su oni državni ili privatni, odnosno, da li služe u trgovачke, državne ili vojne svrhe. Pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima odnosi se jednako na sve vrste brodova, uključujući podmornice. Iz odredbe člana 39(3) proizlazi da se pravo prolaska arhipelaškim zračnim cestama odnosi i na civilne i na vojne zrakoplove.

Pravni položaj brodova i zrakoplova, njihova prava i dužnosti za vrijeme prolaska arhipelagom, odredjen je odredbama o tranzitnom prolasku tjesnacima koji služe medjunarodnoj plovidbi. Na temelju člana 54 primjenjuju se, mutatis mutandis, odredbe članova 39, 40, 42 i 44.

Prije svega, a to proizlazi i iz samog pojma prolaska arhipelaškim plovnim putovima, brodovi i zrakoplovi dužni su arhipelagom proći bez zadržavanja, jedino radi tranzita. Prilikom se moraju uzdržati od svake prijetnje silom ili upotrebe sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke nezavisnosti arhipelaške države ili na drugi način kršiti načela Povolje UN. Prolazak arhipelagom mora se obaviti na uobičajen način, te su brodivima i zrkoplovima, osim u slučaju više sile ili nevolje, zabranjene sve djelatnosti koje im nisu svojstvene u redovitom načinu neprekinutog i brzog tranzita.

Članom 53(5) propisana je dužnost brodova i zrakoplova da se prilikom prolaska arhipelaškim plovnim putovima ne smiju udaljiti više od 25 morskih milja sa svake strane od određenih aksijalnih crta, niti se smiju približiti obali na udaljenost koja je manja od 10 posto od udaljenosti izmedju najbližih točaka na otocima s jedne i druge strane plovnog puta.

Brodovi se u tranzitnom prolasku kroz arhipelaške vode pridržavaju svih propisa i pravila o sigurnosti na moru, na-⁸¹⁾ ročito Medjunarodnih pravila za izbjegavanje sudara na moru. Ukoliko je obalna država propisala sustave odijeljenog prometa radi sigurnog prolaska uskim kanalima, brodovi su dužni koristiti se tim sustavima u skladu s propisima obalne države. Brodovi su dužni pridržavati se općeprihvaćenih medjunarodnih propisa, postupaka i prakse o sprečavanju, smanjenju i nadziranju zagadjenja s brodova (čl. 39, st.2)⁸²⁾. I sama arhipelaška država ovlaštena je donositi propise o sprečavanju zagadjivanja "provodenjem primjenjivih medjunarodnih propisa koji se odnose na izlijevanje nafte, naftnih otpadaka i drugih štetnih

tvari" u arhipelaškim vodama (čl. 42, st.1, toč.b) koji se primjenjuju na prolazak arhipelaškim plovnim putovima.

Brodovi se moraju pridržavati svih objavljenih propisa, koji su u skladu s Konvencijom, a odnose se na ukrcavanje ili iskrcavanje bilo kakve robe, novca ili osoba protivno javnim propisima arhipelaške države. Strani brodovi, nadalje, ne smiju obavljati nikakva istraživanja ili hidrografska mjerena za vrijeme korištenja pravom prolaska arhipelaškim plovnim putovima, bez prethodnog odobrenja arhipelaške države, budući da bi time bila povrijedjena njena suverenost nad tim prostorima.

Ribarski brodovi se također moraju pridržavati propisa arhipelaške države i ne smiju se baviti ribolovom u arhipelaškim vodama bez dopuštenje arhipelaške države. Ako ona to zahtraži, moraju pohraniti ribolovni pribor.

Brodovi koji prekrše neki od propisa Konvencije ili druge medjunarodne propise ili one koje je donijela arhipelaška država, potпадaju pod jurisdikciju obalne države. Mada o tome nema izričitih propisa u dijelu o tranzitnom prolasku,⁸³⁾ to proizlazi iz njenih ovlaštenja da donosi i nadzire propise o tranzitnom prolasku (čl. 39 i 42). Odredba člana 233 također daje osnove za nadležnost arhipelaške države prema brodovima koji urzokuju ili mogu uzrokovati znatniju štetu zagadjenjem arhipelaških voda. Mada se ova odredba odnosi na obalne države tjesnaca koji služe medjunarodnoj plovidbi, to pravilo, na temelju člana 54, mutatis mutandis, moglo bi se primijeniti i na arhipelašku državu. Osim toga, i odredba člana 38(3) propisuje da svaka djelatnost koja nije ostvarivanje prava tranzitnog prolaska tjesnacem ostaje podložna drugim odgovarajućim odredbama ove Konvencije. Iako se član 54. ne poziva izričito na ovaj član i on bi se mogao primijeniti kao načelo na arhipelašku državu⁸⁴⁾

Prema tome, arhipelaška država može poduzeti odgovaraće mјere prema brodu koji se nije pridržavao propisa o prolasku arhipelaškim plovnim putovima. Ako se radi o prekršaju propisa o očuvanju morskog okoliša, arhipelaška država može

protiv broda poduzeti sve mjere i postupke koje primjenjuje i u svom teritorijalnom moru, odnosno, na brodove pod režimom neškodljivoq prolaska kroz arhipelaške vode (čl. 233 u vezi sa čl. 220). Postupkom se ne smije vršiti diskriminacija medju brodovima stranih država, niti se oni smiju nepotrebno zadržavati. Arhipelaška država je dužna pridržavati se i ostalih propisa Konvencije o postupku protiv broda.

Izuzetak od primjene mjera i postupaka arhipelaške države predstavlja brod koji prema propisima medjunarodnog prava uživa suvereni imunitet.⁸⁵⁾ To se prije svega odnosi na ratni brod, ali i na druge brodove "koji pripadaju državi ili ih u datom trenutku koriste isključivo vladine nekomercijalne službe" (čl. 236). Ukoliko takav brod prekrši propise obalne države, odgovornost za svaku štetu ili gubitak prouzročen obalnoj državi snosi država zastave broda. Obalna država, prema medjunarodnom pravu, može od takvog broda zahtijevati da napusti njene vode, a samo iznimno može upotrijebiti silu.⁸⁶⁾

Civilni zrakoplovi u prolasku arhipelaškim plovnim putovima, tj. zračnim cestama, moraju se pridržavati pravila utvrđenih u organizaciji za medjunarodno civilno zrakoplovstvo, dok se državni zrakoplovi kreću poštujući sigurnost zračne plovidbe i sigurnosne mjere predvidjene medjunarodnim pravilima. I jedna i druga vrsta zrakoplova dužna je stalno kontrolirati radio-frekvenciju koju im je dodijelilo nadležno medjunarodno tijelo za kontrolu zračnog prometa, ili odgovarajuću medjunarodnu radio-frekvenciju za nuždu (čl. 39 st.3). Ukoliko je i sama arhipelaška država donijela i objavila propise o prolasku arhipelaškim zračnim cestama, zrakoplovi ih se moraju pridržavati. Propisi se mogu, kao i kod brodova, odnositi na očuvanje morskog okoliša, te na ukrcavanje ili iskrcavanje bilo kakve robe, valute ili osoba protivno poreznim, carinskim, useljeničkim ili zdravstvenim propisima arhipelaške države.

Arhipelaška država može protiv zrakoplova koji krše propise o prolasku arhipelaškim zračnim cestama poduzimati mjere po istoj osnovi kao i protiv brodova. Te se mjere odnose na

civilne zrakoplove i na državne koji ne uživaju suvereni imunitet. U granicama zračnog prostora svoje suverenosti, koje obuhvaćaju i zračni prostor iznad arhipelaških voda, arhipelaška država primjenjuje svoje propise donijete u skladu sa članom 212 i provodi odgovarajuće mjere radi zaštite morskog okoliša (čl. 222). Mjere moraju biti uskladjene sa svim odgovarajućim medjunarodnim pravilima i standardima koji se tiču sigurnosti zračne plovidbe.⁸⁷⁾ Poduzete mjere moraju biti razumne i razmjerne učinjenom prekršaju, a sila se može upotrijebiti tek kao krajnji izlaz.⁸⁸⁾ Naročito je to važno ako je u pitanju civilni zrakoplov koji prevozi putnike čiji životi mogu doći u opasnost.

Unatoč tome što se prolazak arhipelaškim plovnim putovima uređuje propisima o tranzitnom prolasku, izmedju njih ne postoji potpuna analogija. Razlika se pojavljuje već u samim definicijama pojma prolaska. Prolazak arhipelaskim plovnim putovima definiran je kao "pravo" plovidbe i prelijetanja radi "neprekinutog, brzog i neometanog tranzita". Tranzitni prolazak predstavlja "slobodu" radi "neprekinutog i brzog" tranzita kroz tjesnac. Ova razlika može biti samo tekstovna jer i jedna i druga definicija osiguravaju stranim državama koristenje pravom prolaska u skladu s konvencijom.⁸⁹⁾ Značajnija je razlika s obzirom na to da "neprekinuti i brzi" prolazak ne iskљučuje prolazak kroz tjesnac radi ulaska u obalu državu na tjesnacu, te izlaska ili povratka iz nje (čl. 38, st. 2). Ovakva odredba ne postoji u dijelu o arhipelazima, te se prolazak arhipelaškim plovnim putovima može koristiti samo za neprekinuti prolazak kroz arhipelaške vode.⁹⁰⁾

* * *

Analizom propisa o pravu neškodljivog prolaska i pravu prolaska arhipelaškim plovnim putovima, moguće je utvrditi neke bitne razlike među njima.

Svakako se najbitnija razlika očituje u tome da se pravo neškodljivog prolaska ne odnosi na zrakoplove. Njima se tek primjenom instituta prolaska arhipelaškim plovnim putovima jamči pravo na slobodan promet iznad arhipelaških voda.

Osim toga, pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima postoji samo ako se proglose arhipelaške vode. Inače se primjenjuje režim otvorenog mora, koji uključuje i slobodu (ne samo pravo!) plovidbe i prelijetanja. Ukoliko vode imaju status teritorijalnog mora pojedinog otoka arhipelaga, tada brodovi imaju pravo neškodljivog prolaska.

Pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima primjenjuje se samo na promet izmedju dva dijela otvorenog mora ili isključive gospodarske zone. Pravo neškodljivog prolaska može se, osim za ulazak u unutrašnje morske vode arhipelaške države ili presijecanje arhipelaških voda bez ulaska u unutrašnje morske vode, koristiti i za dolazak u ili izlazak iz teritorijalnog mora druge države. Značajno je pritom podvući da se režim arhipelaškog prolaska proteže i na dio teritorijalnog mora te arhipelaske države radi ulaska i izlaska iz arhipelaških voda. To svakako predstavlja nužnu novinu u međunarodnom pravu mora. Da nije tako, onda se pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima ne bi ni moglo koristiti, budući da su, u pravilu, sve arhipelaške vode okružene pojasmom teritorijalnog mora.

Pravo neškodljivog prolaska može se privremeno obustaviti na točno naznačenim dijelovima arhipelaških voda, ukoliko je to bitno za zaštitu sigurnosti arhipelaške države. Naprotiv, prolazak arhipelaškim plovnim putovima ne smije se obustavljati niti se smije ometati (čl. 54 u vezi sa čl. 44). To se ne odnosi na pravo arhipelaške države da zaustavi koji brod koji je prekršio propise o prolasku.⁹¹⁾

Razlike izmedju ova dva režima prolaska kroz arhipelaške vode ogleda se i u pogledu nadležnosti arhipelaške države da donosi propise koji se odnose na prolazak. Arhipelaška država ima šira ovlaštenja da donosi propise koji se odnose na neškodljiv prolazak od onih koji se odnose na prolazak arhipelaškim plovnim putovima.⁹²⁾ Stoga se ukazuje da je prolazak arhipelaškim plovnim putovima znatno slobodniji od neškodljivog prolaska, barem kad su u pitanju ovlaštenja obalne države.

Uz to ograničenje, ne postoji bitna razlika izmedju jurisdikcije arhipelaških država u pogledu brodova i zrakoplova koji prekrše propise o prolasku arhipelagom. Vidjeli smo da ne postoji izričita odredba o kaznenoj i gradjanskoj sudbenosti arhipelaške države prema brodovima i zrakoplovima koji se koriste pravom prolaska arhipelaškim plovnim putovima, kao kod neškodljivog prolaska. Takva sudbenost postoji, uz ograničenja predvidjena Konvencijom, izvedena iz ostalih odredaba o tranzitnom prolasku, kao i iz načela da su djelatnosti koje ne predstavljaju ostvarivanje prava prolaska podložne ostalim propisima Konvencije.⁹³⁾

I konačno, dodatna razlika izmedju neškodljivog prolaska i prolaska arhipelaskim plovnim putovima odnosi se na pravni režim podmornica. Naime, u dijelu Konvencije o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem izričito je navedena dužnost podmornica da plove iznad površine mora i da viju svoju zastavu. U poglavlju o tranzitnom prolasku o podmornicama se ne govori. Neki autori⁹⁴⁾ iz toga izvode zaključak da podmornice, osim u slučajevima gdje je to fizički nemoguće, npr. zbog plićine mora, mogu ploviti ispod vode. To se podupire i argumentom da je podmornicama upravo plovidba ispod vode "uobičajeni način" plovidbe koji je propisan za tranzit. Međutim, postoje i suprotna mišljenja, odnosno, da se nedostatak pravila o podmornicama ne može tumačiti in favorem plovidbe ispod površine.⁹⁵⁾

6. Običajno medjunarodno pravo o arhipelazima

Vidjeli smo da je status arhipelaških voda i arhipelaga uredjen Konvencijom iz 1982. godine, koja još nije na snazi. Drugog ugovornog propisa o tom pitanju nema. I onda kada Konvencija stupi na snagu, sasvim sigurno neće vezivati sve države,

te je izvjesno da će neka pitanja o arhipelazima biti uredjena medjunarodnim običajnim pravom u odnosu na treće države. Stoga nam preostaje da još ispitamo propise pozitivnog medjunarodnog običajnog prava o arhipelazima, ukoliko oni postoje, i njihov odnos prema propisima Konvencije o pravu mora iz 1982. godine.

Prema članu 38(1,b) Statuta Medjunarodnog suda, medjunarodni običaj predstavlja "dokaz opće prakse prihvaćene kao pravo". Potrebno je dakle da ispune objektivni i subjektivni element da bi se neka norma smatrala normom medjunarodnog običajnog prava. To bi značilo da treba postojati ponovljeno i neprekinuto vršenje i pravna svijest (opinio juris) "da se nešto čini zato jer tako određuje medjunarodno pravo".⁹⁶⁾ Pritom je, prema stajalištu koje je zauzeo Medjunarodni sud u sporu o epikontinentalnom pojasu u Sjevernom moru iz 1969. godine, značajna praksa svih zainteresiranih država.⁹⁷⁾ U slučaju arhipelaških voda, to bi bio vrlo širok krug država. Obuhvaćao bi, prije svega, arhipelaške države, te sve druge države koje u arhipelaškim vodama imaju neki zakoniti interes. To su, praktično, sve države svijeta koje imaju interes u ostvarivanju slobodne plovidbe. Njihova bi praksa trebala biti ujednačena i stalna, ali ujednačenost ne znači i jednoglasnost svih država. Nju bi uopće bilo i teško postići s obzirom na broj država i njihovu raznolikost, te je dovoljna općenitost.⁹⁸⁾

Vrijeme kroz koje se takva praksa vrši nije od utjecaja, te je katkada dovoljno i samo kratko vremensko razdoblje.⁹⁹⁾

U procesu nastanka običajnog pravnog pravila postavlja se i problem utjecaja jednostranih akata. Vidjeli smo, naime, da su arhipelaške države svoju suverenost nad arhipelaškim vodama proglašavale jednostranim aktima i izjednačavali ih s unutrašnjim morskim vodama.

Općenito se smatra¹⁰⁰⁾ da se država može jednostranim aktom izuzeti od primjene pravila običajnog prava ukoliko mu

se protivi dok takvo pravilo nastaje. Takvo stajalište je za-
uzeo i Medjunarodni sud u sporu o ribolovu izmedju Norveške i
Velike Britanije u pogledu pravila od 10 milja za zaljeve.¹⁰¹⁾
Jednostrani akt može čak i mijenjati postojeće običajno pravo
uveličajenim uvjetima.¹⁰²⁾

Od tog i dalje postoji jedna vrlo važna iznimka. Naime,
pravila medjunaroanog običajnog prava koja imaju karakter im-
perativne pravne norme, ius_cogens, nikakva jednostrana prak-
sa ili akti ne mogu izmijeniti, niti se država može izuzeti
od njihove primjene svojim protivljenjem. Prema članu 53 Beč-
ke konvencije o pravu ugovora iz 1969. "imperativna norma op-
ćeg medjunarodnog prava je norma što ju je prihvatile i priz-
nala čitava medjunarodna zajednica država kao normu od koje
nije dopušteno nikakvo odstupanje i koja se može izmijeniti
samo novom normom općeg medjunarodnog prava istog karaktera".

Arhipelaški zahtjevi usmjereni su na proširenje vlasti
obalne države na područja koja su do tada uglavnom predstav-
ljala dijelove otvorenog mora, te na razgraničenje tih pros-
tora. Kao što smo naveli ranije, Medjunarodni sud je u prika-
zanoj presudi o ribolovu u Sjevernom moru istakao da je deli-
mitacija nužno jednostrani akt, ali da se njegovo važenje pre-
ma trećim državama prosudjuje po medjunarodnom pravu.¹⁰³⁾
Obalne države ne mogu, prema tome, jednostrano odlučivati o
proširenju svoje vlasti na nova područja ukoliko to nije u
skladu s medjunarodnim pravom. Treće države nisu dužne priz-
nati takav jednostrani akt. Dapače, nizozemski profesor
Mejeirs smatra da su pravila o razgraničenju medjunarodnih
područja pravila imperativnog karaktera.¹⁰⁴⁾ To bi se svakako
odnosilo i na zahvaćanje dijelova otvorenog mora, koje "nijed-
na država ne može valjano podvrći svojoj suverenosti".¹⁰⁵⁾ Od-
redba člana 89 Konvencije iz 1982. istovjetna je odredbi čla-
na 2(1) Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. Ona,
prema tome, predstavlja pravilo općeg običajnog prava i to im-
perativnog karaktera. Njeno važenje i domaćaj mogu se stoga
promijeniti samo novom normom općeg medjunarodnog prava istog
karaktera.

O arhipelazima, osim Konvencije iz 1982., ne postoje drugi medjunarodni ugovori niti pravila medjunarodnog običajnog prava koja bi mogla izmijeniti domašaj općeg običajnog pravila navedenog u članu 89 Konvencije. Naime, do donošenja Konvencije, arhipelaški zahtjevi nisu dobili opće medjunarodno priznanje. Zahtjevi arhipelaških država i njihova praksa nije bila "ujednačena i stalna". Ostale države, a naročito velike pomorske sile, prosvjedovale su protiv akata onih arhipelaških država koje su zatvarale dijelove otvorenog mora za siopodnu upotrebu tih prostora trećima.

Prve značajnije promjene tih suprotstavljenih stavova zabilježene su tek na III Konferenciji o pravu mora i u novoj Konvenciji. Stoga se postavlja pitanje kakav utjecaj imaju medjunarodne konferencije i medjunarodni ugovori na proces stvaranja medjunarodnog običajnog prava.

Prema stavu Medjunarodnog suda u britansko-islandsкоj parnici o ribolovnoj nadležnosti,¹⁰⁶⁾ prijedlozi na medjunarodnoj kodifikacionoj konferenciji koji su prihvaćeni velikom većinom, mogu ubrzati proces nastanka medjunarodnog običajnog pravila. Tim više može utjecati usvojena konvencija ukoliko je prihvati veliki broj država. Kada ugovorne odredbe prerastu u običajno pravno pravilo, ono dalje važi neovisno od njegove prvobitne ugovorne osnove.¹⁰⁷⁾

Dio Konvencije o arhipelaškim vodama bio je razradjen već na prvim zasjedanjima III UNCLOS-a i kasnije se nije bitno mijenjao.¹⁰⁸⁾ Arhipelaške države i neke druge države podniosile su prijedloge već i prije same konferencije, u Odboru za morsko dno.¹⁰⁹⁾ Zajedničko im je bilo nastojanje da se usklade interesi tih država, tj. da se arhipelaškim državama prizna suverenost nad arhipelaškim vodama unutar arhipelaških polaznih crta, a da trećim državama bude zagarantirano pravo slobodnog prolaska brodovima i zrakoplovima.

Konačan tekst Konvencije prihvatio je velik broj država: do kraja 1985. godine Konvenciju je potpisalo 159 država.

Zadovoljen je i zahtjev da krug država obuhvaća sve zainteresirane države. Medju potpisnicama nalaze se sve značajnije arhipelaške države: Filipini, Indonezija, Bahami, Togo i dr., kao i velika većina pomorskih zemalja. Potpisivanjem Konvencije države su izrazile svoje pravno uvjerenje da je Konvencija u skladu s medjunarodnim pravom. Od država sudionika Konferencije koje nisu potpisale Konvenciju, niti jedna nije kao razlog nepotpisivanja navela dio IV Konvencije, tj. dio o arhipelaškim vodama. Indikativna je u tom pogledu izjava predstavnika SAD, koje su odbile potpisati Konvenciju. Prema njegovoj izjavi Konvencija, osim u dijelu o Zoni, predstavlja medjunarodno običajno pravo i važeću praksu, te se kao takva može i primjenjivati.¹¹⁰⁾

Govoreći o jedinstvenom stavu država potpisnica, moramo istaknuti da se odredbe Konvencije u dijelu IV moraju promatrati u cjelini i da tek zajedno stvaraju novi pravni instrument arhipelaških voda. Taj institut donosi izvjesna prava zainteresiranim državama, ali i odredjene dužnosti. Ukoliko neka od strana prihvati prava iz Konvencije, ali ne i dužnosti, ona se ne može pozivati na taj institut u odnosu na treće države. To se odnosi na one arhipelaške države koje su proglašavale svoju suverenost nad arhipelaškim vodama "na temelju medjunarodnog prava", dok su istovremeno priječile legitimnu upotrebu tih prostora trećima, koja im je bila zahamčena tim istim medjunarodnim pravom.

Slijedom navedenog, možemo reći da Konvencija UN o pravu mora iz 1982. u dijelu o arhipelaškim vodama predstavlja običajno pravo in statu nascendi. Protokom vremena i ujednačavanjem prakse država, pravila dijela IV Konvencije o pravu mora najvjerojatnije će postati pravilima općeg medjunarodnog prava i bez obzira na stupanje na snagu same Konvencije.

7. Zaključak

Pravni režim oceanskih arhipelaga u medjunarodnom pravu razvijao se, u usporedbi s nekim drugim institutima medjunarodnog prava, u relativno kratkom vremenskom razdoblju od pedesetak godina. Taj razvoj teko je od 1930-ih, kada se tek pokušavalo zasebno urediti problem oceanskih arhipelaga, pa do njihovog konačnog uredjenja Konvencijom UN o pravu mora iz 1982. godine.

Do donošenja Konvencije iz 1982. nije postojao više-strani medjunarodni ugovor koji bi se odnosio na arhipelaške države i pravni režim voda u arhipelagu. Vidjeli smo da nisu postojala niti pravila običajnog prava o tom pitanju koja bi mijenjala imperativnu normu o statusu otvorenog mora izmedju otoka.

Tek je III Konferencija o pravu mora, odnosno, tamo usvojena Konvencija, priznala arhipelaškim državama pravo na tzv. arhipelaške vode. Te se vode nalaze unutar arhipelaških polaznih crta i njihov pravni režim predstavlja novinu u medjunarodnom pravu mora. On je različit od unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora arhipelaških država.

Pravni institut arhipelaških voda predstavlja novi pravni institut u cijelini svih propisa o arhipelazima Konvencije iz 1982. On sadrži kompromis izmedju težnji oceanskih država ka proširenju svoje suverene vlasti i ostale medjunarodne zajednice ka očuvanju sloboda pomorskog i zračnog prometa. Broj država potpisnica Konvencije, te neprotivljjenje ostalih sudio-nica na Konferenciji, govori u prilog tvrdnji da će propisi Konvencije predstavljati okvir nastajanja i daljnog razvoja običajnog prava o arhipelaškim vodama. Moglo bi se čak tvrditi da je taj proces već započeo, te da će propisi Konvencije o arhipelazima prerasti u običajno pravo.

- (1) Umjesto naziva "obalni" i oceanski arhipelag (engl. "coastal" i "mid-ocean archipelago") Rudolf upotrebljava nazive "bliski" i "udaljeni" arhipelag. V. Rudolf, D.: Medjunarodno pravo mora, Zagreb, 1985, p. 53.
- (2) Zoričić, M.: Teritorijalno more, Zagreb 1953, p. 134.
- (3) O'Connell, D.P.: "Mid-Ocean Archipelagos in International Law", The British Year Book of International Law XLV, 1971, p. 4.
- (4) Prema tekstu Konvencije za stupanje na snagu potrebno je sakupiti 60 ratifikacija (čl. 308).
- (5) Anglo-Norwegian Fishery Case, I.C.J. Reports 1951, p.p. 116 - 144.
- (6) O pojedinim metodama odredjivanja polaznih crta za mjeđenje širine teritorijalnog mora v. dalje.
- (7) I.C.J. Reports 1951, p. 125.
- (8) Ibid.
- (9) Usp. Amerasinghe, C.F.: "The Problems of Archipelagoes in the International Law of the Sea", The International and Comparative Law Quarterly, 1974, p. 545.
- (10) I.C.J. Reports 1951, p. 127.
- (11) Ova metoda usvojena je na zasjedanju Institut de Droit international 1928. god. u Stockholmu, a u svoja pravila uvrstila ju je i Druga potkomisija Haške konferencije 1930.
- (12) Ibid, n.10. p.p. 128-130.
- (13) Churchill and Lowe: The Law of the Sea, Manchester 1985, p. 28.
- (14) Npr. Ekvador od 1938, Egipat 1951, Danska 1938, Saudijska Arabija 1949, Jugoslavija 1948. i dr.
- (15) I.C.J. Reports 1951, p. 138.
- (16) Ibid. p. 131. Usp. de Vries Lentsch, P.: The Right of Overflight over Straits and Archipelagic States: Developments and Prospects, Netherlands Yearbook of International Law XIV, 1983, p. 184. Ovaj autor tvrdi da je sud utvrdio postojanje pravila o ograničenju polazne crte na 42 milje.
- (17) Ibid, p. 132.

- (18) Ibid.
- (19) Ibid., p. 142.
- (20) Ibid.
- (21) Ibid., p. 143.
- (22) Note verbale glavnom tajniku UN od 7.03.1955. UN Doc. A/2934, 1955, Cf. O'Connell: op.cit., p. 27.
- (23) Republic Act No. 3046, Cf. O'Connell, op.cit., n.3, p. 28.
- (24) Presidential Proclamation No. 370, Cf. ibid., p. 37.
- (25) Churchill, op.cit., n. 13, p. 302.
- (26) Ibid. p. 98. Usp. O'Connell, op.cit., n.3, pp. 38-42.
- (27) Churchill, op.cit., n. 13, p.302.
- (28) Ibid., p. 306.
- (29) O'Connell, op.cit., n. 3, p. 5. Usp. Zoričić, op.cit., n. 2, p. 72.
- (30) Method of Maritime Communication in Time of Peace, čl.6.
- (31) O'Connell, op.cit., n. 3, p. 7.
- (32) Projekt br. 10, čl. 7.
- (33) Čl. 5 usvojenog nacrta glasi: "Ako se radi o skupu otoka koji pripadaju jednoj istoj državi i razmak kojih od jednog do drugog na vanjskom rubu ne prelazi dvostruku mjeru teritorijalnog mora, taj će se skup smatrati cjelinom i širina teritorijalnog mora računat će se od pravca koji spaja vanjske krajeve otoka. U slučaju arhipelaga širina teritorijalnog mora računat će se od otoka ili otočića najudaljenijih od obale, pod uvjetom da se taj arhipelag sastoji od otoka ili otočića, kojih medjusobni razmak ne prelazi dvostruku mjeru teritorijalnog mora, i da otoci ili otočići najbliži obali nisu udaljeni od nje više od te dvostrukе mjere", Projet de règlement relatif à la mer territoriale au temps de paix, 28 août 1928, Session de Stockholm Institut de Droit international, Tableau général des résolutions (1873-1956), Bâle 1957, p. 124.
- (34) Predložena širina teritorijalnog mora iznosila je 3 milje.

- (35) Odbor stručnjaka koji je rukovodio cijelim radom predložio je, u stvari, jako širok popis predmeta, ali je Skupština Lige naroda 1927. usvojila samo tri: državljanstvo, teritorijalne vode i odgovornost država za neke slučajeve.
- (36) Čl. 5(1) nacrta odnosi se na prirodne otoke, koje voda ne prekriva stalno.
- (37) Opširnije o radu konferencije v. npr. Katičić, N.: More i vlast obalne države, Zagreb 1953, p. 241.
- (38) Za tekst izvještaja v. ibid. p. 305.
- (39) Ibid. p. 296.
- (40) Prema engl. United Nations Conference on the Law of the Sea.
- (41) Nakon već spomenute presude Medjunarodnog suda o ribolovu u Sjevernom moru došlo je do arhipelaških zahtjeva Filipini i Indonezije. V. infra, toč. 3.
- (42) Usp. O'Connell, op.cit., n. 3, p. 17 i dalje.
- (43) Na Ženevskoj konferenciji usvojene su sljedeće konvencije: Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, Konvencija o otvorenom moru, Konvencija o ribolovu i očuvanju živih bogatstava otvorenog mora, Konvencija o epikontinentalnom pojasu. Sve četiri konvencije stupile su na snagu.
- (44) United Nations Conference on the Law of the Sea, 1958, Official Records, vol. 3, p. 239. Jugoslavenski prijedlog ponovila je i Danska.
- (45) Ibid.
- (46) Čl. 4(1) U tim se odredbama jasno naziru utjecaji presude Medjunarodnog suda u sporu o ribolovu, jer su predviđeni uvjeti za povlačenje ravnih crta u stvari prepisana načela te presude.
- (47) O'Connell, op.cit. n. 3. p. 21.
- (48) Res. 1307 (XIII) od 10. prosinca 1958.
- (49) Usvojene su rezolucije o objavljivanju zapisnika i dokumenata Konferencije i o pružanju pomoći državama u ribarstvu.
- (50) Rudolf, op.cit., n.1, p. 79. Predložena je širina teritorijalnog mora od 12 milja.

- (51) Ibid, p. 11.
- (52) Res. 2750 C (XXV).
- (53) Amerasinghe, C.F.: The Problems of Archipelagoes in the International Law of the Sea, The International and Comparative Law Quarterly, 1974, pp. 547 - 555.
- (54) Ibid, p. 546.
- (55) Prijevod Konvencije UN o pravu mora (u dalnjem tekstu: Konvencija iz 1982.) objavljen je 1983. godine u izdanju Katedre za medjunarodno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu.
- (56) De Vries Lentsch, op.cit., n. 16, p. 166. Usp. Perišić, Z.: Istorijski politički aspekti Konvencije UN o pravu mora, Pomorski zbornik 21, Rijeka 1983, pp. 9 - 21.
- (57) Za popis država v. Rudolf, op.cit., n. 1, pp 14 - 15.
- (58) Amerasinghe, op.cit., n. 53, p. 565.
- (59) Usp. Churchill, op.cit., n. 13, p. 92.
- (60) Postoje velike razlike izmedju pojedinih autora o tome koje se države mogu smatrati arhipelaškim državama. Tako Syatauw u tu kategoriju ubraja i Kubu, Cipar, Island, Novi Zeland, Maltu i dr. Syatauw, J.J.G.: Revisiting the Archipelago - an old concept gains new respectability, India Quarterly, 1973.
- (61) Indonezija ima omjer izmedju kopna i mora 1:1,2, a Fili-pini 1:1,8.
- (62) Usp. članove 7(4), 13 i 47(4).
- (63) Usp. Degan, V.Dj.: Režim plovidbe i prelijetanje Otrantskim vratima prema Konvenciji UN o pravu mora iz 1982., Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja 105-106, Zagreb 1985, p. 16.
- (64) Opširnije v. infra, toč. 5.4.
- (65) Usp. de Vries Lentsch, op.cit., n. 16. Ovaj autor smatra da odredba člana 53 određuje položaj zračnih cesta točno iznad plovnih putova.
- (66) V. infra, toč. 5.4.2.
- (67) Za zračni promet nadležna je Medjunarodna organizacija za civilni zračni promet (ICAO), a za pomorski Medjunarodna pomorska organizacija (IMO).

- (68) Ne i zračne ceste, jer zrakoplovi nisu obuhvaćeni pravom neškodljivog prolaska.
- (69) O mjerama koje država može poduzimati prema brodu i zrakoplovu u prolasku arhipelaškim vodama v. dalje.
- (70) Usp. Degan, op.cit., n. 63, p. 23.
- (71) Usp. Churchill, op.cit., n. 13, p. 96.
- (72) Babović, B.: Teritorijalno more i vanjski pojas, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodnog prava XV, br. 17, Zagreb 1982, p. 28.
- (73) O spornom položaju ratnog broda v. Rudolf, op.cit., n. 1, p. 92 i dalje.
- (74) Taj se problem posebno javio u vezi s ratnim brodovima SAD nakon proglašenja Filipina o povlačenju ravnih polaznih crta. Filipini su priznavali pravo prolaska trgovackim brodovima, ali su za prolazak ratnih brodova tražili prethodnu notifikaciju. Filipini nisu bili vezani tekstom Ženevske konvencije o teritorijalnom moru, a negirali su postojanje običajnog prava ratnih brodova na neškodljivi prolazak.
- (75) Op.cit., n. 1, p. 85.
- (76) Čl. 27 Konvencije iz 1982. skoro u potpunosti je preuzeo odredbu čl. 19 Konvencije o teritorijalnom moru o krivičnoj jurisdikciji obalne države.
- (77) V. op.cit., n. 65, p. 24 i dalje.
- (78) Usp. čl. 1 i 2 Konvencije o civilnom zrakoplovstvu iz Chicaga (1944) o isključivoj suverenosti država nad teritorijalnim morem.
- (79) Churchill, op.cit., n. 13, p. 97.
- (80) de Vries Lentsch, op.cit., n. 16, p. 212.
- (81) Konvencija o medjunarodnim pravilima za izbjegavanje sukoba na moru, potpisana 1972. u Londonu.
- (82) Na snazi je čitav niz dvostranih, regionalnih i mnogostranih konvencija o sprečavanju zagadjenja. Za popis v. Churchill, op. cit., n. 13, pp. XVII-XXX.
- (83) Degan, op.cit., n. 63, p. 32.
- (84) Usp. Rudolf, op.cit., n. 1, p. 141.

- (85) Čl. 42(5) i 236 Konvencije.
- (86) Usp. Rudolf, op.cit., n. 1, p. 48.
- (87) Država registracije zrakoplova također provodi ove propise i mјere radi smanjenja zagadjenja morskog okoliša iz zraka.
- (88) Hailbronner, K.: Der Schutz der Luftgrenzen im Frieden, 1972, pp. 48 - 52. Cf. de Vries Lentsch, op.cit., n. 16, p. 201.
- (89) Takvog je mišljenja i Oxman koji smatra da su ove razlike malog značaja i zasnovane na "praktičnim obzirima". Oxman: The Third UNCLOS: The 1977 New York Session, 72 AJIL 57, 1978.
- (90) Usp. de Vries Lentsch, op.cit., n. 16, p. 205.
- (91) Usp. Degan, op.cit., n. 63, p. 32.
- (92) V. supra.
- (93) V. n. 84.
- (94) Rudolf, op.cit., n. 1, p. 140 i Degan, V.Dj.: Novo pravo mora (ekript za internu upotrebu), Rijeka 1984, p. 29.
- (95) Za raspravu o prolasku podmornica v. Reisman, M.: The Regime of Straits and National Security, AJIL 74, vol. 1, 1980, pp. 71 - 75.
- (96) Andrassy, J.: Medjunarodno pravo, Zagreb 1976, p. 15.
- (97) I.C.J. Reports (1969), p. 43.
- (98) Degan, V.Dj.: Opći i partikularni običaj u medjunarodnom pravu, Godišnjak Pravnog fakulteta u Sarajevu, 1977, p. 71.
- (99) V. n. 97.
- (100) Usp. Degan, op.cit., n. 98, p. 72.
- (101) I.C.J. Reports (1951), p. 131.
- (102) Takav je slučaj nastao nakon prvog lansiranja umjetnog satelita.
- (103) V. n. 17.

- (104) Meijers, H.: How is International Law Made? - The stages of growth of international law and the use of its customary rules, 9_NYIL, 1978.
- (105) Čl. 89. Konvencije iz 1982.
- (106) I.C.J. Reports (1974), p. 24.
- (107) Degan, op.cit., n. 98.
- (108) V. n. 89.
- (109) Usp. Dugošević, D.: Tjesnaci koji služe medjunarodnoj plovidbi, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i medjunarodno pravo XV, br. 17, Zagreb 1982, pp. 34-48. V. također i Vukas, B.: Uredjenje medjunarodne plovidbe po Konvenciji UN o pravu mora, Pomorski zbornik 21, Rijeka, 1983, p. 54 i dr.
- (110) Za razloge nekih država za nepotpisivanje Konvencije v. Rudolf, op.cit., n. 1, p. 15. Filipini su prilikom potpisivanja Konvencije izjavili rezervu u pogledu prava prolaska ratnih brodova, zadržavajući svoj stav da ratni brodovi moraju prethodno zatražiti odobrenje obalne države (UN Law of the Sea Bulletin, No. 4, February 1985). Protiv te deklaracije prosvjedovalo je više zemalja (Bulgarska, Čehoslovačka, Bjelorusija, Ukrajina i SSSR) smatrajući da je u suprotnosti s odredbama člana 309 i 310 Konvencije. Filipini su ratificirali Konvenciju 8. svibnja 1984, a Indonezija 3. veljače 1986. Od arhipelaških država Konvenciju su do danas ratificirali i Bahami (1983), Fidži (1982), Togo (1985). UN Law of the Sea Bulletin, No. 7, April 1986,

SUMMARY

ARCHIPELAGIC WATERS IN INTERNATIONAL LAW

The author discusses the problem of archipelagos in international law. For the first time their special legal regime was acknowledged in the UN Law of the Sea Convention of 1982.

Proposals with regard to recognition of the unitary nature of archipelagos appeared during the first half of the 20th century, even before the Hague Codification Conference. However, the States failed to accept them. The 1951 Anglo-Norwegian Fishery case judgement of the International Court of Justice gave rise to many archipelagic claims. Even though that judgement dealt with the problem of a coastal archipelago, in the following years the biggest archipelagic States (Indonesia and The Philippines) used the straight baseline method connecting the outmost points of their archipelagos. The waters within the islands were treated as their internal waters. Thus they enclosed huge parts of what was earlier considered as the high seas or territorial seas. Their unilateral acts met opposition from other States who tried to preserve the freedoms of the high seas, mainly the freedom of navigation and overflight.

The first and the second UN Law of the Sea Conference could not reach agreement concerning archipelagic claims. The Third UNCLOS was more successful. The whole part IV of the 1982 Convention deals with archipelagic waters and their special legal regime in the law of the sea.

The author gives a detailed analysis of the status of archipelagic waters and their legal regime according to the 1982 Convention. It is a new concept in the law of the sea. It is different from both internal waters and territorial sea, although there are a number of points of resemblance to the latter.

The 1982 Convention permits straight archipelagic baselines to be drawn around the outermost islands of archipelagos. The drawing of these baselines is subject to a number of conditions provided for by the Convention. From the baselines the breadth of an archipelagic State's territorial sea, contiguous zone, exclusive economic zone and continental shelf is measured. The waters within the archipelagic baselines are archipelagic waters.

Upon proclamation an archipelagic State is sovereign in archipelagic waters, their subjacent subsoil and sea bed and the superjacent airspace. However, its sovereignty is somewhat limited since it has to respect legitimate rights specified by the Convention, enjoyed by third States. The most important limitation upon the sovereignty of archipelagic State is connected with the right of navigation and overflight of all other States.

The Convention establishes two regimes of passage through archipelagic waters. One is the right of innocent passage which is governed by the same provisions, mutatis mutandis, as innocent passage through territorial seas. The other regime is called "archipelagic sea lanes passage". It is essentially the same as transit passage established for international straits and it includes the right of overflight. It is applied for transit between one part of the high seas or exclusive economic zone and the other part of the high seas or exclusive economic zone. The Convention provides the right of archipelagic States to designate sea lanes and air routes for this kind of passage. However, even if they do not designate them the right of archipelagic sea lanes passage is preserved. It may then be exercised through the routes normally used for international navigation.

The last part of this article contains the author's view with regard to existing customary rules concerning mid ocean archipelagos. The author concludes that before the 1982 Convention there were no such customary rules nor any multilateral convention. The 1982 Convention will probably be the frame for development of customary law concerning archipelagos regardless its coming into force.