

Pravni status ratnog broda

Jović, Vana

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:645032>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-01**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

VANA JOVIĆ

PRAVNI STATUS RATNOGA BRODA

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2021.

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

STUDIJ: POMORSKE TEHNOLOGIJE JAHTA I MARINA

PRAVNI STATUS RATNOGA BRODA

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Prof. dr. sc. Ranka Petrinović

STUDENTICA:

Vana Jović

(MB: 0171275697)

SPLIT, 2021.

SAŽETAK

U radu se analizira pravni status ratnog broda u okviru pomorskog prava i međunarodnog prava mora. Prema *Pomorskom zakoniku* hrvatski ratni brod jest plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim, a strani je ratni brod plovni objekt, uključujući podmornicu, koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnoga plovnog objekta i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojne osobe i ima vojnu posadu. Pravni položaj ratnoga broda definira se s obzirom na plovidbu ratnoga broda morskim prostorima u mirnodopskim uvjetima i to u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i arhipelaškim vodama te međunarodnim tjesnacima i gospodarskom pojasu. U radu se, također, analiziraju propisi vezani za sudjelovanje ratnoga broda u oružanim sukobima. Posebno se objašnjava pravni položaj potopljenoga ratnog broda.

Ključne riječi: *Pomorski zakonik, hrvatski ratni brod, strani ratni brod, ratni brod u međunarodnom pravu, potopljeni ratni brod*

ABSTRACT

The thesis analyzes the legal status of a warship within the framework of maritime law and international maritime law. According to the *Maritime Code*, a Croatian warship is a vessel, including a submarine, which is under the command of members of the Armed Forces of the Republic of Croatia, whose crew is military, i.e., subjected to military discipline and which is obliged to display external insignia of Croatian warships whenever it is necessary to make its property known, while a foreign warship is a seacraft, including a submarine, which has a foreign nationality, belongs to the navy, bears the external insignia of a naval craft and its nationality, is under the command of military personnel and has a military crew. The legal position of a warship is defined regarding the navigation of a warship in sea areas in peacetime conditions, in inland waters, territorial sea, archipelagic waters, international straits and exclusive economic zone. The thesis also analyzes the regulations related to the participation of a warship in armed conflicts. The legal position of the sunken warship is especially explained.

Keywords: *Maritime Code, Croatian warship, foreign warship, warship in international law, sunken warship*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POJAM I POMORSKI RAZVOJ POMORSKOG PRAVA.....	3
3. MEĐUNARODNO PRAVO MORA	6
3.1. UNUTARNJE MORSKE VODE	7
3.2. TERITORIJALNO MORE	7
3.3. ARHIPELAŠKE VODE	8
3.4. MEĐUNARODNI TJESNACI I KANALI	9
3.5. GOSPODARSKI POJAS	9
3.6. OTVORENO MORE	10
4. RATNI BROD	11
4.1. RATNA MORNARICA	12
4.2. KLASIFIKACIJA RATNIH BRODOVA	13
5. RATNI BROD U OKVIRU MEĐUNARODNOG PRAVA MORA.18	
5.1. UNUTARNJE MORSKE VODE	20
5.2. TERITORIJALNE VODE	22
5.3. MEĐUNARODNI TJESNACI	23
5.4. ARHIPELAŠKE VODE	24
5.5. GOSPODARSKI POJAS	25
5.6. SUDJELOVANJE RATNOGA BRODA U ORUŽANIM SUKOBIMA	26
5.7. PRAVNI STATUS POTOPLJENOGA RATNOG BRODA	27
6. PRAVNI STATUS RATNOGA BRODA U RH	30
6.1. HRVATSKI RATNI BROD	30
6.2. STRANI RATNI BROD	31
7. ZAKLJUČAK.....	34
LITERATURA	36

1. UVOD

U završnom radu pod naslovom *Pravni status ratnog broda* analiziraju se pravne odredbe pomorskog prava i međunarodnog prava mora koje reguliraju status ratnog broda. Prema hrvatskom *Pomorskom zakoniku* *hrvatski ratni brod* jest plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim. Osim ratnog broda plovni objekti su još brod, jahta i brodica. *Pomorski zakonik*, također, definira, strani ratni brod i sastav stranih ratnih brodova. *Strani ratni brod* je plovni objekt, uključujući podmornicu, koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnoga plovnog objekta i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojne osobe i ima vojnu posadu dok je sastav stranih ratnih brodova više stranih ratnih brodova koji plove zajedno pod zapovjedništvom jednog zapovjednika, Ako *Pomorskim zakonikom* nije drugačije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na sve pomorske objekte, osim ratnog broda. Kako bi se pojedine odredbe *Pomorskog zakonika* primjenjivale na ratne brodove to treba biti izričito propisano.

U međunarodnom pravu mora položaj ratnog broda na moru sasvim je različit od položaja trgovačkog i sličnih brodova. Ma gdje se nalazio, ratni brod uživa imunitet od jurisdikcije svake druge države osim države zastave. Stoga, ni jedna druga obalna država, osim države zastave, ne vrši kaznenu i građansku sudbenost na ratnom brodu, bez obzira u kojem se području mora ratni brod nalazio.

Svrha ovoga rada je dati pregled osnovnih odrednica kojima je determiniran pravni status ratnoga broda, a cilj je rada analizirati međunarodne i nacionalne propise koji reguliraju plovidbu i djelokrug ratnoga broda. Metodologija korištena u radu odnosi se na deskriptivnu i eksplikativnu analizu navedenoga predmeta istraživanja. Ovaj rad tako pruža sveobuhvatan prikaz vojno-pomorstvene legislative vezane za hrvatski i strani ratni brod u uvjetima mira i oružanih sukoba u morskim područjima kojim ratni brod plovi ili u kojima pristaje (luke).

Rad je podijeljen u sedam dijelova uključujući uvod i zaključak. U uvodnom dijelu objašnjava se svrha i cilj završnog rada. U drugom dijelu pod nazivom *Pojam i povijesni*

razvoj pomorskog prava daje se definicija pomorskog prava kao i razvoj pomorskopravnih propisa kroz povijesna razdoblja. Treći dio prikazuje međunarodno pravo mora i određuje dijelove mora u kojima je obalna država suverena, odnosno one u kojima obalna država ima samo neka suverena prava kao i otvoreno more.

U četvrtom dijelu, koji je i centralni dio završnog rada, definira se ratni brod, prikazuje se ustroj hrvatske ratne mornarice te se klasificiraju ratnih brodova prema njihovim tehničkim svojstvima i namjeni. Peti dio bavi se ratnim brodom u međunarodnom pravu i statusom ratnog broda dok plovi morskim prostorima u mirnodopskim uvjetima i to unutarnjim, teritorijalnim i arhipelaškim vodama, međunarodnim tjesnacima i gospodarskim pojasom. U ovom dijelu se prikazuje i sudjelovanje ratnoga broda u oružanim sukobima te pravni položaj potopljenih ratnih brodova. U šestom dijelu analizira se pravni status ratnog broda u Republici Hrvatskoj dok se u sedmom dijelu daju zaključna razmatranja.

1. POJAMI I POMORSKI RAZVOJ POMORSKOG PRAVA

Pravo je skup svih pravnih normi koje vrijede u određenoj državi. Pravo u subjektivnome smislu podrazumijeva prava i obveze koje pojedincu propisuju akti objektivnog prava. Sustav prava, odnosno pozitivnopravni sustav obuhvaća skup pravnih norma, temeljnih jedinica svakog pravnog sustava određene države koje upućuju na određeno ponašanje, ali i sankcije za njihovo nepoštivanje. One se mogu podijeliti s obzirom na adresate (opća – upućena svim građanima, posebna – upućena skupini građana, pojedinačna – upućena pojedincu ili skupini pojedinaca rješavajući određeni individualni slučaj), teritorijalnost (valjanost na cjelokupnom ili djelomičnom državnom području), vremensko valjanje (otkada/dokada je na snazi određeno pravno pravilo) i svoj sastav (ovlaštenje, zabrana, zapovijed).

Pravo se, također, može podijeliti na javno pravo i privatno pravo. Javno pravo bilo bi cjelokupnost pravnih grana u kojima je najmanje jedna stranka nositelj suverene vlasti (primjerice, upravno, ustavno, kazneno ili međunarodno javno pravo). Privatno pravo predmnijeva skup pravnih grana koje uređuju odnose u kojima niti jedna od stranka nije nositelj vlasti (građansko, trgovačko ili gospodarsko pravo). Pravni izvori s obzirom na kontinentalni pravni krug (romansko-germanski pravni krug) jesu:

- ustav (najviši pravno-politički zakon svake države),
- zakoni (u RH izglasava ih Sabor i to na prijedlog Vlade RH, potpisuje ih predsjednik RH, a stupaju na snagu nakon objave u *Narodnim novinama*),
- podzakonski propisi (pravilnici i uredbе koje donose ministarstva RH),
- pravni običaji.

Pomorsko pravo kao dio prometnoga prava sačinjava sustav norma koje uređuju pravne odnose vezane za pomorske djelatnosti. Neovisno i sistematički regulira pravne odnose koji se javljaju na moru, stoga se u tome svijetlu smatra autonomnim. Međutim, problemi u pomorstvu mogu se poistovjetiti na globalnoj razini, pa se iz tih razloga pomorsko pravo sve više nastojalo homogenizirati, tako da se u tome kontekstu može smatrati univerzalnim.

Pomorsko pravo predstavlja širok pojam, stoga ga dijelimo na više grana:

- pomorsko upravno pravo – propisuje odredbe sigurnosti plovidbe,

- pomorsko imovinsko pravo – regulira pomorske imovinsko-pravne odnose iz iskorištavanja brodova, pomorskih havarija ili pak spašavanja na moru.

No, pomorsko se pravo može klasificirati i na sljedeći način:

- međunarodno pomorsko privatno pravo – uređuje pravne sastavnice u međunarodnim pomorskim odnosima,
- pravo pomorskog osiguranja – uređuje uvjete broorskoga i teretnoga osiguravanja, kao i osiguravanja ostalih subjekata u pomorstvu,
- pomorsko radno pravo – uređuje pravne odnose pomorskih djelatnika, posebno pomoraca,
- pomorsko kazneno pravo – regulira sankcije za kaznena djela u pomorstvu,
- prekršajno pravo – skup pravila o prekršajima i prekršajnim postupcima,
- pomorsko procesno pravo – određuje nadležnost posebnih tiela i postupke istih.

Suvremeni pomorskopravni instituti utemeljeni su prema povijesnim izvorima trgovačkoga i pomorskoga prava. Prve norme pomorskog prava spominju se još u *Hamurabijevu zakoniku* iz oko 2000. godine pr. Kr., a u nas se u 13. stoljeću donose prvi statuti primorskih gradova (Dubrovnika, Splita, Zadra i ostalih).

Neki od povijesnih izvora pomorskoga prava jesu:

- *Hamurabijev zakonik*,
- *Lex Rhodia de jactu*,
- statuti mediteranskih pomorskih gradova-državica (primjerice, Pisa, Venecija, Marseille),
- *Ordonnance de la marine marchande*,
- *Code de commerce*,
- statuti naših pomorskih gradova (primjerice, Dubrovnik, Korčula, Split),
- novije odredbe Ujedinjenoga Kraljevstva i SAD-a (primjerice, *Merchant Shipping Act, carriage of Goods by Sea*),
- lučke uzance nekih luka i dr.

Ujednačavanje pomorskog prava danas se postiže putem donošenja međunarodnih konvencija koje države prihvaćaju i ratificiraju. Brojne međunarodne organizacije svojim djelovanjem pridonose tom ujednačavanju, a to su:

- *Udruženje za međunarodno pravo (International Law Association)*,

- *Međunarodni pomorski odbor (Comite' Maritime International),*
- *Međunarodna brodarska komora (International Chamber of Shipping),*
- *Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization),*
- *Konferencija UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD).*

Sve države potpisnice određene konvencije, dužne su je primijeniti u svojim zakonima i podzakonskim aktima, odnosno pravilnicima. U RH konvencije su vezane za pomorsku regulativu i uključene u odredbe *Pomorskoga zakonika* koji obuhvaća problematiku morskih i podmorskih prostora RH, sigurnost plovidbe, državne pripadnosti, identifikacije, upisa i brisanja brodova, brodara, ovrha i osiguranja broda i tereta, mjerodavnih prava i nadležnosti sudova RH i pomorskih prekršaja [23].

U okviru *Pomorskoga zakonika* definirani su svi pomorski i plovni objekti. Pomorski je objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt), ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt). Plovni je objekt pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodica [23].

3. MEĐUNARODNO PRAVO MORA

Međunarodno pravo mora formiralo se stoljećima kao običajno pravo. Tek se u posljednje vrijeme međunarodnim ugovorima pokušavaju rješavati složeni odnosi država na području prava mora. U nastojanju da se kodificira dio tog prava, Liga naroda je 1930. godine sazvala veliku kodifikacijsku konferenciju u Haagu. Međutim, prije svega sporna širina teritorijalnog mora onemogućila je donošenje konvencije. Ipak, rad na unifikaciji se nastavio. Pod okriljem Ujedinjenih naroda Komisija za međunarodno pravo, poslije dugih i savjesnih priprema, izradila je nacrt konvencija o pravu mora. Godine 1958. sazvana je konferencija UN o pravu mora u Ženevi. Na toj su konferenciji potpisane četiri konvencije koje su kasnije stupile na snagu: *Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom morskom pojasu*, *Konvencija o otvorenom moru*, *Konvencija o ribolovu i očuvanju biološkog bogatstva otvorenog mora* te *Konvencija o epikontinentalnom pojasu*.

Kako u toj kodifikaciji nije postignut sporazum o širini teritorijalnog mora, u Ženevi je 1960. godine sazvana nova konferencija, ali ni na njoj nije riješen taj problem. Nakon dugogodišnjeg zasjedanja Treće diplomatske konferencije UN o pravu mora, u Montego Bayu (Jamajka) potpisana je 1982. godine nova *Konvencija UN o pravu mora*. Ta je Konvencija stupila na snagu u studenome 1994. godine. Bivša Jugoslavija ratificirala je spomenute ženevske konvencije i *Konvenciju UN-a o pravu mora* iz 1982. godine, koja na temelju sukcesije vezuje i Republiku Hrvatsku. *Pomorski zakonik Republike Hrvatske* u dijelu drugom sadrži odredbe o hrvatskim morskim i podmorskim prostorima. Te su odredbe usklađene s međunarodnim pravom.

Suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire se na unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora. U svom gospodarskom pojasu i u epikontinentalnom pojasu Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorištavanja, zaštite, očuvanja i unapređivanja prirodnih morskih bogatstava, uključujući bogatstva na morskome dnu i u morskom podzemlju te u obavljanju drugih gospodarskih djelatnosti. Republika Hrvatska štiti more od onečišćenja, čuva i unapređuje morski okoliš.

3.1. UNUTARNJE MORSKE VODE

Unutarnje morske vode dijelovi su mora uz obalu u tijesnoj svezi s kopnenim područjem i pod neograničenom vlašću obalne države kao što je to i kopneno područje države. Unutarnje morske vode pojedine obalne države predstavljaju vode koje se nalaze od polazne crte teritorijalnog mora u smjeru kopna obuhvaćajući luke i zaljeve na obali kopna i otoka, dijelove mora između crte niske vode na obali kopna i ravne polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora. Prema *Konvenciji UN-a o pravu mora*, zaljevom se smatra jasno istaknuta uvala koja zadire u kopno u takvu omjeru prema širini svog ulaza da sadržava vode zatvorene kopnom, a nije samo obična krivina obale. Uvala neće smatrati zaljevom ako njezina površina nije jednaka ili veća od površine polukruga kojemu je promjer crta povučena preko ulaza u tu uvalu. Morska površina zaljeva mjeri se od crte niske vode uzduž obale zaljeva i prave crte koja zatvara ulaz u zaljev [13].

Strani trgovački brod smije prolaziti unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske najkraćim uobičajenim putem radi uplovljenja u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će biti popravljen, zatim radi isplavljenja iz takve luke, te radi plovidbe između luka otvorenih za međunarodni promet. Strani ratni brod, strani javni brod, strani ribarski brod, te strani znanstvenoistraživački brod smije uploviti u unutarnje morske vode Republike Hrvatske radi ulaska u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će se taj brod popraviti, ako za to prethodno dobije odobrenje mjerodavnih ministarstava [23].

3.2. TERITORIJALNO MORE

Pitanja vezana za teritorijalno more rješavaju se temeljem *Konvencije UN-a o pravu mora*. Dio obalnog mora koji je udaljeniji od kopna, a računa se od polazne crte do najveće udaljenosti 12 morskih milja zove se teritorijalno more. Obalna država na svojem je teritorijalnom moru suverena na moru, podmorju i u zraku [23]. Tako se suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire na unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora [13]. Suverenost se, međutim, ograničava, pa svi strani plovni objekti imaju pravo neškodljivog prolaska.

Teritorijalno more pojas je koji se mjeri od polazne crte. Prema *Konvencije UN-a o pravu mora*, polaznu crtu čine: crte niske vode uzduž obala kopna i otoka, ravne crte koje

zatvaraju ulaze u luke ili zaljeve, ravne crte koje spajaju sljedeće točke na obali kopna i na obali otoka [23].

3.3. ARHIPELAŠKE VODE

Arhipelag ili otočje grupa je otoka, koja uključuje i vodeni prostor unutar njih te sva područja koja području pripadaju geografski, ekonomski ili povijesno. Arhipelaške vode morski su prostor unutar granica arhipelaga. U arhipelaškim vodama država je potpuno suverena na moru, podmorju i u zraku, a može odrediti koji se dio smatra unutrašnjim morskim vodama [23].

Arhipelaška, otočna država sastoji se isključivo od jednog ili više otoka ili otočja i ona [23]:

- može ugovorima regulirati eksploataciju svojih voda sa susjednim državama, pogotovo ako se radi o povijesnim pravima (npr. ribolov),
- mora čuvati postojeće cjevovode i kablove koji su postavljeni prije proglašenja države, te dozvoliti vlasnicima eventualne popravke i održavanje,
- može na svom području uspostaviti morske i zračne prolaze za što brži neškodljiv prolazak brodova i zrakoplova.

Područje arhipelaške države određuje se povezivanjem najjisturenijih točaka vanjskih otoka tako da odnos površine mora i kopna bude od 1:1 do 1:9. Granice arhipelaga [23]:

- ne smiju odstupati od prirodnog oblika otoka te se ne smiju računati na linijama niske vode, osim ako u nekom području koje je povremeno pod vodom nema čvrstih građevina (npr. svjetionik na području koje je suho samo za niskih voda),
- ne smiju biti određene na način da ometaju pristup neke druge države otvorenom moru ili ekonomskom pojasu,
- moraju biti ucrtane na pomorskim kartama, ili mora postojati popis koordinata točaka na kojima počinju i završavaju dionice vanjske granice. Kopija karte, ili popis koordinata mora biti predan glavnom tajniku UN-a.

3.4. MEĐUNARODNI TJESNACI I KANALI

Na tjesnacima i kanalima koji se nalaze na međunarodnim rutama u području jedne ili više država primjenjuje se pravo tih država. *Konvencija UN-a o pravu mora* ne miješa se u ta prava, već daje smjernice za omogućavanje plovidbe svim međunarodnim subjektima pomorskog prometa [23].

U tjesnacima koji se koriste za međunarodnu plovidbu između dvaju područja mora koji imaju status otvorenog mora ili gospodarskog pojasa svi brodovi i zrakoplovi imaju pravo tranzitnog prolaza, osim ako tjesnac ne prolazi primjerice između otoka i obale iste države, a u relativnoj blizini postoji pravno pogodniji prolaz [23].

Prilikom tranzitnog prolaza ne smiju se obavljati istraživanja bez dozvole obalne države. Obalna država može u području tjesnaca uspostaviti sustav razdvojene plovidbe ili zamijeniti postojeći sustav novim rješenjem. Takav sustav moraju priznati međunarodne institucije te on mora biti objavljen i ucrtan na pomorskim kartama, a na području sustava moraju biti postavljena sva potrebna pomagala i oznake [23].

3.5. GOSPODARSKI POJAS

Gospodarski pojas ili ekskluzivna ekonomska zona područje je izvan teritorijalnog mora, s posebnim pravnim statusom. Prava i dužnosti obalne države i ostalih država regulirani su *Konvencijom UN-a o pravu mora*. U gospodarskom pojasu, obalna država ima ova prava [23]:

- pravo prednosti istraživanja, eksploatacije, očuvanja i upravljanja prirodnim resursima (živim i neživim), te dobivanja energije iz vode, struja i vjetra,
- izgradnje i korištenja umjetnih otoka, instalacija i struktura,
- zaštite okoliša
- poduzimanje pravne akcije (zaustavljanje brodova, oduzimanje ulova itd.) radi očuvanja prava suvereniteta nad gospodarskim pojasom.

Gospodarski pojas ne smije biti širi od 200 morskih milja od polazne crte. Na njemu sve države imaju pravo na slobode otvorenog mora – plovidbu, prelijetanje, polaganje kablova i cjevovoda, te ostala prava prema međunarodnim propisima i uzancama. Granice pojasa moraju biti objavljene na pomorskim kartama. Susjedne države koje nemaju izlaz na

more imaju također pravo ugovaranja korištenja gospodarskog pojasa, što se ugovara bilateralno ili regionalno [23].

3.6. OTVORENO MORE

Otvoreno more opće je dobro svih naroda, pa svi imaju pravo na iskorištavanje otvorenog mora u mjerama koje predviđa *Konvencija UN-a o pravu mora* i ostale konvencije koje reguliraju odnose na otvorenom moru. Njega čine sva morska područja koja nisu uključena u druge zone ili područja. Slobode otvorenog mora jesu [23]:

- sloboda plovidbe,
- sloboda prelijetanja,
- sloboda polaganja podmorskih kablova i cjevovoda,
- sloboda izgradnje umjetnih otoka i ostalih instalacija,
- sloboda ribarenja,
- sloboda znanstvenog istraživanja.

Svaka država, bilo da ima izlaz na more ili ne, ima pravo vijanja vlastite zastave na moru. Svaki brod smije imati samo jednu državnu pripadnost, a svaka država mora osigurati upravljanje, pregled i nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti [23].

4. RATNI BROD

Ratni brod prema današnjim standardima predstavlja brod u sastavu ratne mornarice, što znači da djeluje pod vojnim zapovjedništvom, a posada je podvrgnuta vojnoj stezi. Ratni brod ima ratnu zastavu te je registriran u upisnik ratnih brodova države kojoj pripada i to na takozvanoj flotnoj listi. Postoje različite definicije ratnog broda. Tako je ratni brod definiran kao površinsko ili podvodno plovilo uvedeno u flotnu listu kao element vojno-pomorskih snaga, namijenjeno da borbenim aktivnostima i manevrom u akvatoriju izvršava borbene zadatke [15].

Međutim, to određenje vezano je za borbene ratne brodove te je iz pravne perspektive pojam ratnoga broda znatno širi. *Ženevska konvencija o otvorenome moru* iz 1958. godine ratni brod određuje kao plovilo koje pripada vojno-pomorskim snagama, nosi vanjske oznake brodovlja oružanih snaga države kojoj pripada (zastavu, flotni broj i dr.), ima zapovjednika kojega je imenovala vlada, uveden je u flotnu listu te je na njemu posada iz sastava oružanih snaga. Sličnu je definiciju iznjedrila i *Konvencija UN-a o pravu mora* iz 1982. godine. No, ovako široka određenja obuhvaćaju veći broj brodova koji obavljaju borbene zadatke u sastavu ratne mornarice, koji i nisu pravi borbeni brodovi s tehničkoga stajališta. To se prvotno odnosi na trgovačke brodove koji su građeni za civilne namjene, a zbog ratnih potreba ulaze u sastav flote ratne mornarice [15].

Ratni brod u pravome smislu te riječi, što se odnosi na borbeni brod ili pak brod udarnih pomorskih snaga, građen je za oružanu borbu, a u rijetkim se slučajevima može upotrijebiti i za druge svrhe. Njegov je osnovni cilj postizanje borbene učinkovitosti, što ga uvelike razlikuje od kriterija koji vrijede za brodove civilne namjene [15].

Postojanje i razvoj ratnoga broda možemo pratiti od davnina, a tijekom povijesti većim se dijelom svrstavao pod brodove na vesla i jedra jer mu se svrha često preplitala s namjenom za obranu naoružanih trgovačkih brodova [16]. Od 19. stoljeća ratni brodovi imaju kompozitnu građu, tj. drvenu konstrukciju s metalnom oplatom. Kasnije su ratni brodovi željezni, to jest čelični. Uz upotrebu jedara javlja se i parni stroj, tj. motor s unutarnjim izgaranjem [16].

4.1. RATNA MORNARICA

Ratna mornarica predstavlja granu oružanih snaga određene zemlje. Njezina je namjena borbeno djelovanje na moru, rijekama i jezerima. U mirnodopskom razdoblju njezina je zadaća nadziranje mora i priobalja, kao i praćenje kretanja stranih ratnih brodova. U ratnim okolnostima njezina je uloga obrana vlastitoga pomorskog prometa, obale i otoka, napadanje protivničkih pomorskih snaga, pomorskoga prometa i obale te provođenje strateških napada na ciljeve koji se nalaze na kopnu [27].

Podjela ratnih mornarica odnosi se na takozvane velike ratne mornarice, koje su opremljene za vođenje rata na otvorenome moru, i obalne ratne mornarice, koje su opremljene za vođenje rata u uskome moru. Moderna ratna mornarica obuhvaća flotu, obalnu obranu, mornaričko zrakoplovstvo, mornaričko pješništvo, riječne (jezerske) ratne flotile i mornaričke ustanove na kopnu [27].

Flota podrazumijeva sve ratne brodove i druga plovila u sastavu ratne mornarice. U kontekstu velikih ratnih mornarica od 17. stoljeća osnovu flote obuhvaćali su linijski brodovi, a od kraja 19. stoljeća to su bojni brodovi, odnosno od Drugoga svjetskog rata nosači zrakoplova i podmornice na nuklearni pogon. U obalnim ratnim mornaricama flotu čine manji i brzi ratni brodovi specijalizirani prema glavnom naoružanju i namjeni (npr. minopolagači, ophodni brodovi, raketni čamci, raketne topovnjače, torpedni čamci) [27].

Hrvatska ratna mornarica (u daljnjemu tekstu: HRM) u sklopu je Oružanih snaga RH. Sastavljena je od Zapovjedništva HRM-a sa sjedištem u luci Lora u Splitu, Flotile HRM-a, Obalne straže RH, Bojne obalnoga motrenja i obavješćivanja, Pomorske baze Split (s odjeljcima u Puli i Pločama) te Središta za obuku HRM-a. Kada je Republika Hrvatska postala punopravna članica NATO-a 2009. godine, HRM izborio je suglasnost sa savezničkim pomorskim snagama pri čemu sudjeluje u UN-ovim i NATO-ovim operacijama potpore miru te drugim vojnim pothvatima, kao što je primjerice domaćinstvo međunarodnih vježba i dr. Flota HRM-a u 2018. godini obuhvaćala je pet raketnih topovnjača, četiri ophodna broda, jedan školski i spasilački brod te lovac mina, šest desantnih brodova, tri motorne barkase, devet pomoćnih i ostalih brodova. Riječna bojna raspolaže trima ophodnim brodovima. Od svojega utemeljenja, dakle od rujna 1991., HRM čuva i brani integritet te suverenost RH promičući i štiteći njezine interese na Jadranskome moru, otocima i priobalju.

4.2. KLASIFIKACIJA RATNIH BRODOVA

Ratne brodove možemo klasificirati prema dvama kriterijima: prema specifičnoj namjeni i prema tehničkim značajkama. Primjerenijom klasifikacijom smatra se ona koja se temelji na namjeni ratnih brodova zato što iz nje može proizaći univerzalna klasifikacija koja potom može poslužiti i kao kakav standard za međusobno uspoređivanje ratnih brodova. No, ova vrsta klasifikacije nikada nije tijekom duljega razdoblja zaživjela zbog toga što [15]:

- ratne mornarice razlikuju se prema veličini i strateškim doktrinama pojedine države pri čemu određenja ratnoga borda nose različita značenja;
- univerzalna klasifikacija brodova predmnijeva i klasifikaciju njihove namjene, ali to se protivi ratnoj vještini postizanja iznenađenja, koja je minimalna u slučaju da se ratni brodovi i njihova namjena smještaju u određene poznate okvire;
- tehnički i znanstveni napredak u međudjelovanju s pomorskom ratnom vještinom brzo i kontinuirano mijenja zahtjeve namjene ratnih brodova, pa određene klasifikacije ubrzo postaju zastarjele.

Primjerice, klasifikacija koja se temeljila s obzirom na veličinu ratnoga broda iz čega je proizlazila i njegova namjena prihvaćena je *Washingtonskim sporazumom* 1922. između samo pet država, a obuhvaćala je nosače aviona, bojne brodove, krstarice, razarače, podmornice, patrolne brodove, minopolagače, minolovce i male brze udarne brodove. Ova je konvencija načelno na snazi bila nakon Prvoga svjetskog rata s ciljem da se ograniči pomorsko naoružanje pobijedenih strana i do početka Drugoga svjetskog rata većina je se zemalja pridržavala. Međutim, upravo one države na koje se ta konvencija odnosila iskorištavala su njezine slabosti u vidu nedorečenosti i praznina u klasifikaciji, ali i novih tehničkih dostignuća (npr. dizelski motorni pogon) zaobilazeći ugovorena ograničenja. Te su države gradile brodove izvan dogovorenoga standarda postigavši znatnu stratešku i taktičku prednost u prvoj polovici Drugoga svjetskog rata. Savezničke zemlje koje su bile suočene s ozbiljnim gubitcima na početku rata, također su odstupile od spomenutoga sporazuma ponovno uvevši fregate i korvete za protupodmorničku borbu, ali i nove vrste brodova [15].

Klasifikacije ratnih brodova prema tehničkim kriterijima još su kraćega vijeka, no one su prisutne u pomorskoj praksi jer dijele ratne brodove prema odrednicama kojima je lako operirati. Međutim, zbog konstantnoga tehničkoga napretka ove su klasifikacije sklone

stalnoj reviziji i dopunama novim i redukcijom starih ratnih brodova ili pak njihovim potpunim ukidanjem.

Uvažena klasifikacija ratnih brodova posljednjih desetljeća 20. i za početak 21. stoljeća odnosi se na kriterij primjene ratnih brodova na globalnoj razini ovisno o vojno-političkim i pomorskim doktrinama pojedinih država. Ova je raspodjela dovoljno općenita i sprječava da tehnička narav i ostali izvedbeni detalji negativno utječu na njezinu valjanost. Prema toj klasifikaciji razlikujemo [15]:

- brodove strategijskih pomorskih snaga,
- borbene brodove,
- pomoćne brodove ratne mornarice,
- pomoćna plovila ratne mornarice.

Važno je napomenuti da s obzirom na ratne brodove u užemu smislu, pod tim pojmom možemo uzeti samo prve dvije kategorije, dakle brodove strategijskih pomorskih snaga i borbene brodove [15].

Brodovi strategijskih pomorskih snaga ili oceanski strategijski brodovi također su borbeni brodovi, ali posebno su specificirani u odnosu na ostale borbene brodove i to isključivo prema odrednici njihova glavnog naoružanja koje je sastavljeno od projektila strateške svrhe s nuklearnim bojnim glavama. Donedavno tu su se uvrštavale podmornice s balističkim raketnim projektilima velikog dometa s pripadajućim sustavima za njihovo usmjeravanje i lansiranje. Usavršavanjem krstarećih ratnih projektila brodovi strategijskih pomorskih snaga obuhvaćaju sve podmornice, neke vrste površinskih brodova i nosače aviona koji nose zrakoplove za lansiranje krstarećih projektila, ali i svi ostali borbeni brodovi s istom namjenom i sa izrazito strateškim značajkama [15].

Podmornica, kao najčešći predstavnik brodova strategijskih pomorskih snaga, predstavlja plovilo koje može ploviti na površini i ispod površine vode, tj. koje je sposobno da samostalno zaroni, roni, po potrebi da sjedne na dno mora, izroni, te da ponavlja te radnje [10]. S obzirom na namjenu, može služiti za vojne i ostale svrhe, a prema načinu obavljanja zadatka razlikujemo prave podmornice, koje zadatke obavljaju u zaronjenom stanju, i ronilice, koje zadatke obavljaju većinski u površinskoj plovidbi. Obje vrste imaju posadu, a zajednički im je naziv podvodna plovila. One podmornice koje nemaju pogon pomoću nuklearnoga postrojenja nazivaju se konvencionalnim podmornicama [10].

U borbene brodove ubrajamo [15]:

- nosače aviona s taktičkim naoružanjem, bez obzira na njihovu veličinu i vrstu pogona,
- napadne podmornice s taktičkim naoružanjem, bez obzira na njihovu veličinu i vrstu pogona,
- krstarice i modificirane stare bojne brodove s taktičkim naoružanjem,
- razarače i fregate,
- patrolne, eskortne brodove i korvete,
- obalne patrolne brodove,
- lake i brze borbene jedinice,
- riječne borbene brodove,
- brodove za posebne borbene akcije ratne mornarice (protuminski, desantni i izviđački brodovi) te brodove za protuelektroničku borbu,
- popisne brodove civilne namjene preuređene za borbu.

Od ovih se borbenih brodova uz hrvatsku vojno-pomorsku tradiciju vežu bojni brod, desantni brod, fregata, korveta, krstarica, minolovac, minopolagač, ophodni brod, raketni čamac, raketna topovnjača, razarač i torpedni čamac [16].

Bojni brod predstavlja najveći borbeni brod s najtežim oklopom i naoružanjem s prve polovice 20. stoljeća, a zahvaljujući teškom naoružanju i masivnom oklopu, bio je glavna udarna snaga velikih svjetskih mornarica s ciljem topničkoga djelovanja na moru i po obali [20].

Pod terminom desantni brod podrazumijeva se ratni brod koji je prilagođen za prijevoz i iskrcavanje trupa, vozila i drugoga ratnog materijala na obalu, ali i druge zadaće vezane za potporu vlastitih snaga, a prema namjeni razlikujemo desantni tenkonosac, desantnu splav, desantno-jurišni čamac ili desantni brod-minopolagač [1].

Fregata je brzi ratni brod, srednje veličine i velike bojne vrijednosti namijenjen za patroliranje i protekciju drugih vojnih ili civilnih brodova, odnosno zaštitu združenih plovnih sastava. Opremljena je za borbu protiv podmornica, protuzračnu zaštitu i podršku djelovanju nasuprot ciljevima na kopnu [21].

Korveta predmnijeva ratni brod čija je svrha zaštita konvoja i većih plovnih sastava. Ima slabije naoružanje od fregate i određene manje izmjene u izvedbi po čemu ih razlikujemo [15].

Krstarica se odnosi na velik ratni brod čija namjena pokriva širok raspon djelovanje, od izviđanja, zaštite većih plovnih sastava, pa do pomorske komunikacije i potpore pri napadima na kopno [23].

Minolovac se kao ratni brod koristi kako bi se otkrile i uništile mine te tako omogućio prolaz brodova kroz minirano područje [17], a u mirnodopsko vrijeme i za razminiranje minskih polja, dok je uloga minopolagača suprotna, dakle polaganje morskih mina [18].

Ophodni brod ratni je brod koji služi za nadziranje i zaštitu pomorskoga prometa podjednako i u ratnim i mirnodopskim razdobljima na pomorskom prostoru određene države, a zove se još ophodni ili patrolni čamac [7].

Raketni čamac brzi je i manji brod sa specifikacijom iznenadnoga napada raketama na neke veće površinske brodove, a prvi raketni čamci nastali su preinakom torpednih čamaca [14].

Raketna topovnjača, kao što i sam naziv sugerira, naoružana je protubrodskim raketama i ratni je brod manjih dimenzija. Često se izjednačava s raketnim čamcem, no u hrvatskom vojno-pomorskoj tradiciji predstavlja suvremeniju i veću generaciju brodova u odnosu na raketne čamce, a oba su ratna broda preuzela ulogu torpednih čamaca [14].

Razarač bi bio višenamjenski ratni brod s dobrim pomorstvenim značajkama i razmjerno snažnim naoružanjem, a njegovo naoružanje obuhvaća protupodmorničke, protubrodske i protuzrakoplovne rakete, topničko naoružanje, torpeda i dr [8].

Torpedni čamac manji je, ali brzi ratni brod čija su svrha iznenadni napadi torpedima na neke veće brodove [31].

U okviru pomoćnih ratnih brodova u sastavu ratne mornarice možemo uvrstiti [15]:

- brodove za podršku pokreta flote (remorkeri, brodovi za spašavanje, za opskrbu na moru i u udaljenim bazama, za specijalna iskrcavanja te brodovi koji služe kao baze, radionice, skladišta, svjetionici),

- brodove posebnih namjena (istraživački, hidrografski, oceanografski te brodovi koji služe za podvodne radove, bolnice, ustanove),
- školske brodove (naoružani ili za opću pomorsku obuku).

Pomoćna plovna sredstva ratne mornarice služe za radove u lukama i udaljenim bazama, a u njih ubrajamo plovne dizalice, plovne dokove, barže, platforme, plovila s namjenom skladišta i dr. [15].

5. RATNI BROD U OKVIRU MEĐUNARODNOG PRAVA MORA

Međunarodno pravo, odnosno *Konvencija UN-a o pravu mora* (čl. 29) definira ratni brod kao brod koji pripada oružanim snagama određene države i koji nosi vanjske oznake kojima se razlikuje njegova namjena i država kojoj brod pripada. Pod zapovjedništvom je časnika koji su u službi vlade te države i čije se ime nalazi u odgovarajućem službenome popisu časnika, a u njemu je posada koja je pod redovnom disciplinom oružanih snaga [13].

U međunarodnome je pravu važno načelo zastave ratnoga broda zato što uvjetuje isključivu sudbenost države nad ratnim brodom te imunitet od ovlasti ostalih država nad njim [26]. Ratni brod uživa suvereni imunitet od uplitanja vlasti drugih država, odnosno onih država pod čijom zastavom brod ne plovi. Izuzeće od sudbenosti ratnoga broda temelji se na njegovu pripadanju oružanim snagama države zastave (prema načelu *iure imperii*) iz čega proizlazi da je ta pravna podloga podložna općemu načelu međunarodnog prava koje zastupa pravni temelj da jedan nositelj najviše vlasti nije nadležan za obavljanje vlasti prema drugom nositelju najviše vlasti [11]. Sukladno tomu, u *Konvenciji o pravu mora* prisutno je staro običajno pravilo da ratni brodovi uživaju na otvorenom moru potpuni imunitet od jurisdikcije svake druge države osim države zastave. Sudbenosno izuzeće značilo bi da je s obzirom na kaznenu i građansku sudbenosti isključivo ovlaštena država zastave broda [12], što znači da uhićenje, istraga, ovrha, zapljena, zaustavljanje, zadržavanje i druge mjere u tom smislu nisu moguće. Odredba o suverenom imunitetu primjenjuje se jednako, neovisno nalazi li se ratni ili drugi brod s imunitetom u stranoj luci, na otvorenom moru ili u morskim pojasevima gdje obalne države imaju suverenost, suverena ili druga prava [26].

Svi brodovi, uključujući ratne brodove, uživaju potpunu slobodu kretanja i djelovanja na otvorenom moru. Za ratne brodove to uključuje manevriranje radne skupine, letačke operacije, vojne vježbe, nadzor, aktivnosti prikupljanja obavještajnih podataka te ispitivanje i ispucavanje ubojnoga oružja [28].

Policija i lučke vlasti mogu se ukrcati na ratni brod samo uz dopuštenje zapovjednika. Od ratnog broda ne može se zatražiti pristanak na brodsku pretragu ili inspekciju, niti mora viti zastavu države domaćina, odnosno u čijim se teritorijalnim vodama zatekne [28].

Iako se ratni brodovi moraju pridržavati ograničenja prometa obalne države u skladu sa smjernicama *Ženevske konvencije o otvorenome moru* iz 1958., nepoštivanje njezinih

odredaba podložno je samo diplomatskim žalbama ili naredbama obalnih država da brod odmah napusti njihove teritorijalne vode. Štoviše, ratni brodovi imaju imunitet s obzirom na uhićenje i pljenidbu, bilo u nacionalnim ili međunarodnim vodama, izuzeti su od plaćanja inozemnih poreza i propisa te obavljaju isključivu kontrolu nad svim putnicima i posadom u vezi s radnjama izvedenim na brodu [28]. Tako prema *Konvenciji UN-a o pravu mora* ratni brodovi uživaju na otvorenom moru potpuni imunitet od jurisdikcije svake druge države osim države zastave [13].

Ratni brodovi s nuklearnim pogonom i ratni brodovi s konvencionalnim pogonom uživaju identičan međunarodno-pravni status [28]. Potopljeni ratni brodovi ostaju u vlasništvu države pod čijom su ingerencijom sve dok se formalno ne predaju, bez obzira je li uzrok potonuća nesreća ili neprijateljska akcija (osim ako ratni brod nije zarobljen prije nego što je potonuo) [28].

Djela piratstva počinjena od strane ratnog broda čija se posada pobunila i preuzela kontrolu nad drugim brodom izjednačavaju se s djelima koja je počinio privatni brod ili zrakoplov. Piratstvo podrazumijeva [28]:

- bilo koje nezakonite radnje nasilja ili pritvora koje je za privatne svrhe počinila posada ratnoga broda:
 - na otvorenom moru protiv drugog broda ili protiv osoba ili imovine na drugome brodu,
 - protiv drugoga broda, osoba ili imovine na mjestu izvan jurisdikcije druge države,
- svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u upravljanju brodom sa sviješću da se radi o piratskom brodu,
- bilo koji čin poticanja ili namjerne pomoći prethodno opisanih djela.

Prema *Konvenciji UN-a o pravu mora* uzapćenje zbog piratstva mogu izvršiti samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi koji nose vanjske znakove prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi i da su ovlaštene u tu svrhu [13].

Pravo progona imaju isključivo ratni brodovi i vojni zrakoplovi ili drugi brodovi i zrakoplovi koji su jasno označeni i prepoznatljivi kao pripadnici državne službe i koji su za to ovlaštene. Tako vlasti izvršenja protiv stranih brodova mogu obavljati ratni brodovi ako postoji opravdana sumnja da [28]:

- brod se bavi piratstvom,
- brod se bavi trgovinom ljudima,
- brod se bavi neovlaštenim emitiranjem,
- brod nema državljanstvo.
- plovi pod stranom zastavom ili odbija viti svoju zastavu.

Ratni brod može provjeriti sumnjivi brod tako da u tu svrhu može poslati brod pod zapovjedništvom časnika na taj sumnjivi brod. Ako sumnja ostane nakon provjere dokumenata, može se pristupiti daljnjem pregledu na sumnjivoga broda [28].

5.1. UNUTARNJE MORSKE VODE

Pravni se položaj ratnoga broda razlikuje od pravnoga položaja primjerice trgovačkoga broda kada je riječ o unutarnjim vodama jer se trgovački brod nalazi pod jurisdikcijom obalne države, a ratni brod ima pravo eksteritorijaliteta [19].

Obalne države imaju istu jurisdikciju i kontrolu nad svojim unutarnjim vodama i zračnim prostorom kao i nad svojim kopnenim teritorijem. Budući da se većina luka nalazi udaljeno od osnovne crte teritorijalnog mora, ulazak u luku obično uključuje plovidbu u unutarnjim vodama. S obzirom na to da je ulazak u unutarnje vode pravno jednak ulasku na kopneni teritorij druge države, potrebna je dozvola za tu akciju. Stoga, ratni brodovi zahtijevaju posebnu dozvolu i unaprijed najavljeni ulazak u unutarnje vode druge države, osim ako nisu odobreni drugi bilateralni ili multilateralni sporazumi.

Iznimke od ovoga pravila, bilo da su one specifične ili podrazumijevane, nastaju kada su nužne uslijed više sile ili nevolje ili pak kada se uspostave ravne polazne crte koje imaju učinak zatvaranja kao unutarnje vode, morska područja koja su se prethodno smatrala teritorijalnim morima ili otvorenim morima [28]. U posljednjemu slučaju, međunarodno pravo predviđa pravo neškodljivoga prolaska.

Tijekom uplovljavanja i boravka u unutarnjim vodama ratni brod mora poštovati pravne regulative obalne države i ne ugrožavati njezine interese. U protivnom, obalna straža obalne države može intervenirati na stranome ratnom brodu. Međutim, obalnoj državi nije u nadležnosti poduzimati akte s ciljem krivičnoga gonjenja počinitelja krivičnoga djela na

stranome ratnom brodu, već je za to nadležna država zastave stranoga ratnog broda [19]. Izuzetak jesu slučajevi kada [19]:

- počinitelj krivičnoga djela uhvaćen je na kopnu,
- zapovjednik stranoga ratnog broda izruči počinitelja krivičnoga djela tijelima obalne države.

Prolazak se ratnoga broda unutarnjim vodama smatra neškodljivim sve dok ne nanosi štetu miru, uređenju ili sigurnosti obalne države te se odvija u skladu s Ženevskom konvencijom i ostalim pravilima međunarodnoga pomorskog prava. Prolazak stranoga ratnog broda smatrat će se štetnim za mir, dobar poredak ili sigurnost obalne države ako se u teritorijalnom moru bavi bilo kojom od sljedećih aktivnosti [28]:

- prijetnja ili uporaba sile protiv suvereniteta, teritorijalnog integriteta ili političke neovisnosti obalne države ili bilo koje drugo kršenje načela međunarodnog prava sadržana u Povelji Ujedinjenih naroda,
- vježba s oružjem bilo koje vrste,
- čin usmjeren na prikupljanje informacija koje štete obrani ili sigurnosti obalne države,
- propagandni čin usmjeren na utjecanje na obranu ili sigurnost obalne države,
- lansiranje, slijetanje ili ukrcavanje zrakoplova,
- lansiranje, slijetanje ili ukrcavanje vojnog uređaja,
- utovar ili istovar robe, valute ili osobe suprotno carinskim, fiskalnim, imigracijskim ili sanitarnim zakonima i propisima obalne države,
- svako djelo namjernog i ozbiljnog onečišćenja suprotno *Konvenciji UN-a o pravu mora*,
- ribolovne aktivnosti,
- provođenje istraživanja ili istraživačkih aktivnosti,
- svako djelo čiji je cilj ometanje sustava komunikacije ili bilo kojeg drugog objekta ili instalacije obalne države,
- bilo koja druga aktivnost koja nema izravnog utjecaja na prolaz.

Strani brodovi, uključujući ratne brodove, koji ostvaruju pravo neškodljivog prolaska, dužni su poštivati zakone i propise koje je donijela obalna država u skladu s utvrđenim načelima međunarodnog prava i, posebno, s tim zakonima i propisima koji se odnose na sigurnost plovidbe [28].

5.2. TERITORIJALNO MORE

Prema *Konvenciji UN-a o pravu mora* obalna je država dužna pustiti neškodljivu plovidbu svih brodova, uključujući i strane ratne brodove, iako taj termin neškodljivoga prolaska stranih ratnih brodova teritorijalnim morem neke obalne države nikada nije bio sasvim usuglašen u odnosu na neškodljivu plovidbu trgovačkih brodova [4]. Cilj je takve odredbe potreba nesmetanoga korištenja teritorijalnoga mora za potrebe plovidbe [11].

Prema *Konvenciji UN-a o pravu mora*, neškodljivi prolazak teritorijalnim vodama isto se primjenjuje s obzirom na ratne i trgovačke brodove, međutim uz veliku razliku jer prilikom prolaska kroz strano teritorijalno more obalna država ovlaštena je poduzeti mjere u svrhu provjeravanja okolnosti je li prolazak trgovačkoga broda zaista nije ugrožavajući, a u slučaju kaznenih djela i zadržava kaznenu jurisdikciju [12].

Ne pridržava li se strani ratni brod propisa o neškodljivom prolasku teritorijalnim vodama, obalna država ima pravo pozvati ga na njihovo pridržavanje. Ako poziv nije prihvaćen, obalna država može zatražiti trenutačno napuštanje svojih teritorijalnih voda, a ostale mjere nisu provedive zbog propisa o suverenom imunitetu [26].

Dakle, obalna država može poduzeti mjere u svom teritorijalnom moru kako bi spriječila prolaz, uključujući, prema potrebi, upotrebu sile. Ako strani brod uđe u teritorijalno more i bavi se navedenim aktivnostima koje nisu dopuštene, odgovarajući pravni lijek, u skladu s međunarodnim običajnim pravom, prvo je da se plovilo obavijesti o razlozima zbog kojih obalna država dovodi u pitanje neškodljivost prolaza i da brodu pruži priliku da razjasni svoje intencije ili da otkloni nepoželjne aktivnosti u što kraćem roku [28].

U svrhe kao što su očuvanje resursa, zaštita okoliša i sigurnost plovidbe, obalna država može uspostaviti određena ograničenja, tj. restrikcije prava neškodljivog prolaska stranih plovila, pa tako i ratnih brodova. Takva ograničenja prolaska teritorijalnim morem nisu zabranjena međunarodnim pravom, pod uvjetom da su razumna i potrebna i da nemaju praktičan učinak uskraćivanja ili narušavanja prava neškodljivog prolaska, ali i da ne diskriminiraju brodove druge države ili one koji prevoze teret u, iz ili u ime bilo koje druge države [28].

Obalna država može, tamo gdje to nalaže sigurnost plovidbe, zahtijevati od stranih brodova koji plove u pravcu neškodljivog prolaza da koriste određene morske putove i programe odvajanja prometa. Svi ratni brodovi, uključujući podmornice, uživaju pravo neškodljivog prolaska na neometan i nenajavljen način. Međutim, podmornice moraju ploviti površinom i pokazivati svoju zastavu prilikom prolaska kroz strana teritorijalna mora. Ako ratni brod ne udovolji propisima obalne države koji su u skladu s utvrđenim načelima međunarodnog prava i zanemaruje te zahtjeve, obalna država može zahtijevati da ratni brod odmah napusti njezino teritorijalno more [28].

5.3. MEĐUNARODNI TJESNACI

Prema međunarodnom pravu, brodovi i zrakoplovi svih država, uključujući ratne brodove, pomoćne i vojne zrakoplove, uživaju pravo nesmetanog tranzitnog prolaska kroz primjerice tjesnace i druge pristupe. Tranzitni prolaz definiran je kao ostvarivanje slobodne plovidbe i preleta isključivo u svrhu kontinuiranog i ekspeditivnog tranzita u uobičajenim načinima rada koje brodovi i zrakoplovi koriste za takav prolazak. To znači da podmornice mogu slobodno prolaziti kroz međunarodne tjesnace ispod površine vode jer je to njihov uobičajeni način rada te da površinski ratni brodovi mogu prolaziti na način koji je u skladu s ispravnom navigacijskom praksom i sigurnošću snaga, uključujući isparavanje formacija te lansiranje i oporavak zrakoplova [28].

Svi tranzitni brodovi moraju ploviti bez odgađanja, moraju se suzdržati od prijetnje ili upotrebe sile protiv suvereniteta, teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti država koje graniče s tjesnacem i moraju se inače suzdržavati od bilo kakvih aktivnosti, osim onih koje se događaju u njihovu uobičajenom načinu kontinuiranog i ekspeditivnog tranzita. Tranzitni prolaz kroz međunarodne tjesnace ne može zabraniti ili obustaviti obalna država u bilo koju svrhu tijekom mira. Ovo načelo međunarodnog prava također se primjenjuje na tranzitne brodove (uključujući ratne brodove) država u miru s graničnom obalnom državom, ali koje su uključene u oružani sukob s drugom državom [28].

Tjesnaci koji se koriste za međunarodnu plovidbu teritorijalnim morem između jednog dijela otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa podliježu zakonskom režimu tranzitnoga prolaska.

Tranzitni prolaz postoji kroz čitav tjesnac, a ne samo na području prekrivenom teritorijalnim morem obalnih država [28].

Tranzitni prolaz kroz međunarodne tjesnace obalna država ne može zabraniti ili obustaviti u bilo koju svrhu tijekom mira. Ovo načelo međunarodnog prava odnosi se na sve tranzitne brodove, uključujući ratne brodove, država u miru s graničnom obalnom državom, ali i onih koje su uključene u oružani sukob s drugom državom [28].

5.4. ARHIPELAŠKE VODE

Svi brodovi i zrakoplovi, uključujući ratne brodove i vojne zrakoplove, uživaju pravo prolaska arhipelaškim vodama dok prolaze kroz, ispod ili iznad arhipelaških voda i susjednih teritorijalnih mora svim rutama koje se obično koriste za međunarodnu plovidbu i prelet. Prolazak arhipelaškim morskim putovima prema međunarodnom je pravu definiran kao ostvarivanje slobodne plovidbe i preleta s jedinom svrhom kontinuiranog, ekspeditivnog i nesmetanog prolaska kroz arhipelaške vode, u uobičajenim načinima rada. Kada obalna država pravilno odredi svoje arhipelaške morske putove, primjenjuju se sljedeća dodatna pravila [28]:

- svaki takav označeni morski put definiran je kontinuiranom osnom linijom od točke ulaska u teritorijalno more u arhipelaške vode, pa preko arhipelaških voda do točke izlaska iz teritorijalnog mora i dalje;
- brodovi i zrakoplovi angažirani u arhipelaškim vodama moraju ostati unutar 25 nautičkih milja s obje strane osi i ne smiju se približavati obali više od 10 posto udaljenosti između najbližih otoka.

U arhipelaškim vodama svi brodovi, uključujući ratne brodove, uživaju prava i ograničenja neškodljivoga prolaska koja vrijede i za teritorijalne vode. Podmornice moraju ostati na površini i ploviti pod nacionalnom zastavom. Zabranjena je bilo kakva prijetnja ili upotreba sile usmjerene protiv suvereniteta, teritorijalnog integriteta ili političke neovisnosti države u čijim su arhipelaškim vodama. Arhipelaška država može proglasiti i provesti razumna ograničenja prava neškodljivoga prolaska kroz svoje arhipelaške vode iz razloga sigurnosti u plovidbi i carinskih, fiskalnih, imigracijskih, ribolovnih, zagađivačkih i sanitarnih razloga. Neškodljivi prolaz može se privremeno obustaviti u određenim

područjima arhipelaških voda kada je to nužno za zaštitu državne sigurnosti, ali država prvo mora objaviti obavijest o svojoj namjeri da to učini i suspenziju mora primijeniti na nediskriminirajući način [28].

5.5. GOSPODARSKI POJAS

Nadležnost i nadzor obalne države nad gospodarskim pojasom ograničeni su na pitanja koja se odnose na istraživanje, eksploataciju, upravljanje i očuvanje resursa tih međunarodnih voda. Obalna država također može vršiti jurisdikciju u tom pojasu nad uspostavom i korištenjem umjetnih otoka, instalacija i građevina koje imaju gospodarsku svrhu, preko morskih znanstvenih istraživanja (s razumnim ograničenjima) i preko nekih aspekata zaštite morskog okoliša. U skladu s tim, obalna država ne može neopravdano ograničiti ili ometati vršenje slobodne plovidbe gospodarskim pojasom [28].

Prema *Konvenciji UN-a o pravu mora*, strani ratni brodovi, poput svih ostalih brodova, imaju pravo plovidbe gospodarskim pojasom obalne države bez ikakva odobrenja ili najave. Ratni brodovi moraju poštovati sigurnosne zone oko objekta na moru u gospodarskom pojasu te plovne putove i sustave odijeljenog prometa.

Iskorištavanje i istraživanje gospodarskog pojasa kao pravo obalne države ne smije imati utjecaja na prolazak ratnog broda u gospodarskom pojasu. Ratni brod u gospodarskom pojasu može djelovati s ciljem znanstvenih istraživanja i mjerenja u miroljubive svrhe i postavljanja kabela i cjevovoda. Međutim, postavlja se pitanje što je s vojnim djelovanjem u gospodarskom pojasu. *Konvencija UN-a o pravu mora* nije u cijelosti razjasnila obavljanje vojnih vježba u gospodarskom pojasu jer nije jasno određeno jesu li vojne aktivnosti uključene u slobodu plovidbe, koja vrijedi za gospodarski pojas, ali ne i teritorijalne vode [9].

5.6. SUDJELOVANJE RATNOGA BRODA U ORUŽANIM SUKOBIMA

Pravila o suverenom imunitetu ne primjenjuju se kada ratni brod, samostalno ili u suradnji s drugim površinskim ratnim brodovima, zrakoplovima, podmornicama ili drugim angažiranim subjektima sukoba, sudjeluje u provođenju neprijateljstva, što predstavlja

najveću razliku njegova pravnoga položaja u mirnodopskim i ratnim uvjetima, odnosno uvjetima oružanoga sukoba [26].

Ako brod padne u neprijateljske ruke, tada postaje ratnim plijenom smatrajući se državnom neprijateljskom imovinom. Označen kao neprijateljski brod, može izvesti napad ili sam biti napadnut u službi legitimnoga vojnog cilja [26].

U *Sanremskome je priručniku* istaknuto kako su postupci sudionika neprijateljstava na moru podvrgnuti načelima i propisima međunarodnoga humanitarnog prava, kao i da se sve osobe pogođene oružanim sukobom nalaze pod zaštitom međunarodnoga prava proizašloga iz ustanovljenih običaja, načela čovječnosti i zahtjeva javne savjesti [2].

Primjerice, sukobljene su strane ograničene u vođenju neprijateljstava i to s obzirom na [26]:

- osobe,
- objekte,
- način vođenja borbe,
- upotrebu oružja i zabranjene vrste oružja.

Nadalje civili, koje je zabranjeno napadati, jasno se moraju diferencirati od pripadnika oružanih snaga, a potrebno je diferencirati i borce od neboraca unutar oružanih snaga. Prema *Haaškoj konvenciji o bombardiranju od pomorskih snaga u vrijeme rata* (1907.) ratnomu je brodu zabranjeno bombardirati nebranjena naselja ili objekte. Postoji li takva mogućnost, zapovjednik broda prije početka bombardiranja dužan je dati upozorenje lokalnim vlastima. Prilikom napada treba se obraćati pozornost na zaštitu povijesnih spomenika, umjetničkih djela i mjesta bogoslužja, kao kulturne ili duhovne baštine određenoga naroda, ali i utjecaj na okoliš tako da šteta okolišu ne bude disproporcionalna očekivanoj vojnoj prednosti [26].

Što se tiče ograničenja vezanih za oružje, ratni brodovi ne smiju upotrebljavati projektele težine manje od 400 grama koji su eksplozivni ili napunjeni rasprskavajućim i zapaljivim tvarima. Prilikom miniranja neusidrenim automatskim kontaktnim minama treba imati na umu da one moraju biti neškodljive maksimalno jedan sat nakon što je izgubljen nadzor na njima, dok automatske mine moraju biti neškodljive u trenutku kada se otkinu od sidra. Za torpeda vrijedi da moraju biti neškodljiva odmah kada, odnosno ako promaše svoj cilj. Ti su propisi sadržani u *Haaškoj konvenciji o polaganju podmorskih automatskih*

kontaktnih mina (1907.). Protokol II. zajedno s Konvencijom o zabrani ili ograničenju upotrebe određenog konvencionalnog oružja s pretjeranim traumatskim učinkom ili djelovanjem bez obzira na cilj (1980.), uz navedeno, zabranjuje i tzv. sijane mine [26].

5.7. PRAVNI STATUS POTOPLJENOGA RATNOG BRODA

Ni *ženevske konvencije o pravu mora* iz 1958. godine, ni *Konvencija UN-a o pravu mora* iz 1982. godine, ni opće međunarodno pravo ne sadrže nikakve posebne, izričite odredbe o pravnom statusu potopljenih ratnih brodova, niti postoji opće pravilo o podvodnoj kulturnoj baštini u cjelini. Općenito nedostaju pravila međunarodnog prava, uključujući *Konvenciju o morskom pravu i o pravnom režimu olupina* [3].

Kao rezultat toga, ovo područje ostaje pod velikom upitnikom, ali, koristeći riječi i obrazloženja Međunarodnog suda pravde (ICJ), okvir detaljnih pravila ne treba tražiti u običajnom međunarodnom pravu koje zapravo sadrži ograničeni skup normi za osiguravanje suživota i djelovanje članova međunarodne zajednice. Posebna se pravila, ako nisu izričita, izvode ili induciraju iz složenog skupa načela i općih pravila. To pretpostavlja da vladavina međunarodnog prava, bilo uobičajenog ili konvencionalnog, djeluje u odnosu na činjenice i u kontekstu šireg okvira pravnih pravila čiji je samo dio. Međutim, ponekad pravilo možda uopće ne postoje [3].

Činjenicu da ratni brodovi imaju suvereni imunitet povijesno su prihvatili zakonodavci i znanost. *Bruxelleska konvencija o ujednačavanju nekih pravila o imunitetu državnih brodova* iz 1926. godine daje imunitet od uhićenja i pljačke državnim brodovima u javnoj službi. *Konvencija UN-a o pravu mora* jasno priznaje da ratni brodovi uživaju imunitet. *Europska konvencija o državnom imunitetu* iz 1972. također isključuje tvrdnje koje se odnose na pomorske brodove u vlasništvu ili pod upravom države prema doktrini restriktivnog imuniteta. To podrazumijeva, općenito govoreći, da ratni brodovi uživaju imunitet u pogledu bilo koje tužbe koja se protiv njih pokreće pred domaćim sudovima drugih država [3].

Kada se radi o potopljenim ratnim brodovima, u načelu, ništa u pravnim tekstovima ne sugerira da oni gube imunitet jednostavnom činjenicom što tonu ili su potonuli. Usprkos funkcionalnom pristupu, moglo bi se raspravljati: čim potopljeni ratni brod nije brod u

smislu njegove primarne zadaće, a to je plovidba, on gubi svoje funkcionalno stanje i, prema tome, ne zaslužuje zadržati imunitet, pogotovo ako je ratni brod već davno postao podrtina. Pravni postupci pred domaćim sudovima kontinentalnog prava obično su usmjereni na pravo spašavanja ili vađenja potonulih brodova. To, međutim, nije samo kritizirano pravnom doktrinom, već je odbačena i pravnom praksom, domaćom i međunarodnom [3].

Tražeci uspostavljeno pravilo u međunarodnoj praksi, moglo bi se također utvrditi da su ratni brodovi tradicionalno izuzeti od primjene međunarodnih konvencija o spašavanju na moru. Može se pretpostaviti da danas, zajedno s ovim konvencionalnim pravilima, postoji opće uobičajeno pravilo međunarodnog prava koje isključuje primjenu prava spašavanja na ratne brodove, osim ako država zastave izričito to ne odluči. Tako je propisano *Konvencijom o spašavanju* iz 1989. godine, koja stvara iznimku za ratne brodove potopljene i one nepotopljene [3].

Čak i ako bi se pretpostavilo da potopljeni ratni brodovi više ne bi mogli biti brodovi, što je još uvijek kontroverzna pozicija jer ne znači da su podrtine prestale biti javno vlasništvo države zastave, stoga je potreban pristanak države zastave na bilo kakvu akciju protiv njih. Drugim riječima, što se tiče potopljenih državnih brodova i ratnih brodova, mora se prihvatiti da oni zadržavaju svoj status javnog državnog vlasništva, tako da za njihovo vađenje može biti potreban pristanak države zastave [3].

Budući da potopljeni ratni brodovi još uvijek zadržavaju vojni karakter (dokumenti, instrumenti, oružje itd.), zaslužuju imunitet jer održavaju pravo države zastave. S druge strane, čak i bez tog vojnog karaktera koji može biti zamijenjen povijesnim, duhovnim ili arheološkim značajem (staro oružje, ljudski grobovi, karte, itd.), oni zaslužuju drugačiji pravni tretman koji ne mora nužno ometati primjenu državnog imuniteta jer su države još uvijek vlasnici tih predmeta [3].

Kada se potopljeni ratni brod smatra kulturnom, arheološkom ili povijesnom vrijednošću, njegov položaj dobiva novi pravni pristup zato što je tada pokrenut novi interes. Imunitet potopljenih ratnih brodova zakonski se čuva ako se ne pojave posebne okolnosti (napuštanje, zarobljavanje, predaja itd.). *Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine* uključuje dvostruke kriterije na ratne brodove: kao predmete zaštite i kao sredstva zaštite. Tom su *Konvencijom* obuhvaćeni potopljeni ratni brodovi koji udovoljavaju definiciji podvodne kulturne baštine, točnije samo ratni brodovi koji su

djelomično ili u potpunosti pod vodom, povremeno ili kontinuirano najmanje sto godina. Ovim se određenjem otvara mogući problem nedavno potopljenih ratnih brodova [3].

6. PRAVNI STATUS RATNOGA BRODA U RH

Pravni je položaj ratnih brodova u Republici Hrvatskoj pored međunarodnih pravnih akata, reguliran *Pomorskim zakonikom* koji naznačuje odredbe vezane za hrvatski ratni brod i strani ratni brod. Osim *Pomorskim zakonikom*, ta je problematika uređena i drugim pravilnicima i uredbama poput *Uredbe o pristupu, prolasku i boravku stranih ratnih i znanstvenoistraživačkih brodova u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske*.

6.1. HRVATSKI RATNI BROD

U *Pomorskom zakoniku* hrvatski je ratni brod definiran kao plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim [23].

Hrvatski ratni brod može vršiti istraživanja, ispitivanja, snimanja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda, teritorijalnoga mora RH isključivo uz odobrenje nadležnog ministarstva prilikom čega mora biti prisutan najmanje jedan stručni pripadnik Oružanih snaga RH, odnosno resornoga ministarstva, kao i obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora u gospodarskom pojasu Republike Hrvatske [23].

Hrvatski ratni brod može obaviti progon stranoga plovnog objekta koji započinje u slučaju ako se sumnjivi plovni objekt ili njegov pripadak nalazi u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru, gospodarskom pojasu RH i ako se ne zaustavi nakon vidljivoga ili zvučnoga poziva za zaustavljanje. Progon se nastavlja u otvorenome moru, gospodarskome pojasu ili u vanjskome pojasu strane države do prekida ili do uplovljavanja progonjenoga broda u teritorijalno more svoje ili koje druge države. Ova se odredba ne odnosi na strane ratne brodove i javne brodove koji uživaju imunitet [23].

Hrvatski ratni brodovi ne podliježu obvezatnomu peljarenju te ne može biti predmet ovrhe ili osiguranja, kao i ostali ratni brodovi te s njima izjednačeni brodovi [23].

Prema *Pravilniku o službi u oružanim snagama Republike Hrvatske*, članovi posade ratnog broda mogu napustiti oštećeni brod isključivo po zapovijedi nadređenog, a iznimno i bez zapovijedi ako im je neposredno ugrožen život. Prije napuštanja broda dužni su poduzeti sve radnje i postupke predviđene za slučaj napuštanja prema propisima o brodskoj službi, osim u slučaju neposredne životne opasnosti. Kada se iscrpe sve mogućnosti za obranu, vojna je osoba obvezna uništiti ili oštetiti ratni brod ili drugo borbeno sredstvo kako ne bi neoštećeno palo u ruke protivniku [25].

6.2. STRANI RATNI BROD

U *Pomorskom zakoniku* strani je ratni brod plovni objekt, uključujući podmornicu, koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnoga plovnog objekta i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojne osobe i ima vojnu posadu, dok sastav ratnih brodova predstavlja više stranih ratnih brodova koji plove zajedno pod zapovjedništvom jednog zapovjednika [23].

Strani ratni brod koji obavlja određeno istraživanje može uploviti u unutarnje morske vode RH ako za to prethodno dobije odobrenje ministarstva nadležnog za poslove obrane. Strani ratni brod ili strani nuklearni ratni brod može dobiti odobrenje uplovljavanja u unutarnje morske vode RH i boravka u hrvatskoj luci ili brodogradilištu u kojem će taj brod biti popravljen sve dok ne ugrožava sigurnost RH [23]. Zahtjev za odobrenjem dostavlja se diplomatskim putem Ministarstvu vanjskih poslova, najkasnije 30 dana prije namjeravanog uplovljavanja u unutarnje morske vode Republike Hrvatske, iznimno u slučaju ratnih brodova zbog žurnih popravaka može se dostaviti najkasnije sedam dana prije uplovljavanja. Postupci popravka, obnavljanja opreme i strojeva, bojenja i čišćenja stranih ratnih brodova mogu se započeti tek nakon odobrenja nadležnog ministarstva. Odobrenje može biti valjano najdulje do 16 mjeseci [23].

Strani ratni brod na popravku može raspolagati samo trećinom posade s osobnim naoružanjem i pripadajućim jednim kompletom streljiva od uobičajenoga mirnodopskog sastava. Strani ratni brod nakon odobrenja popravka mora odmah nakon uplovljavanja u hrvatsku luku iskrcati gorivo i mazivo, streljivo i druga ubojita sredstva, osim nuklearnog naoružanja, na mjesto koje odredi vojni zapovjednik nadležan za luku u kojoj se obavlja

popravak. Tijekom popravka posada stranoga ratnog broda može boraviti i kretati se u mjestu u kojemu se obavlja njegov popravak [23].

U hrvatskim lukama u isto vrijeme mogu boraviti najviše tri strana ratna broda iste državne pripadnosti i njihov boravak ne može biti dulji od deset dana, a teritorijalnim morem RH smiju istodobno prolaziti do tri strana ratna broda iste državne pripadnosti. Iznimno, ministarstvo nadležno za poslove obrane može, zahtijevaju li to opravdani interesi, dati odobrenje za posjet stranih ratnih brodova neovisno o prethodno navedenim propisima [23]. O neškodljivom prolasku teritorijalnim vodama potrebno je diplomatskim putem obavijestiti nadležno ministarstvo najkasnije 24 sata prije uplovljavanja stranoga ratnog broda u teritorijalno more Republike Hrvatske [6]. Prilikom uplovljavanja u hrvatske unutarnje morske vode, na stranom ratnom brodu smije boraviti isključivo posada ratnog broda [24].

Ratni brod u slučaju prijenosa opasnih tereta ili štetnih tvari tijekom plovidbe unutarnjim morskim vodama i neškodljivoga prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske, dužan je ploviti propisanim plovnim putovima, poštovati sustave odijeljenoga prometa i udovoljavati drugim propisanim uvjetima sigurnosti plovidbe i suzbijanja onečišćenja morskog okoliša. U slučaju nepoštivanja ove odredbe, hrvatski će policijski, ratni ili drugi ovlaštenu brod, zrakoplov ili ovlašteno tijelo zahtijevati trenutačno isplavljanje iz teritorijalnoga mora RH [29].

Strani ratni brod i strana jahta dužan je viti zastavu svoje državne pripadnosti i zastavu Republike Hrvatske dok se nalazi u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, osim kada je u neškodljivome prolazu. Strani ratni brod kojemu je odobreno uplovljavanje u unutarnje hrvatske morske vode treba ploviti najkraćim uobičajenim pomorskim putom i bez zadržavanja.

Ministar obrane na zahtjev zapovjednika stranoga ratnog broda može dopustiti obavljanje sljedećih djelatnosti:

- upotrebu nenaoružanih brodice u granicama luke odnosno sidrišta za potrebe prijevoza,
- upotrebu ronilaca u luci i na sidrištu samo za potrebe pregleda podvodnog dijela broda,
- iskrcavanje dijela posade u stroju radi sudjelovanja u davanju počasti.

Ministar obrane mora zatražiti od zapovjednika stranog ratnog broda koji se ne pridržava navedenih odredaba i drugih propisa Republike Hrvatske da se pridržava tih propisa, no ako i nakon toga zapovjednik stranog ratnog broda ne osigura sprječavanje povreda navedenih odredaba, ministar obrane pokreće postupak za otkaz boravka stranog ratnog broda pod uvjetima da strani ratni brod za vrijeme boravka u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske:

- izvršava smrtnu kaznu,
- obavlja vježbu ili obuku s oružjem bilo koje vrste,
- prikuplja obavijesti ili podatke koji mogu štetiti obrani ili sigurnosti Republike Hrvatske,
- obavlja propagandnu djelatnost bilo koje vrste kojom se nanosi šteta ugledu, obrani ili sigurnosti Republike Hrvatske,
- obavlja polijetanje s broda te slijetanje ili prihvat na brod bilo kakva zrakoplova;
- lansira, s broda spušta ili prihvaća na brod bilo kakav vojni uređaj,
- ukrcava ili iskrcava robu, novac ili ljude suprotno carinskim, poreznim, zdravstvenim i drugim propisima Republike Hrvatske ili propisima o ulasku i boravku stranaca u Republici Hrvatskoj,
- namjerno ili bilo na koji drugi način onečišćuje more ili okoliš,
- obavlja ribolov ili ulov drugih živih bića u moru,
- provodi bilo kakvo istraživanje ili obavlja mjerenje,
- radi na neovlaštenom uključivanju u bilo koji sistem komunikacija ili neki drugi sistem ili uređaje Republike Hrvatske,
- obavlja drugu djelatnost koja nije predviđena programom boravka broda.

Prema *Pravilniku o službi na brodovima u Oružanim snagama Republike Hrvatske*, kada u luku (sidrište) na teritoriju Republike Hrvatske u kojoj nema pomorskog zapovjedništva ili ustanove (vojne ili civilne) uplovi strani ratni brod, zapovjednik broda koji je u toj luci (sidrištu) obavezan je odmah o tome izvijestiti Operativno središte Hrvatske ratne mornarice“ [24]. Prema *Zakonu o Obalnoj straži Republike Hrvatske*, jedna je od njezinih zadaća nadzor nad provedbom propisa o plovidbi stranih ratnih brodova koji plove kroz unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske [30].

7. ZAKLJUČAK

Ratni brod predstavlja brod s pripadnošću oružanim snagama pojedine obalne države, nosi vanjske oznake kojima se razlikuje njegova namjena i vije zastavu države kojoj pripada, a nalazi se pod zapovjedništvom časnika s posadom koja je podvrgnuta vojnoj disciplini oružanih snaga. Pripada floti brodova i ostalih plovila u sastavu ratne mornarice određene države. Ratne brodove možemo klasificirati prema dvama kriterijima: prema specifičnoj namjeni i prema tehničkim značajkama. Češća je i primjerenija klasifikacija prema namjeni, stoga ratne brodove u užemu smislu toga pojma možemo podijeliti u dvije kategorije, brodove strategijskih pomorskih snaga i borbene brodove. U brodove strategijskih pomorskih snaga ubrajamo podmornice i ronilice, a u borbene brodove, s obzirom na hrvatsku vojno-pomorsku tradiciju, bojni brod, desantni brod, fregata, korveta, krstarica, minolovac, minopolagač, ophodni brod, raketni čamac, raketna topovnjača, razarač i torpedni čamac

Što se tiče međunarodnoga pravnog statusa ratnoga broda, njegova je primarna karakteristika izuzeće od sudbenosti na otvorenome moru, što znači da uživa imunitet od utjecaja drugih država pod čijom zastavom ne plovi. Štoviše, ratni brodovi imaju imunitet s obzirom na uhićenje i pljenidbu, bilo u nacionalnim ili međunarodnim vodama, izuzeti su od plaćanja inozemnih poreza i propisa te obavljaju isključivu kontrolu nad svim putnicima i posadom u vezi s radnjama izvedenim na brodu. Usto, ratni brodovi, uživaju potpunu slobodu kretanja i djelovanja na otvorenom moru, što uključuje manevriranje, letačke operacije (nosač zrakoplova), vojne vježbe, nadzor, aktivnosti prikupljanja obavještajnih podataka te ispitivanje i ispucavanje ubojnoga oružja.

Za ulazak u unutarnje morske vode obalne države ratni brod mora imati posebnu dozvolu i unaprijed najaviti svoj ulazak u te vode, osim ako nema odobreni prema drugim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima. Prilikom ulaska u teritorijalne vode obalna je država dužna pustiti neškodljivi prolazak stranih ratnih brodova sve dok se oni pridržavaju međunarodnih pravnih propisa o pravu neškodljivoga prolaska. U međunarodnim je tjesnacima ratnim brodovima plovidba omogućena prema pravu nesmetanoga tranzitnog prolaska. Prema pravu slobodne plovidbe omogućen je prolazak ratnim brodovima kroz arhipelaške vode obalne države i to posebnim rutama koje se obično koriste za međunarodnu plovidbu. Također, strani ratni brodovi imaju pravo slobodne plovidbe gospodarskim

pojasom obalne države i to bez ikakva odobrenja ili najave, ali uz poštovanje sigurnosnih zona, plovnih putova i sustava odijeljenog prometa.

Iz pravne perspektive, sudjelovanje ratnoga broda u oružanim sukobima regulira se s obzirom na njegovu namjenu, djelovanje, upotrebu oružja, aktivnosti posade te ostalih putnika na brodu, kao i vojne ciljeve. Pravni položaj potopljenoga ratnog broda nije jednoznačno određen u mnogim konvencijama, sporazumima i uredbama međunarodne pomorske prakse, stoga je podložan mnogim interpretacijama.

Što se tiče pravne regulative ratnoga broda u vodama RH, ona se odnosi na hrvatski ratni brod i strani ratni brod te je uvelike determinirana *Pomorskim zakonikom* te ostalim pravilnicima i uredbama koji su usklađeni s međunarodno-pravnom praksom položaja i plovidbe ratnih brodova.

Ovim se završnim radom otvorilo pitanje i pružilo osnovne smjernice za propitivanje pravnoga položaja ratnih brodova s obzirom na: mirnodopske uvjete odnosno oružane sukobe, međunarodne propise odnosno propise Republike Hrvatske, morski prostor kojim plovi ratni brod (unutarnje, teritorijalne, arhipelaške vode, međunarodni tjesnaci, gospodarski pojas) te brod u plovidbi odnosno potopljeni brod.

LITERATURA

- [1] Alar, M.: *Desantni brodovi*, Pomorska enciklopedija, sv. 2, 1975, str. 169–172.
- [2] Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B.: *Međunarodno pravo 3*, Školska knjiga Zagreb, 2006.
- [3] Aznar-Gómez, M. J.: *Legal Status of Sunken Warships "Revisited"*, Spanish Yearbook of International Law, 9, 2003, str. 61–101.
- [4] Capar, R.: *Međunarodno pomorsko ratno pravo*, 1988, Školska knjiga, Zagreb.
- [5] Degan, V. Đ.: *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet, Rijeka, 2002,
- [6] Ćesić, Z.: *Pomorsko upravno pravo i havarije*, Pomorski fakultet, Zadar, 2006.
- [7] Đorđević, P.: *Patrolni brod*, Pomorska enciklopedija, sv. 5, 1981, str. 722–723.
- [8] Gašić, S.: *Razarač*, Pomorska enciklopedija, sv. 6., 1983, str. 652–658.
- [9] Jelavić, A.: *Ratni brod i gospodarski pojas*, Pravo – teorija i praksa, 35, 1/3, 2018, str. 72–85.
- [10] Kijić, D.: *Podmornica*, Tehnička enciklopedija, sv. 10, 1986, str. 458–494.
- [11] Kinder, I.: *Pravni položaj stranog ratnog broda u unutrašnjim morskim vodama obalne države s posebnim osvrtom na Republiku Hrvatsku*, Hrvatski vojnik, 68, 2001.
- [12] Kinder, I.: *Kaznena jurisdikcija nad stranim vojnim snagama u miru*, Hrvatski vojnik, 73/74, 2001.
- [13] Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda (Narodne novine, Međunarodni ugovori 9/2000).
- [14] Kristić, V.: *Raketni čamac*, Pomorska enciklopedija, sv. 6., 1983, str. 616–617.
- [15] Kristić, V.: *Ratni brod*, Tehnička enciklopedija, sv. 11., 1988, str. 468–486.
- [16] Mardešić, P.: *Brod. Povijesni razvoj ratnih brodova*, Pomorska enciklopedija, sv. 1., 1972., str. 479–513.
- [17] Martinović, M.: *Minolovac*, Pomorska enciklopedija, sv. 4., 1978, str. 699–701.
- [18] Martinović, M.: *Minopolagač*, Pomorska enciklopedija, sv. 4., 1978, str. 703–705.
- [19] Milošević, B.: *Pravni položaj trgovačkog i ratnog broda u unutrašnjim morskim vodama*, Naše more, 38, 1/2, 1991, str. 15–19.
- [20] Petrović, S.: *Bojni brod*, Pomorska enciklopedija, sv. 1., 1972, str. 389–397.
- [21] Petrović, S.: *Fregata*, Pomorska enciklopedija, sv. 2., 1975, str. 494–497.

- [22] Petrović, S., Mardešić, P.: *Krstarica*, Pomorska enciklopedija, sv. 4., 1978, str. 144–150.
- [23] *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
- [24] *Pravilnik o službi na brodovima u Oružanim snagama Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 5/2014.
- [25] *Pravilnik o službi u oružanim snagama Republike Hrvatske* Narodne novine, br. 91/09.
- [26] Prpić, R.: *Ratni brod u pozitivnom međunarodnom pravu*, Zagrebačka pravna revija, 4, 3, 2015, str. 307–333.
- [27] Segulin, M., Unger, A.: *Ratna mornarica*, Pomorska enciklopedija, sv. 6., 1983, str. 643–644.
- [28] Thomas, A. R., Duncan, J. C.: *International Status and Navigation of Warships and Military Aircraft*, International Law Studies, 73, 1999, str. 109–212.
- [29] *Uredba o pristupu, prolasku i boravku stranih ratnih i znanstvenoistraživačkih brodova u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 19/95 i 21/03.
- [30] *Zakona o Obalnoj straži Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 125/19.
- [31] Žabkar, T.: *Torpedni čamac*, Pomorska enciklopedija, sv. 8., 1989, str. 166–169.