

Dr NEMANJA BOŽIĆ

Nove tendencije u međunarodnom pravu mora

- Povodom sukoba u zalivu Sidra -

Ratni avioni SAD i Libije sukobili su se iznad Sredozemnog mora (60 nautičkih milja od libijske obale, tačnije u zalivu Sidra), upravo u vreme kada je u Ženevi završen drugi deo desetog zasedanja Treće konferencije Organizacije ujedinjenih nacija o pravu mora. Bilo da je ovo vremenska podudarnost slučajna ili ne, tek navedena dva događaja nisu bez međusobne veze, makar posredne. Sjedinjene Američke Države su, oborivši dva libijska ratna aviona, navodno branile slobodu mora; Libija je, šaljući te avione u susret američkoj Šestoj floti (koja je u zalivu Sidra izvodila manevre), štitila svoj suverenitet nad Sredozemnim morem u širini od 200 nautičkih milja. Sjedinjene Američke Države i Libija su se odmah međusobno optužile, prebacujući jedna drugoj krivicu za ovaj incident. Za nas je od interesa suština pitanja povodom kojeg su se SAD i Libija sukobile u zalivu Sidra — šta čini more pod nacionalnim suverenitetom, a šta slobodno more. Sjedinjene Američke Države spadaju među zemlje koje dopuštaju da svaka priobalna država može imati u svojoj isključivoj nadležnosti samo tri nautičke milje mora (minimalistička teza). Libija je, pak, među onim zemljama koje smatraju da taj priobalni pojas mora, kao tzv. ekonomska zona, treba da bude širok 200 nautičkih milja (maksimalistička teza). Između tih, da kažemo, krajnjih shvatanja ima i trećih, umerenijih. Tri nautičke milje su nekad bile najveći domet topovskog hica, i to je bilo merilo za širinu priobalnog mora pod nacionalnim suverenitetom.

Na Ženevskoj konferenciji o pravu mora (1958. godine), Konvencijom o teritorijalnom moru i spoljnom morskom pojasu, odre-

đeno je da širina teritorijalnog mora sa spoljnim morskim pojasom iznosi najviše 12 nautičkih milja. Tunis, Maroko, Italija, Francuska i Jugoslavija postupili su u skladu sa odredbama te konvencije. To je već odraz novijeg duha vremena. U međuvremenu, pojedine su zemlje, u prvom redu latinskoameričke, jednostrano proglasile svoj suverenitet nad morem u širini od 200 nautičkih milja. Naime, one su se obratile OUN sa zahtevom da im zemlje-članice ove svetske organizacije priznaju taj suverenitet. Tako, na primer, neke južnoameričke zemlje globe ribarske brodove SAD zato što love u »zabranjenom« pojasu od 200 nautičkih milja od njihovih obala, dok ratni brodovi SAD, valjda zauzvrat, plove uz njihove obale, ne obazirući se na taj pojas. Zanimljiv je, ako ne i poučan, i primer koji je povodom pomenutog incidenta u zalivu Sidra obelodanio sada već pokojni egipatski predsednik Anvar El Sadat. Egipat je svojevremeno najavio (notificirao) svim državama da će njegova mornarica održati vojne vežbe u Sredozemnom moru izvan pojasa od 12 nautičkih milja od egipatske obale. Ratni brodovi SSSR-a su se povukli iz određenog područja, ali su se vratili čim su vežbe bile završene.

Praksa država je, dakle, različita kada je u pitanju sloboda mora. Imajući upravo tu praksu u vidu, s jedne, i Ženevsku konvenciju o pravu mora, s druge strane, tvorci novog Nacrta konvencije o pravu mora, o kojoj se pregovara još od 1973. godine, predvideli su kompromisnu formulu: da teritorijalne vode sa spoljnim pojasom iznose 12 nautičkih milja, a »ekonomska zona« svake priobalne države 200 nautičkih milja. Ta konvencija još nije usvojena, jer su SAD zadržale pravo da do 1982. godine preispitaju sve svoje dosadašnje stavove u vezi sa njom — bez obzira na srazmerno veliki stepen međunarodne saglasnosti o njenim odredbama, pa i o navedenoj kompromisnoj formuli. Pozivajući se na tu načelnu saglasnost, pojedine zemlje — među njima i Libija — proglasile su svoj suverenitet nad »ekonomskom zonom« od 200 nautičkih milja. Pravno je pitanje da li je ta saglasnost dovoljan osnov za njihov suverenitet u navedenom smislu. Sjednjene Američke Države i Libija su se (sad je stanje stvari takvo da je, zapravo, reč o pravnoj praznini) pozivale na međunarodno pravo, što ne menja činjenicu da je njihov incident u zalivu Sidra, svakako, bio štetan za buduće izgledе međunarodnih pregovora o pravu mora.

Pre nego što se posebno osvrnemo na opšti stav SAD prema pravu mora, da se još jednom vratimo pomenutom incidentu. Libija je u ovom slučaju postupila u skladu sa pomenutim Nacr-

tom konvencije o pravu mora — povukla je granicu između dva rta zaliva Sidra, učinivši ga tako svojim unutrašnjim morem, što bi joj dalo pravo na još 12 nautičkih milja teritorijalnog mora, počev od tako zamišljene linije. Konvencijom o pravu mora od 1958. godine određena su dva uslova za unutrašnja mora: prvi, da cela obala takvog mora pripada jednoj državi, i, drugi, da širina ulaza, odnosno izlaza unutrašnjeg mora prema otvorenom moru ne bude veća od 43 kilometra. Međutim, taj drugi uslov zaliv Sidra ne ispunjava — on izlazi na Sredozemno more u širini od 465 kilometara.¹

Libija je, kao što je rečeno, odredila veoma široke granice svog teritorijalnog mora. Ona, štaviše, zahteva posebne dozvole za ulazak svih stranih brodova u njene teritorijalne vode, tj. ne dozvoljava ni trgovačkim brodovima pravo nesmetanog ili neškodljivog prolaza, pozivajući se pri tome na razloge sopstvene bezbednosti.

Na primeru američko-libijskog incidenta u zalivu Sidra još jednom je dokazana činjenica da u ovom trenutku male i velike države (među ovim drugima SAD, u prvom redu) nemaju jedinstveno stanovište o pravu mora, pre svega u pogledu širine teritorijalnog mora i »ekonomske zone«. Male zemlje u širini teritorijalnog mora i »ekonomskoj zoni« nalaze veću bezbednost i mogućnost korišćenja morskog bogatstva, dok velike teže za istim, ali iz drugog ugla. Za prve, za razliku od drugih, dosadašnja sloboda mora, kao međunarodno pravo i praksa, nije ni pogodna ni povoljna. Taj oprečan interes jednih i drugih izgledao je u jednom trenutku prevaziđen. Naime, sve do dolaska Reganove administracije na vlast u SAD, činilo se da je postignuta saglasnost država o širini teritorijalnog mora i »ekonomske zone«. Međutim, na Trećoj konferenciji OUN o pravu mora Reganova administracija je opozvala delegaciju SAD, postavljajući niz uslova, zbog čega je usvajanje nove konvencije o pravu mora odloženo do 1982. godine.

Upravo ta odluka Reganove administracije je, možda, ključna u slučaju incidenta u zalivu Sidra. U vezi s tim, bilo je različitih tumačenja kako pravne, tako i političke, pa čak i ekonomske prirode. Tako je, na primer, bilo reči o tome da su SAD u zalivu Sidra »pokazale zube« Libiji i lično vođi libijske revolucije Gada-

¹ U međunarodnom pravu je poznat i pojam istorijskog mora, ako su ispunjena takođe dva uslova: da dotična država izražava volju u tom smislu i da joj tu volju druge države ne osporavaju, odnosno priznaju. Zaliv Sidra ne zadovoljava, zasad, nijedan od ovih uslova. Libija je u sporu oko razgraničavanja mora i sa Tunisom i Maltom, istina druge vrste i na drugi način.

fiju (teza o »destabilizaciji« Gadafija), koji je u to vreme bio na putu po nekim arapskim zemljama. Bilo je, takođe, reči o tome da je Regan ovim sukobom hteo da ohrabri svoje saveznike istočno od Libije — Egipat i Sudan. Prema našem shvatanju, Reganova administracija teži očuvanju i učvršćenju dosadašnjeg položaja SAD u svetskim razmerama, i u tom smislu nastoji da spreči narušavanje svojih pozicija na svim linijama, pa i u »klasičnom« pravu mora. Stoga incident u zalivu Sidra ima znatno širi značaj kao dokaz rešenosti Reganove administracije da u sprovođenju te spoljne politike pribegne i upotrebi sile, što u slučaju Libije nije bilo naročito opasno za SAD, a moglo bi da ostavi određen utisak na druge zemlje. U tom pogledu, sukob u ovom zalivu je ujedno i nagoveštaj budućeg stava SAD prema Trećoj konferenciji OUN o pravu mora. Pošto bi taj stav SAD mogao biti bremenit mnogim opasnostima koje »incidenti« poput ovog u zalivu Sidra uvek kriju u sebi, to ćemo se još jednom osvrnuti na tu konferenciju i na jedno posebno pitanje o pravu mora koje bi, takođe, moglo doći u žižu pažnje međunarodne javnosti kao sporno — pitanje morskih tesnaca ili moreuza.

Stav Reganove administracije nije mogao a da ne izazove pozorenje većine zemalja-učesnica pomenute konferencije. Koje će odredbe buduće konvencije o pravu mora biti u žiži pažnje Reganove administracije; da li će se ova administracija vratiti na neke ranije, početne stavove u nizu otvorenih pitanja koje su zastupale a potom napustile prethodne administracije u Vašingtonu; hoće li predstavnici te administracije učestvovati u radu Treće konferencije OUN o pravu mora i, ako hoće, na koji način? To su pitanja koja su imali na umu i predstavnici »grupe 77« zemalja u razvoju kada su odlučili da Treća konferencija OUN o pravu mora — uprkos navedenoj odluci SAD — nastavi sa »raščišćavanjem« preostalih spornih ili otvorenih pitanja u vezi sa konvencijom o pravu mora. Navodimo najglavnija od tih pitanja: granica isključivih »ekonomskih zona« između susednih zemalja; učešće međuvladinih regionalnih organizacija u skladu s tom konvencijom; međunarodna vlast u čijoj nadležnosti bi bilo istraživanje i iskorišćavanje morskog dna izvan pomenutih isključivih »ekonomskih zona« država (tzv. nasleđa čovečanstva); zaštita već izvršenih ulaganja u morska blaga, pre nego što nova konvencija o pravu mora stupi na snagu.

Upravo stav Reganove administracije da svoju odluku o budućoj konvenciji o pravu mora odloži do 1982. godine nagoveštava da bi lista tih pitanja mogla biti i šira. Počev od 1970, rad Treće

konferencije OUN o pravu mora bio je uglavnom usmeren na ona pitanja koja se pretežno odnose na privredni vid prava korišćenja mora, za razliku od, recimo, vojnog. To je, možda, moglo da stvori pogrešnu predstavu o tome da su svi drugi vidovi prava mora, osim privrednog, otišli u pozadinu ili su uspešno rešeni.

Međutim, pitanje koje bi se ponovo moglo iskoristiti u svojoj oštrini jeste pitanje morskih tesnaca ili moreuza, s obzirom na njihov značaj u sklopu vojne strategije velikih sila.

Sjedinjene Američke Države su, prvobitno, zahtevale pravo neometanog prolaza za sve moreuze koji se koriste za, najšire rečeno, međunarodnu plovību, a nalaze se u teritorijalnom moru država, odnosno unutar 12 nautičkih milja. To što su SAD tražile bilo je u suprotnosti sa pravom pribrežnih država da uređuju uslove (režim) plovībe u svojim teritorijalnim morima. Pitanje morskih tesnaca nije svakako najvažnije pitanje prava mora, ali je zaista teško zamisliti sveobuhvatniju konvenciju o pravu mora koja se ne bi odnosila i na ovo pitanje. Zbog toga su moreuzi bili u žiži pažnje Treće konferencije OUN o pravu mora, već na njenom početku. Izgledalo je da je ovo pitanje rešeno tzv. Nezvaničnim složenim pregovaračkim tekstom (*Informal Composite Negotiating Text — ICNT*), ili da su gledišta oprečnih strana (pribrežnih i ostalih država) u tolikoj meri približena da je celo pitanje postalo drugorazrednog značaja, posebno u poređenju sa ostalim pitanjima o pravu mora (korišćenje mora itd.). Uprkos svemu, odnos — da kažemo — snaga je i danas takav da je teško zamisliti da bi nova konvencija o pravu mora mogla rešiti pitanje moreuza na potpuno jedinstven i jednostavan način. To najbolje pokazuje pomenuti ICNT, koji se već pretvorio u Nacrt te konvencije.² Ako, pak, jedna takva konvencija ne bi bila međunarodno prihvaćena uopšte ili u bliskoj budućnosti, pitanje moreuza bi i tada bilo otvoreno, samo na drugi način, jer bi međunarodno pravo *de facto* moglo da u dogledno vreme obuhati neka pitanja prava mora (na primer, teritorijalno more od 12 nautičkih milja, a »ekonomske zone« od 200 nautičkih milja).³ Takođe je moguće da se sadašnja pitanja obuhvaćena Nacrtom konvencije o pravu mora »raspadnu« u niz posebnih međunarodnih konvencija (ribolov, plovība, podvodno rudarstvo itd.), ili da se do određene međunarodne prakse u tom pogledu dođe putem jednostranih zahteva država ili

² A Conf. 62/L. 78, 28 august 1981 (*Third Conference on the Law of the Sea*).

³ Swing, John Temple *Who Will Own the Ocean*, »Foreign Affairs«, Vol. 54, № 3, April 1976, pp. 527—546.

modusom vivendi.⁴ U oba slučaja pravo prolaza moreuzom izbilo bi na površinu u svoj svojoj složenosti u kojoj vojna strana nije zanemarljiva, ako već nije na prvom mestu. Zbog toga ćemo razmotriti upravo Nezvanični složeni pregovarački tekst (sada već Nacrt konvencije), o kojem je bilo reči, jer bi taj spis mogao biti okosnica bilo ugovorne osnove, bilo prakse u pravu mora.

Za razliku od predloga SAD kojim je traženo da se svi moreuzi — »koji se koriste za međunarodnu plovidbu između jednog dela otvorenog mora i drugog dela otvorenog mora, ili teritorijalnog mora, ili teritorijalnog mora neke države« — stave pod režim »neometanog prolaza«, ICNT to ne zahteva. U trećem delu ovog teksta, pod naslovom »Moreuzi koji se koriste za međunarodnu plovidbu«, pravi se razlika između (1) moreuza koji se koriste za međunarodnu plovidbu između jedne oblasti otvorenog mora (ili jedne isključive »ekonomske zone«) i druge oblasti otvorenog mora (ili druge isključive »ekonomske zone«, čl. 37) i (2) moreuza koji se koriste za međunarodnu plovidbu između jedne oblasti otvorenog mora (ili jedne isključive »ekonomske zone«) i teritorijalnog mora neke strane države (čl. 45). Pravo tranzitnog prolaza (npr. neometanog prolaza) važi samo za moreuz iz prve kategorije, i to jedino ako moreuz *ne čini* ostrvo neke države koje se graniči sa moreuzom i njeno kopno za koje postoji pomorski put preko otvorenog mora ili pomorski put u jednoj isključivoj »ekonomskoj zoni«, sličnog značaja u pogledu plovidbenih i hidroloških osobina, na strani ostrva okrenutoj prema moru (čl. 38). Međutim, pravo prolaza ne važi u moreuzu koji se koristi za međunarodnu plovidbu, »ako kroz taj moreuz vodi pomorski put preko otvorenog mora ili preko isključive, ekonomske zone sličnog značaja u pogledu plovidbenih i hidroloških osobina« (čl. 36), ili za moreuz »u kojim je prilaz uređen u celini ili delimično starim međunarodnim konvencijama koje su još uvek na snazi i koje se izričito odnose na takve moreuze« (čl. 37c).

Pravo prolaza važi za sve brodove i avione (čl. 38), uz sledeće obaveze: brodovi i vazduhoplovi će prolaziti bez oklevanja kroz ili iznad moreuza, uzdržavajući se od bilo kakve pretnje ili korišćenja sile protiv suvereniteta, teritorijalnog integriteta ili političke nezavisnosti država koje se graniče sa moreuzom, odnosno uzdržavajući se od bilo kakvih delatnosti koje nisu vezane za normalan i ekspeditivan prolaz, izuzev ako nisu prouzrokovane višom silom ili nesrećnim slučajem; brodovi će poštovati opšteprihvaćene

⁴ Darman, Richard D., *The Law of Sea*, »Foreign Affairs«, Vol. 56, № 2, January 1978, p. 8.

međunarodne propise, postupke i praksu u vezi sa bezbednošću na moru (uključujući i međunarodne propise za sprečavanje sudara na moru) i sprečavanjem, smanjenjem i kontrolom zagađivanja; vazduhoplovi će poštovati Pravila za vazduhoplove koje je donela Organizacija za civilnu avijaciju, jer se ona odnose na civilne vazduhoplove (državni će »normalno poštovati« takve mere i »uvek voditi računa o bezbednosti plovidbe«); oni će, takođe, neprestano pratiti radio-frekvencije koje odrede odgovarajuće međunarodne ovlašćene vlasti za kontrolu vazdušnog saobraćaja ili odgovarajuću međunarodnu radio-frekvenciju rezervisanu za slučaj nevolje (čl. 39). Pored toga, zabranjuju se istraživanja i premeravanja za vreme prolaza, bez prethodnog odobrenja država koje se graniče sa moreuzom (čl. 40).

Države koje kontrolišu moreuze biće ovlašćene (čl. 41) da određuju pomorske koridore (staze) i propisuju pravila toka saobraćaja radi poboljšanja bezbednosti plovidbe. One, takođe, mogu — kada »okolnosti to zahtevaju«, a nakon potrebne najave — zameniti pomorske koridore (staze) ili pravila o razdvajanju brodova koje su ranije donele ili propisale. Odredbama člana 42. predviđeno je (u pokušaju da se izravnaju suprotni interesi u moreuzima) da države koje se graniče sa moreuzima mogu donositi zakone i propise koji se odnose na prolaz u vezi sa sledećim pitanjima: bezbednost plovidbe i uređenje pomorskog saobraćaja, u skladu sa odredbama člana 49; sprečavanje, smanjenje i zaštita od zagađenja, stavljajući na snagu važeće međunarodne propise koji se odnose na ispuštanje petroleja, petrolejskih otpadaka i drugih štetnih materija u moreuz; ribarski brodovi i sprečavanje ribarenja; primanje na brod ili iskrcavanje sa broda bilo kakve robe, valute ili osoba, suprotno carinskim, poreskim, imigracionim i sanitarnim propisima države koje se graniče moreuzima. Odredbama člana 42(2) predviđa se, uprkos ovim širokim ovlašćenjima, da takvi zakoni i propisi »neće ni formalno ni faktički praviti diskriminaciju među stranim brodovima, niti će njihova primena praktično značiti ometanje i otežavanje prava prolaza«. Štaviše, u članu 44. proklamuje se da »neće biti suspendovanja prava prolaza«.

Svi moreuzi koji nisu pod nekim režimom prolaza, tj. moreuzi koji su isključeni odredbama člana 38. ili moreuzi između jedne oblasti otvorenog mora ili jedne isključive »ekonomske zone« i teritorijalnog mora neke strane države, treba da budu regulisani prema režimu »neškodljivog« prolaza. Iako se na sličan način govori i u Konvenciji iz 1958. u vezi sa »mirom, dobrim poretком i bezbednošću« pribrežne države, odredbama člana 19(2) pokušava

se da se definiše »neškodljivi« prolaz, zabranjujući sledeće aktivnosti brodova: (a) bilo kakvu pretnju ili korišćenje sile protiv suvereniteta, teritorijalnog integriteta i političke nezavisnosti pribrežne države; (b) bilo kakve vežbe ili praksu sa oružjem bilo kakve vrste; (c) bilo kakvu delatnost čiji je cilj prikupljanje podataka koji se tiču odbrane ili bezbednosti pribrežne države; (d) bilo kakvu propagandnu delatnost koja može uticati na odbranu i bezbednost pribrežne zemlje; (e) poletanje, sletanje ili prihvatanje na palubu bilo kakvog vazduhoplova; (f) poletanje, sletanje ili prihvatanje bilo kakvog vojnog uređaja; (g) ukrcavanje ili iskrcavanje bilo kakve robe, valute ili osoba, protivno carinskim, poreskim, imigracionim i sanitarnim propisima pribrežne zemlje; (h) bilo kakvo namerno i ozbiljno zagađenje; (i) bilo kakvo ribarenje; (j) istraživanje i premeravanje; (k) bilo kakvu radnju čiji je cilj ometanje sistema komunikacije ili drugih uređaja i postrojenja pribrežne države; (l) bilo kakve druge delatnosti bez izravne veze sa prolazom.

Po definiciji ICNT o »neškodljivom« prolazu, ratnim brodovima bi bilo dato pravo prolaza (odeljak C), ali podmornice moraju isploviti na površinu kad su u teritorijalnom moru druge države i pokazati svoju zastavu (čl. 20). Pravo preleta se ne priznaje. Tamo gde to iziskuje bezbednost plovidbe, države mogu zahtevati da brodovi koriste određene koridore (staze) i propise o razdvajanju saobraćaja (čl. 22). Odredbama člana 22(2) daje se izričito pravo državama da zahtevaju da »tankeri, brodovi na nuklearni pogon i brodovi koji prenose nuklearni ili drugi potencijalno opasni i štetni materijal« ograniče svoj prolaz kroz takve koridore. Države, takođe, mogu »bez diskriminacije među stranim brodovima, privremeno suspendovati »neškodljivi« prolaz stranih brodova u određenim oblastima svog teritorijalnog mora, ako je takva suspenzija od bitnog značaja za njihovu bezbednost« (čl. 25/3). Sa izuzetkom ove bezbednosne klauzule, državama se zabranjuje ometanje »neškodljivog« prolaza stranih brodova, postavljanje zahteva brodovima koji bi praktično značili onemogućavanje ili ometanje prava »neškodljivog« prolaza ili diskriminacije (formalna ili praktična) prema brodovima bilo koje države ili prema brodovima koji prenose teret u, iz ili u ime bilo koje države (čl. 24).

U vezi sa arhipelaškim državama, priznaju se dva tipa prolaza kroz arhipelaške vode: prvo, opšte pravo »neškodljivog« prolaza koje se može suspendovati, ako je to od bitnog značaja za nacionalnu bezbednost (čl. 52); drugo, pravo »prolaza arhipelaškim pomorskim koridorom«, po kojem neka država može odrediti po-

morske i vazdušne koridore koji omogućuju bezbedan, stalan i ekspeditivan prolaz stranim brodovima i vazduhoplovima kroz ili iznad njenih arhipelaških voda i graničnog teritorijalnog mora (čl. 53/1). Takvi pomorski i vazdušni koridori treba da uključuju sve normalne plovidbene puteve i kanale koji se koriste za međunarodnu plovidbu i prelete. Od posebnog značaja je član 53 (12), u kojem se kaže da ukoliko neka arhipelaška država ne odredi pomorske i vazdušne koridore, »pravo prolaza arhipelaškim pomorskim koridorom može se ostvarivati putevima koji se normalno koriste za plovidbu«. Ista pravila važe i za prolaz arhipelaškim pomorskim koridorima *mutatis mutandis*, kao i za prolaz kroz moreuze *per se* (čl. 54), što je za našu zemlju posebno važno.

Iako bi moreuske države dobile jurisdikciju nad pravom prolaza u vezi sa bezbednošću i zaštitom od zagađivanja, ostale države bi dobile *de jure* pravo prolaza kroz moreuze i arhipelaške vode. Međutim, prihvatanje ovog ugovora značilo bi da bi moreuske države morale biti spremne da daju ostalim državama pravo prolaza vojnim brodovima i vazduhoplovima kroz svoje obalne moreuze. Sporno pitanje je — da li će moguće ugrožavanje bezbednosti i nacionalni ponos biti razlog da moreuske države odbiju da ratifikuju odredbe Nezvaničnog složenog pregovaračkog teksta koje se odnose na pravo prolaza? Takva mogućnost ne samo da je verovatna nego je vrlo verovatno da Treća konferencija OUN o pravu mora teško može usvojiti neku konvenciju koja će sveobuhvatno urediti pravo mora. Čak i ako bi došlo do toga, po sadašnjim izgledima nekim konsenzusom, nema nikakvog jemstva da bi ga potpisale strane na koje se odnosi predlog o moreuskim državama.

Ovakva mišljenja, koja su uoči navedene odluke Reganove administracije počela da preovlađuju u SAD, zastupaju mnogi stručnjaci ali više pravnici nego vojnici.⁵

Glavni razlozi protivnika »neškodljivog« prolaza bili su sledeći: proširenje teritorijalnog mora država na 12 nautičkih milja učiniće da 121 međunarodni prolaz potpadne pod nacionalnu jurisdikciju, čime bi dosadašnja sloboda mora bila bitno ograničena, a u svim tim prolazima ratna mornarica SAD, u prvom redu podmornice sa nuklearnom udarnom moći, morala bi da plovi kao i trgovačka — površinom vode što bi je učinilo »ranjivom«, u odnosu na mogućeg protivnika. Pravo »nesmetanog« prolaza je na-

⁵ Vidi: Pirtle, Charks E., *Transit Rights and U. S. Scenrity Interest in International Straite*, »Ocean Development and International Law Journal«, Volume 5, Number 4 (1978).

vodno više u skladu sa nuklearnom strategijom SAD. Oba ova razloga su podvrgnuta sumnji i u samim Sjedinjenim Američkim Državama. Prvo, od 121 međunarodnog prolaza o kojima je reč *samo su dva zaista strateška u strogom smislu te reči*, upravo kada je u pitanju nuklearna strategija SAD.⁶ To su Gibraltar i Lambok ili Ombar-Vetar. Kada bi bila primenjena manje stroga merila u tom pogledu, ni tada ne bi bilo više od 16 takvih morskih prolaza. Drugo, danas su protivpodmornička sredstva, odnosno oružja (*Anti-Submarine Weapons-ASW*) toliko usavršena da protivnička strana ne mora (i neće) tražiti svoju priliku samo u morskim prolazima.

Opasnost da bi pribrežne države mogle zatvoriti neke od tih prolaza (Ormouz, na primer) više je predmet akademske rasprave nego stvarnih izgleda. Najveći broj pribrežnih država, koje nadziru širok krug moreuza važnih za SAD, ima više od 15 odsto svoje spoljne trgovine vezane baš za SAD (Bahami, Fidži, nekad Iran, Indonezija, Filipini, Španija). Zašto bi ove države zatvarale te morske prolaze na sopstvenu štetu?

Sve u svemu, pravo »neškodljivog« prolaza bi služilo strateškim interesima SAD, osim, možda, u slučaju dva navedena moreuza (Gibraltar i Lambok). Ako bi se Reganova administracija ponovo vratila na zahtev »nesmetanog« prolaza u moreuzima, onda treba imati u vidu da taj zahtev ne bi bio samo vojnostrateške prirode. Kao što, uostalom, nikad nije ni bio.

⁶ Vidi: opus cit.