

Kapetan bojnog broda u penziji
dr MILENKO TEŠIĆ

Sloboda mora i odbrana

Tema o slobodi mora i njenoj ugroženosti i odbrani praktično je reiscrpna. U prošlosti je bilo različitih pristupa održavanju slobode mora, a i danas ih ima. U pitanju je fundamentalno načelo međunarodnog prava koje obezbeđuje svim državama, primorskim i kontinentalnim, korišćenje okeana i mora, kako za saobraćaj tako i za dobijanje mineralnog i organskog blaga koje je neophodno za egzistenciju čovečanstva.

Diskusije o slobodi mora veoma su brojne i burne. Konferencije o međunarodnom pravu mora počele su da se održavaju odskora (1973), a cilj im je da se na osnovu savremenih potreba i zahteva države dogovore o međunarodnom korišćenju mora i njegovih bogatstava. To je, upravo, tema kojom se bavi i francuski autor Remon Gujo (Remond Gouilloud), profesor pomorskog prava iz Štrasbura, sudelujući na 36. sednici Instituta za visoke studije nacionalne odbrane.¹ Interpretirajući izložene osnovne postavke pomenutog autora o naslovljenom problemu iznećemo i nekoliko primedbi koje proizlaze iz jugoslovenskog stanovišta o tom značajnom pitanju.

Sloboda mora i pomorsko pravo

Klemanso je, ističe francuski autor, rekao da je rat suviše ozbiljna stvar da bi bila prepuštena vojnicima koji ga vode. Vojnici pišu, izučavaju i realizuju strategiju vođenja rata. Da to nije dobro po-

¹ Martine Remond Gouilloud: *Liberte des mers et defense*. Defense nationale, *Problemes politiques economiques scientifiques militaires*. Mai 1985, Paris.

tvrdi primer Velike Britanije. U vreme njene najveće slave upravo su ljudi izvan vojnih krugova najviše doprineli očuvanju britanske imperijalne moći. A more je bilo prizma kroz koju su se prelamali zraci te moći. Primer Britanije bio je poučan za ceo svet, posebno za Francusku koja je široko eksponirana prema Atlantiku i Sredozemnom moru.

Morsko prostranstvo je fundamentalni činilac odbrambene moći primorske države ali, naravno pod pretpostavkom da je ona tehnološki razvijena, kako bi mogla iskoristiti to prostranstvo. More je idealan manevarski prostor. Na njemu ljudi ne žive, ali ipak pomoću njega se odlučuje o životnom prostoru ljudi. Dubina mora je bitan elemenat vertikalne komponente trodimenzionalnog opšteg ratišta savremene epohe. Kao što morsko prostranstvo, koje čini preko 70 odsto zemljine površine, ima presudnu ulogu u mirnodopskoj privredi, tako i dubina mora u ratu omogućava prenošenje ubojne moći do najudaljenijih kontinentalnih delova angažovanjem podvodnih sredstava (podmornica).

Ako su populacione aglomeracije osnovni nosioci, ali i ciljevi borbenih dejstava u ratu, onda treba istaći činjenicu da su upravo takve aglomeracije u primorskom pojasu sve one koje ne prelaze 500 km od morske obale. Tu je skoncentrisano 85 odsto stanovništva i privrednih potencijala čovečanstva. Navedeni pojas nije u zahvatu dejstva samo podmornica, odnosno njihovih interkontinentalnih raketa, već i površinskih brodova upotrebom ukrucane avijacije i raketnim dejstvima more — obala. Od 124 nuklearne podmornice, koje su naoružane najsavremenijim oružjima, većina je pod morem, odnosno na morskome dnu, u stanju stalne borbene spremnosti. Tome treba dodati veći broj tzv. napadnih podmornica, koje mogu imati nuklearni ili klasični pogon, ali i savremeno torpedo-minsko i raketno naoružanje, kao i razvijena sredstva elektronskog osmatranja.

Dve supersile sa svojim saveznicima imaju približan borbeni potencijal, tako da se boje jedna druge. Upravo to je razlog velike opreznosti kada se radi o posezanju s raspoloživim oružjima. U krajnjem slučaju to dovodi do mira zasnovanog na strahu. Zbog toga je to nestabilan i krajnje neizvestan mir. Konflikti ne mogu biti isključeni, ali mogu biti prebačeni na druga područja i održavani preko „posrednika”. Takva indirektna strategija realizuje se preko nerazvijenih zemalja, koje se vezuju za vodeće sile kako bi došle do potrebnog naoružanja ili sredstava za život. To naoružanje se prevozi, uglavnom, prekomorskim saobraćajem ili „vazдушnim mostovima”. Međutim, pomorski saobraćaj je nezamenljiv u masovnom transportovanju trupa i materijala.

Dakle, mir je nedeljiv, kao što je i rat nedeljiv. Svaki konflikt u svetu odražava se na celo čovečanstvo, na sve delove zemlje. Uvek postoji opasnost da mali konflikt preraste u veliki, pa čak i svetski sukob. More kao tranzitna prostorija ostaje nezamenljivo, i to različitog značaja za različite zemlje. Francuska, na primer, 75 odsto svojih uvoznih proizvoda prevozi morem. Može li ona, dakle, ostati ravnodušna prema događajima koji ugrožavaju njen pomorski saobraćaj? Svakako da ne može. Znači, mere za održavanje slobode mora, odnosno slobodnih pomorskih komunikacija, ne preduzimaju se samo u ratu već i u miru.

Ograničenja slobode mora kroz pomorsko pravo

Treća svetska konferencija o pomorskom pravu počela je avgusta 1967. na inicijativu malteškog ministra pri Organizaciji ujedinjenih nacija A. Pardo. Na njoj se raspravljalo o iskorišćavanju bogatstva otvorenog mora u interesu svih pomorskih i kontinentalnih zemalja, a ne samo onih koje raspolazu savremenom tehnologijom za prikupljanje tih bogatstava. Održano je jedanaest sednica u Karakasu, Njujorku i Ženevi, a poslednja u letovalištu Montego Bej na Jamajci, u decembru 1982. godine. Na poslednjoj sednici je sporazum potpisalo 117 od ukupno 168 država. Malo je država koje su već ratifikovale taj sporazum, a ima još dosta nerešenih i neraščišćenih problema.

Poraslo je interesovanje siromašnih pomorskih država za bogatstvo mora koja su, bar kad je u pitanju riblji fond, skoncentrisana, pre svega, u obalskim područjima. Nekoliko južnoameričkih zemalja deklariralo se za ekonomsku zonu koja obuhvata prostor do 200 milja od obale. Self (dubina dna do 200 m) ne može biti osnovni kriterijum za podelu obalskog mora, jer bi time bile oštećene zemlje koje ga nemaju ili je on vrlo uzan. Budući da su velike pomorske sile usvajanjem takvog načela postale vlasnici ekonomskih dobara u pojasu ne samo teritorijalnog mora već i tzv. ekonomske zone do 200 milja, to je dovelo do nepravedne podele mora i do ograničavanja sloboda u svetskom moru u celini. Male zemlje, kao što je Island, stvorile su velika lovišta ribe. Bio je to povod za ribarski rat između Islanda i Velike Britanije i napetost koja još traje.

Postoji razilaženje i oko širine teritorijalnog mora. Većina zemalja se složila da se ranija širina od tri milje proširi najpre na deset, a kasnije na 12 milja, što je usvojila i Jugoslavija. Ali, tome se

protive mnoge zemlje. Među njima su i Sjedinjene Američke Države, Velika Britanija, Švedska, Španija, Poljska, DR Nemačka, Holandija i Japan. Nezadovoljne su i zemlje koje su proširile svoje teritorijalno more iznad norme od 12 milja i to: Benin, Brazil, Ekvador, Panama, Peru, Salvador, Somalija i Togo, koje imaju teritorijalno more od 200 milja, Albanija 15, Gabon 100, Madagaskar 50, Maldivi 55, Tanzanija i Gambija po 50 milja. Takva raznolikost je velika opasnost za uzurpiranje pomorskog prava. Svaka zemlja polazi od svojih interesa, a za druge zemlje nema dovoljno razumevanja.

Problem je, takođe, u velikoj disproporciji između želja i mogućnosti pojedinih zemalja. Male pomorske zemlje nisu u stanju da osiguraju svoje interese na zonama mora koje bi želele da prisvoje.

Dileme se nameću i kad je u pitanju otvoreno more. Čije je ono? Svi se slažu da je ono ničije, odnosno da je opšte dobro čovečanstva. Polazeći od tog načela Sjedinjene Američke Države su pristupile vađenju mineralnog blaga s morskog dna daleko od ekonomskih zona primorskih država. Ali, zemlje u razvoju digle su svoj glas preko malteškog ambasadora, zahtevajući formiranje posebnog fonda u koji bi se slivao dohodak od iskorišćavanja otvorenog mora i delio državama — članicama Organizacije ujedinjenih nacija. Međutim, velike sile, naročito Sjedinjene Američke Države, nisu prihvatile taj zahtev. Dakle, ostaje činjenica da je sloboda mora ograničena ne samo odredbama pomorskog prava već i pojedinačnim interesima bogatih i siromašnih zemalja. Manifestacije tih ograničenja su neofanzivni prolaz kroz teritorijalne vode i prolaz u tranzitu međunarodnim tesnacima. Ne samo trgovački i ribarski već i ratni brodovi, čak i podmornice, imaju pravo prolaza kroz teritorijalno more drugih zemalja, pod uslovom da tim prolazom nije izražena pretnja zemlji — domaćinu, i to na bilo koji način. Pravo gonjenja brodova koji se bave piratstvom ili kontrabandom proteže se ne samo na teritorijalno more već i na otvorene vode (slobodno more). U međunarodnim tesnacima takođe su ograničena prava obalskih država. Sloboda prolaza tesnacima ne može biti ničim ograničavana.

Nasilno ograničavanje slobode mora

Međunarodno priznata sloboda saobraćaja morem dolazi povremeno u koliziju sa delikatnim vojnim operacijama. Vojne akcije se preduzimaju najčešće pod izgovorom obezbeđenja slobode odvijanja saobraćaja morem. U tome je protivrečnost između slobode i vojne pri-nude. To može potvrditi više primera. Najsvježiji je britansko-argen-

tinsko angažovanje oko Foklandskih (Malvinskih) ostrva. Velika Britanija je izdala saopštenje da smatra svojom ekskluzivnom zonom područje od 200 milja oko Foklanda, kao i pojas od 12 milja duž argentinske obale, i to u vremenu od 28. aprila do 7. maja 1982. godine. Takav akt predstavlja uzurpaciju prava slobode mora za sve druge zemlje sveta.

Slično je i sa specijalnim obaveštenjima koja izdaju zaraćene strane u Persijskom zalivu, zabranjujući saobraćaj po utvrđenim rutama. Potopljeno je nekoliko velikih brodova koji su prilazili protivničkim lukama. Kada su brodovi ratne flote SAD uplovile u Persijski zaliv izdato je obaveštenje da se svi strani brodovi (trgovački, ribarski i ratni) moraju držati najmanje pet milja dalje od njihovih brodova. Posebnim tehničkim merama u domenu protivelektronskog ratovanja ograničena su sredstva veze svih brodova koji su plovili zalivom. Očigledno je da zaraćene strane u Zalivu (Irak i Iran), kao i ratna flota SAD, ozbiljno narušavaju norme međunarodnog pomorskog prava, ograničavajući slobodu drugih da bi obezbedili vlastite postupke, odnosno postigli vlastite ciljeve. To je grubo ograničavanje slobode plovidbe, odnosno slobode mora uopšte.

Nasilne mere se katkada protežu izvan zona koje su označene „specijalnim obaveštenjima”. Argentinski brod — krstarica *General Belgrano* potopili su Britanci u poznatom ratu oko Foklanda u trenutku kada se nalazila izvan ekskluzivne zone koju su označili Britanci. Britanska podmornica *Conqueror* nije poštovala ni granice koje je odredila Velika Britanija.

U nasilno ograničavanje slobode mora treba uvrstiti i intervencije obalske države na otvorenom moru radi sprečavanja zagađenosti. Konvencijom iz 1969. godine obalske države su ovlašćene da mogu preduzimati takve intervencije. Britanci su, na primer, bombardovali olupinu broda *Torrey Canyon* još 1967. godine pošto se pokazalo da bi njegovo dalje zadržavanje na površini blizu britanskih ostrva imalo još nepovoljnije ekološke posledice.

Moguća je intervencija vojnom silom na otvorenom moru i pri postojanju sumnje da bi integritet određene države mogao biti ugrožen tovarom trgovačkog broda. Poznat je primer jugoslovenskog broda koji je plovio za Alžir. Zbog sumnje da prenosi oružje ustanicima francuska ratna flota ga je prisilila da uplovi u određenu luku radi pregleda. Takvih primera u međunarodnim okvirima je bilo više, a naročito u periodu od 1956. do 1960. godine. Nasilno prešretanje stranih brodova nije dozvoljeno po međunarodnom pravu mora, pa je postupak Francuske prema jugoslovenskom brodu bio praćen snažnom međunarodnom kritikom.

Izloženi primeri ograničavanja slobode mora na osnovu zakona o pravu mora, kao i nasilnim putem, angažovanjem ratnih brodova, eventualno i borbene avijacije, ukazuje na relativnost samog pojma slobode mora, odnosno na potrebu daljeg usvajanja pozitivnih normi očuvanja te slobode i uzdržavanja od njenog narušavanja.

SUMMARY

FREEDOM OF THE SEA AND DEFENCE

The French author Raymond Guillaud, professor of maritime law, from Strasbourg, reviewed at the 36th session of the Institute for High Studies of National Defence the matter of the freedom of the sea and defence.

The author of the review points out that the sea area is a fundamental factor of defence of each littoral state, under the condition, of course, that its technology is sufficiently developed for its effective using of the sea area. Measures for maintaining of freedom of the sea are not undertaken in war only but in the time of peace as well. The extending of the economic zone to 200 miles brought about the unjust division of the seas and the limitation of freedom on the world seas. There exist also different views on the matter of width of territorial waters, and dilemmas where the matter of the open sea is concerned.

The fact has been proved, however, that the freedom of the sea is restricted not only by the maritime law but also by interests of individual countries, rich or poor alike.

The internationally recognized freedom of sailing the seas comes from time to time in collision with the delicate matter of military operations, i.e. a contrariety appears between the freedom and the military compulsion.

RESUME

LA LIBERTE DES MERS ET LA DEFENSE

Raymond Guillaud, professeur de droit maritime de Strasbourg, qui a pris part à la 36^e réunion de l'Institut des hautes études de défense nationale, a traité de la question de la liberté des mers et de la défense.

L'auteur fait ressortir que la haute mer représente un facteur fondamental de la capacité de défense d'un Etat riverain, à condition que celui-ci soit technologiquement développé de sorte à pouvoir la mettre à profit. Des mesures visant à maintenir la liberté des mers ne sont pas prises uniquement en temps de guerre mais aussi en temps de paix. L'extension de la zone économi-

que au-delà de 200 milles a entraîné une division injustifiée des mers et la réduction de la liberté des mers internationales. Des divergences existent aussi au sujet de la notion de mer territoriale, et des dilemmes se font sentir lorsqu'il s'agit de haute mer.

Pourtant, il s'avère que la liberté des mers est limitée non seulement par les dispositions du droit maritime mais aussi par des intérêts particuliers des pays nantis et pauvres.

La liberté du trafic maritime reconnue à l'échelle internationale se heurte de temps à autre à des opérations militaires délicates, ce qui présente une contradiction entre la liberté et la contrainte militaire.

РЕЗЮМЕ

СВОБОДА МОРЯ И ОБОРОНА

Французский автор Ремон Гуйо (Remond Gouillond), профессор морского права из Стразбурга, в своем выступлении на 36-ом заседании Института по высоким изучениям национальной обороны рассматривал вопрос свободы моря и обороны.

Автор подчеркивает, что морское пространство является основным фактором оборонительной мощи приморского государства при условии, если его технологическое развитие обеспечивает использование этого пространства. Мероприятия по обеспечению свободы моря не предпринимаются только в военное время, но и в мирное время. Установление 200-мильных экономических зон привело к несправедливому разделению моря и ограничению свободы в Мировом океане. Существуют расхождения и по вопросам широты территориального моря, а также и дилеммы в отношении вопросов открытого моря.

Однако, обнаруживается факт, что свобода моря ограничивается не только положениями морского права, но и отдельными интересами богатых и небогатых стран.

Свобода морского транспорта, санкционированная международным морским правом, периодически сталкивается с деликатными военными операциями, в чем содержится противоречие между свободой и военным принуждением.