

INTERESI OBALNE DRŽAVE U POMORSKOM NADZORU

Prof.dr.sc. AXEL LUTTENBERGER*

Prof.dr.sc. DAMIR ZEC**

UDK 341.221./225 : 341.23

351.813 : 341.23

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 19.3.2010.

Prihvaćeno za tisak: 19.5.2010.

Pomorski nadzor provodi obalna država radi povećanja sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite vlastitih interesa, a ta djelatnost povezana je i s upravljanjem pomorskim prometom, pa obuhvaća prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu, davanje podataka pomorskim objektima, pružanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi, kao i organizaciju plovidbe i upravljanje pomorskim prometom. Autori naglašavaju da je za zadovoljavajuću razinu sigurnosti plovidbe važna međuovisnost interesa obalne države i interesa broda u plovidbi, te da je izuzetan napredak tehnologije i iskazana volja međunarodne pomorske zajednice omogućila obalnim državama odnosno državama pripadnosti broda značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima. U radu se daje pregled postojećih sustava izvještavanja i tehnoloških postignuća, naglašava da su rezultat takvog tehnološkog razvoja zahtjevi obalnih država da aktivnije sudjeluju u upravljanju prometa i da učinkovitije osnažuju međunarodne i nacionalne propise. Analiziraju se i rješenja Europske unije, uz isticanje pitanja povjerljivosti i razmjene podataka u toj oblasti. Pozornost autora je usmjerena na utjecaj novih tehnoloških sustava te mogućnosti i ograničenja obalne države u oživotvorenju postojećih pravnih propisa u području nadzora odnosno na potrebu predlaganja novih pravnih rješenja usklađenih s najnovijim razvojem tehnologije za nadzor i upravljanje plovidbom, naročito za prostor izvan granica nacionalne jurisdikcije.

* Dr.sc. Axel Luttenberger, izvanredni profesor Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000, Rijeka; e-mail: axel@pfri.hr.

** Dr.sc. Damir Zec, redoviti profesor Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka.

Ključne riječi: pomorski nadzor, obalna država, upravljanje pomorskim prometom, jurisdikcija.

1. UVOD

Nadzor plovidbe u obalnom moru jest skup djelatnosti koje provodi obalna država radi postizanja dva osnovna cilja: osiguranja zadovoljavajuće razine sigurnosti brodova u plovidbi te zaštite svojih interesa.

Zadovoljavajuća razina sigurnosti plovidbe ponajprije se ogleda u pružanju pomoći brodovima u opasnosti te organizaciji prometa na način da se svim sudionicima omogući plovidba u što povoljnijim prometnim uvjetima. Ova djelatnost temelji se na pravnim odnosima i postupcima razvijenim u najvećoj mjeri tijekom cijelog dvadesetog stoljeća.

Pored dobro razvijenih odnosa i postupaka, od posebne važnosti je sukladnost interesa brodova u plovidbi i obalne države: načelno, unapređenjem sigurnosti plovidbe istodobno se štite interesi brodova u plovidbi i obalne države. Stoga su, u pravilu, sva tehnološka unaprjeđenja koje uvode obalne države dobro prihvaćena od strane brodova u plovidbi.

Nadzor plovidbe koji obalna država provodi radi izravne zaštite svojih interesa uključuje ponajprije zaštitu morskog okoliša, a zatim i zaštitu gospodarskog iskorištavanja te osiguranje primjene graničnog, carinskog i zdravstvenog nadzora. U ovom dijelu odnosi, izvorna prava i obveze brodova u plovidbi obalnim morem kao i obalne države nastali su u razdoblju međunarodne kodifikacije prava mora, a do kraja su izgrađeni u posljednja dva desetljeća dvadesetog stoljeća. No, u stvarnosti, osim u ograničenim uvjetima nadzora plovidbe, primjena odnosnih načela i propisa ostala je vrlo skromna i to ponajprije stoga što tehnologija nije omogućavala djelotvoran nadzor plovidbe osim u neposrednoj blizini obale. Brodovi u plovidbi noću ili na nešto većoj udaljenosti od obale jednostavno nisu bili pod nadzorom obalne države.

Posljednjih desetak godina izuzetan napredak tehnologije i značajna politička volja međunarodne pomorske zajednice izražena u okviru Međunarodne pomorske organizacije omogućila je obalnim državama odnosno državama pripadnosti značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima. Posljedica takvog tehnološkog razvoja i mogućnosti jest želja obalnih država da aktivnije sudjeluju u upravljanju prometom kao i da snažnije osiguraju primjenu propisa, kako međunarodnih tako i nacionalnih. Nažalost, pravni odnosi i praksa nisu slijedili tehnološki razvitak. Također, posljedica navedenog je čitav niz okolnosti u kojima nije potpuno

razvidno što brod odnosno obalna država može, a što ne smije činiti u međunarodnim vodama, gospodarskom pojasu odnosno teritorijalnim vodama.

Dakle, predmet ovog rada jest ponajprije ocjena utjecaja novih tehnoloških sustava i procjena potrebe izmjene ili dopune postojećih pravnih odnosa u području nadzora plovidbe od strane obalne države, s posebnim osvrtom na stanje nadzora plovidbe na Jadranu i poteškoće koje se na tom području osjećaju.

2. TEHNOLOŠKA SREDSTVA NADZORA PLOVIDBE

Načelno, sredstva nadzora plovidbe jesu sva ona sredstva koja omogućuju da se položaj broda te podaci o brodu dostave drugim brodovima ili nadležnim vlastima obalne države. Temeljna pretpostavka uvođenja ovih sredstava jest poznavanje vlastitog položaja broda zadovoljavajućom točnošću, učestalošću i raspoloživošću. Ova pretpostavka ispunjena je tek početkom devedesetih godina prošlog stoljeća.

Sa stajališta tehnologije prijenosa informacija sredstva nadzora plovidbe mogu se podijeliti u tri osnovne skupine i to:

- radio-komunikacijska sredstva,
- sredstva autonomnog javljanja i
- sredstva obalnog nadzora.

Radio-komunikacijska sredstva jesu ona sredstva koja radio valovima, izravno ili putem satelita, prenose poruke s broda. Poruke mogu biti govorne ili pisane (otvoreni govor) ili mogu biti unaprijed propisanog (digitalnog) oblika. Vrste i obilježja radio-komunikacijskih sredstava na trgovačkim brodovima propisana su zahtjevima poglavlja IV¹ konvencije SOLAS.²

Izještavanje obalne države o kretanju broda radio-komunikacijskim sredstvima provodi se javljanjem obalnim stanicama koje je obalna država proglasila nadležnim za prikupljanje podataka o kretanju brodova. Način javljanja i mogući sadržaj poruke propisan je od strane Međunarodne pomorske organizacije.³ Nedostatak sustava

¹ Tehnološki sustav utvrđen zahtjevima ovog poglavlja uobičajeno se naziva GMDSS sustavom (*Global Maritime Distress and Safety System*) i osnovni je pomorski komunikacijski sustav današnjih trgovačkih brodova.

² Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (*International Convention on Safety of Life at Sea – SOLAS*) 1974, "Narodne novine" – Međunarodni ugovori 1/92.

³ Rezolucija Skupštine IMO-a A.851(20) *General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants* te rezolucija Odbora za pomorsku sigurnost

su poteškoće pri glasovnoj komunikaciji, otežana automatska obrada podataka te nerijetko izbjegavanje javljanja brodova.

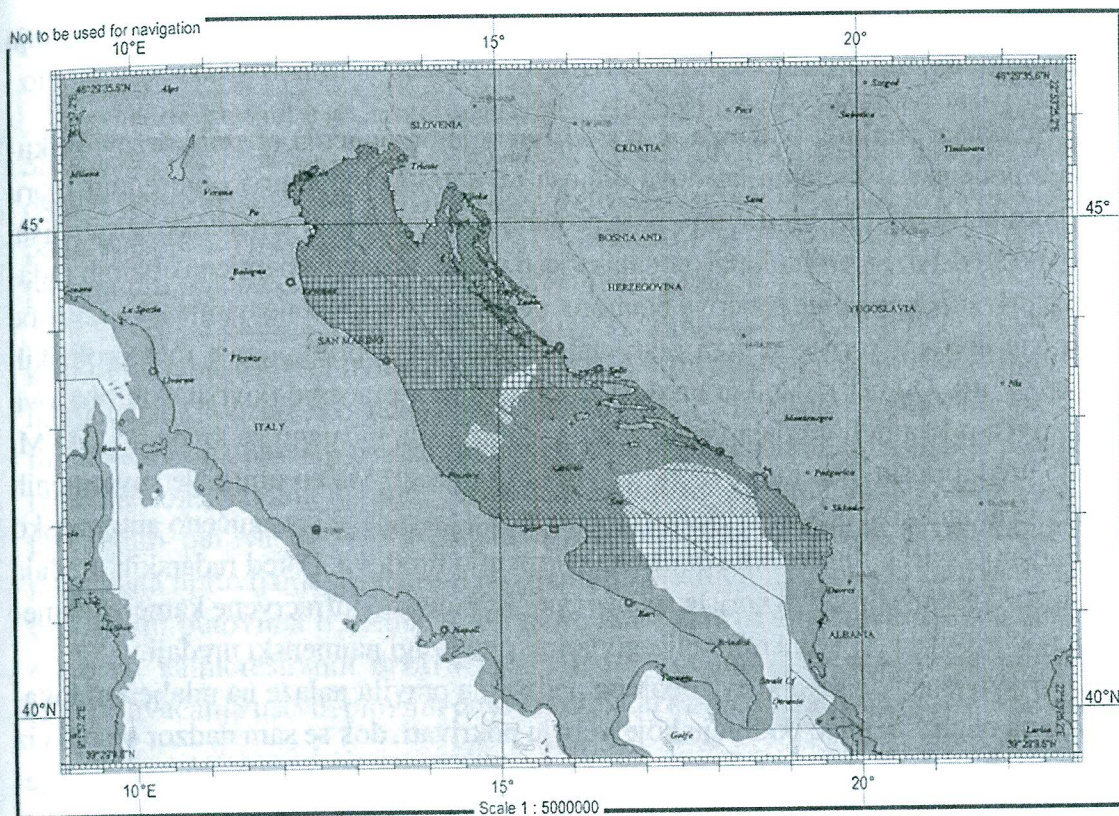
Sustav javljanja i razmjene podataka, naročito kada u njemu sudjeluje više država, uobičajeno se podnosi Međunarodnoj pomorskoj organizaciji na odobrenje. Slijedom toga na Jadranu je takav sustav uspostavljen 2002. godine. Prijedlog su zajednički podnijele Albanija, Italija, Hrvatska, Slovenija te (tada) Jugoslavija temeljem međudržavnog ugovora između Italije, Hrvatske i Slovenije.⁴ Javljanje brodova obvezno je prolazom pojedinih usporednica.

Sredstva autonomnog javljanja jesu sredstva kojima su opremljeni brodovi i koja služe za dostavljanje podataka o položaju broda drugim brodovima odnosno obalnim državama odnosno državama čiju zastavu brod vije. Uređaji koji omogućuju autonomno javljanje jesu AIS, LRIT, VMS te, pod određenim uvjetima i SSAS .

AIS (*Automatic Identification System*) jest sustav propisan za sve trgovačke brodove izmjenama konvencije SOLAS 2000. godine. Uređaj u pravilnim vremenskim razmacima, ne dužim od 10 sekundi, odašilje podatke o položaju, kursu i brzini, te druge propisane podatke. Domet sustava je približno 30-tak milja za druge brodove te za kopnene prijemne stanice nerijetko i preko 60 M. Podaci nisu zaštićeni i može ih primati svaka prijemna stanica. Postavljanje sustava AIS postaja na hrvatskoj strani Jadrana započelo je 2004. godine. Danas je u radu potpuni sustav koji se sastoji od 13 prijemnih postaja i središnje upravljačke postaje u Nacionalnoj središnjici u Rijeci.

MSC.43(64)) Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, s izmjenama i dopunama (rezolucija MSC.111(73) i Rezolucija MSC.189(79)).

⁴ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o obveznom sustavu javljanja brodova u Jadranskom moru, "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 4/01.



Slika 1. Sustav javljanja brodova ADRIREP

LRIT (*Long Range Identification and Tracking*) jest sustav uveden u svjetsko pomorstvo izmjenama konvencije SOLAS 2006. godine. Uređaj odašilje izvještaje o položaju najmanje 4 puta dnevno, u pravilu ovlaštenoj službi države zastave, bez obzira gdje se nalazi. Podatke o položaju broda, prema propisanom postupku može kroz sustav razmjene podataka dobiti i obalna država ako se brod nalazi ne više od 1.000 M od njezine obale te ako ide u njezine luke.

VMS (*Vessel Monitoring System*) jest sustav koji je svojim propisima⁵ obveznim učinila Europska unija 2003. godine. Njime se svi ribarski brodovi duži od 15 m obvezuju opremiti uređajem poznatim kao “plava kutija” koji najmanje svakog sata dostavlja izvještaj korištenjem satelitskih komunikacija vlastima države članice odnosno njezinom operativnom centru. U Republici Hrvatskoj navedena obveza ugrađena je temeljem postupka pridruživanja Europskoj uniji, a odgovarajući predajnici trebali su biti ugrađeni na brodove do 1. siječnja 2010. godine.

SSAS (*Ship Security Alert System*) je sustav koji odašilje poruku o položaju, kursu i brzini broda, kada brodu prijete sigurnosna prijetnja. Brodski uređaj na iza-

⁵ Commission Regulation (EC) No. 2244/2003 of 18 December 2003 laying down detailed provisions regarding satellite-based Vessel Monitoring Systems; OJ L 333, 20.12.2003.

ziva uzbunu na brodu. Poruka se odašilje opetovano ako postoji sigurnosna prijetnja te ako je uređaj uključen.

Sredstva obalnog nadzora jesu sredstva koja omogućuju obalnoj državi prikupljanje podataka o kretanju brodova odnosno o stanju prometa na otvorenom moru bez potrebe da na tim brodovima postoji namjenski uređaj. S tehnološkog stajališta osnovno sredstvo za prikupljanje podataka jesu radari. Osnovna namjena obalnih radara je otkrivanje i praćenje brodova na moru, no pored ove funkcije namjenske izvedbe radarskih uređaja koriste se i za otkrivanje uljnih mrlja, prikupljanje meteoroloških podataka, itd. Domet radarskih uređaja za otkrivanje i praćenje površinskih brodova bitno ovisi o kvaliteti uređaja i njegovom smještaju i uobičajeno se kreće do 100 M, ako je uređaj postavljen na dovoljno povišenom mjestu. Važno obilježje suvremenih radara je mogućnost digitalne ekstrakcije podataka tako da je omogućeno automatsko povezivanje s drugim izvorima podataka o kretanju brodova. Pored radarskih uređaja za nadzor kretanja brodova koriste se još i optičke odnosno infracrvene kamere, kamere za noćne uvjete (L_3 kamere), radio-goniometri te drugi namjenski uređaji.

Vrijedi istaći da se sredstva obalnog nadzora u pravilu nalaze na udaljenim lokacijama na obali, što bliže području koje trebaju pokrivati, dok se sam nadzor obavlja iz jednog ili više centara. Pored stalne mreže nadzornih uređaja koriste se i uređaji smješteni na plovilima odnosno zrakoplovima. Učestalost korištenja ovih uređaja i njihova tehnološka razvijenost ponajprije ovisi o ekonomskoj snazi i interesima obalne države.

Sredstva obalnog nadzora na području nadležnosti Republike Hrvatske u prošlosti nisu korištena, s izuzetkom lučkog radarskog sustava skromnih mogućnosti koji je korišten za nadzor prometa Riječkim zaljevom. Početkom 2005. godine započele su pripremne radnje na uspostavljanju takvog sustava koje su 2008. rezultirale ugovorom o nabavci i ugradnji pomorskog radarskog VTMISS sustava u vrijednosti od 4.983.650,00 EUR-a s međunarodnim konzorcijem Fleck Elektroinstallationen GmbH- Končar Montažni Inženjering d.d. pri čemu je 75% iznosa financirano iz PHARE programa. Pored ovog sustava tijekom 2009. godine postavljen je i suvremeni lučki sustav nadzora prometa na području Riječkog zaljeva i Kvarnera.

3. USTROJ NADZORA PLOVIDBE

Nadzor plovidbe kao organizirana djelatnost pojavio se sedamdesetih godina prošlog stoljeća i to ponajprije kao sredstvo unapređenja ekonomske učinkovitosti složenih lučkih sustava. Tijekom vremena temeljni cilj sustava nadzora plovidbe postaje sigurnost plovidbe i zaštita morskog okoliša i time ta djelatnost u potpunosti prelazi pod okrilje državne uprave. No, u posljednje vrijeme, s povećanim sigurnosnim

prijetnjama brodovima, ali i obalnim državama, i sigurnosna komponenta nadzora obalnog morskog područja postaje važnim dijelom, posebice na regionalnom planu.

Nadzor plovidbe je temeljna zadaća službe nadzora plovidbe (*Vessel Traffic Service – VTS*).⁶ VTS službu uspostavlja obalna država i to najčešće na način da osnuje jednu središnjicu, obično u području najvećeg prometnog opterećenja i više podsredišnjica. Područje djelovanja VTS službe mogu biti područja luka s dovoljnim prometnim opterećenjem, njihovi prilazni putovi te područje obalnog mora.

Osnovna zadaća VTS službe je unapređenje sigurnosti plovidbe i ona to čini kroz obavljanje triju osnovnih usluga: pružanjem informacijske podrške, osiguranjem navigacijske podrške i konačno upravljanjem pomorskim prometom. Dok se prve dvije funkcije mogu obavljati uz razmjerno jednostavnija ulaganja, upravljanje plovidbom iziskuje sofisticiranu opremu za nadzor prometa i komunikacije, uspostavljanje prometnih putova, provedbu mjera usmjeravanja te primjenu javno objavljenih postupaka upravljanja prometom u pojedinim područjima. To, naročito kada je riječ o plovnim putovima u međunarodnim vodama znači i zajednički nastup susjednih odnosno zainteresiranih država pred Međunarodnom pomorskom organizacijom radi prihvaćanja takvih plovnih putova u skladu s odredbama konvencije COLREG.⁷

⁶ Temeljne odrednice VTS službe utvrđene su konvencijom SOLAS Poglavlje V/12 te IMO Rezolucijom A.857(20) *Guidelines for Vessel Traffic Services* iz 1997. godine.

⁷ Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972 (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREGs*), "Narodne novine" – Međunarodni ugovori 1/92.

Na Jadranu uspostavljanje VTS sustava započelo je dogovorom vlada Republike talije, Republike Slovenije i Republike Hrvatske^{8, 9} o uspostavljanju zajedničkog sustava plovidbenih pravaca na srednjem i sjevernom Jadranu te istodobno i odlukom o uspostavi zajedničkog sustava upravljanja pomorskom plovidbom na Jadranu.¹⁰ Temeljem ovih ugovora izrađen je sustav usmjerene plovidbe na Jadranu koji je odobren 2001. godine od strane IMO-a te stupio na snagu 1. veljače 2002.¹¹ Dalje, Hrvatski sabor je na sjednici 5. prosinca 2008. godine donio je Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.¹² Ovim Zakonom stvoren je temelj za uspostavu cjelovite službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom u sastavu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Puna uspostava sustava nadzora i upravljanja prometom očekuje se krajem 2010. ili početkom 2011. godine.

No, s ovim razvoj nadzora i upravljanja priobalnim morskim područjima ni približno nije okončan. Zahvaljujući novim tehnološkim rješenjima kao i novim potrebama javljaju se nove inicijative za nadzor koji bi osigurao veću točnost, pouzdanost ili raspoloživost. U tom pogledu posebice se ističe inicijativa Europske agencije za upravljanje operativnom suradnjom na vanjskim granicama država članica Europske unije (FRONTEX) ka uspostavljanju Europskog sustava nadzora granica (EUROSUR). Ovim sustavom ponajprije se želi povezati postojeće nadzorne sustave država članica na moru, zatim unaprijediti tehnološku učinkovitost nadzora te konačno informacijski povezati sve subjekte koji sudjeluju u nadzoru morskih granica, s konačnim ciljem smanjivanja ilegalne migracije morskim putem na područje Europske unije. Valja primijetiti da u ovom trenutku nije jasno u kojem pravcu će se u okviru ove inicijative kretati daljnji razvoj tehnoloških sustava koji su razvijeni ponajprije radi nadzora sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša.

Nadalje, vrijedi primijetiti i nekoliko informacijsko-tehnoloških sustava namijenjenih praćenju kretanja brodova odnosno u vezi s kretanjem brodova. U prvom

⁸ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe na području sjevernog i srednjeg Jadrana, "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 4/01.

⁹ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana, "Narodne novine" - Međunarodni ugovori br. 5/01.

¹⁰ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o uspostavi zajedničkog sustava upravljanja pomorskom plovidbom na Jadranu (VTS sustav), "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 4/01.

¹¹ Sustav je izmijenjen na prijedlog talijanske vlade 2006. zbog izgradnje odobalnog ADRIATIC LNG terminala, približno desetak milja od obala Ravene.

¹² "Narodne novine" br. 146/2008.

redu to je sustav SafeSeaNet¹³ kojim se informacijski prate brodovi u plovidbi. Sustav se sastoji od mreže informacijskih sustava u državama članicama EU između kojih se podaci razmjenjuju prema zajedničkom protokolu. Izvor informacija su ponajprije lokalne vlasti nadležne za sigurnost pomorskog prometa, a zatim i podaci prikupljeni kroz nacionalne AIS sustave.¹⁴ Osnovno težište je na poznavanju opasnih svojstava tereta na brodovima u plovidbi uz europske obale.

Pored ovog sustava Europska unija ustrojila je i sustav nadzora onečišćenja mora s brodova poznat pod nazivom CleanSeaNet. Sustav je ustanovljen na temelju direktive¹⁵ Vijeća EU s ciljem nadzora morskih površina i brzog otkrivanja ispuštanja zauljenih voda s brodova uz pomoć radarskog opažanja sa satelita. Podaci prikupljeni ovim sustavom koriste se ponajprije u slučaju onečišćenja mora.

4. JURISDIKCIJA OBALNE DRŽAVE U POMORSKOM NADZORU

4.1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, 1982. ne obraduje posebnu problematiku pomorskog nadzora, ali određuje dužnosti države zastave broda te regulira morske i podmorske prostore.

Po Konvenciji svaka država djelotvorno vrši svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji vijore njezinu zastavu glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja. Posebno, svaka država vodi upisnik brodova s imenima i podacima o brodovima koji vijore njezinu zastavu, osim onih brodova na koje se, zbog njihove male veličine, ne primjenjuju općeprihvaćeni međunarodni propisi, vrši nad svakim brodom koji vijori njezinu zastavu, njegovim zapovjednikom, časnicima i posadom jurisdikciju u skladu sa svojim unutrašnjim pravom glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja koja se tiču broda. Nadalje, svaka država, za brodove koji vijore njezinu zastavu, poduzima potrebne mjere za ostvarivanje sigurnosti na moru, između ostaloga glede konstrukcije i opreme broda i njegove sposobnosti za plovidbu, sastava, radnih uvjeta i osposobljavanja posade, vodeći računa o primjenjivim međunarodnim aktima,

¹³ Sustav je uspostavljen kroz primjenu *Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC*, OJ L 208, 5.8.2002.

¹⁴ Sustav povezivanja nacionalnih AIS sustava poznat je pod nazivom *Short Range and Identification System (SRIT)*.

¹⁵ *Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements*, OJ L255, 13.4.2006.

kao upotrebe signala, održavanja veza i sprečavanja sudara.¹⁶ Štoviše, država koja ima ozbiljnih razloga za sumnju da nad nekim brodom nije vršena odgovarajuća jurisdikcija ni nadzor, može o tim činjenicama obavijestiti državu zastave. Nakon što je primila takvu obavijest, država zastave pokreće istragu i, ako je potrebno, poduzima nužne mjere radi ispravljanja takvog stanja. Dalje, svaka država pokreće istragu, koju vodi ili koja se vodi pred osobom ili osobama odgovarajuće osposobljenosti, u povodu svake pomorske nesreće ili plovidbene nezgode na otvorenom moru u koju je upleten brod koji vijori njezinu zastavu, a koja je uzrokovala gubitak života ili tešku povredu državljana druge države ili veliku štetu brodovima ili uređajima druge države ili morskom okolišu. Država zastave i druga država surađuju u vođenju svake istrage koju provodi ta druga država zbog svake takve pomorske nesreće ili plovidbene nezgode.¹⁷

Glede morskih i podmorskih prostora suverenost obalne države proteže se - izvan njezinoga kopnenog područja i njezinih unutrašnjih voda i, ako se radi o arhipelaškoj državi, njezinih arhipelaških voda – na susjedni pojas mora, koji se naziva teritorijalnim morem, a ta se suverenost proteže na zračni prostor iznad teritorijalnog mora i na njegovo dno i podzemlje.¹⁸

U pojasu mora koji se nalazi uz njezino teritorijalno more, nazvanom vanjski pojas, obalna država može vršiti nadzor potreban da bi spriječila kršenje svojih carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih zakona i drugih propisa na svom području ili u svom teritorijalnom moru i kaznila kršenje tih zakona i drugih propisa počinjeno na svom području ili u svom teritorijalnom moru.¹⁹

U isključivom gospodarskom pojasu obalna država ima suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima voda nad morskim dnom i onih morskog dna i njegova podzemlja, te glede drugih djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa, kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova, kao i jurisdikciju, u skladu s relevantnim odredbama Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, glede podizanja i upotrebe umjetnih otoka, uređaja i naprava, znanstvenog istraživanja mora, zaštite i očuvanja morskog okoliša i druga prava i dužnosti predviđene u Konvenciji.²⁰

¹⁶ 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 o pravu mora od 10. prosinca 1982., "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 9/00, čl.94. st.1-3.

¹⁷ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.94. st.6.-7.

¹⁸ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.2.

¹⁹ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.33. st.1.

²⁰ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.56. st.1.

Prilikom rasprave o pomorskom nadzoru na morskim i podmorskim prostorima izvan granica nacionalne jurisdikcije treba imati na umu načelo slobode otvorenog mora. Naime, otvoreno more je otvoreno za sve države, obalne i neobalne, pa se sloboda otvorenog mora ostvaruje pod uvjetima koje određuju Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i druga pravila međunarodnog prava. Za obalne i za neobalne države ona sadrži, između ostalog, slobodu plovidbe, slobodu prelijetanja, slobodu polaganja podmorskih kabela i cjevovoda, slobodu izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo, slobodu ribolova, slobodu znanstvenog istraživanja.

Također, sve države ostvaruju te slobode dolično poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštovanje prava sadržanih u Konvenciji glede djelatnosti u Zoni.²¹

4.2. Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EEZ

Cilj Direktive je uspostaviti u Zajednici nadzor pomorskog prometa i informacijski sustav radi povećanja sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa, unapređujući odgovornost vlasti u slučaju neočekivanog događaja, nezgode i potencijalno opasne situacije na moru, uključujući traganje i spašavanje te doprinose boljoj prevenciji i pronalaženju onečišćenja s brodova.²²

Države članice će nadzirati i poduzimati sve potrebne mjere da bi osigurale da zapovjednici, operatori ili agenti brodova, kao i krcatelji i vlasnici opasnih stvari u prijevozu na takvom brodu udovoljavaju svim zahtjevima ove Direktive. Direktivom je regulirano izvještavanje i nadzor brodova, notifikacija opasnih ili onečišćivačkih tereta na brodu, nadzor opasnih brodova i intervencije u slučaju nezgode ili nezgode na moru, pridružene mjere, te se u prilogima iznosi popis informacija za notifikaciju, preporuke primjenjive na brodsku opremu, propisuju se elektronske poruke, kao i mjere države članice u slučaju opasnosti za pomorsku sigurnost i zaštitu okoliša.

²¹ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora čl.87.

²² Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel monitoring and information system and repealing Council Directive 97/75/EEC, OJ L 208, 5.8.2002.

4.3. Ponašanje Republike Hrvatske

U postupku pristupanja Europskoj uniji Republika Hrvatska je dužna primijeniti cjelovit Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTMIS) u skladu s odredbama Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EEZ.

Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008. po prvi puta se definira sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom u cilju povećanja sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša, te se u skladu s međunarodnim propisima i preporukama propisuje sadržaj poslova, nadležnost službe za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom, utvrđuje područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom, uz obveze pomorskih objekata koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja pomorskim prometom.

Tako je određeno da je nadzor i upravljanje pomorskim prometom (VTMIS) prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu, davanje podataka pomorskim objektima, davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima i organizacija plovidbe i upravljanje pomorskim prometom.²³

Područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske.²⁴

Odlukom o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2003. godine proglašen je sadržaj isključivog gospodarskog pojasa koji se odnosi na suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan granica teritorijalnog mora, te jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša, s time da se to područje naziva zaštićenim ekološko-ribolovnim pojasom, a primjena tog pravnog režima započinje za dvanaest mjeseci nakon njegova uspostavljanja.²⁵ Odlukom o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2001. godine za zemlje članice Europske unije primjena pravnog režima zaštićenog ekološkog-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske započet će nakon sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između Europske zajednice i Republike Hrvatske.²⁶ Odluka o izmjeni i dopunama odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske

²³ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine" br.146/08., čl.75.a st.2.

²⁴ Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, "Narodne novine" br. 157/03.

²⁵ Odluka o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, "Narodne novine", 77/04.

²⁶ Odluka o izmjeni i dopunama odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, "Narodne novine" br. 138/06.

na Jadranskom moru iz 2006. godine navodi da će Hrvatska kroz partnerski odnos s državama članicama Europske unije i Europske komisije kao država kandidatkinja za punopravno članstvo Europske unije nastaviti dijalog o mjerama kojima se osiguravaju održivi ribolov i zaštita morskog okoliša na Jadranu.²⁷

Kao morski i podmorski prostori Republike Hrvatske u uvodnom dijelu Pomorskog zakonika iz 2004. godine navedeno je da 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, dok u svome gospodarskom pojasu i u epikontinentalnom pojasu Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorištavanja, zaštite, očuvanja i unaprjeđivanja prirodnih morskih bogatstava, uključujući bogatstva na morskome dnu i u morskome podzemlju te radi obavljanja drugih gospodarskih djelatnosti.²⁸

Nadzor i upravljanje pomorskim prometom provodi se kroz suradnju nadležnih službi ministarstva nadležnog za pomorstvo i lučkih kapetanija s pomorskim objektima koji plovo ili se nalaze u području nadzora i upravljanja.

Poslove nadzora i upravljanja pomorskim prometom obavlja služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom ministarstva nadležnog za poslove pomorstva i lučke kapetanije u suradnji s lučkim upravama, trgovačkim društvom Plovput i Hrvatskim hidrografskim institutom, s time da služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti može zatražiti suradnju i potporu Obalne straže Republike Hrvatske, policije, i drugih tijela operativnog nadzora.²⁹

Pomorski objekti koji plovo ili se nalaze u području nadzora dužni su postupati prema pravilima plovidbe propisane međunarodnim ugovorima, prema Pomorskom zakoniku i propisima donesenim na temelju Pomorskog zakonika, dostavljati podatke službi nadzora i upravljanja pomorskim prometom i postupati po nalogu službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom.³⁰

Nadležnost, ustrojstvo, poslove, način rada službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom, te način rada i suradnje s drugim tijelima i službama propisuju se posebnim propisom.

²⁷ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine" br. 146/08., čl.75.a st.4.

²⁸ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine" 146/08., čl.6. st.1. i 2.

²⁹ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine", 146/08., čl. 75.b st. 1. i 2.

³⁰ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine", 146/08., čl. 75.c.

5. NADZOR PLOVIDBE I UPRAVLJANJE PLOVIDBOM IZVAN GRANICA NACIONALNE JURISDIKCIJE

Nesporna su prava obalne države na morskim prostorima pod suverenitetom te države, a postavlja se pitanja zaštite interesa obalne države na otvorenom moru uz svoje teritorijalno more u kojem važi režim slobode plovidbe, slobode prelijetanja, slobode polaganja kabela i cjevovoda, slobode izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo, slobode ribolova i slobode znanstvenog istraživanja.

Tako Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora navodi da se slobode otvorenog mora izvršavaju dolično (*with due regard*) poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštivanje prava u pogledu djelatnosti u Zoni³¹, dok prijašnja Konvencija i otvorenom moru iz 1958. navodi da sve države vrše te slobode, kao i druge slobode priznate općim načelima međunarodnog prava, vodeći razumno računa (*with reasonable regard*) o interesima drugih država na slobodu otvorenog mora³².

U vezi s pitanjima budućnosti slobode mora potrebno je uvažiti da nikakve koncepcije i nikakvi instituti, ne mogu za sebe svojatati pravo na vječiti opstanak. Ni sloboda mora nije kategorija kojoj smijemo propisivati svojstvo potpune nepromjenjivosti u sadržaju i u formi i vječno važenje³³.

Temeljno obilježja pravnog režima otvorenog mora je permisivnost, jer sve države slobodno upotrebljavaju otvoreno more i iskorištavaju njena bogatstva, a prava na otvorenom moru su inkluzivna, što znači da ih svaka država ostvaruje do granice koju čine isto takva prava druge države u otvorenom moru, ili prava drugih država.³⁴

U pravilu, nadzor plovidbe uključuje prikupljanje informacija, praćenje kretanja brodova određenim područjem te obavještavanje, po potrebi, pojedinih brodova ili skupina brodova. Postupci brodova koji se nalaze u području nadzora ni na koji način nisu ograničeni (osim naravno ograničenja koja slijede iz primjene međunarodnog prava mora), a jedina obveza je obveza izvještavanja o trenutnom odnosno namjeravanom kretanju. Slijedom toga, djelatnici službe nadzora ni na koji način ne sudjeluju u postupku odlučivanja o kretanju broda. Iznimno, kada djelatnici službe nadzora uoče moguću prijetnju sigurnosti brodu upućuju odgovarajuće upozorenje jednom ili više brodova koji tada, svaki u skladu s okolnostima u kojima se nalaze, odlučuju o postupcima umanjivanja ili izbjegavanja opasnosti.

³¹ Konvencija Ujedinjenih narodna o pravu mora, čl.87. st.2.

³² Konvencija o otvorenom moru, 1958., čl.2.

³³ Ibler, Vladimir, *Sloboda mora*, Narodne novine, Zagreb, 1965., str.96.

³⁴ Rudolf, Davorin, *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985., str. 294.

Nasuprot navedenom, upravljanje plovidbom jest skup postupaka i poruka kojima se na određenom području nastoji stvoriti takvo stanje prometa koje će u najvećoj mogućoj mjeri otkloniti pojavu opasnosti po brod i ljude. Upravljanje plovidbom temelji se na uputama koje na određeni način ograničavaju pojedine odluke zapovjednika odnosno dežurnog časnika.³⁵ U stvarnosti najčešće ograničenje jest ograničenje područja plovidbe odnosno ograničenje brzine broda.

Osnovno ograničenje područja plovidbe jest uspostavljanje sustava odijeljene plovidbe. Takvim sustavom se brodovi usmjeravaju u plovidbene pravce/putove i to s osnovnim ciljem razdvajanja nasuprotnih mimoilaženja odnosno uspostavljanja dvosmjernog prometa. Pored ovog cilja, obalne države nerijetko pri uspostavljanju sustava usmjerene plovidbe nastoje udaljiti do tada postojeće plovidbene pravce od obale kako bi i brodovi i službe spašavanja u slučaju pomorske nezgode dobile više vremena za pripremu i pružanje pomoći.³⁶ Ograničenje brzine u pravilu se koristi neposredno uz obalu, dakle u teritorijalnim ili unutrašnjim morskim vodama, kada brodovi već započinju manevriranje. Pored navedenih mjera u primjeni se mogu naći još neke mjere ograničenja kretanja (npr. ograničenje vremena prolaza ili najmanje udaljenosti), no njihova primjena ograničena je na lučka područja odnosno plovne kanale pa ih se ovdje može zanemariti.

Osnovna poteškoća u primjeni upravljanja plovidbom proizlazi iz nejasnog prava obalne države da utječe na odluke zapovjednika. Naime, niti jednom odredbom međunarodnog prava nije dano pravo obalnoj državi da usmjeri ili ograniči odluke zapovjednika koji se tiču sigurne plovidbe, posebice izvan teritorijalnog mora. Navedeno se odnosi kako na plovidbu suprotnu pravilima trenutno u primjeni (sustav nadzora) tako i na možebitne upute koje bi VTS služba, nakon uspostavljanja mogla davati brodovima u plovidbi.

Ovaj problem posebice se ističe u području sjevernog Jadrana gdje se postojećim nadzornim sredstvima uočava niz dvojbenih odluka zapovjednika, a koje u stanovitoj mjeri ugrožavaju sigurnost plovidbe. Primjerice:

- određeni broj brodova kojima su odredište Trst ili Kopar, i koji nedvojbeno prevoze opasne terete, plove uz zapadnu obalu Istre (ponekad i samo nekoliko milja od obale) pravdajući to pravom neškodljivog prolaza; u uobičaj-

³⁵ Vrijedi istaći da ova ograničenja imaju smisla samo ako brod nije u neposrednoj i ozbiljnoj opasnosti. Ako jest tada je zapovjednik broda dužan poduzimati sve raspoložive mjere kojima će smanjiti odnosno otkloniti prijetnju brodu, ljudima i okolišu.

³⁶ Dobar primjer navedenog pristupa je nastojanje Hrvatske pri uspostavljanju sustava usmjerene plovidbe na sjevernom Jadrano. Time su dotadašnji plovidbeni pravci tankera i drugih brodova na putu za luke Trst i Kopar pomaknuti sa približno 3-5 milja od obale na više od deset milja. Takav pristup u potpunosti je opravdan pri požaru turskog broda *UND Adriyatik* čije su neželjeno kretanje, upravo zbog dovoljne udaljenosti od obale, tegljači uspjeli pravodobno ograničiti.

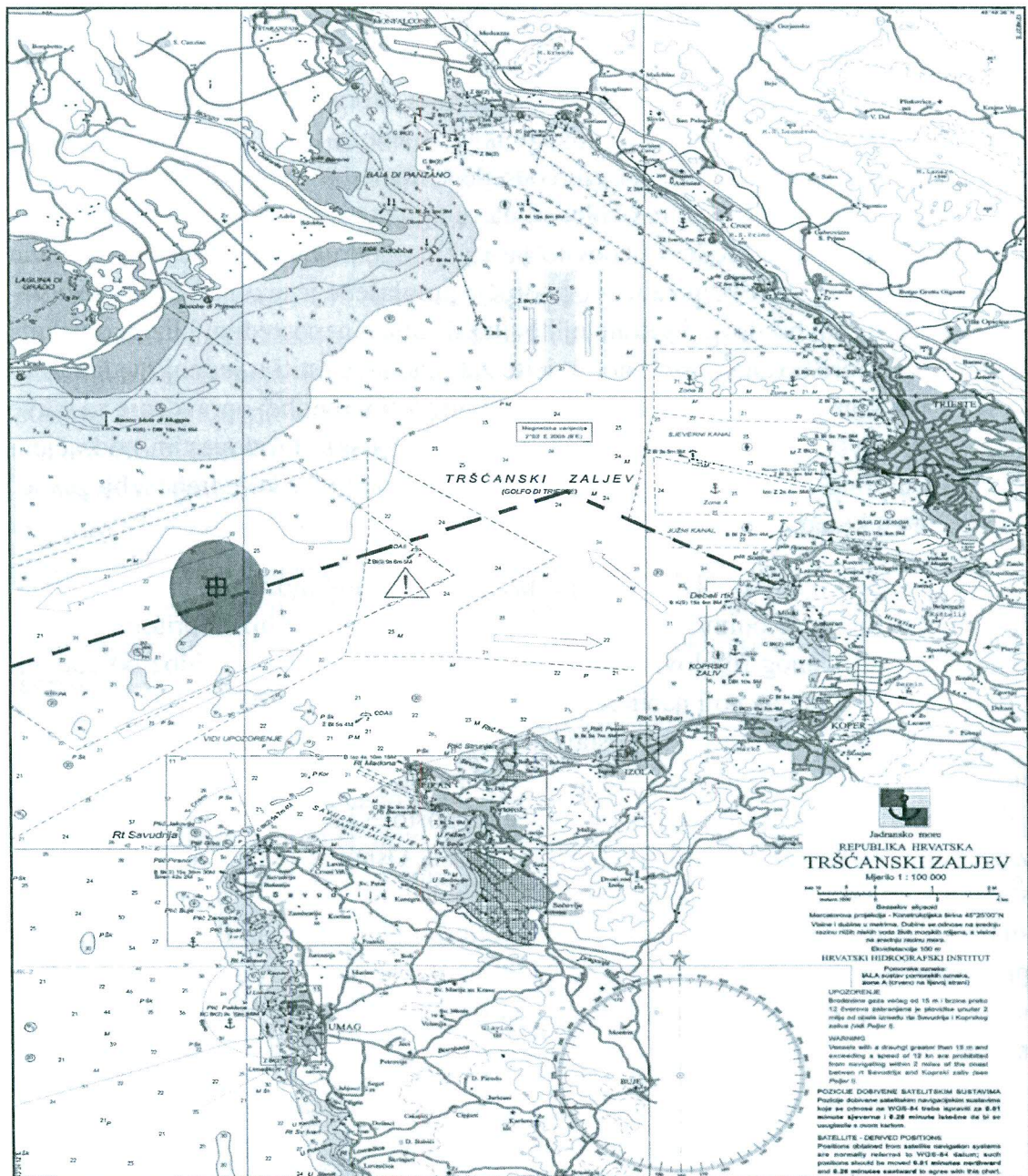
jenim okolnostima kada strani brod plovi suprotno preporučenim pravilima plovidbe u područjima odijeljenog prometa obalna država dužna je o tome izvijestiti državu zastave koja tada prema svom zakonodavstvu poduzima određene mjere protiv zapovjednika;³⁷ slijedom toga postavlja se pitanje može li obalna država poduzeti određene mjere protiv takvog broda i na koji način propisati u kojim okolnostima su ugroženi interesi obalne države;

- određeni broj brodova redovito plovi kroz područje na sjevernom Jadranu koje se mora izbjegavati; ovo područje proglašeno je takvim kako bi se ograničio broj brodova odnosno njihovih križanja u neposrednoj blizini objekata za iskorištavanje mora; no, izričite zabrane nema niti u jednoj međunarodnoj konvenciji koja uređuje pitanja sigurnosti plovidbe; opravdanje za takve postupke obično se pronalazi u plovidbi ribarskih brodova tim područjem odnosno u već spomenutoj činjenici da je to područje koje treba izbjegavati, no u kojem plovidba nije zabranjena.

U pogledu buduće VTS službe postavlja se i pitanje može li ona davati upute brodovima, posebice onima strane zastave koji plove u strane luke i pritom se kreću područjem zaštićenog ribolovno-ekološkog područja o načinu plovidbe određenim područjem. Ako da, na koji način to propisati i kako to provesti.

Otvorena pitanja posebice postaju složena u području Tršćanskog zaljeva. Naime, u tom području Republika Italija predviđa postavljanje objekta u svom teritorijalnom moru, no na način koji bitno utječe na postojeći sustav sigurnosti plovidbe, zajednički predložen i potvrđen od strane IMO-a. Osnovni utjecaj na postojeći sustav plovidbe ne ostvaruje sam odobalni terminal za ukapljene plinove već sigurnosna zona u kojoj se obavlja manevriranje velikih LNG brodova. Prema postojećim predviđanjima ova zona prostire se na 2.000 m oko terminala i zadire u teritorijalno more druge države. Istodobno, to utječe i na sigurnost plovidbe brodova u neposrednoj blizini.

³⁷ Valja istaći da u brojnim zakonodavstvima takve odredbe ne postoje. Nasuprot tome, u nekim zakonodavstvima predviđa se i mjera oduzimanja ovlaštenja zapovjedniku odnosno časniku, no ona se ne primjenjuje jer je ovlaštenje izdala neka treća država.



Slika 3. Smještaj novog LNG terminala u području Tršćanskog zaljeva

6. RAZVITAK PRAVNOG OKVIRA POMORSKOG NADZORA I UPRAVLJANJA PLOVIDBOM

Nadzor plovidbe koji obalna država provodi radi izravne zaštite svojih interesa uključuje ponajprije zaštitu morskog okoliša, a zatim i zaštitu gospodarskog iskorištavanja te osiguranje primjene graničnog, carinskog i zdravstvenog nadzora, a izvorna prava i obveze brodova u plovidbi obalnim morem kao i obalne države nastali su u razdobljima kodifikacija koje više ne mogu pratiti sadašnje izazove napretka tehnologija te sredstva komunikacije.

U današnje vrijeme izuzetan napredak tehnologije omogućio je obalnim državama odnosno državama pripadnosti broda značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima, pa se na tu okolnost ne može oglušiti obalna država, posebno ako zaprimi podatke koji ukazuju na pogibelj, što nužno uključuje obvezu poduzimanja određenih mjera od strane obalne države. Nadalje, iskazana je volja međunarodne pomorske zajednice da ustroji sustav pomorskog nadzora i upravljanje, ne samo kao interes obalne države, već kao interes cjelokupne pomorske zajednice.

Potreba je današnjice razvijati i unaprijediti načelo slobode mora uz isticanje potreba obalnih država da aktivnije sudjeluju u upravljanju prometa i da učinkovitije osnažuju međunarodne sustave nadzora i upravljanja, u međuovisnosti interesa obalne države i interesa broda u plovidbi.

Obalna država ima pravo štiti svoje interese, kao i interese sigurnosti plovidbe u prostorima povezanim s obalnom državom, pa uspostava sustava nadzora izvan područja nacionalne jurisdikcije obalne države, u skladu s međunarodnim ugovorima i pod paskom Međunarodne pomorske organizacije, po mišljenju autora, ne ugrožava načelo slobode otvorenog mora.

Europska unija ustrojila je, kao što je prethodno napomenuto, više sustava nadzora plovidbe i razmjene podataka o brodovima i teretima koje plove uz obalu Europe odnosno koji koriste luke na području Europske unije.

Povjerljivost nekih podataka može biti brana za njihovu razmjenu i to zbog propisa koji izrijeком navode odredbu o povjerljivosti ili zbog ugovorne obveze povjerljivosti. Tako odredbe o VMS pozivaju na to da se “moraju smatrati povjerljivim” i da su ti podaci pokriveni “profesionalnom tajnom”. Takve odredbe nisu prepreka za razmjenu podataka između država članica i Europske komisije, ali se ne smiju otkrivati trećim osobama koje nisu posebno navedene u pravnom okviru.

Pravni izvor Direktive Europske unije o zaštiti podataka omogućava slobodno kretanje podataka između država članica, uz harmonizaciju nacionalnog prava, osigu-

ravajući pri tome temeljna ljudska prava, prije svega pravo na privatnost.³⁸ Informacije u uredbi o zaštiti podataka su široko definirane kao informacije koje se odnose na određenu fizičku osobu i određivu fizičku osobu, putem identifikacijskog broja ili jednog ili više čimbenika u svezi psihološke, umne, gospodarske, kulturne ili socijalne identifikacije.³⁹

Razna pravila o klasifikaciji podataka pojedinih europskih institucija i tijela i država članica s ciljem razvijanja i zaštite u područjima u kojima treba određeni stupanj povjerljivosti mogu također biti ograničenje za razmjenu podataka, dok direktiva o informacijama o javnom sektoru daje osnovna pravila primjenjiva za države članice za uporabu javnih informacija uključivo podatke o pomorskom nadzoru u slučajevima u kojima tijela o podjeli podataka razmjenjuju podatke iz poluprivatiziranog sektora ili u situacijama gdje javni sektor djeluje na komercijalnoj osnovi.⁴⁰

Uredba o transparentnosti nastoji odrediti ravnotežu osnovnog načela da svi dokumenti budu dostupni zahtjevima za zaštitu javnih i privatnih interesa kao iznimka od pravila⁴¹, dok direktiva koja se bavi okolišnim informacijama navodi pravo pristupa okolišnim informacijama javnih vlasti, a odbijanje davanja informacija je određeno na restriktivan način.⁴²

7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Napredak tehnologije omogućio je obalnim državama odnosno državama pripadnosti broda značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima. Razlog ustroja pomorskog nadzora te sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom je povećanje sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa

³⁸ Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (Data Protection Directive), OJ L 281, 23.11.1995.

³⁹ Regulation (EC) No 15/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (Data Protection Regulation), OJ L8, 12.1.2001.

⁴⁰ Directive of 2003/98/EC of the European Parliament and of the Council of 17 November 2003 on the re-use of public sector information (Public Sector Directive), OJ L345, 31.12.2003.

⁴¹ Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2001 regarding public access to the European Parliament, Council and Commission documents (Transparency regulation), OJ L 145, 31.5.2001.

⁴² Directive of 2003/4/EC of the European Parliament and of the Council of 28 January 2003 on the public access to environmental information and repealing Council Directive 90/313/EEC (Environmental Information Directive), OJ L 41, 14.2.2003.

i zaštite morskog okoliša, a to je djelatnost nacionalnih vlasti ili za račun nacionalnih vlasti koja uključuje utvrđivanje i kažnjavanje prekršaja protiv sigurnosti i opasnosti za sigurnost.

Uz nesporna prava obalne države na morskim prostorima pod suverenitetom te države, Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. navodi da se slobode otvorenog mora izvršavaju dolično poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštivanje prava u pogledu djelatnosti u Zoni, a Konvencija o otvorenom moru iz 1958. navodi da sve države vrše te slobode, kao i druge slobode priznate općim načelima međunarodnog prava, vodeći razumno računa o interesima drugih država na slobodu otvorenog mora.

Međuovisnost interesa obalne države i interesa broda u plovidbi je važan čimbenik u pravnoj analizi, jer sloboda plovidbe nije samo pravo, nego i obveza da se prilikom uporabe mora vodi računa o pravima i obvezama drugih država koje u otvorenom moru imaju druge države i interesima međunarodne zajednice kao cjeline.

Neprijeporno otvoreno more služi pojedinačnim i zajedničkim potrebama i interesima svih država u međunarodnoj zajednici. U otvorenom moru je protekom vremena i uz suglasnost država stvoren pravni poredak, najprije međunarodnim običajima, a u novije vrijeme međunarodnim ugovorima. U tom smislu nužno je naglasiti brojne regionalne sporazume i oblike suradnje susjednih obalnih država na pojedinim područjima na polju reguliranja pomorskog prijevoza, kao što je to slučaj s pomorskopravnom regulativom Europske unije, posebno za brodove i terete koji plove uz obalu Europe odnosno koji koriste luke na području Europske unije.

Iz rasprave slijedi zaključak da je sadašnji pravni okvir pomorskog nadzora i sustava upravljanja plovidbom nedostatan i neučinkovit za morski prostor otvorenog mora. Po mišljenju autora, nužno je unaprijediti načelo slobode mora na način da se, uz postojeće dužnosti suzdržavanja od zaposjedanja dijelova otvorenog mora i suzdržavanja od vršenja vlasti nad stranim brodovima u otvorenom moru, kao dopustiv slučaj ponašanja izrijekom navede i mogućnost izvršenja pomorskog nadzora i upravljanja plovidbom obalne države, pod uvjetom da obalna država tu jurisdikciju obavlja sukladno međunarodnim odnosno regionalnim ugovorima za pojedino more temeljenim na međunarodnim pravnim načelima. Autori smatraju da je za odgovornost u oživotvorenju interesa obalne države u pomorskom nadzoru i upravljanju plovidbe predložena pravna nadogradnja poticajna, jer ona omogućuje učinkovitost postojećeg načela slobode otvorenog mora i pruža pravnu sigurnost, uz dodatne mjere zaštite države broda u skladu s dosezima pravila međunarodnog prava.