

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT

Miloš Đurović

PRAVNI STATUS BRODA

Specijalistički rad

Tivat, Maj, 2015.

Pravni status broda

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT

PRAVNI STATUS BRODA

Specijalistički rad

PREDMET : Pomorsko pravo

MENTOR : Prof.dr Vesna Vučković

Student: Miloš Đurović

Smjer: Nautički turizam i upravljanje marinama

Br. indeksa: S29/13

Matični broj : 2203975213019

Tivat, Maj, 2015.

Sadržaj

Uvod.....	4
Definisanje osnovnih pojmova	5
Vrste brodova	9
Trgovački brodovi	10
Putnički brodovi.....	12
Ratni brodovi	17
Pravni status brodova	19
Teritorijalno more i pravni status brodova	38
Zaključak.....	40
Literatura.....	43

Uvod

U najširem smislu pomorsko pravo moguće je odrediti kao granu prava koja obuhvata, i odgovarajućim pravnim normama reguliše, pravni status mora kao i sve one brojne odnose koji nastaju u vezi sa privrednim, ali i svim drugim aktivnostima na moru i u vezi sa morem. Ovako široko određeni pojam pomorskog prava odgovara i podudara se sa pojmom pomorstva koji, kako je u jugoslovenskoj pomorskoj nauci definisalo, obuhvata sve vrste djelatnosti i vještina na moru ili u vezi sa morem.¹ Tako shvaćena ova grana prava reguliše odnose medju državama kada se radi o pravnom statusu morskih prostora (i podmorja) ili, pak, vođenja rata na moru.

Pravno uređenje morskih prostora danas je izdvojeno u posebnu granu prava pod nazivom Pravo mora², a međunarodno pravo vođenja rata na moru redovno se izučava i čini dio međunarodnog javnog prava, u dijelu u kojem se reguliše opšte ratno pravo. Pomorstvo i morsko brodarstvo u svojoj biti je trgovačka djelatnost, jer od davnina osnovna svrha plovidbe morem je prevoz ljudi i stvari u cilju ostvarenja dobiti. Plovidba morem povezana je i sa mnogim incidentnim situacijama, koje naš zakonodavac obuhvata jedinstvenim nazivom pomorske nezgode, pa se s vremenom formiralo svojevrsno, može se slobodno reći, originalno pravo za rješavanje takvih situacija. Međutim, brojni su i propisi i pravila iz oblasti upravnog (administrativnog) prava koji se odnose na pomorsku plovidbu, a bez kojih se ne može shvatiti cjelina pomorsko-pravne materije.

Međunarodno pravno regulisanje pomorskog prava tzv. unifikacija ove pravne oblasti razvijala se je neujednačeno, pa mimo očekivanja mnogo ranije su rešena pojedina pitanja iz pomorsko-pravne imovinske materije nego li ona o statusuorskog prostora. Prvi pisani dokument međunarodne zajednice o regulisanju statusa morskog prostora sadržan je u konvencijama Ujedinjenih nacija iz 1958.godine poznatih kao Ženevske konvencije. Tom prilikom u Ženevi su donijete četiri konvencije, i to: Konvencija o otvorenom moru, Konvencija o teritorijalnom moru i spoljnjem morskom pojasu,

¹ V. Brajković, Pomorstvo, Pomorska enciklopedija, sv.7, str.341

² Pomorsko pravo. www.lawsea.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 16.00h)

Konvencija o kontinentalnom sloju (šelfu) i Konvencija o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora.

Definisanje osnovnih pojmova

Pod subjektom međunarodnog javnog pomorskog prava podrazumijevaju se učesnici međunarodnih odnosa u oblasti korišćenja Svjetskog okeana, koji su sposobni da imaju prava i obaveze (pravna sposobnost) i da ih izvršavaju. U nauci međunarodnog prava razlikujemo osnovne subjekte, njima se odnose države, i proizvodne – međunarodne međuvladine organizacije, čiji obim pravnog subjektiviteta zavisi od volje država koje su ih organizovale. To su dva osnovna tipa subjekata savremenog međunarodnog prava u cjelosti i međunarodnog javnog pomorskog prava – posebno. Zajedno sa tim, uporedo sa državama i među vladinim organizacijama broju subjekata se pridružuju i nacije i narodi, koji se bore za stvaranje nezavisnih država, u realnosti to su privremeni subjekti međunarodnog prava.

U većini međunarodnih pomorskih konvencija odsustvuje pojam broda. U ostalima iako se navodi, nema univerzalni karakter, već je potčinjen ciljevima i zadacima te ili druge konvencije. Tako, u saglasnosti sa čl. 1 Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine, termin „brod“, označava bilo koji brod ili plovno sredstvo ili bilo koje drugo postrojenje, koje može da plovi. Izlazeći iz toga, saglasno odredbama konvencije brod može da bude široki krug postrojenja, sposobnih da plove i u skladu sa tim, biti objektom spašavanja. Tako, u ovom slučaju brodu, na primer, može da se odnosi i naftna platforme. Interesantno je istaći, da saglasno odredbi Konvencije o međunarodnoj satelitskoj vezi iz 1976. godine (INMARSAT), definicija broda uključuje eksploataciju na moru brodova bilo koje vrste, čak i ne stacionarnih platformi.³

Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađenja sa brodova – MARPOL-73/78 definiše brod kao eksploataciji na moru brod bilo koje vrste, uključujući podmornice, plovna sredstva, a takođe stacionarne ili plovne platforme (čl.2). To jest, u smislu

³ Bosnic, A., "Osnivanje broda", FSB, Zagreb, 2001.,str.12.

Pravni status broda

Konvencije stacionarna platforma, koja je fiksirana za morsko dno, može biti brod, i na tu platformu se prostiru svi zahtjevi Konvencije, koji se u prvom redu tiču sprječavanja zagađenja morske okoline.

Saglasno pravilu 3. Međunarodni pravila o izbjegavanju sudara na moru 1972. godine, riječ *brod* označava sve vrste plovni objekata, uključujući i plovno sredstvo koje plovi bez istisnine i hidroavione, koji se upotrebljavaju ili mogu biti upotrijebljeni u svojstvu plovnog sredstva. Na taj način, sa tačke gledišta Pravila – 72. i brodovi na vazдушnom jastuku, i hidroavioni, koji se nalaze na moru, razmatraju se kao plovna sredstva koja moraju poštovati bezopasnu brzinu, preduzimati utvrđene radnje za sprečavanje sudara na moru, nositi propisana svijetla i znakove, davati u slučaju potrebe odgovarajuće zvučne i svjetlosne signale.

Pod terminom *pomorski brod* u smislu Ženevske Konvencije o međunarodnom režimu pomorskih luka iz 1932. godine, spadaju sva plovna sredstva koja pripadaju po pravu vlasništva državi ili privatnim licima ili licima koja njima upravljaju, isključujući vojne brodove ili brodove koji služe za izvršenje policijskih, administrativnih funkcija, ili brodove za ribolov. Uporedo sa mnogostranim međunarodnim sporazumima pojam broda se otvara i u dvostranim sporazumima.

Najuži pojam broda se sadrži, npr. u Sporazumu između Vlada Ruske Federacije i SAD o pomorskom transportu (Sankt-Peterburg 20 juna 2001. godine). Saglasno čl. 1. ovog Sporazuma, pod brodom se podrazumijeva bilo koji brod, koji je registrovan na teritoriji države strane i koji plovi pod njenom zastavom u saglasnosti sa njenim zakonodavstvom i upotrebljava se za komercijalnu pomorsku plovidbu ili u cilju obuke na trgovačkoj floti.⁴

Pod terminom brod, saglasno Sporazumu, ne podrazumijevaju se: vojni brodovi, kao što su i određeni u Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. godine; brodovi, koji vrše hidrografska, okeanografska, meteorološka istraživanja ili istraživanja magnetnog polja Zemlje u građanskim ciljevima, brodovi za ulov ribe, istraživačko ribolovni brodovi ili pomoćni ribolovni brodovi, plovila za sport i razonodu.

⁴ Grabovac. I., „Pomorsko pravo“, Sveuciliste u Splitu, Split, 2001.,str.10

Pravni status broda

U saglasnosti sa Sporazumom između Vlade Ruske Federacije i Grčke o trgovačkoj plovidbi od 6 decembra 2001. godine, brod označava bilo koji brod, upisan u registar brodova odgovarajuće strane i koji plovi pod njenom zastavom. Međutim, taj termin ne uključuje vojne brodove i druge državne brodove, koji se ne koriste za komercijalne svrhe, naučno-istraživačke brodove, plovila za sport i rekreaciju na moru. Na taj način, pojam broda ovdje je takođe dovoljno uzak i odnosi se na brodove u privatnom vlasništvu.

U saglasnosti sa Sporazumom između Vlade Ruske Federacije i Kine o saradnji u oblast i pomorske plovidbe od 27 maja 1994. godine, pod terminom *brod* podrazumijeva se svaki brod koji je unesen u registar brodova strane i koji plovi pod njenom zastavom. Međutim, taj termin ne uključuje vojne brodove. Ovo je širok pojam broda, kojim su posebno obuhvaćeni u tom broju i državni brodovi, isključujući vojne brodove.

U skladu sa Zakonom o moru Crne Gore,⁵ razlikujemo:

- *Plovni objekat* je brod, tehnički plovni objekat, ploveće postrojenje, čamac i drugi objekat koji je osposobljen za plovidbu i koji učestvuje u plovidbi, brod osim ratnog broda, je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem čija je dužina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je sposoban da prevozi više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, ribarski, javni ili naučno istraživački brod.

- *Strani trgovački brod* je brod koji ima stranu državnu pripadnost, a koristi se za prevoz putnika i tereta ili za druge privredne svrhe, osim ribarenja, te je kao takav definisan u svjedočanstvima i knjigama izdatim od ili u ime nadležnih organa države čiju zastavu brod vije.

- *Strani ribarski brod* je brod koji ima stranu državnu pripadnost, a namijenjen je i opremljen za lov ribe i drugih morskih organizama.

- *Strani javni brod* je plovni objekat u vlasništvu ili korišćenju strane države, koji nije ratni brod, a služi isključivo za ne privredne svrhe te države.

⁵ Zakon o moru Crne Gore, Službeni list Crne Gore br. 17/2007 i 6/2008.

Pravni status broda

- *Naučno-istraživački brod* je brod namijenjen isključivo za naučna ili tehnološka istraživanja ili iskorišćavanje mora, morskog dna ili morskog podmorja, opremljen opremom i uređajima za tu namjenu, kao i za smještaj posebnog osoblja, čija je dužina 12 metara ili veća, a bruto tonaža 15 ili veća. ⁶

- *Strani ratni brod* je brod koji pripada oružanim snagama strane države i ima spoljne oznake prema kojima se raspoznaju takvi brodovi njene državne pripadnosti, a pod komandom je oficira te države i čije je ime i prezime upisano u odgovarajući popis vojnih lica ili u drugom dokumentu jednakog značenja i ima posadu podvrgnutu disciplini regularnih oružanih snaga.

- *Strana jahta* je plovni objekat koji ima stranu državnu pripadnost, dužine je veće od sedam metara, a služi za razonodu, sport i rekreaciju i pogodan je za duži boravak na moru.

⁶ Vrste brodova. www.ship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

Vrste brodova

U najširem smislu saobraćajnim sredstvom pomorske i unutrašnje plovidbe smatra se naprava koja je osposobljena da se kreće (plovi) vodenim putevima sa i bez sopstvenog pogona. Ne vezujući plovila na vodi za pitanje pogona naš zakon⁷ kao jedan široki pojam u plovidbenom pravu ustanovljava pojam plovnog objekta pod kojim se,⁸ podrazumijeva brod, tehnički plovni objekat, ploveće postrojenje, čamac i drugi objekt koji je osposobljen za plovidbu i koji učestvuje u plovidbi. Pod pojmom broda opet podrazumijeva se pomorski brod i brod unutrašnje plovidbe, osim ratnog broda. Ovdje se dolazi do osnovne podjele koja postoji, kao u našem pravu, a tako i svuda u svijetu, na ratnu i trgovačku mornaricu svake zemlje.⁹

Skoro svi autori koji se bave pomorskim pravom kada je riječ o pojmu pomorskog broda, ukazuju na njegovu specifičnost - brod se posmatra kao stvar *sui generis* koja se u mnogo čemu izjednačava i sa pojedincem – fizičkom ličnošću u pravu, kao i na teškoće na koje se nailazi prilikom pokušaja da se pojam pomorskog broda izrazi jednom opštom i sveobuhvatnom definicijom. Naš Zakon pri definisanju broda označava ga kao plovni objekt koji je osposobljen za plovidbu morem i koji učestvuje u plovidbi, s time što dodatno traži da se radi o brodu koji je registrovan za plovidbu morem i čija baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara, a registarska zapremina (tonaža), najmanje 15 BRT.¹⁰ Dakle, zakonodavac usvaja četiri elementa koja je potrebno da se kumulativno ispune, da bi se

⁷ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, (Službeni list) br. 19/78, 19/87, 22/90 i 13/91)

⁸ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, čl. 5. tač. 3.

⁹ Borislav Ivošević, POMORSKO PRAVO, Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju, Tivat, 2011. str. 19.

¹⁰ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, čl. 5. tač. 3. i 7.

jedno plovilo smatralo pomorskim brodom: da se radi o plovilu koje je osposobljeno za plovidbu morem, da takvo plovilo stvarno učestvuje u plovidbi, da se radi o plovilu koje prelazi određenu veličinu i da je registrovano za plovidbu morem.¹¹

Trgovački brodovi

Trgovački brod je naziv za brod koji je napravljen i služi prvenstveno u komercijalne svrhe, najčešće za prevoz tereta (teretni brodovi) i putnika (putnički brodovi). Skup svih trgovačkih brodova čini trgovačku mornaricu neke zemlje. Većina zemalja u svijetu posjeduje flote trgovačkih brodova. Štaviše, zbog visokih troškova poslovanja, danas mnoge od tih flota, u mnogim slučajevima plove pod zastavama zemalja koje osiguravaju radnu snagu i servis pod povoljnim uslovima. Te zastave su poznate kao *pogodne*, (npr. Panama i Liberija.) Vlasništvo nad brodom može biti bilo koje zemlje.

Grčka flota je najveća na svijetu, i danas čini 16 % svjetske brodske tonaže. To ih stavlja na mjesto najveće pojedinačne trgovačke flote u svijetu danas, ali ne i u historiji. U ratovima se trgovački brodovi koriste kao ispomoć ratnim mornaricama, na primjer za prevoz ljudstva i materijala. Trgovački brodovi mogu biti: motorni, parni, motorni tankeri ili tankeri jedrenjaci, motorne jahte, brodovi na veslanje, itd. Trgovački brodovi mogu biti podijeljeni po namjeni i veličini.¹²

Postoje različiti brodovi, koji služe u posebne svrhe, kao što su: kargo brodovi, brodovi za prenos rasutog tereta (raznih ruda, boksita, uglja, cementa), kontejnerski brodovi, tankeri, putnički brodovi, krstareći turistički brodovi, trajekti, brodovi za specijalne teške terete, protivpožarni, snabdjevački, prekookeanski, polagači kablova, brodovi za prevoz automobila, ribarski, istraživački i riječni.¹³ Prema službenom nazivu trgovački brod je bilo koji brod namijenjen trgovačkoj upotrebi na morima, jezerima i rijekama.

¹¹ Borislav Ivošević, Ibid, str.20.

¹² V. Brajković, Ibid, str.152.

¹³ Ibid, str.155.

Pravni status broda

Cisterne su brodovi namijenjeni za prevoz tekućina i plinova. Najvažniji i najveći, supertankeri, služe za prevoz nafte i tekućeg zemnog plina na niskoj temperaturi. Neki imaju bruto nosivost do 500.000 tona, a dugi su preko 350 m.

Brod za prevoz kontejnera je vrsta trgovačkog broda posebno konstruiranog za prevoz kontejnera. Kontejneri su sanduci u obliku kvadra, standardnih dimenzija i s obimom od otprilike 36 prostornih metara. Utovaraju se na brod pomoću posebnih dizalica. Kontejneri su bili vrlo jednostavna, ali revolucionarna ideja, jer je određivanje istih veličina za sve kontejnere i za sve vrste tovara, omogućilo i standardiziranje prijevoznih sredstava kao i uređaja za utovar i istovar, s velikim uštedama vremena i boljim mogućnostima planiranja. Jedan te isti kontejner prevozi se na kamionu, na vozu i na brodu, smanjujući probleme prenosa između različitih prevoznih sredstava. U savremenom brodu za prevoz kontejnera, utovar i istovar obavljaju se istovremeno.¹⁴

Remorker je vrsta uslužnog trgovačkog broda posebne namjene, a služi za vuču drugih plovila na mjestima gdje ovi nisu u mogućnosti samostalno ploviti, ili u slučajevima havarije. Služe i u operacijama spašavanja, kao i za pružanje usluga u lukama, lagunama i na jezerima.¹⁵

Trajekt je trgovački brod za posebnu uslugu brzog povezivanja relativno kratkih razdaljina na moru ili jezeru. Imaju utvrđeni red plovidbe, prevoze robu i putnike a služe i za prevoz vozova, kamiona, autobusa i automobila. Strogim pomorskim zakonom je propisano da trgovački brod ne smije biti naoružan, tako da se ne može braniti, dok ratne mornarice država kroz čije more plovi brod ne mogu, niti žele, da svaki brod pojedinačno štite od napada. Jedino rješenje je angažovati neku agenciju čija je specijalnost obezbjeđenje plovila na otvorenom moru.¹⁶

Teretni brod je vrsta broda koji služi za prevoz raznih vrsta tereta iz jedne luke u drugu. Teretni brodovi su opremljeni i dizajnirani u zavisnosti tereta koji prevoze. Prema vrsti tereta koje prevoze teretne brodove možemo podijeliti na: kontejnerski brod (brod za

¹⁴ V. Brajković, Ibid , str.152.

¹⁵ Ibid, str. 153.

¹⁶ Ibid, str. 154.

Pravni status broda

prevoz spremnika), brodove za rasute terete, tankere za naftu, tankere za plin (LPG brodovi i LNG brodovi) (Ukrcaj i iskrcaj ukapljenih plinova lpg lng), Ro-Ro brod, brodove hladnjače ("frigo"), brodove za hemikalije, brodove za rude, rasuti teret i naftu (OBO), brodove za opšti teret (*general cargo*), brodove za skladištenje naftnih platformi – (eng. *supplier*), brodovi za teške terete – (eng. *heavy lift*), brodovi posebnih namjena i izvedbi.

Teretne brodove dalje možemo podijeliti prema dimenzijama (a one su od zavisnosti o plovnim kanalima kroz koje prolaze) na: Small Handy size, brodovi od 20 000-28 000 t ukupne nosivosti, handy size, brodovi od 28 000-40 000 t ukupne nosivosti, handymax, brodovi od 40 000-50 000 t ukupne nosivosti, seawaymax, najveća dimenzija broda koji može proći kroz Kanal St Lawrence, aframax, naftni tankeri od 75 000 and 115 000 t ukupne nosivosti, suezmax, najveća dimenzija broda koji može proći kroz Sueski kanal, panamax, najveća dimenzija broda koji može proći kroz Panamski kanal, capesize, brodovi koji su većih dimenzija od onih koje su uvjetovane Sueskim i Panamskim kanalom te ne mogu proći kroz njih, VLCC (eng. *Very Large Crude Carrier*), supertankeri od 150 000 and 320 000 t ukupne nosivosti, ULCC (eng. *Ultra Large Crude Carrier*), veliki supertankeri od 320 000 and 550 000 t ukupne nosivosti.¹⁷

Putnički brodovi

Putnički brod je vrsta trgovačkog broda kojem je osnovna namjena prijevoz putnika. Kategorija ne uključuje teretne brodove koji raspolažu s ograničenim kapacitetom ukrcaja putnika, kao teretnjake sa smještajem za dvanaest putnika, nekada opšte prisutne na morima, gdje je prevoz putnika bio sporedan u odnosu na prijevoz tereta. Do nedavno, svi preookeanski brodovi osim prevoza putnika, obavljali su i transport pošte, pakiranog tereta i drugih tovara zajedno s prtljagom putnika, te su bili opremljeni brodskim skladištima, dizalicama i samaricama, ili drugom opremom za utovar-iskrcaj tereta.¹⁸ Tek u

¹⁷ Putnički brod. www.cargoship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

¹⁸ Pomorsko pravo. www.cargoship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 18.00h)

Pravni status broda

najnovijim prekookeanskim brodovima i doslovno u svim brodovima za krstarenje mogućnost prevoza tereta je ukinuta. Iako su putnički brodovi dio trgovačke mornarice, često su u slučaju rata, u flotama ratnih mornarica, bili korišćeni kao brodovi za trupe. Osnovni tipovi putničkog broda jesu prekookeanski brod, brod za krstarenje, trajekt i obalni brod.

Prekookeanski brod namjenjen je za prevoz putnika između udaljenih kontinenata. Prekookeanski brodovi obavljali su međukontinentalni putnički saobraćaj većinu 19. i 20. vijeka. Od 1960-ih nagli razvoj vazdušnog prometa označava kraj najintenzivnijeg okeanskog putničkog saobraćaja, te je tada većina transatlantika povučena ili preusmjerena u krstarenja. Putovanja velikim okeanskim brodovima ipak su sačuvala manji segment tržišta za putnike koji let avionom smatraju neudobnim ili stresnim ili prekookeansku plovidbu doživljavaju kao turističku atrakciju. Jedini takav brod trenutno u službi je Queen Mary 2 izgrađen 2003. godine. Transatlantik karakterišu izuzetno kvalitetne plovne sposobnosti, velika brzina (oko 30 čvorova) i u skladu time vrlo snažni pogonski motori (i preko 200 000 ks). Izgledom su vrlo duguljastog i vitkog trupa, oštrog pramca, visokog nadvođa, krme sa nižim nadgrađem ili bez njega, pravilnih i aerodinamičnih linija. Putnicima u jednoj ili dvije klase nude se tradicionalni luksuz u velikim javnim prostorima (salonima) i umjerena ponuda razonode na brodu.¹⁹

Brod za krstarenje je brod namjenjen kružnim turističkim putovanjima, najčešće u tropskim ili zatvorenim morima ili uz obalne krajeve kulturno-istorijsko ili prirodno atraktivnih zemalja. Iako se prvi brodovi namjenjeni isključivo za krstarenja grade već 1970-ih, fascinantno razvoju kruzera (cruisera) počinje polovinom 1990-ih kada je nakon 50 godina izgrađen prvi veći brod od transatlantika Queen Elizabeth, cruiser Carnival Destiny.²⁰ Od tada se grade sve veći brodovi tog tipa. Kruzери su isplativiji uz što veći broj ukrcanih putnika te ih u skladu s time karakterišu vrlo veliko nadgrađe, ponekad pravougaonih oblika, često šire od širine broda na vodenoj liniji. Veliki broj paluba, širok i krupan trup, zaobljen pramac, često pravougaona krma s visokim nadgrađem, brzina oko 20-22 čvorova, mašine, zavisno o veličini broda, snage od 60 000 do 150 000 ks, nešto slabije plovne

¹⁹ Brod za krstarenje. www.cruisingship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

²⁰ Kruzери. www.cruising.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

Pravni status broda

sposobnosti u odnosu na transatlantike. Putnicima uvijek u samo jednoj klasi nudi se veliki izbor najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu, te unutrašnje uređenje inovativnih stilova.

Trajekt je zajednički naziv za sve brodove namjenjene prevozu ljudi ili vozila preko neke vodene prepreke, od manjih rijeka i tjesnaca do većih unutarnjih mora. U skladu s time, dizajn trajekata, uslovljen mjestom plovidbe za koje je izgrađen, znatno varira, od manjih i vrlo jednostavnih obalnih, do velikih trajekata za otvoreno more, koji svojim dimenzijama i dizajnom podsjećaju na brodove za krstarenje. Prema dužini rute trajekti se dijele na lokalne, koji saobraćaju preko rijeka, u lukama, preko tjesnaca, itd, za srednje udaljenosti, koji saobraćaju između luka udaljenih ispod 100 NM, i trajekte za velike udaljenosti, koji plove na linijama iznad 100 nautičkih milja (NM). Glavna karakteristika svih trajekata je prostrana slobodna ravna paluba za prevoz vozila, te se od RO-RO broda, plovila sličnih karakteristika, razlikuje po broju ukrvanih putnika. Prvi trajekti, koji vuku porijeklo od skela, pojavljuju se uvođenjem parnog pogona u 19. vijeku. U početku vrlo jednostavna plovila, doživljavaju razvoj uvođenjem željezničkih trajekata u Skandinaviji 1872. godine te se do 1930-ih koriste isključivo za prevoz željeznice. Nakon toga počinje gradnja trajekata za drumska vozila, čiji razvoj do današnjih izvanredno velikih jedinica, uglavnom prati razvoj drumskog prometa.²¹

Među putničke brodove ubrajaju se i obalni brodovi, što je naziv za čitav niz manjih vrsta brodova kojima je zajednička karakteristika plovidba i prevoz putnika u obalnim krajevima, manjim zatvorenim morima, kraj većih lučkih gradova ili izletnički brodovi za jednodnevna putovanja. Obalni brodovi obavljaju obalnu plovidbu koja u užem smislu, premda može obuhvatati i međunarodne rute, označava promet plovidbom između luka jednog političko-carinskog područja. Dije se na putničke brodove velike obalne plovidbe (velike kabotaže) od 2000 do 10 000 brt, i male obalne plovidbe (male kabotaže) do 2000 brt. Nekad tradicionalnih dizajna, željeznog ili drvenog trupa s parnim ili motornim

²¹ V. Brajković, Pomorstvo, Ibid, str.152.

Pravni status broda

pogonom, u novije doba obalne brodove karakteriše vrlo raznolik dizajn, materijali i pogoni, uključujući katamarane, hidroglisere, stakloplastiku za izradu trupa, i mlazni pogon.²²

Istorijski razvoj putničkih brodova vezan je za razvoj trgovačkih brodova. U početku, jedina podjela bila je na ratne i trgovačke brodove, te pravih putničkih brodova nije bilo. S porastom imigracije u Sjevernu Ameriku u prvoj polovini 19. vijeka, Amerikanci grade manje brze jedrenjake za prevoz putnika, pošte i manjih količina roba. Pojavom željeznih parnih brodova, putnički brodovi doživljavaju prvi značajniji razvoj. Za prelazno razdoblje bitan je Great Eastern, izgrađen 1857. za svoje vrijeme pravi gorostas, s 207 m dužine i kapaciteta 4000 putnika, daleko iznad tadašnjih potreba.²³

Dalji zamah donosi otvaranje Sueskog kanala 1870. godine te s putničkih brodova ubrzo nestaju jedra. Na prelazu iz 19. u 20. vijek, posebno izgradnjom Njemačkog transatlantika Kaiser Wilhelm der Grosse, i britanskih turbinskih brodova Lusitania i Mauretania putnički brodovi počinju poprimati oblike koji ih uglavnom karakterišu i danas.²⁴ Fascinatan razvoj nadgrađa bio je uslovljen potrebnim prostorom za sve veće kapacitete ukrcaja putnika i raznim novitetima sa svrhom povećanja udobnosti, kao saloni, barovi, kino-dvorane, čitaonice, bazeni, sportska igrališta, plesne dvorane i prodavnice. Od početka 20. vijeka, do kraja 1950-ih, zlatno je doba putničkih brodova, te se tada grade izvanredno velike i raskošne jedinice, koje u nekim karakteristikama nisu nadmašene ni danas, kao prekooceanski brodovi kompanije Cunard, Queen Mary i Queen Elizabeth, ili francuski transatlantik Normandie. Početkom 20. vijeka, glavni izvor prihoda za brodarske kompanije koje su obavljale prekooceanski saobraćaj bili su iseljenici, uglavnom iz Evrope u Sjevernu Ameriku.²⁵

Ograničavanjem broja mogućih useljenika u Sjedinjene Države 1920-ih, pomorske kompanije preorijentisale su se na turizam, te iseljeničku III. klasu na svojim brodovima preuredile u turističku. U drugom svjetskom ratu mnogi prekooceanski brodovi koristili su se za prevoz vojske, kao najveći Cunardovi transatlantici koji su ukrcavali i do 15 000

²² Istorijski razvoj brodova. www.historyship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

²³ V. Brajković, Ibid, str.156.

²⁴ Ibid, str 159.

²⁵ Ibid, str. 164.

Pravni status broda

vojnika. Od poslijeratnih brodova posebno se ističu United States, koji se smatra najbržim prekookeanskim brodom ikada izgrađenim, France, i posljednji transatlantik iz zlatnog doba, Queen Elizabeth 2. Već krajem 1950-ih, te posebno 1960-ih, sve snažniji razvoj vazdušnog putničkog saobraćaja dovodi do postepenog opadanja broja putnika na prekookeanskim brodovima, što uvođenjem sve bržih i udobnijih aviona, posebno Boinga 747, definitivno označava kraj masovnog pomorskog putničkog prometa.

Do kraja 1970-ih, skoro svi veliki transatlantici povučeni su iz prometa ili preusmjereni u krstarenja. Već početkom iste decenije grade se brodovi namjenjeni isključivo krstarenjima, ali njihove dimenzije i tonaža bili su znatno skromniji u odnosu na transatlantike iz 1930-ih i 1940-ih godina. Polovinom 1990-ih, sa znatnim uzletom u industriji kružnih putovanja, započinje izgradnja sve većih brodova, do najnovijih divovskih kruzera Oasis of the Seas i Allure of the Seas.²⁶

Prvi samostalni pogon putničkih brodova bio je parni pogon. Škot William Symington, 1801.godine konstruisao je eksperimentalni parobrod Charlotte Dundas, kojim je dokazana praktičnost korištenja parnog stroja kao brodskog pogona. 1807. Godine Amerikanac Robert Fulton izgradio je riječni putnički brod Clermont, nakon kojeg ubrzo slijedi primjena parnog stapnog stroja na brodovima. Prvi brodski strojevi služili su za pogon kotača, dok se od 1840. godine sve više primjenjuju propeleri. Početkom 20. stoljeća, izum parne turbine omogućio je instaliranje brodskih strojeva izvanredno velike snage, što je znatno povećalo brzinu i dimenzije kasnijih brodova. 1930-ih, kod većine parobroda, ugljen je kao gorivo zamijenjen naftom, što je zahtjevalo modifikacije na brodskim kotlovima. 1927. godine izgrađen je Augustus, prvi brod s pogonom na dizel motore.²⁷

Parne turbine bile su do najnovijih vremena instalirane na većini prekooceanskih brodova, s rijetkim izuzecima kao turbo-električni strojevi na brodovima Normandie i Canberra. Brodovi za krstarenje u većini slučajeva motorni su brodovi, premda se taj naziv primjenjuje za vrlo različite pogonske sastave, od tradicionalnih dizel motora koji preko osovina pokreću propelere, do dizel-električnih kombinacija kod najnovijih kruzera gdje se

²⁶ Ibid, str. 166.

²⁷ Ibid, str. 166.

dizel motori koriste kao generatori električne energije za pokretanje elektro-motora u pogonskim gondolama. ²⁸Takođe, kao generatori koriste se i hibridni pogoni, kao kombinacija plinskih turbina i dizel motora (CODAG) primjenjen na transatlantiku Queen Mary 2. Trajekti u velikoj većini slučajeva imaju dizelske motore, rijeđe dizel električni pogon, dok se pogon parnom turbinom primjenjuje samo na vrlo brzim brodovima na dugim prugama. Obalni brodovi najčešće se koriste dizelskim motorima, dok se kod novijih jedinica susreće i mlazni pogon.²⁹

Ratni brodovi

Ratni brod je brod koji je sagrađen i namenjen prvenstveno za rat, odnosno za djelovanje u oružanim sukobima. Ratni brodovi su obično sagrađeni sasvim drugačije od civilnih, tzv. trgovačkih brodova. Osim što su naoružani (najčešće s topovima i mitraljezima), ratni brodovi su u stanju podnijeti veću štetu, te su brži i imaju bolje manevarske sposobnosti od trgovačkih brodova. Za razliku od njih obično nose oružje, municiju i druge zalihe za svoju posadu (umjesto običnog tereta). Ratni brodovi obično pripadaju ratnim mornaricama, iako u prošlosti nije bio rijedak slučaj da pripadaju privatnim osobama ili kompanijama. U ratu se trgovački brodovi znaju često koristiti kao pomoćni ratni brodovi, kao što su u Prvom svjetskom ratu bili Kju-brodovi, odnosno pomoćne krstarice u Drugom svjetskom ratu. Sve do 17. vijeka bila je uobičajena praksa da se trgovački brodovi rekviriraju za potrebe rata, tako da su znali činiti više od polovine sastava nečije ratne mornarice. Do 19. vijeka, kada su pirati uglavnom nestali s važnijih mora, bilo je uobičajeno za veće trgovačke brodove da budu naoružani. Ratni brodovi su, s druge strane, nekada služili za snabdijevanje, odnosno za prevoz trupa.

Prvi ratni brodovi - sagrađeni u svrhu pomorskog ratovanja - nastali su na Mediteranu. Najčešće su to bile galije, dugački brodovi s pogonom na vesla, koji su kao glavno oružje imali kljun kojim bi se pokušavali zariti u neprijateljski brod. Ipak je najpopularnije sredstvo pomorskog ratovanja bio abordaž. Ratne galije su ratni jedrenjaci počeli istiskivati s mora tek sa razvojem brodske artiljerije, koja je postala glavno oružje na

²⁸ Ibid, str. 166.

²⁹ Ibid, str. 167.

Pravni status broda

moru. Dugi redovi vesala su postali nepraktični u tim uslovima, te se promijenila taktika i dizajn brodova. U tom periodu, poznatom kao Doba jedrenjaka, morima je zavladao linijski brod kao najveći i najbolje naoružan od svih plovila. Fregate i korvete su bile manje i brže, ali su uglavnom služile za izviđanje i prepade.

Izum parnog motora je polako promijenio pomorsku taktiku, jer su brodovi postali brži i pokretljiviji. Eksplozivna zrna su, pak, dovela do stavljanja oklopa na brodove, odnosno prvih oklopnjača sredinom 19.vijek.³⁰ Izum pomorskih mina je doveo do stvaranja minopolagača i minolovaca. Izum torpeda je doveo do stvaranja novih klasa brodova - torpiljarki, koje će poslije evoluirati u manje, ali brže torpedne čamce - te razarača, lakog broda čija je svrha ispočetka bila borba protiv torpiljarki. Početkom 20. vijeka morima su vladali bojni brodovi i oklopni krstaši, te nešto slabije oklopljene krstarice čija je svrha bila borba protiv neprijateljske trgovačke mornarice odnosno tzv. krstarički rat. Bojni brodovi su vrhunac svoje evolucije dobili kao drednoti, nazvani po britanskom brodu HMS Dreadnot. Oklopne krstaše su zamijenili nešto brži, ali slabije oklopljeni bojni krstaši.³¹

Pojava podmornice je u Prvom svjetskom ratu dovela do povratka fregata i korveta, čiji je zadatak sada bio protivpodmornička borba i zaštita trgovačkih konvoja.³² Između dva rata se pojavljuje i nosač aviona, koji će se u drugom svjetskom ratu pokazati kao najefikasniji i najmoćniji od svih ratnih brodova.³³ Iza rata je uvođenje projektila kao oružja dovelo do stvaranja novih klasa kao raketnih krstarica, raketnih razarača, raketnih topovnjača i raketnih čamaca. Pojavili su se i nosači helikoptera, a već prije su postojali specijalizovani desantni brodovi. Većina današnjih mornarica, pogotovo u manjim zemljama od ratnih brodova posjeduje uglavnom patrolne čamce.

³⁰ Parni motor. www.ship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

³¹ V. Brajković, Ibid, str. 168.

³² Podmornica. www.submarine.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 20.00h)

³³ Ratni brod. www.shipwar.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 22.00h)

Pravni status brodova

Ime broda - Jedan od neotuđivih atributa broda je njegov naziv. Prisvajanje brodovima naziva, jeste individualizacija svakog broda. Naziv brodu daje vlasnik na način određen zakonodavstvom. On može da se mijenja prilikom prelaska prava vlasništva ili zbog drugih osnovanih razloga. Svakom brodu se prisvaja pozivni signal. Osim toga, u zavisnosti od tehničke opremljenosti broda njemu se prisvaja i identifikacioni broj brodske stanice, satelitske veze i broj izbornog poziva brodske stanice. Način prisvajanja brodu pozivnog signala utvrđuje se nadležnim organom u oblasti veze.

Ime, odnosno oznaka broda, čini osnov njihovog međusobnog razlikovanja, pa važi pravilo da dva pomorska broda upisana u upisnik brodova ne mogu da imaju isto ime, odnosno ako se radi o tehničkim plovnim objektima istu oznaku. Po pravima nekih zemalja, npr. kao što je to slučaj sa italijanskim i engleskim pravom, imena pomorskih brodova moraju da budu ne samo različita, već ne smiju da budu ni međusobno slična.³⁴

Ovakva odredba ne postoji u našem pravu, pa treba uzeti da se ovo pitanje rješava prema opštim pravilima privrednog prava. Postoji propisani postupak za davanje imena brodovima. Brodovlasnik koji želi da da ime svom novosagrađenom ili kupljenom brodu, ili eventualno da promjeni ime već postojećem brodu, dužan je da podnese predlog nadležnom državnom organu za poslove pomorstva u kome predlaže tri imena za svoj brod, a organ u pitanju prihvata jedno od njih i donosi rješenje o određivanju imena broda. U praksi prvo navedeno ime od tri predložena je ono koje brodovlasnik želi da da svom brodu i nadležni organ to redovno prihvata, a izvršiće izbor između slijedeća dva samo ako za to postoje ozbiljni razlozi.

Državna registracija - Sa pravom plovidbe broda pod zastavom te ili druge države, tijesno je vezana njegova registracija. Saglasno Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. godine, svaka država mora da osnuje registar brodova, koji plove pod njenom zastavom, a koji se

³⁴ M. Grigoli, *Diritto della Navigazione*, str. 68

Pravni status broda

unose, posebno podaci, kao što je naziv broda, njegov prethodni naziv i registracija, luka upisa, pozivni signali, naziv brodogradilišta, mjesto i godina izgradnje, opis tehničkih karakteristika i td. Prije nego država upiše brod u svoj registar brodova, ona mora da se ubijedi da je prethodna registracija poništena.

Državna pripadnost, odnosno nacionalnost broda kako se to često ističe, upoređuje se sa državljanstvom fizičkih lica. Ipak, čini se da je bliže i ispravnije upoređenje sa statusom pravnih lica u pravu. U uporednoj literaturi, posebno u italijanskoj, ističe se da državljanstvo stvara pravnu vezu između države i fizičkog lica, dok nacionalnost broda nije pravna veza, već kvalifikacija podvrgavanju broda suverenitetu određene države kao posledica pravne veze između te države i vlasnika broda.³⁵

Fakultativni upis predviđen je za: brodove koji su u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina Crne Gore, sa prebivalištem u inostranstvu, brodove koji su u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina Crne Gore sa prebivalištem u inostranstvu, a brodar tog broda je preduzeće sa sjedištem u Crne Gore ili drugo pravno lice takodje sa sjedištem u Crne Gore ili državljanin Crne Gore koji ima prebivalište u Crne Gore, pod uslovom da se sa zahtjevom broдача iz Crne Gore za upis tog broda u upisnik brodova, saglasi njegov vlasnik, jahte koje su u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina Crne Gore sa prebivalištem u inostranstvu.³⁶

Ovakvu obavezu postavljaju skoro sve države koje i maju nacionalne registre, pa tako i naša zemlja za brodove naše zastave postavlja minimalni uslov da zapovjednik broda mora da bude domaći državljanin. Međutim, neke zemlje traže i više, kao npr. Portugalija, prema čijem pravu dvije trećine posade i zapovjednik broda moraju da budu portugalski državljani. Države slobodnih zastava ne postavljaju ni jedan od ovih uslova, brodovi koji su u cjelini ili dijelom u svojim i stranih lica pod uslovom da Crna Gora vrši kontrolu na takvim brodovima i ako taj upis dozvoli nadležni organ za poslove pomorstva.³⁷

³⁵ Borislav Ivošević, *Ibid.*, str. 27.

³⁶ *Ibid.*, str. 28.

³⁷ *Ibid.*, str.30.

Pravni status broda

Brodsko dokumentacija - Pravni status broda, njegova osnovna namjena, tehničko stanje i drugi elementi koji imaju važan pravni značaj potvrđuju se brodskim dokumentima, predviđenim kako zakonodavstvom države zastave broda, tako i nizom međunarodnih konvencija. Bez navedenih dokumenata brod nema pravo da izađe na more.

Brodске isprave o identitetu broda su upisni list (*Certificate of Registration*) i privremeni plovidbeni list (*Provisional Certificate*). Privremeni plovidbeni list se izdaje brodu koji je nabavljen u inostranstvu pa još nema upisnog lista, te brodu koji je u inostranstvu, a izgubio je upisni list. Njime se stiče državna pripadnost prije upisivanja u upisnik brodova. Sadrži sve podatke sa lista A i B iz upisnika brodova, a ima ograničen rok valjanosti. Vrijedi do dolaska broda u prvu crnogorsku luku, ali najduže jednu godinu, a izdaje ga crnogorsko diplomatsko-konzularno predstavništvo. Umjesto njih se mogu izdati o državnoj pripadnosti broda (zamjenjuje Upisni list) i Privremena o državnoj pripadnosti broda (zamjenjuje Privremeni plovidbeni list).

Brod koji dolazi iz inostranstva dužan je u roku od 24 sata od dobijanja slobodnog prometa (*free pratique*), podnijeti dnevnik lučkoj kapetaniji na pregled. U inostranstvu, dnevnik se predaje na pregled diplomatsko-konzularnom predstavniku. Brod koji ne plovi u inostranstvo predaje dnevnik na pregled svakih 30 dana. Lučka kapetanija je dužna upisati primjedbe, a postoje li nepravilnosti može kazniti zapovjednika za pomorski prekršaj. Prije zaključivanja starog, te otvaranja novog dnevnika, takođe mora biti ovjeren od lučke kapetanije ili diplomatsko-konzularnog predstavnika. Na brodu mora uvijek biti rezervni (prazni) obrazac, tj. knjiga.

Posada broda - U sastav posade broda ulaze lica, koja su zauzeta izvršenjem obaveza vezanih za eksploataciju ili održavanje i koji su uključeni u popis posade broda. Brod mora biti popunjen posadom na takav način, da njegov sastav, kako po broju članova, tako i po kvalifikacijama obezbijedi sigurnost plovidbe i odgovarajuću eksploataciju broda. Međunarodni zahtjevi, postavljeni za kvalifikaciju pomoraca, osnovani su u prvom redu na normama Međunarodne konvencije o standardima za obuku i vršenju brodske straže 1978.

Pravni status broda

sa izmjenama iz 1995 g. (tzv. STWC Konvencija), a takođe sa odgovarajućim savjetima i rezolucijama IMO.³⁸

Komandni sastav prilikom obavljanja poslova na brodu mora da ima sledeću kvalifikacionu dokumentaciju: radna diploma sa ispitom za sticanje određenog ovlašćenja, ovlašćenje o postupcima u slučaju opasnosti na brodu, posada broda: ovlašćenje o kvalifikaciji (mornar, motorista i dr.), ovlašćenje o postupcima u slučaju opasnosti na brodu. Osim navedenih dokumenata, nautičari moraju da imaju: ovlašćenje o osposobljenosti za radar i SARP, ovlašćenje o osposobljenosti za operatera-radiotelefonista. Od pomoraca mogu da se traže i druga kvalifikaciona dokumenta. Na primer, za komandni sastav je uveden GMDSS. Međunarodni zahtjevi, koji se odnose na kvalifikacije komandnog sastava trgovačkih brodova su određene i u Konvenciji MOR No53 *Ovlašćenja lica komandnog sastava na trgovačkim brodovima* iz 1936 g. Za ostalu posadu, takođe su zahtjevi sadržani u dvije konvencije MOR: Konvencija No 69 *O izdavanju brodskim kuvarima ovlašćenja o kvalifikaciji* i Konvencija No74 *O izdavanju mornarima ovlašćenja o kvalifikaciji*, obje iz 1946 godine.

Zahtjevi, koji se odnose na zdravstveno stanje pomoraca su određeni nizom međunarodnih pravnih akata. Uslovno možemo da ih podijelimo na dvije vrste: jedna vrsta, koja se odnosi na medicinske zahtjeve o profesionalnoj sposobnosti pomoraca i druga vrsta, koja se odnosi na sprečavanje unošenja i širenja karantinskih bolesti, takvih kao što je kolera, žuta groznica, SIDA.

Prije svega, pomorac mora da ima svjedočanstvo o medicinskom pregledu (*Psychical Examination Certificate*).³⁹ Postojanje tog svjedočanstva i medicinskih zahtjeva, koji se odnose na pomorce radi njegovog dobijanja, određeno je odredbama Konvencije MOR No73 *O medicinskom pregledu pomoraca*. U saglasnosti sa Međunarodno medicinskim i sanitarnim pravilima iz 1969 godine (sa izmjenama), za pomorce je obavezno postojanje dva međunarodna svjedočanstva o vakcinaciji ili revakcinaciji protiv žute groznice i kolere. (*International Certificate of vaccination or revaccination against cholera*).⁴⁰ Vakcina

³⁸ Ibid, str.32.

³⁹ Ibid, str 32.

⁴⁰ Ibid, str. 34.

Pravni status broda

koja se upotrebljava mora da odgovara zahtjevima, koji su utvrđenim Svjetskom zdravstvenom organizacijom. Svjedočanstvo se izdaje individualno, samo jednom licu, izdavanje kolektivnih svjedočanstava nije dozvoljeno.

Između neškodljivog i tranzitnog prolaska tjesnacima postoji znatna razlika.⁴¹ Tranzitni prolazak vrijedi za brodove i avione, a neškodljiv samo za brodove. U tranzitnom prolasku podmornice mogu ploviti uronjene, u neškodljivom prolasku na površini. Ovlaštenja države da svojim zakonima i propisima uređuje tranzitni prolazak uža su od njenih ovlaštenja da uređuje u neškodljivom prolasku. Na stranom brodu u tranzitnom prolasku obalna država nemože kažnjavati, a u neškodljivom prolasku može. Plovne puteve i sastave odijeljene plovidbe kod tranzitnog prolaska određuje IMO na prijedlog obalnih država, kod neškodljivog prolaska određuje ih obalna država, pri čemu je dužna voditi računa o preporukama IMO-a.

Popis zabranjenih radnji za brodove u prolasku manji je od kod tranzitnog nego kod neškodljivog prolaska. Kod tranzitnog prolaska države koje se koriste tjesnacem i države na tjesnacu dužne su sarađivati u postavljanju i održavanju potrebnih objekata sigurnosti plovidbe i navigacijskih pomagala u tjesnacu i u sprečavanju, smanjivanju i nadziranju zagađivanja s brodova, dok takve obaveze nema kod neškodljivog prolaska. Obalna država može preduzimati mjere radi sprečavanja prolaska koji nije neškodljiv, dok to ne može činiti kod tranzitnog prolaska.⁴²

U arhipelaškim vodama brodovi svih država uživaju pravo neškodljivog prolaska na koji se primjenjuju odredbe Konvencije o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem.⁴³ To će vrijediti i u tjesnacima u arhipelaškim vodama, ako država nije odredila plovne puteve u tim vodama. Slobodan prolazak je prolazak brodova tjesnacima u kojima postoji plovni put otvorenim morem ili ekonomskim pojasom pogodan za plovidbu s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine. Takvih tjesnaca ima nekoliko, od kojih su najznačajniji Bosfor i Dardanele. Ovi tjesnaci imaju vrlo burnu istoriju.

⁴¹ Bolanča, D., Pomorsko pravo (odabrane teme), Pravni fakultet Split, 1999, str.67.

⁴² Ibid, str.68.

⁴³ Ibid, str.71.

Pravni status broda

Trgovački brodovi u doba mira (i u doba rata ako Turska nije zaraćena strana) imaju potpunu slobodu prolaska i plovidbe tjesnacima, danju i noću, pod bilo kojom zastavom i s bilo kojim teretom bez ikakvih formalnosti osim onih sta se tiču zdravstvenog nadzora. Ako je Turska zaraćena strana, trgovački brodovi država koje nisu s Turskom u ratu mogu prolaziti tjesnacima pod uslovom da ne pomažu neprijateljima. Brodovi mogu ulaziti samo danju i pravcima koji su oni odredili. Maksimalna tonaža svih stranih pomorskih snaga koje se mogu nalaziti u tranzitu s tjesnacima ne smije preći 15 000 tona, niti broj brodova može biti veći od 9.

Ugovor o trajnoj neutralizaciji Panamskog kanala predviđa u članu 2. sledeće:

Republika Panama izjavljuje da će kanal kao vodeni put za međunarodni tranzit biti stalno neutralan sa svrhom da i u vrijeme mira i u vrijeme rata i dalje ostane siguran i otvoren za mirni prolazak brodova svih država pod uslovima pune jednakosti, tako da se u pogledu uslova ili naknada za prolazak ili zbog nekog drugog razloga ne diskriminišu ni jedna država ni njeni građani ni državljani, te da kanal, a samim tim panamska prevlaka, ne bude cilj represalija u nekom oružanom sukobu između drugih država svijeta.⁴⁴

Države ugovornice i druge države koje priznaju neutralizaciju kanala obavezuju se da u slučaju rata neće izvoditi niti pripremati ratne operacije u samom kanalu, prilaznim putevima u kanal i odgovarajućim dijelovima teritorijalnog mora Paname.⁴⁵ Prolazak ratnih brodova svih država dopušten je u svako doba. Ovo pravo uživaju i javni brodovi. Ratni brodovi SAD i Paname imaju pravo da hitno prolaze kroz kanal. Ova odredba objašnjena je interpretativnom deklaracijom šefova dviju država od 14. oktobra 1977. u smislu da se prolaz brodova mora obaviti što je moguće prije, bez smetnji, i da se u slučaju potrebe ili u hitnim slučajevima ovi brodovi mogu staviti na čelo kolone. Ugovor o Panamskom kanalu već u prvom svom članu, koji nosi *Ukidanje ranijih ugovora i uspostavljanje novog sistema odnosa*, kaže da će stupanjem na snagu ovog ugovora prestati važnost ugovora od 18. novembra 1903. ugovor o prijateljstvu i saradnji iz 1936. godine i ugovor o uzajamnom

⁴⁴ Barić Punda, V. – Rudolf, D. ml., Pravo mora, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2007., str.122

⁴⁵ Ibid, str.124.

Pravni status broda

razumijevanju i suradnji do 25. januara 1955. godine kao i svi drugi ugovori i ostale ugovorne odredbe koje se odnose na kanal, status i funkcioniranje.⁴⁶

Kielski kanal prokopan je 1896. godine na njemačkoj teritoriji radi skraćenja puta iz Baltičkog u Sjeverno more. Poseban pravni status kanala određen je nakon I Svjetskog rata Versailleskim ugovorom o miru (članovi 380-386). Prema tom ugovoru kanal je otvoren za plovidbu trgovačkih i ratnih brodova svih zemalja, osim onih koje se nalaze u ratu s Njemačkom. Njemačka je mogla ubirati takse samo radi održavanja plovnosti i popravka kanala. Njemačka je svoje obaveze otkazala deklaracijom od 14. oktobra 1936. godine kojom su otkazane i vojne klauzule Versa Uleskog ugovora. Poslije II Svjetskog rata kanal je otvoren za međunarodnu plovidbu, a njegov pravni status nije ponovno uređen. Prema mišljenju vlada Velike Britanije, Francuske i SAD, režim kanala kako je uređen Versailleskim ugovorom o miru i danas je na snazi.⁴⁷

Korintski kanal spaja Jonsko s Egejskim morem. Nalazi se na teritoriju Grčke, a otvoren je za plovidbu 1893. godine. Plovidba kanalom nije međunarodno regulisana, a Grčka dopušta prolaz svim brodovima. Kanal je lokalnog značenja pa države nisu nastojale da se režim plovidbe kroz kanal međunarodno uredi. U arhipelaškim vodama brodovi svih država uživaju pravo neškodljivog prolaska na koji se primjenjuju odredbe Konvencije o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem.⁴⁸

Državni pojas je područje izvan teritorijalnog mora i uz njega, podvrgnut posebnom pravnom režimu na temelju kojega su prava i jurisdikcija obalne države te prava i slobode drugih država uređeni odgovarajućim odredbama Konvencije Ujedinjenih Nacija o pravu mora. U ostvarivanju svojih suverenih prava obalna država može preduzimati mjere, uključujući pregled, inspekciju, pečaćenje, zaustavljanje, zadržavanje i sudske postupke, koji su neophodni radi osiguranja poštovanja zakona i propisa. Zaustavljeni brodovi i njihove posade moraju se pustiti ako je položeno zadovoljavajuće jemstvo ili je data druga garancija. Kazne zbog kršenja zakona i propisa o ribolovu, ako drukčije nije dogovoreno između država, ne mogu biti kazne lišenja slobode. Obalna država dužna je o zaustavljanju ili

⁴⁶ Ibid, str.125.

⁴⁷ Barić Punda, V. – Rudolf, D. ml., Ibid., str.123.

⁴⁸ Ibid, str. 124.

Pravni status broda

zadržavanju stranih brodova i o svim kasnije iz rečenim kaznama obavijestiti državu zastave broda.⁴⁹

Kvalifikacija plovnog postrojenja kao broda, ne može biti iscrpljena samo ovim više izloženim razmišljanima. Pri tome, takođe je neophodno uračunati i određenu ukupnost pravnih obilježja, koja su svojstvena brodu. Obilježjima se odnose: zastava, personifikacija nacionalnosti broda, naziv i/ili broj, koji dozvoljava da se identifikuje brod, određeni način registracije broda i izdavanja odgovarajućih dokumenata, koji odražavaju nadzor države nad brodom, prisustvo odgovarajućim načinom kompletirane posade, koja odgovara međunarodnim i nacionalnim zahtjevima o kvalifikaciji i zdravstvenom stanju.

Saglasno čl. 91. Konvencije Ujedinjenih Nacija o pravu mora iz 1982. godine, brodovi imaju nacionalnost te države, pod čijom zastavom imaju pravo da plove. Brod mora da plavi samo pod zastavom jedne države, u protivnom slučaju, saglasno čl. 92. Konvencije on se izjednačava sa brodovima koji nemaju nacionalnost. To u prvom redu daje, npr. pravo bilo kom vojnom brodu, koji je sreo takav brod na otvorenom moru, u saglasnosti sa čl. 110. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine, da ga kontroliše.

Državna zastava se vije na brodu posle dobijanja svjedočanstva na pravo plovidbe pod tom zastavom. Prilikom susreta sa vojnim brodovima, brod pozdravlja vojni brod ili brodove na način što spusti zastavu na krmenom jarbolu. Konvencija Ujedinjenih Nacija o pravu mora zahtijeva realnu vezu između države i broda koji vijori njenu zastavu. Realna veza između broda i države u kojoj je on registrovan, označava da takva registracija ima ne samo formalni karakter, već da država zastave broda ostvaruje svoju jurisdikciju i kontrolu nad tim brodom.⁵⁰

Na osnovu odredbi Konvencije Ujedinjenih Nacija o uslovima registracije brodova iz 1986. godine, možemo da damo kriterijume te veze. To je: 1. učešće države ili njenih fizičkih lica ili pravnih lica u vlasništvu broda; 2. obaveza države registracije da utvrdi zahtjeve, saglasno kojim određeni dio posade mora da bude sastavljen od građana te države; 3. obezbjeđenje nadležnog upravljanja brodovima. Tako, saglasno čl. 10. država registracije do

⁴⁹ Borislav Ivošević Ibid., str. 27.

⁵⁰ Ibid, str.21.

Pravni status broda

uključenja broda u registar obezbjeđuje, da na njenoj teritoriji bude otvorena ili da ima predstavništvo odgovarajuća pomorska firma, ili da se nalazi fizičko ili pravno lice, koje je na nadležan način osnovano ili registrovano u državi zastave i ovlašćeno da djeluje u ime i u interesima brodovlasnika i da odgovara za sve njegove obaveze. Zatim se obezbjeđuje identifikacija i odgovornost brodovlasnika i operatera brodova, što u nekom redu garantuje poštovanje uslova, koji se tiču samog registra brodova (čl. 11).

Ne gledajući na izvjestan progres, Konvencija iz 1986. godine, nije u potpunosti riješila problem, koji se zaključuje u tome, da i dalje postoji praksa takozvanih udobnih zastava (*flag of convenience*). Istorija udobne zastave je ukratko sledeća. Još u vrijeme Prvog svjetskog rata Panama, a kasnije Honduras su donijeli zakone o uslovima registracije stranih trgovačkih brodova, koji su dozvoljavali da se zaobiđu konkurenti, koji su plovili pod nacionalnim zastavama razvijenih država. To se postiglo putem uprošćavanja, a često i namjernog smanjenja zahtjeva u socijalnoj sferi i oblasti oporezivanja. Naziv udobstvo i kasnije dodati drugi popusti, pokazali su se toliko privlačnim za strane brodske kompanije, da je u godinama posle rata praksa registracije pod udobnim zastavama dobila posebno rasprostranjenost.

Aktivno nastupanje sindikata brodovlasnika razvijenih država protiv politike udobnih zastava je ostalo bezuspješno. Danas je obim upotrebe udobnih zastava u svijetu dostigao rekordan nivo, pod njima je registrovano više od polovine svih brodova svjetske trgovačke flote. U države koje daju udobnu zastavu (često ih nazivaju državama otvorene registracije), danas se ubrajaju: Antigva i Barbuda, Bahamska ostrva, Barbados, Beliz, Bermudska ostrva, Kajmanska ostrva, Kostarika, Kipar, Džibuti, Gibraltar, Honduras, Liberija, Luksemburg, Malta, Maršalova ostrva, Mauricijus, Holandski Antili, Panama, Singapur, Šri Lanka, Sent-Vinsent i Grenada.

Osnovni razlozi očuvanja udobne zastave u praksi trgovačke plovidbe su sljedeći: prodaja mjesta u nacionalnom registru su jedan od najvažnijih izvora državnog budžeta.

⁵¹Tako, npr. Panamski registar svake godine zarađuje oko 40 miliona dolara, Kipar – 22 miliona, Bahamska ostrva – 15 miliona, Malta – 6 miliona; za brodovlasnike u državama sa

⁵¹ Bolanča, D., Ibid, str.102

Pravni status broda

visokim porezima, prenos brodova pod udobnim zastavama je poreski raj, jer u državama otvorene registracije neki porezi u potpunosti odsustvuju, a postojeći su nesrazmjerno niski, blagi tehnički uslovi za brodove. npr. Sent-Vinsent i Grenadu nazivaju korpom za smeće svjetske trgovačke flote, jer mnogi brodovlasnici prenose svoje brodove u taj registar prije prodaje u staro željezo, niski zahtjevi u socijalnoj sferi pomoraca, posebno kada riječ ide o plati, radnom vremenu.

Strani brodovlasnici često daju prednost nekoj iz udobnih zastava. Tako, npr. grčke kompanije teže zastavi Kipra. Danas pod tom zastavom je registrovano više od 1/3 ukupne bruto tonaže grčkih brodova. Japanske kompanije daju prednost zastavi Paname, američke – zastavi Liberije. Treba reći da je beskompromisan protivnik udobne zastave bio nekadašnji Sovjetski Savez. Dok se danas Ruska Federacija navikla na praksu upotrebe udobne zastave. Rusija se danas nalazi na sredini spiska vodećih država svijeta po obimu upotrebe udobnih zastava. Osnovni razlog za to je nesavršenstvo finansijsko kreditnog sistema u državi i visoke kamatne stope. Brodovlasnici su primorani da obnavljaju flotu na račun zapadnih kredita, stavljajući u zalog postojeće i brodove koji se kupuju.⁵² Obavezan zahtjev zapadnih kreditora u tom slučaju je da se brodovi registruju pod stranom zastavom i da se funkcija upravljanja preda iskusnim zapadnim firmama iz te oblasti.

U procesu eksploatacije brodova, bezbjednost plovidbe se obezbjeđuje čitavim nizom kompleksnih pravnih mjera. Jedna od najvažnijih alki u sistemu obezbjeđenja bezbjednosti plovidbe je ljudski faktor. Bezbjednost plovidbe u značajnoj mjeri se osigurava primjenom Međunarodnih pravila izbjegavanja sudara na moru 1972. godine. Pravila su usvojena u Londonu 20 oktobra 1972. godine, i stupila su na snagu 15 jula 1977. godine. Ona se odnose na sve brodove na otvorenom moru i vodama koje se spajaju sa njim, a po kojima mogu daplove pomorski brodovi. Ništa ne može osloboditi brod, njegovog vlasnika, kapetana ili posadu od odgovornosti za posledice koje mogu nastati usljed nepoštovanja Pravila. Pravilima se reguliše djelovanje broda pri različitim uslovima plovidbe, posebno izbor brzine, radnje za sprečavanje sudara prilikom plovidbe u tjesnacima, sistemima razdvojene plovidbe, prilikom preticanja, približavanja, presijecanja kurseva. Pravila određuju vrstu svjetala koju moraju da nose brodovi, zvučne i svjetlosne signale za različite

⁵² Barić Punda, V. – Rudolf, D. ml., Ibid., str.183.

Pravni status broda

situacije, regulišu raspored i tehničke karakteristike svijetala i znakova. Radi obezbjeđenja veze između posade brodova, a takođe sa kopnenim vlastima primjenjuje se Međunarodni zbornik signala. Zbornik je usvojila Skupština IMO 27 septembra 1965. godine, i uveden je u upotrebu 1 aprila 1969. godine, rješenjem 17 sjednice Komiteta za bezbjednost na moru.⁵³

Kapetanu se preporučuje da izvrši obuku i postigne da posada precizno, organizovano izvršava radnje u slučaju napada pirata. Kapetan samostalno određuje stepen primjene sile za odbranu od piratskog napada, međutim ne preporučuje se upotreba vatrenog oružja. Potrebno je takođe imati u vidu, da se u saglasnosti sa zakonodavstvom niza država prevoz oružja na trgovačkom brodu kvalifikuje kao prekršaj sa svim proizilazećim iz njega posledicama.⁵⁴ Na brodu ima dovoljno sredstava koja mogu biti upotrebljena za odbranu od napada, počevši od protivpožarnih sredstava, npr. voda pod visokim pritiskom i završavajući sa pirotehnikom: signalnim i zvučnim raketama, bakljama, dimnim raketama. Osim toga u današnje vrijeme imamo dovoljan širok izbor sigurnosnih sredstava koje brodske kompanije mogu za svoje brodove na vrijeme obezbijediti – infracrvena aparatura, različite vrste signalizacije, suzavci, bodljikava žica koja se lako postavlja i skida i td. Ta sredstva mogu pomoći da se brod vrlo efikasno zaštiti prilikom prolaska kroz opasne reone. Ako je brod podvrgnut piratskom napadu u vodama priobalne države, kapetan mora odmah poslati službeno obavještenje vlastima te države. Ako je brod postao žrtva napada na otvorenom moru, takvo obavještenje se šalje vlastima najbliže države. Odmah posle predaje obavještenja kapetan treba da sastavi detaljan izvještaj na okolnosti obaveštenja, koji sadrži sledeće informacije: datum, tačno vrijeme i mjesto napada (unutrašnje vode, teritorijalno ili otvoreno more), koordinate, naziv najbliže država, broj pirata i njihov opis, pretpostavljena nacionalnosti broj i tip plovila koji su učestvovali u napadu, način upada na brod, mjere koje su preduzele mjesne vlasti i td. Izvještaji se šalju odgovarajućim obalnim vlastima, najbližem diplomatskom predstavništvu države pod čijom zastavom plovi brod, a takođe na adresu brodske kompanije. Rukovodstvo brodske kompanije mora odmah da proslijedi izvještaj kapetana nadležnim organima države, nacionalnoj asocijaciji brodovlasnika, a takođe u IMO (*međunarodna pomorska*

⁵³ Bolanča, D., Ibid, str.112.

⁵⁴ Bolanča, D., Ibid, str.99.

Pravni status broda

organizacija) gdje se dobijena informacija analizira i preduzimaju mjere na međunarodnom nivou.⁵⁵

Po svojoj prirodi uslovi rada pomoraca su takvi da zahtijevaju međunarodno pravno regulisanje. Poseban značaj u tom procesu pripada međunarodnoj organizaciji rada. Međunarodna organizacija rada MOR (ILO) je bila osnovana 1919. godine, saglasno Versajskom mirovnom sporazumu u okvirima Lige nacija sa ciljem ujedinjenja zajedničkih napora vlada preduzetnika i predstavnika sindikata da pomognu u saradnji za socijalnu pravdu i utvrđivanje jedinstvenih standarda u oblasti radnih odnosa. Od 1946. godine, MOR je specijalna ustanova Organizacije Ujedinjenih Nacija. U današnje vrijeme MOR ima 175 država članica, na čijim teritorijama živi 98% stanovnika Zemlje, što joj daje univerzalni karakter. MOR je međuvladina organizacija, ali za razliku od drugih organizacija sistema Ujedinjenih Nacija ona je trostrana i u nju ulaze: predstavnici vlada, unije poslodavaca i radnika, koji su pozvani da rješavaju postavljene pred njima zadatke putem dijaloga i pregovora.

Princip trostranosti MOR a, dozvoljava predstavnicima radnika i poslodavaca da na jednakim sa predstavnicima vlade uslovima, uzimaju učešće u svim diskusijama i donošenjima odluka.⁵⁶ U okvirima prve grupe, osnovnim međunarodnim sporazumom koji utvrđuje zahtjeve za konstrukciju i opremu broda je Međunarodna Konvencija o zaštiti ljudskog života na moru 1974. godine, usvojena u Londonu 1 novembra 1974. godine, izmijenjena i dopunjena Protokolom koji je usvojen u Londonu 17 februara 1978. godine, poznata među pomorcima kao SOLAS konvencija. Konvencija je stupila na snagu 28 maja 1980. godine, i uz dogovor učesnica zamijenila. Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru iz 1960. godine. Oblast djelovanja konvencije je ograničena brodovima koji vrše međunarodna putovanja. Ona se ne prostire na vojne brodove, vojne pomoćne brodove, ribarske brodove, jahte za razonodu i brodove koji imaju manje od 500 registarski tona. Konvencija ima niz zahtjeva koji se odnose na konstrukciju broda, sredstva za

⁵⁵ Ibid., str.183.

⁵⁶ Ibid, str.109.

Pravni status broda

spašavanje, opremu za radiotelegrafiju i radiotelefoniju, prevoz zrna i opasnih tereta. Posebni zahtjevi su utvrđeni za brodove na atomski pogon.⁵⁷

Saglasno Konvenciji sva sredstva za spašavanje na brodu moraju biti uvijek spremna za upotrebu. Odredbe Konvencije uključuju detaljne zahtjeve za konstrukciju čamaca za spašavanje i splavove, o njihovoj nosivosti, broju, snabdevanju, razmještaju na brodu, načinu ukrcavanja na njima i njihovom spuštanju. Specijalni zahtjevi predviđeni su za krugove i pojaseve za spasavanje i strogo je propisan njihov broj. Glava VIII Konvencije je posvećena brodovima na atomski pogon. Takav brod ni pod kakvim uslovima ne može biti oslobođen od ispunjenja uslova Konvencije. Posebno, projekat, konstrukcija, norme za kontrolu prilikom proizvodnje i ugradnje reaktora moraju da odgovaraju zahtjevima i podliježu odobrenju odgovarajućih vlasti. Potrebne su garancije da na takvom brodu odsustvuje na moru i luci prekomjerna radijacija koja je opasna po posadu, građane, vodene puteve, prehrambene ili vodene resurse.

Vladama tih država u koje uplovljava takav brod na vrijeme se dostavlja bezbjedonosna informacija. Za upoznavanje i rukovođenje uslužnog personala priprema se detaljno Uputstvo za eksploataciju, koje odobrava vlada. Kapetan ili zapovjednik broda na atomski pogon u slučaju incidenta, koji može da izazove opasnost za životnu sredinu, odmah obavještava vladu države pod čijom zastavom plovi, a takođe nadležne vladine organe te države u čijim se vodama nalazi ili čijim se vodama približava brod sa takvim oštećenjima.

Imunitet državnih pomorskih brodova od početka XIX vijeka bez izmjena se potvrđivao praksom pomorskih država. U isto vrijeme u sporovima vezanim za trgovinu kada je druga strana bila fizičko ili pravno lice, država se uvijek nalazila u prednosti. Kao odgovor na takavo stanje bila je pokrenuta teorija takozvanog funkcionalnog imuniteta. Saglasno toj teoriji država ima imunitet samo prilikom ostvarenja javnih funkcija, tj. funkcija državne vlasti. Ako država učestvuje u trgovini, eksploatišući svoju flotu u komercijalne svrhe, onda ona ne može koristiti imunitet jer se bavi privatnom djelatnošću.

⁵⁷ Barić Punda, V. – Rudolf, D. ml., Ibid, str.191.

Pravni status broda

Tokom 1926. godine, prvi put se pokušala izvršiti unifikacija na međunarodnom nivou negiranja imuniteta državnih trgovačkih brodova. Sa tim ciljem u Briselu je bila sazvana međunarodno diplomatska konferencija na kojoj je donesena Međunarodno konvencija o unifikaciji nekih pravila o imunitetu državnih brodova.⁵⁸ U članu 1. Konvencije je navedeno da države koje imaju pomorske brodove ili koje ih eksploatišu snose odgovornost za potraživanja vezana za eksploataciju brodova, isto kao i privatna lica. Član 2. Konvencije izjednačava državne pomorske brodove sa privatnim u odnosu jurisdikcije i primjene na njma pravnih mjera. Član 3. predviđa da se pomenuta pravila ne prostiru na državne brodove koji se nalaze na državnoj službi i ne koriste se u komercijalne svrhe. Konvencija dozvoljava zaplenu državnog trgovačkog broda na osnovu rješenja sudova stranih država.⁵⁹ U dopunskom Protokolu Konvencije iz 1926. godine, potpisanom u Briselu 24. maja 1934. godine, predviđena je takođe mogućnost zadržavanja brodova koje je unajmila vlada neke države i koji se koriste u komercijalne svrhe. Bez obzira na donošenje Konvencije 1926. godine, njene odredbe nijesu dobile široki odziv u međunarodnoj zajednici.

Velike pomorske države kao što je V. Britanija, SAD, Francuska nijesu ratifikovale Konvenciju. Rusija takođe nije učesnica te konvencije. 10. maja 1952. godine bila je usvojena Konvencija o unifikaciji nekih pravila o privremenom zadržavanju brodova. Član 32. Konvencije Ujedinjenih Nacija o pravu mora iz 1982. godine utvrđuje da imunitet imaju samo vojni brodovi i drugi državni brodovi koji se upotrebljavaju u nekomercijalne svrhe. Negiranje imuniteta državnih pomorskih brodova je utvrđeno u Međunarodnoj Konvenciji o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova 1999. godine. Njene odredbe, saglasno članu 8., primjenjuje se na bilo koji brod u predelima jurisdikcije bilo koje države u česnice, nezavisno od toga da li takav brod plovi pod zastavom u česnice Konvencije ili ne. Tako, tendencija otstupanja od priznavanja imuniteta državnih trgovačkih brodova je očevidna i to se ne smije ignorisati. Na taj način u potpunosti je opravdana praksa zaključenja bivšim Sovjetskim Savezom, a zatim i Rusijom dvostranih sporazuma sa stranim državama o

⁵⁸ Bolanča, D., Ibid, str.119.

⁵⁹ Ibid, str.129.

Pravni status broda

uzajamnoj ne primjeni prinudnih mjera na državne trgovačke brodove. Takve sporazume, npr. Ruska Federacija je potpisala sa V. Britanijom, Alžirom, Irakom i dr. državama.⁶⁰

Teretnica služi kao potvrda broдача o prijemu tereta. Drugim riječima teretnica je dokaz da je broдар primio navedeni u teretnici teret. Prilikom spora, sila dokaza teretnice kao potvrde izdate o dokazu prijema tereta za prevoz, zavisi od toga među kojim učesnicima prevoza je nastao spor po povodu podataka o teretu iz teretnice. Ako podaci iz teretnice službe kao predmet spora između ugovornih strana – naručioca i broдача onda se oni računaju vjerodostojnim, dok se ne dokaže suprotno (takozvani dokaz *prima facie* – na prvi pogled). Ako teretnica prelazi trećem licu, to negiranje podataka od strane je nedopustivo. Dokazna sila teretnice može biti u značajnom stepenu oslabljena, ako su podaci o teretu upisani u teretnici bili ispravljani ili ako je sama teretnica mehančki oštećena. Sama po sebi teretnica nije ugovor o prevozu morem, kako se obično misli u praksi. Ugovor je uvijek dvostrani ili višestrani ugovor, dok je teretnica jednostrani akt koji potpisuje kapetan ili drugo ovlašćeno lice broдача. Zajedno sa tim u teretnici se izlažu osnovni uslovi ugovora o prevozu. Teretnica je dokument o raspolaganju teretom (hartija od vrijednosti). Ta funkcija se izražava u tome, da se poslovi kupoprodaje tereta, a takođe druge operacije sa teretom vrše pomoću teretnice bez fizičke predaje samih tereta. To jeste, teretnica u kojoj je poimenično naveden teret se može kupiti, prodati i predati pod određenim uslovima.⁶¹ To je moguće zbog toga što teretnica ima svojstvo hartije od vrijednosti koja se može prodavati na tržištu i koja pokazuje pravo vlasništva nad konkretnim, navedenim u teretnici, teretom.

Način zaključenja ugovora o zakupu, a takođe njegova forma utvrđuju se transportnim statutima i kodeksima. U čarterima se obično detaljno izlažu, usaglašeni stranama, uslovi prevoza tereta, a takođe uslovi koji predviđaju obaveze strana koje prethode prevozu: karakteristike broда, vrijeme i mjesto dolaska broда radi ukrcaja tereta i td. Uslovi čartera postaju obavezni od trenutka njegovog potpisivanja, a ne od vremena faktičkog dolaska broда radi ukrcavanja tereta. Brodovlasnik snosi, predviđenu čarterom, odgovornost za ne pravovremeni dolazak broда ili za njegovo kašnjenje. Dugačka praksa

⁶⁰ Ibid, str.129.

⁶¹ Borislav Ivošević, str. 130.

Pravni status broda

zakupa je razradila obične uslove koji se primjenjuju u čarteru, što je u daljem dovelo do izrade standardnih formi čartera (pro-forma). U današnje vrijeme je poznato više od 400 pro-formi čartera. Oni su razrađeni pod egidom najstarijih i autoritativnih organizacija, kao što su Engleska plovidbena palata, osnovana 1877. godine, i BIMKO osnovan 1905. godine.⁶²

U saglasnosti sa odredbama Konvencije prevoznik odgovara za štetu nanесenu u rezultatu smrti putnika ili nanošenje putniku telesnih povreda, a takođe u rezultatu gubljenja ili oštećenja prtljaga, ako je događaj, usled koga je bila nanесena šteta, se desio za vrijeme prevoza i nastao usled krivice ili nemara prevoznika, njegovih službenika ili agenata, koji su djelovali u okvirima svojih službenih obaveza. Prevoznik se računa krivim sve dok se ne dokaže suprotno, ako su senavedeni događaji desili u rezultatu brodoloma, sudara brodova, nasukanja, eksplozije ili požara ili zbog nedostataka samoga broda. Što se tiče gubljenja ili oštećenja prtljaga, takva krivica ili nemar se podrazumijeva, dok se ne dokaže suprotno, nezavisno od karaktera događaja koji je izazvao gubljenje ili oštećenje prtljaga.

Osnovna i najvažnija brodska knjiga jeste brodski dnevnik (Log Book). Ovu knjigu vodi zapovjednik broda i odgovara za tačnost podataka. Brodski dnevnik ima svoju lijevu i desnu stranu. Nalijevoj strani knjige upisuju se svi podaci o navigaciji broda, kao što su: iz koje je luke isplovio, prema kojoj luci plovi, koji dnevni kurs drži, itd., a na desnoj strani brodske knjige, upisuju se značajni dnevni događaji na brodu, kao npr. da su na brodu pronadjeni slepi putnici, da je neki član posade bolestan, ko je iskrčan sa broda, a ko je ukrcan, eventualna smrt na brodu, bilo člana posade ili putnika, ako je brod putnički, itd. pa čak i vjenčanje ako se dogodilo na brodu, a za što je zapovjednik broda saglasno propisima takodje ovlašćen. Brodski dnevnik je javna knjiga i važi pretpostavka da su svi podaci koji su u njega upisani, tačni dok se suprotno ne dokaže. Pored broskog dnevnika na brodu se vode i druge knjige, kao što je dnevnik brodske mašine, radio dnevnik i zdravstveni dnevnik.⁶³

⁶² Borislav Ivošević, *Ibid*, str. 131.

⁶³ *Ibid*, str. 131.

Pravni status broda

Brod je tehnički i po svojoj osnovnoj namjeni pokretna stvar pa ipravo ga kao takvog posmatra i reguliše. Članom 255. ZPUP-a izričito se navodi da su brod i brod u gradnji pokretne stvari. Ipak, radi se o takvoj pokretnoj stvari koja ima i određene specifičnosti kada se radi o sticanju i gubitku stvarnih prava na brodu. U tom slučaju na brod se primjenjuje pravni režim koji je predviđen za nepokretnosti, pa se uobičajeno kaže da se brod, iako pokretna stvar, u svom stvarno-pravnom režimu upodobljava sa nepokretnostima.⁶⁴ Ovakva praksa u svijetu je opšte usvojena, a kod nas je o tome još 1939.godine donijeta Uredba sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama, da bi odmah nakon II Svjetskog rata režim knjižnih prava za brodove bio potvrđen Uredom o knjiženju prava svojine na državnoj nepokretnoj imovini iz 1974.godine.⁶⁵

Ovakav stav prava prema brodovima, kao stvarima u prometu, opredjeljen je time što brodovi, iako su po svojoj prirodi i tehničkim osobinama, namjenjeni i predstavljaju prevashodno pokretne stvari, imaju ujedno i sve one bitne osobine koje su bile odlučne za uvođenje posebnog stvarno-pravnog režima kod nepokretnosti.⁶⁶

Brod je i nepotrošna stvar. Ova karakteristika broda ima značaja u slučajevima kada se brod daje u zalog, jer tada on garantuje cjelokupnom svojom vrijednošću sve dok založno pravo na tom brodu traje, ili pak, kada se daje u zakup, u kom slučaju postoji obaveza da se brod vrati u onakvom stanju kakav je i predata zakupcu, uz dozvoljeno smanjenje njegove vrijednosti prouzrokovano redovnim trošenjem. Konačno, brod je složena stvar. Karakteristika složenih stvari sastoji se u tome što su one sastavljene od više djelova, koji su ponekad vrlo čvrsto medjusobno povezani, pa se ne mogu razdvajati, a ponekad je to opet moguće činiti.

Osnovni sastavni djelovi broda kao složene stvari su trup broda i njegova mašina⁶⁷ koje je razlikovanje uobičajeno, a posebno kod pomorskog osiguranja. Brod je medjutim,sa stanovišta odnosa njegovog trupa i mašine (i pomoćnih mašina) potpuno inkorporisana

⁶⁴ Ibid, str. 132

⁶⁵ Bolanča, D., Ibid, str.209.

⁶⁶ Ibid

⁶⁷ Uloga broda. www.ship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

Pravni status broda

stvar, pa se ne mogu zasnivati odvojeno stvarna prava posebno na trupu, a posebno na brodskoj mašini. Međutim, od značaja je to što je brod glavna stvar u odnosu na cijeli niz sporednih stvari koje čine tzv. pripatke broda i slijedstveno dijele njegovu pravnu i ekonomsku sudbinu.

Stvarna prava uopšte, pa i stvarna prava na brodu, taksativno su određena. Radi se o klasičnoj podjeli stvarnih prava na pravo svojine i na stvarna prava koja su izvedena iz prava svojine, i to pravo zaloge i pravo službenosti. Međutim, i u ovom dijelu pravne materije pomorsko pravo ima svojih specifičnosti. Specifično stvarno pravo su tzv. pomorske privilegije koje, barem kada se radi o našem pravnom sistemu, nisu poznate u opštem imovinskom pravu. Stvarna prava na brodu regulisana su na međunarodnom planu odgovarajućim konvencijama.

Prva Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji pomorske hipoteke i privilegija donijeta je 1926. godine, da bi ista materija bila ponovo regulisana još dva puta, 1976. i 1993. godine. Osnovni pravni instrumenti za sticanje svojine na brodovima jesu ugovor o kupoprodaji broda i ugovor o gradnji broda. Kupoprodajno i tržište za gradnju pomorskih brodova je prilično organizovano. Na njemu značajnu ulogu imaju agenti koji se bave iznalaženjem brodova za prodaju i nude ih zainteresovanim kupcima. U međunarodnoj poslovnoj praksi ovi agenti poznati su pod nazivom brokeri i ukoliko su specijalizovani za poslove kupoprodaje brodova nazivaju se *Sales and Purches Brokers*.

Hipoteka na brodu ili brodska hipoteka, nastaje redovno ugovorom i jedino se ona u uporednom pravu tretira kao prava pomorska hipoteka. Hipoteka na brodu može se zasnovati i na osnovu sudske odluke, što je slučaj i u našem pravu, ali samo kao sredstvo obezbjeđenja u toku izvršnog postupka. Privilegije na brodu nastaju samo na osnovu naredbe zakona. Otuda, privilegije na brodu sa stanovišta njihove pravne prirode u švajcarskom pravu se nazivaju hipotekom bez upisa.⁶⁸

Pravni status brodova u unutrašnjim morskim vodama zavisi od prirode broda.

⁶⁸ Borislav Ivošević Ibid, str.132.

Pravni status broda

Trgovački brod je brod koji nije ratni ili javni brod. Zakon o obalnom moru i epikontinentskom pojasu smatra *stranim trgovačkim brodom* i brod koji ima stranu državnu pripadnost, a upotrebljavaju se u privredne svrhe te drugi strani brod koji nije ribarski brod, strana jahta i strani ratni brod.

Ratni brod je brod koji pripada ratnoj mornarici neke države i nosi spoljne znakove raspoznavanja ratnih brodova svoje državne pripadnosti. Zapovjednik mora biti u službi države, njegovo ime treba da se nalazi u popisa oficira ratne mornarice, a posada mora biti podvrgnuta pravilima vojne discipline. Zabranjen prolazak kroz unutrašnje morske vode osim ako dobiju posebno odobrenje.

Javni brod - Ženevska konvencija o teritorijalnom moru i spoljnom pojasu, Konvencija o otvorenom moru i Konvencija Ujedinjenih Nacija o pravu mora ne koriste izraz *javni* brod. Prva govori o državnim brodovima koji služe za netrgovačke svrhe, druga o brodovima koji pripadaju državi ili koje ona iskorišćava, a namjenjeni su samo za vladinu netrgovačku službu, dok treća spominje državne brodove koji ne služe u trgovačke svrhe. Zabranjen prolazak kroz unutrašnje morske vode osim ako dobiju posebno odobrenje. Javni brod: nosilac prava raspolaganja, odnosno i brodar, društveno politička zajednica ili njen organ, a koji nije ratni brod i služi isključivo u neprivredne svrhe. Strani javni brod je brod koji upotrebljava organ strane države, a koji nije ratni brod i služi isključivo u neprivredne svrhe. U kategoriju javnih brodova spadaju: carinski, policijski, brodovi obalne straže, ribarske straže, organa pomorske uprave i dr.

Naučnoistraživački brod - brodovi ili drugi plovni objekti opremljeni za naučna ili druga istraživanja ili iskorištavanje mora, morskog dna i njegova podmorskog podzemnog prostora. Zabranjen prolazak kroz unutrašnje morske vode osim ako dobiju posebno odobrenje.⁶⁹

Ribarski brod je brod namjenjen i opremljen za ulov ribe i drugih živih bića u moru. Definicijom su obuhvaćeni pomorski ribarski brodovi i ribarski brodovi unutrašnje plovidbe. Prolazak stranog ribarskog broda kroz unutrašnje vode je zabranjen, osim ako brod ne dobije odobrenje. Tada mora imati uskladišteni ili zapečaćeni ribolovski pribor.

⁶⁹ Plovni objekat. www.ship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

Teritorijalno more i pravni status brodova

Teritorijalno more je pojas mora koji se proteže uz unutrašnje morske vode ili, ako ovih nema, uzduž obale. Konvencija o teritorijalnom moru i spoljnom pojasu predviđa da se *suverenost države proteže preko njenih kopnenog područja i njezinih unutrašnjih morskih voda i na pojas mora uz njene obale, koji se naziva teritorijalnim morem*. Suverenost obalne države se na vazdušni prostor iznad teritorijalnog mora i na dno i podzemlje tog mora. Kako se suverenost obalne države proteže samo na unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, to je spoljna granica teritorijalnog mora državna granica obalne države na moru.

Teritorijalno more ima svoje granice prema kopnu i vanjske granice prema pučini. Granica teritorijalnog mora prema kopnu naziva se polaznom crtom za određivanje širine teritorijalnog mora. Polazne crte mogu biti normalne polazne crte i ravne polazne crte. Normalna polazna crta je crta niske vode uzduž obale (kopna i otoka) kako je naznačena na pomorskim kartama krupnog mjerila koje obalna država službeno priznaje. Ravna polazna crta je ona koja spaja istaknute točke na obali kopna, kopna i otoka ili na obali otoka. Ove crte se povlače na mjestima gdje je obala razvedena i duboko usječena u kopno obalne države ili ako se uzduž obale u njenoj neposrednoj blizini nalazi niz otoka.⁷⁰

Država ne može promjeniti sastav ravnih polaznih crta tako da time odvoji teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili od isključivo gospodarske zone. Ravne polazne crte ne smiju se povlačiti na uzvišice koje su suhe za niske vode. Ipak, to se smije činiti: ako su na njima podignuti svjetionici ili slični uređaji stalno nad morskim nivoom, ako je povlačenje polaznih crta na takve uzvišice i od njih dobilo opšte međunarodno priznanje. Uzvišica suva za niske vode jest prirodni dio kopna okružen vodom i suh za niske vode, a preplavljen za visoke vode. Uz obale otoka proteže se takođe teritorijalno more. Oko otoka nema teritorijalnog mora ako se oni u cjelini nalaze u unutrašnjim morskim vodama. Ako se na istaknute tačke otoka povlače polazne crte za

⁷⁰ Teritorijalno more. www.sea.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

Pravni status broda

određivanje širina teritorijalnog mora, takav će otok imati teritorijalno more samo prema pučini ali i ne prema kopnu jer će te vode biti unutrašnje morske vode.⁷¹

Oko otoka postoji teritorijalno more, spoljašnji pojas, privredna zona i epikontinentski pojas. Stjene na kojima nije moguć boravak ljudi ili privredna djelatnost, nemaju gospodarsku zonu niti epikontinetski pojas, ali imaju teritorijalno more i spoljni pojas. Vještački otoci nemaju svog teritorijalnog mora. Teritorijalno more ne mogu imati otoci koji su nastali nasipavanjem. Spoljna granica teritorijalnog mora je crta kojoj su sve tačke jednako udaljene od najbliže tačke polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora.

Svaka država ima pravo odrediti širinu svog teritorijalnog mora do granice koja ne prelazi 12 morskih milja, mjerenih od polaznih crta koje su određene u skladu s konvencijom. Obalna država dužna je kroz svoje teritorijalno more dopustiti neškodljiv prolazak stranim brodovima. Ovo pravilo nastalo je kao pravilo običajnog međunarodnog prava. Pravila o neškodljivom prolasku sadrži Konvencija o teritorijalnom moru i spoljašnjem pojasu i Konvencija Ujedinjenih Nacija o pravu mora. Ova su pravila vrlo slična. Pravo neškodljivog prolaska kroz teritorijalno more uživaju brodovi svih država, bile one obalne ili neobalne.

Prolaskom se smatra presijecanje teritorijalnog mora -bez ulaska u unutrašnje morske vode (u Konvenciji Ujedinjenih Nacija o pravu mora ili pristajanja na vanjskom sidrištu ili uz lučke uređaje izvan unutrašnjih morskih voda), radi ulaska u unutrašnje morske vode ili izlaska iz njih (u Konvenciji Ujedinjenih Nacija o pravu mora ili pristajanja na takvom sidrištu, ili uz lučke uređaje). Prolazak obuhvata zaustavljanje i sidrenje, ali samo u tolikoj mjeri koliko su to uzgredni događaji u redovnom toku plovidbe ili ih nameće viša sila ili nevolja, ili radi pružanja pomoći osobama, brodovima ili avionima u opasnosti ili nevolji. Ženevska konvencija ne pominje pružanje pomoći.

Prolazak je neškodljiv sve dok ne dira u mir, red ili sigurnost obalne države. Takav prolazak treba obaviti u skladu s Konvencijom i drugim pravilima međunarodnog prava. Strani nuklearni brodovi i brodovi koji prevoze nuklearne i druge opasne ili štetne tvari,

⁷¹ Konvencija UN. www.ship.com (Ostvarena konekcija 27.03.2015. u 19.00h)

kada se služe pravom neškodljivog prolaska teritorijalnim morem, nose isprave i poštuju posebne mjere opreza utvrđene za takve brodove međunarodnim sporazumima. Obalna država dužna je dopustiti prolazak kroz teritorijalno more samo ako je on neškodljiv. Takav prolazak ona ne smije ometati.

Zaključak

Objekt na moru je svaka naprava građena tako da se održava na morskoj površini ili ispod nje, bez obzira je li joj namjena kretanje na moru ili ne. Tu su uključeni i plutajući objekti, tj. plutače, plutajući svjetionici, razne platforme i sl. Brod je plovna naprava, odnosno naprava koja je osposobljena za kretanje vlastitom ili tuđom pogonskom snagom, kojoj je glavna namjena plovidba, tj. prijevoz putnika ili posade. Tehnički plovni objekt može ploviti, ali mu osnovna namjena nije plovidba, nego izvršenje nekih drugih tehničkih radova. Najvažnija je podjela na ratne brodove i brodove trgovačke mornarice.

Brod tokom plovidbe često mora dokazivati neki svoj pravni odnos ili koji tehnički element. Za tu svrhu služe brodske isprave. Potrebno je takođe da se vode bilješke o svim važnijim događajima koji se na brodu dogode. Za tu svrhu služe brodske knjige. Brodske knjige i isprave moraju se nalaziti na brodu, te biti dostupne u svakom trenutku, a na zahtjev nadležnih organa i pokazati. Najvažnija brodska knjiga je brodski dnevnik, a unošenje podataka o raznim događajima u druge brodske knjige ne oslobađa zapovjednika broda od dužnost da te iste podatke unese i u brodski dnevnik. Brodske knjige i isprave koje propisuje Pomorski zakonik, one koje se odnose na međunarodne propise i konvencije moraju imati i engleski prijevod.

Pomorski prekršaj je povreda propisa kojima se uređuju odnosi u morskim i podmorskim prostorima ili nad kojima država ima suverena prava, njihovim obalama i lukama, pomorskim objektima hrvatske državne pripadnosti, te svim pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u morskim i podmorskim prostorima države u vezi sa sigurnošću

Pravni status broda

plovidbe i zaštite ljudskih života i okoliša, te s prometom na moru. Postupak o pomorskim prekršajima vodi se po Zakonu o prekršajima.

U materiji bezbjednosti pomorske plovidbe prirodno je da je veliki broj konvencija, pravila i pravilnika od međunarodnog značaja, a ovdje ćemo pomenuti Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama krcanja donijeta u Londonu 1966.godine, Međunarodna konvencija o merenju tonaže brodova, London 1969.godina, Međunarodna konvencija o traganju i spasavanju, Hamburg 1979.godina, te Međunarodna konvencija o standardima za trening, sertifikaciju i palubne službe za pomorce (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) poznatu kao STCW konvencija, donijeta u Londonu 1978.godine i dopunjena 1995.godine. Nakon velike pomorske katastrofe tankera „Torrey Canyon“ 1967.godine, sa teškim posljedicama zagađenja francuske i engleske obale, u okviru IMO-a 1969.godine, donosi se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za zagađenje mora. Kasnije, ova Konvencija dopunjena je Protokolima 1976. i 1992.godine, a nešto kasnije 1973.godine, donosi se Međunarodna konvencija za sprečavanje zagađenja iz pomorskih brodova, poznata kao MARPOL konvencija koja je dopunjena Protokolom iz 1978.godine.

U ovoj materiji od značaja je i Međunarodna konvencija koja se odnosi na intervencije na otvorenom moru u slučajevima zagađenja mora uljima iz 1987.godine, a sve to prati Međunarodna konvencija za osnivanje međunarodnog fonda za nadoknadu šteta zbog zagađivanja po prvi put donijeta 1971.godine, sa poslednjim amandmanom - Protokolom iz 1992.godine. Ustavom Jugoslavije iz 1963.godine bilo je predviđeno donošenje pomorskog zakonika, pa se je odustalo od daljeg rada na pojedinačnim zakonima i 1968.godine osnovana je Komisija za rad na pomorskom kodeksu. Ova Komisija na svojoj prvoj sjednici predložila je da se umjesto pomorskog zakonika donese plovidbeni zakonik koji bi obuhvatio pomorsku i unutrašnju plovidbu, pa je takav prijedlog prihvaćen u Saveznoj skupštini. Rad Komisije trajao je skoro osam godina i ovo zakonodavno tijelo završeno je početkom 1977.godine.

U međuvremenu u Jugoslaviji je donijet novi Ustav iz 1974.godine, kojim više nije bila predviđena mogućnost donošenja kodifikatorskih zakona u formi zakonika, pa je na

Pravni status broda

kraju ovaj sveobuhvatni kodifikatorski akt za pravo pomorske i unutrašnje plovidbe donijet pod nazivom Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 22.aprila 1977.godine, („Sl.list SFRJ“ br.22/77), a stupio je na snagu 1.januara 1978.godine. Ovim Zakonom, po prvi put, je jedinstvenim pravnim aktom u našoj zemlji kodifikovano pomorsko pravo, ali isto tako, po prvi put uopšte, regulisano je i pravo unutrašnje plovidbe.

Literatura

1. Borislav Ivošević Pomorsko pravo, (Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju, Tivat, 2011.
2. V. Brajković, Pomorstvo, Pomorska enciklopedija, sv.7
3. Churchill, R.R., Lowe, A.V., The law of the sea, 3rdEdition, 1999., Melland Schill Studies in International Law,
4. Barić Punda, V. – Rudolf, D. ml., Pravo mora (dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2007.
5. Bosnic, A., "Osnivanje broda", FSB, Zagreb, 2001.
6. Bolanča, D., Pomorsko pravo (odabrane teme), Pravni fakultet Split, 1999.
7. Grabovac. I., „Pomorsko pravo“, Sveuciliste u Splitu, Split, 2001.
8. Pomorski zakonik, "Narodne novine" br. 181/04, 76/07, 146/08
9. Zakon o moru Crne Gore, Službeni list Crne Gore br. 17/2007 i 6/2008.
10. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, (Službeni list) br. 19/78, 19/87, 22/90 i 13/91)
11. Vučković, B., Vučković, V., Sigurnost i bezbjednost jahti i marina. Tivat: Fakultet za poslovne mediteranske studije Tivat, 2012. g.

Pravni status broda

Internet izvori

Pomorsko pravo. www.lawsea.com

Vrste brodova. www.ship.com

Putnički brod. www.cargoship.com

Pomorsko pravo. www.cargoship.com

Brod za krstarenje. www.cruisingship.com

Istorijski razvoj brodova. www.historyship.com

Parni motor. www.ship.com

Podmornica. www.submarine.com

Ratni brod. www.shipwar.com

Uloga broda. www.ship.com

Plovni objekat. www.ship.com

Teritorijalno more. www.sea.com

Konvencija UN. www.ship.com