

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FILOZOFSKI FAKULTET
ODSJEK ZA GERMANISTIKU
DIPLOMSKI STUDIJ GERMANISTIKE
PREVODITELJSKI SMJER
MODUL A: DIPLOMIRANI PREVODITELJ

Marko Mitrović

Prijevod s njemačkog na hrvatski
Übersetzung aus dem Deutschen ins Kroatische

Prijevod s hrvatskog na njemački
Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche

Diplomski rad

Mentorica: Vesna Ivančević Ježek, viša lektorica

Zagreb, 2014.

SADRŽAJ

Prijevod s njemačkog na hrvatski/Übersetzung aus dem Deutschen ins Kroatische:

Bueger, Christian; Stockbrügger, Jan; Werthes, Sascha (2011): *Strategische Fehler bei der Pirateriebekämpfung – Somalia, Peacebuilding und die Notwendigkeit einer umfassenden Strategie*. Institut für Entwicklung und Frieden. Universität Duisburg-Essen (Str. 5-23).....3

Njemački izvornik/Deutscher Ausgangstext.....23

Prijevod s hrvatskog na njemački #1/Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche #1:

Novi pomorski zakonik (Članak 1-46).....44

Hrvatski izvornik #1/Kroatischer Ausgangstext.....68

Prijevod s hrvatskog na njemački #2/Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche #2:

Prikazi knjiga – Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora (Str. 361-363).....90

Hrvatski izvornik #2/Kroatischer Ausgangstext #2.....96

Literatura.....100

Prijevod s njemačkog na hrvatski
Übersetzung aus dem Deutschen ins Kroatische

Bueger, Christian; Stockbrügger, Jan; Werthes, Sascha (2011):

Strategische Fehler der Pirateriebekämpfung –

Somalia, Peacebuilding und die Notwendigkeit einer umfassenden Strategie

Institut für Entwicklung und Frieden.

Universität Duisburg-Essen.

Str. 5-23.

1. Uvod: Borba protiv piratstva i nužnost opsežne strategije¹

Povijest pomorstva ujedno je i povijest piratstva. Piratstvo i razbojnički prepadi na moru oduvijek su postojali. No danas možemo potkrijepiti da je "moderno piratstvo" doseglo

¹ Istraživanje za ovaj izvještaj potpomoglo je Sveučilište u Duisburgu i Essenu koje se fokusiralo na proučavanje mijenja u modernim društvima. Zahvaljujemo Basilu Germondu i Corneliji Ulbert na njihovim komentarima i poticajima.

novu razinu intenziteta i dinamike.² Piratstvo je od kraja Hladnog rata uistinu dobilo značajan zamah, a danas je raširenije nego ikada prije.³ Brodovi su svaki tjedan, pa čak i svakodnevno izloženi napadima, krađama ili otmicama. Piratske su aktivnosti od 90-ih godina 20. stoljeća najučestalije u jugoistočnoj Aziji, Bengalskom zaljevu i Malajskom kanalu, uz nigerijsku obalu te kod Afričkog roga. Zato mnogu stručnjaci piratstvo smatraju jednim od najstarijih i najtrajnijih oblika oružanog sukoba uopće; to je *de facto* rat koji na moru bjesni tisućljećima (Sekulich 2009: 12). Stoga bi se piratstvo moglo shvatiti kao sukob između pirata s jedne te mornara, ribara, brodarskih i prijevoznih kompanija ili privatnih zaštitarskih tvrtki s druge strane. Međutim, treba naglasiti da piratstvo, imajući u vidu njegove današnje oblike, ne predstavlja samo opasnost za živote pomoraca, ribara i njihovih obitelji. Piratstvo također može ugrožavati skupine stanovništva koje ovise o humanitarnoj pomoći (kao u slučaju piratstva kod Somalije) ili dodatno komplicira političku situaciju u već nestabilnim državama, to jest nastavlja ih destabilizirati.

Iako se razvoj "modernog piratstva" već 90-ih godina počeo smatrati globalnim problemom, piratski prepadi donedavna su se smatrali tek rubnim problemom u nadležnosti svake pogođene države. No piratstvo se najkasnije od 2007. prestalo smatrati lokalnim problemom koji prvenstveno treba tretirati kao ekonomski rizik. Zbog drastičnog povećanja piratskih prepada uz obalu Somalije piratstvo je opet postalo centralni međunarodni sigurnosni problem (Bueger 2010). Otada spremnost na političko djelovanje kontinuirano postaje sve očitija.

U međuvremenu, piratstvo nije samo redovita tema na zasjedanjima Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda. Utemeljena je i međunarodna koordinacijska skupina (*the Contact Group of Countering Piracy off the Coast of Somalia*), a ratne mornarice iz više država djeluju u Adenskom zaljevu pod vodstvom NATO-a (operacije *Allied Provider*, *Allied Protector*, *Ocean Shields*) ili Europske unije (operacija *ATALANTA*). Donedavna se mislilo da je međunarodno pravo dovoljno razvijeno da se pozabavi i pitanjem piratstva, no više se ne misli tako. S obzirom da su nastale teškoće pri koordinaciji i primjeni zakona te da

² Preuzeli smo definiciju institucije *International Maritime Bureau* (IMB) u kojoj nema razlike između piratstva i oružanog prepada na moru, za razliku od Konvencije Ujedinjenih Naroda o pravu mora (*United Nations Convention of the Law of the Sea*, UNCLOS). IMB piratstvo definira kao "[a]n act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act" (ICC-IMB 2010: 3).

³ Winn i Govern (2008: 132) smatraju primjerice da je moderno piratstvo započelo 19. rujna 1992. kada su se u Malajskom kanalu dogodila dva teška piratska prepada.

nema pravnih sredstava i mogućnosti za osuđivanje pirata, čak se razmatra i utemeljenje novog međunarodnog suda.⁴

Piratstvo, pogotovo ono u Somaliji, više nije tek marginalni problem, nego nedvojbeno prijetnja međunarodnoj sigurnosti. Iako odnedavno postoji spremnost da se piratstvo suzbije multilateralnom suradnjom, strategije koje su trenutno u primjeni ipak su ograničene. Dosadašnje aktivnosti prvenstveno se udredotočuju na vojni nadzor i zastrašivanje ili na poboljšanje kaznenog progona kao takvog. Dalekosežni spektar opcija za djelovanje kojim bar teoretski raspolaže međunarodna zajednica danas se jedva koristi.

U ovom ćemo radu najprije promotriti i raspraviti o trenutnim strategijama za djelovanje. U kojoj je mjeri dosadašnji angažman orijentiran na cilj i uspješan ili barem perspektivan? Na osnovi ove analize može se reći da je naizgled izrazito obećavajuće promotriti piratstvo s gledišta uspostavljanja mirovnih odnosa. Takav korak nije samo retoričkog karaktera, nego i nešto što podrazumijeva promjenu načina razmišljanja. Piratstvo kao izazov za izgradnju mirovnih odnosa s jedne strane dokazuje da je repertoar pristupa toj temi daleko veći nego što se danas misli, te da međunarodne organizacije, s druge strane, imaju bogato iskustvo upravo u međunarodnim mirovnim operacijama koje u smislu *lessons learned* omogućuju kontinuirano poboljšavanje strategija i sredstava u ovoj domeni. Upotreba te riznice iskustva predstavlja obećavajuć te relevantan način da se pronađe rješenje i za problem s piratima.

Čini se da je od izuzetne važnosti pronaći i ispitati alternativne strategije i mogućnosti za svladavanje ovog problema. Naime, strategije koje su trenutno u primjeni možda i djeluju, ali nisu dovele do značajnog smanjenja piratskih prepada. Postoje jasni indikatori da se pirati uspješno prilagođavaju međunarodnim protumjerama i strategijama: poboljšavaju svoje organizacijske strukture, proširuju svoje područje djelovanja, nadograđuju svoje taktike i informacijske mreže te poboljšavaju svoju navigacijsku i komunikacijsku tehnologiju. Čak i ako međunarodna zajednica dođe do daljnjih resursa za svoju trenutnu strukturu ophodnji, malo je vjerojatno da će takve skupocjene operacije i potrajati. A ako se u obzir uzme i činjenica da je piratstvo u Somaliji tek jedan od slučajeva piratstva, onda će iskustva prikupljena kod Afričkog roga biti od velike važnosti za buduće pokušaje suzbijanja piratstva u drugim dijelovima svijeta.

⁴ Generalni tajnik UN-a je na zahtjev Vijeća sigurnosti napisao izvještaj u kojem se navodi nekoliko opcija za utemeljenje regionalnog ili međunarodnog kaznenog suda (Ki-Moon 2010: vidi i u Andersen/Brockham-Hawe/Goff 2010).

U sljedećem ćemo se poglavlju najprije osvrnuti na trenutne rasprave o metodama suzbijanja piratstva. Jasno je da se politička rasprava izrazito usredotočuje na tri mogućnosti: 1) vojne strategije nadzora i zastrašivanja, 2) kazneni progon i 3) proširenje intervencije u Somaliji. No prva kritička procjena dovela je do pesimistične i skeptične ocjene svih triju opcija. U poglavljima nakon toga proučavat će se alternative za djelovanje nastale iz spektra aktivnosti za izgradnju mirovnih odnosa. Za to prvo slijedi sažetak važnih spoznaja iz znanstvene rasprave o *peacebuildingu* pomoću kojih će se razviti i oblikovati alternativne metode. Na temelju dosad naučenog veliku važnost imat će inkrementalna strategija kojom će se isprobavati širok repertoar metoda izgradnje mirovnih odnosa. Uz to će se izraditi niz djelomično neuobičajenih alternativnih scenarija djelovanja za ophođenje s izazovom koji predstavlja piratstvo. Tako ovi strateški scenariji djelovanja ilustrativno predočuju a) gdje postoje potreba i mogućnosti za djelovanje, b) kako alternativni načini razmišljanja izvan konvencionalnih logičkih postupaka mogu biti formulirani i korišteni za proširenje i preinaku dosadašnje strateške usmjerenosti te naposljetku, c) gdje se nalaze polazne točke za izradu opsežnog i inkrementalnog razvoja strategije za rješavanje problema piratstva. Naime, ukoliko je međunarodna zajednica voljna ozbiljno se pozabaviti složenošću piratstva, u tu svrhu stalno mora razvijati nove i alternativne prijedloge za djelovanje koji moraju biti testirani i poboljšani s kritičkim osvrtom na prognoze o njihovoj uspješnosti, prikladnosti te o mogućim nepredviđenim posljedicama njihove implementacije.

2. Trenutni spektar djelovanja pri suzbijanju piratstva

Rastući broj izvješća o piratskim prepadima, a shodno tome i interes medija, doveli su do još intenzivnijih rasprava o dosadašnjim strategijama rješavanja kriznih situacija. Glavni sudionici ovih rasprava prvenstveno su tri vrste sudionika: žrtve, to jest pomorci i poduzetnici koji podnose izvješća o svojim iskustvima s piratima, vojni stratezi te pravnici i pravni teoretičari. U akademskoj raspravi uglavnom sudjeluju znanstvenici koji se bave sigurnošću te pravni stručnjaci. Dok se prvi prije svega bave taktikama u borbi protiv piratstva, pravni se znanstvenici fokusiraju na nedostatke državnog i međunarodnog zakonodavstva, praktične probleme kaznenog progona, a i problematikom poštivanja ljudskih prava. U današnjim raspravama o piratstvu postoje dva glavna problema. S jedne se strane radi o nedostatku razumijevanja lokalnih uzroka, struktura i načina postupanja

pirata, što s druge strane uvjetuje (nepotrebno) ograničenje spektra mogućih rješenja i opcija za djelovanje.

Ako se najprije promotri drugi problem, pri prvom se pregledu dolazi do zaključka da se u današnjoj raspravi na državnoj i međunarodnoj razini u obzir uzimaju tek tri opcije za djelovanje. Prva je politika nadzora i zastrašivanja pomoću (umjerenih) vojnih sredstava koja nalikuju policijskom djelovanju te kojom se pokušava spriječiti piratska aktivnost uz vidljivu vojnu prisutnost. Druga je opcija politika zastrašivanja pravnim sredstvima kojom se nastoji izgraditi i ojačati mehanizme kaznenog progona. Treća je opcija većeg vojnog karaktera, a njome se aktivno nastoji suzbiti piratstvo, pa čak i pomoću vojne intervencije na kopnu. Kako se te opcije mogu detaljno prikazati? Nude li odgovarajući stupanj djelotvornosti i učinkovitosti? Imaju li, politički dugotrajno ili barem dugoročno gledano, dobre izgleda za uspjeh te jesu li perspektivni?

2.1 Prva opcija: umjereno vojno djelovanje

Politika nadzora i zastrašivanja u okviru umjerenog vojnog angažmana nalikuju policijskom djelovanju te se temelji na dobro vidljivoj prisutnosti mornarice kao i na nadzoru Adenskog zaljeva radi sprječavanja ili prekida mogućih napada. Strategija sugerira da se nadzorom morskog prostora povećava operativni rizik piratskih aktivnosti te da će shodno tome manje brodova biti napadnuto i oteto. Pretpostavlja se da smanjenje vjerojatnosti da će prepadi biti uspješni ima učinak zastrašivanja. Temeljna je premisa ove strategije da pirati razmatraju troškove i koristi za svoje kriminalne pothvate.⁵

Ova politika vojne intervencije u primjeni je od 2008. godine u okviru triju međunarodnih misija: EU-ove operacije "Atalanta", NATO-ove operacije "OceanShield" te operacija koje provodi mornarička postrojba "Combined Task Force-151" pod vodstvom SAD-a. Misije EU-a i NATO-a uz to imaju potporu drugih država, primjerice Kine, Rusije ili Indije. Procjenjuje se da između 30 i 40 ratnih brodova dnevno patrolira kod Afričkog roga (Apps 2010). Ove su operacije dobile ovlaštenje kroz više rezolucija UN-a, počevši od UN-ove rezolucije br. 1816 (UNSC 2008; *United Nations Security Council*). Dakle, mornaričke

⁵ Ovdje svakako treba prigovoriti činjenici da se ovom strategijom s jedne strane zanemaruju varijable intervencije kao što su, na primjer, katastrofalni životni uvjeti u Somaliji ili nedostatak alternativnih izvora zarade. S druge strane, nije sigurno da će vojna intervencija ikad moći povećati troškove za piratske aktivnosti, i to u domeni u kojoj otkupnine više nisu isplativ posao.

jedinice smiju i trebaju prodrijeti i u somalske teritorijalne vode te, ako je potrebno, suzbiti piratstvo vojnim sredstvima.

Strategija je kao takva u najvećoj mjeri obrambene naravi te su vojna sredstva shodno tome umjerena. Sila se uglavnom primjenjuje pri samoobrani. Na temelju Rezolucije br. 1816 ove mjere su "[...] not limited to boarding, searching and seizing vessels engaged in or suspected of engaging in acts of piracy [...]" (UNSC 2008: članak 7.). Patrolirajuće mornaričke jedinice prije svega nadziru vode blizu Afričkog roga. One traže i razbijaju piratske skupine. Po potrebi brane trgovačke i ribarske brodove od napada pirata te ih po mogućnosti zarobljavaju. Ove aktivnosti potpomognute su i uspostavom plovnog koridora pod nazivom *International Recommended Transit Corridor (IRTC)*, u kojem su strateški pozicionirane mornaričke jedinice radi sigurnosti i zastrašivanja pirata. Institucija *Maritime Security Center – Horn of Africa (MSC-HOA)* upravlja koridorom te se omogućuje razmjena informacija između trgovačkih i mornaričkih brodova. Osim toga, postoji inicijativa *Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)* kojom se koordiniraju mornaričke jedinice u Adenskom zaljevu, pogotovo patrole u IRTC-u. Uz to se od 2009. intenzivno pokušava blokirati somalsku obalu te ući u trag sumnjivim piratskim plovilima prije nego što dospiju na pučinu (operacija EU NAVFOR 2010 – *European Union Naval Force Somalia*).

Znanstvenici i političari danas možda i preispituju ove strategije kritički, ali imaju tendenciju da se ograničavaju na davanje savjeta za operativno djelovanje. U to spadaju povećanje djelotvornosti (proširenjem operativnih kapaciteta) te pojačavanje učinkovitosti (pogotovo pomoću poboljšane suradnje između mornaričkih jedinica i civilnih brodova te uspostavljanjem partnerstava na području pomorske sigurnosti). Osim toga, predlaže se osnutak regionalne obalne straže, razvijanje novih taktika i strategija ili stroža blokada somalske obale (Kraska/Wilson 2009a, b; Struwe 2009). Nastoji se postići povećanje nadzornih kapaciteta pomoću mornaričke prisutnosti te smanjenje vremena reagiranja na piratske prepade. Dakle, ukratko rečeno, sadašnjim se strategijama i prijedlozima za poboljšanje pokušava suzbiti piratstvo, i to povećanjem operativnog rizika piratstva pomoću ophodnji.

2.2 Druga opcija: kazneni progon: pravna sredstva

Nasuprot prethodno navedenom, politika sprječavanja i zastrašivanja pravnim sredstvima usredotočuje se na ustroj i jačanje kaznenopravnih mehanizama za progon. Od kraja 2008. godine sve je očitije da je nedostatak kaznenog progona glavna prepreka suzbijanju piratstva. Zastrašivanje ne može funkcionirati ako ne postoje i učinkoviti mehanizmi kaznenog progona kako bi pirati bili pozvani na odgovornost za svoja djela. Pretpostavljena je logika da je rizik od kažnjavanja i zatvora način zastrašivanja piratskih organizacija. Doduše, ova metoda zastrašivanja ne cilja izravno na organizacijske strukture pirata, ali se pretpostavlja da bi barem "pješaci" mogli biti zastrašeni u tolikoj mjeri da se više ne uključe u piratske organizacije.

Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a br. 1851 iz prosinca 2008. od država i regionalnih organizacija zahtijeva da se uistinu pobrinu za kazneni progon pirata. No većina država čije su mornarice stacionirane kod Afričkog roga ne pokazuju velik interes da pirate dovedu pred vlastite sudove te da ih kazne na primjeren način. Umjesto toga polažu nade u bilateralne sporazume prema kojima se osobe osumnjičene za piratstvo mogu izručiti ostalim afričkim državama koje graniče s Indijskim oceanom, a te bi države trebale provesti i sudski proces i postupak uhićenja. Takve su sporazume EU, Francuska, SAD i Velika Britanija s vremenom sklopili s Kenijom i Sejšelimima, a većina uhićenih pirata je izručivana tijelima jedne od tih država. Ovdje su već barem djelomično optuženi i osuđeni. Ostale države, na primjer Francuska, osumnjičene za piratstvo izručuju i Somaliji, posebice vladi pokrajine Puntland. U međuvremenu su SAD, Španjolska, Njemačka, Francuska i Nizozemska počeli dovoditi pirate pred svoje sudove. No sudski postupci protiv pirata u Europi i SAD-u ostaju iznimka. Većinom se radi o slučajevima u kojima su žrtve njihovi državljani ili su napadnuti brodovi koji plove pod njihovom zastavom.

Kaznenopravni progon pirata složena je tema s puno formalnopravnih i praktičnih stupica. Prije svega, stanje zakonodavstva na nacionalnoj razini u mnogim je zemljama trenutno nedovoljno razvijeno za podizanje optužnice protiv pirata i njihovu osudu. Uz to, mnoge države i organizacije (na primjer Rusija) nisu potpisale ugovore o izručenju s afričkim državama koje graniče s Indijskim oceanom. A još je upitno zadovoljavaju li takvi procesi međunarodne standarde za ljudska prava (Guilfoyle 2010a).

Očito je da je i kenijski pravni sustav poprilično preopterećen, što je već dovelo do zastoja u izručivanju osumnjičenih pirata (BBC News 2010a).

Zbog ovih problema još uvijek traje rasprava o načinima poboljšanja postojećih pravnih instrumenata ili o tome treba li stvoriti nove pravne mehanizme. Budući da države pirate ne žele dovesti na svoje sudove, povećava se broj pobornika osnutka međunarodnog ili regionalnog tribunala kao jedine mogućnosti da se pirati uistinu kazne (Andersen/Brockham-Hawe/Goff 2010). No mnogi znanstvenici u vezi s tim ističu da je međunarodno zakonodavstvo u svojem današnjem obliku posve adekvatno za rješavanje problema piratstva. Umjesto toga se upozorava da se pravno stanje u svakoj pojedinoj državi na Afričkom rogu mora učiniti transparentnijim. Uz to se razmatra i jačanje te dorada bilateralnih sporazuma s državama koje graniče s Indijskim oceanom. Tako bi pirati, primjerice, mogli biti izručeni Jemenu ili Tanzaniji (Guilfoyle 2010b). Da bi ovi procesi zajamčeno zadovoljili međunarodne standarde u domeni prava te ljudskih prava, u tom su smjeru već pokrenuti prvi programi pod vodstvom institucije *United Nations Office for Drugs and Organized Crime* (UNODC) te mreže za razvoj *United Nations Development Programme* (UNDP). Ove institucije pokušavaju poboljšati pravne kapacitete država koje graniče s Indijskim oceanom. Uz to se planira obnova zatvora u Somaliji. Ova mjera se prvenstveno odnosi na pokrajine Puntland i Somaliland čije su snage sigurnosti već uhitile brojne pirate. Dugoročno gledano, ovim se nastojanjima cilja na to da osuđeni pirati dospiju pod nadležnost somalskog pravnog sustava (Guilfoyle 2010a).

2.3 Treća opcija: vojna intervencija

Dok se prve dvije opcije fokusiraju na strategiju zastrašivanja pomoću povećanja rizika za pirate, treća opcija, koja se razmatra u današnjem diskursu, ima napadačke karakteristike. Polazna točka je postulirana nužnost suzbijanja piratstva i na kopnu. O intervenciji takve vrste, kojom bi se u napad mogle uključiti kopnene ili barem zračne snage, raspravlja se od 2008. godine.⁶ Ideja za takav postupak potječe iz povijesnih empirijskih vrijednosti da se piratstvo samo na kopnu može uspješno suzbiti. James Carafano je rekao kratko i jasno: "There really isn't a silver-bullet solution other than going into Somalia and rooting out the bases" (citirano iz: Bliss 2009).

Osim toga, još se kritički razmatra činjenica da piratstvo kod Afričkog roga cvjeta samo zato što u Somaliji ne postoje nikakvi sustavi vladanja niti monopoli sile. Jako su mali izgledi da će, barem u skoroj budućnosti, doći do ponovne uspostave djelotvorne države

⁶ Vidi, primjerice, rasprave američkih stručnjaka za sigurnost u: Bliss 2009.

strukture, što bi dovelo do suzbijanja piratstva na kopnu. U takvim uvjetima vojna intervencija mnogima trenutno predstavlja jedino smisleno te izvedivo rješenje za smanjenje broja piratskih utočišta na somaljskoj obali.

Vojna intervencija u Somaliji je, za razliku od ostalih opcija temeljenih na defenzivnim vojnim i pravnim mjerama, ofenzivna strategija kojom se izravno nastoji riješiti problem piratstva. Cilj te strategije nije samo da se posredno krene u okršaj sa simptomima piratstva (otmice plovila), nego i da se izravno dođe do sudionika i infrastrukture piratskih operacija. Takva ofenzivna strategija u Somaliji ne mora nužno biti vojna intervencija velikih razmjera, nego se može sastojati i od ciljanih udara na pojedinačne piratske luke te ciljane eliminacije bilo piratskih vođa, bilo osoba koje djeluju iz pozadine.

Ciljani zračni napadi ili *hit and run* taktike već su dio antiterorističkog repertoara, a primjenjivali su se u više zemalja, uključujući Somaliju. Budući da se već zna u kojim lukama i drugim skrovištima obitavaju pirati, kao što su poznati i identiteti piratskih vođa, ova strategija mogla bi biti provedena zaista brzo (Struwe 2009). Uz to se čini da su ove mjere već pokrivene Rezolucijom br. 1851 jer se paušalno zakonitima mogu proglasiti "[...] all necessary measures that are appropriate *in* Somalia [...]" (UNSC 2008: članak 6. - istaknuo autor). Već je zabilježen slučaj u kojemu su francuske jedinice djelovale na kopnu. Prvo su slijedile pirate na kopnu u travnju 2008. godine, pa su ih uhvatili te vratili dio otkupnine plaćene za puštanje francuske jahte *Le Ponte* (BBC News 2008).

2.4 Procjena opcija

Sa sigurnošću se može reći da vojna intervencija velikih razmjera u Somaliji predstavlja opciju s najvećom vjerojatnošću za neuspjeh, pogotovo kada se u obzir uzme iskustvo iz prethodnih vojnih intervencija u ovoj regiji te problema koje su kasnije prouzrokovale. Veliki predjeli Somalije su *de facto* u ratu. Čak i ako bi se pripremila, osmislila i provela intervencija bolja od onih iz devedesetih godina 20. stoljeća, to bi ipak predstavljalo masivno i opasno uplitanje u somaljski sukob. Uz to, postoji rizik od daljnjeg zaoštavanja već teške situacije, a i od radikalizacije velikog dijela stanovništva.

Postoje brojne sumnje i glede učinkovitosti zračnih napada. Možda bi se time i istaknula ozbiljnost taktike zastrašivanja pomoću prijetnje težim kaznama, ali to svejedno ne jamči uspjeh. Piratske organizacije se doimaju jako fleksibilnima zbog svoje sposobnosti

reorganizacije te izgradnje novih baza na drugim mjestima. Nadalje, u obzir bi trebalo uzeti da bi takve mjere mogle nanijeti materijalnu štetu te odnijeti brojne ljudske žrtve. Zračni udari protiv pirata mogli bi dovesti do gubitka povezanosti između međunarodne zajednice i lokalnog stanovništva te time nehotice ojačati piratske organizacije i opravdanost njihovih postupaka.

Stoga ne začuđuje što je međunarodna zajednica dosada radije pribjegavala "blažim" oblicima mjera za nadzor, zastrašivanje i kazneni progon. No upitno je koliko su zapravo te mjere uspješne te hoće li se pomoću njih značajno smanjiti učestalost piratskih napada. Doista, postoje valjani razlozi za to da se ovim mjerama neće postići željeni cilj.

Prvo: prijetnje od uhićenja i osude jedva da su i zastrašile pirate. Unatoč činjenici da su od 2010. mnoge piratske skupine razbijene te da su njihovi članovi uhićeni i osuđeni, učestalost piratskih napada čak se i lagano povećala u usporedbi s godinom prije.⁷

Drugo: piratske su organizacije uspjele poboljšati i prilagoditi svoje strategije kao reakciju na međunarodne mjere. Kao što Middleton kaže, "[...] (they) have learned the lessons of being hemmed in by these international navies [...]" (citat po: Thaaror 2010). Pirati stalno proširuju svoj operativni teren. Napadaju i na tisuću milja (1600 km) od somalske obale (Dunlop 2010) te rabe profesionalnu navigacijsku i komunikacijsku tehnologiju. Budući da pirati zahvaljujući novcu prikupljenom od otkupnina imaju sve veće količine resursa, oni uz veliku vjerojatnost po potrebi mogu još više poboljšati svoje strategije i tehnike da bi izbjegli koaliicijske sile i proširili svoj operativni teren.

Treće: u obzir se mora uzeti da je područje piratskog djelovanja – površina koja trenutno obuhvaća nekih 2,5 milijuna kvadratnih milja – preveliko za učinkovito nadziranje. Čak i ako se poveća koncentracija zračnih i pomorskih patrola, to svejedno ne bi bilo dostatno za pomorsku sigurnost i zaštitu trgovačkih brodova kod Somalije. Kao što kaže Mark Fitzgerald, zapovjednik američke mornarice, "we could put a World War Two fleet of ships out there and we still wouldn't be able to cover the whole ocean [...]" (citat iz: Entous 2010). Zato je dvojbena hoće li pojačana prisutnost mornarice kod Afričkog roga piratima značajno povećati operativni rizik.

⁷ ICC *International Maritime Board* prijavio je 219 piratskih napada tijekom cijele 2010. godine. U tom periodu oteto je 49 brodova (ICC-IMB 2011: 19). Godinu dana prije prijavljeno je 217 prepada i 47 otmica (ICC-IMB 2010: 21). Dok je broj napada u Adenskom zaljevu pao za 50%, piratske aktivnosti u Indijskom oceanu i Crvenom moru u kontinuiranom su porastu (ICC-IMB 2011: 19).

Četvrto: postoji vrlo velika vjerojatnost da će piratske aktivnosti opet biti učestalije točno u trenutku kada se smanji količina mornaričkih brodova u ophodnji ili kad završe pojedine akcije. Zbog velikih troškova je na kraju krajeva malo vjerojatno da će se mornaričkom akcijom kod Somalije doći do stalnog rješenja za ovaj problem. Međutim, nadzor i zastrašivanje jesu bitna sredstva za kratkoročno obuzdavanje piratstva. No nisu dovoljne za dugoročno smanjenje učestalosti piratskih napada ili za doprinos pronalasku trajnog rješenja, čak i ako ih se poboljša.

Takvo vrednovanje dosadašnjih strategija i mjera o kojima se raspravlja dopušta samo jedan zaključak: ne može se zanemariti nužnost da se prošire i nadgrade postojeće strategije za rješavanje problema piratstva.

Trenutno fokusiranje na pravna i vojna rješenja u suštini može predstavljati dio problema ukoliko sprječava razmatranje drukčijih perspektiva i proučavanje alternativnih prijedloga, i ukoliko se time zastiru važne spoznaje iz vrlo opsežnog spektra iskustava s međunarodnim intervencijama u 21. stoljeću. Ovo se naročito odnosi na pitanje trajnih rješenja te strategije brzog ulaska i izlaska. Takvim se strategijama, kojima se cilja na uklanjanje simptoma piratstva na moru, želi ostvariti kratkoročne ciljeve te smjesta postići rezultate i učinke. U njima se u obzir ne mogu uzeti srednjoročne ili dugoročne projekcije. A u tim se strategijama nedovoljno razmatraju i lokalne okolnosti zbog kojih je nastalo piratstvo te u kojima djeluju piratske organizacije.

U kontekstu međunarodnog rješavanja kriznih situacija nadaleko su poznate moguće posljedice strategije koja se prvenstveno fokusira na uklanjanje simptoma te ostvarivanje kratkoročnih ciljeva. Ako je išta i naučeno iz intervencija u zemljama poput Afganistana, Iraka ili u zemljama bivše Jugoslavije, onda je to činjenica da je problematično razlučiti kratkoročne sigurnosne prioritete od dugoročnih ciljeva stabilizacije i razvoja. Čini se iznenađujućim da takve spoznaje nisu otvoreno prihvaćene te da ne postaju dijelom postupaka za rješavanje problema piratstva. Čak i Europska unija, koja je inače vodeća u provedbi sveobuhvatnih metoda, nastoji postići kratkoročne ciljeve. Iako nastoji suzbiti piratstvo, Unija se na kraju prvenstveno oslanja na pravne i vojne mjere. Dok bi se ovo s jedne strane moglo objasniti pomoću potrage za europskim identitetom sigurnosti, a s druge strane s pogledom na europske geostrateške ambicije (Germond/Smith 2009), zaključak je da taj način rada – kao što se vidi iz iskustva – sigurno nije perspektivan niti dugotrajan.

Ukratko rečeno, iz trenutnih rasprava proizlazi da su nužni alternativni načini rada i prijedlozi da bi se postojeće strategije mogle smisleno usavršiti i nadopuniti. Čak i ako bi međunarodna zajednica prikupila znatno više resursa, ipak je dvojbeno može li se u sadašnjem spektru naći strategija za pronalazak trajnog rješenja za problem piratstva. Upravo se zbog toga isplati još pomnije promotriti dosadašnja iskustva i *lessons learned* iz aktivnosti u domeni mirovnih intervencija. Ovo se čini kao perspektivna domena pomoću koje bi se dosadašnje strategije i mjere usavršile smislenim novim perspektivama.

3. Ključna iskustva iz mirovnih misija u 21. stoljeću

Nadaleko je poznato da se međunarodna pomoć u zemljama uzdrmanima ratom ne može svesti samo na vojne akcije, nego da bi se one trebale kombinirati i koordinirati s mjerama kojima se nastoji preinačiti društvene, vladine te gospodarstvene strukture pogođenih država. *Peacebuilding* je jedan od koncepata u kojima se koristi ovakav opsežan repertoar metoda. Taj koncept, ponovno oživiljen zahvaljujući radovima istraživača mira iz 1970-ih (na primjer Galtung 1975), ima veliku povijest iza sebe (Barnett et al. 2007). Diskurs o *peacebuildingu* sadrži repertoar metoda i uvida, pomoću kojih bi se mogao napraviti nacrt za opsežnu i integriraniju strategiju za suzbijanje piratstva. Kad se na piratstvo gleda kao na problem pri izgradnji mirovnih odnosa, a ne kao problem za koji je nužno zastrašivanje, onda se otvara proširen horizont saznanja koji može postati temeljem strategije za suzbijanje piratstva. Uvidi i spoznaje proizašli iz međunarodnih intervencija tako sadrže dragocjene naznake za opsežniji pristup problemu piratstva.

Razlozi za uspjeh i neuspjeh mirovnih operacija predmet su trajne i često skolastične kontroverze. Nisu sve rasprave u ovoj točki od velikog značenja. Sažetak koji slijedi i u kojemu su navedene neke od spoznaja o izgradnji mira nije napravljen s pretenzijom da se da opsežan pregled stanja u domeni istraživanja mira, nego se njime nastoji usmjeriti pozornost na područja koja bi mogla biti relevantna za rješavanje problema piratstva. Ovaj se proces odvija s ciljem da se pogled usmjeri na proširen spektar opcija za suzbijanje piratstva i da se time stvori temelj za identificiranje ključnih elemenata alternativne strategije djelovanja koji se mogu razvijati i doradivati kao scenariji djelovanja.

Jedna od najvažnijih spoznaja u diskursu o izgradnji mira jest opažanje da u mnogim zemljama iznova izbijaju žestoki sukobi čim se međunarodna pozornost ili resursi smanje.

Tim iz Svjetske banke predvođen Paulom Collierom došao je do zaključka da čak polovica zemalja unutar pet godina od neke mirovne operacije opet dospije u stanje nasilnih sukoba (Collier et al. 2003). *Peacebuildingom* se nastoji spriječiti povratak u takvo stanje, i to pronalaženjem trajnih opcija za rješavanje problema.

Peacebuilding je u početku bio pojam usko povezan s tehničkom potporom za obnovu državnih institucija. Time se prvenstveno mislilo na stvaranje demokratskih struktura i državnosti. Fokus je bio na izvršnoj vlasti koja pravilno funkcionira, modernoj birokraciji, učinkovitim sigurnosnim strukturama, sustavu pravne države, autonomnom civilnom društvu i na tržišnom gospodarstvu koje pravilno funkcionira. Ovaj opći konsenzus glede *peacebuildinga* (Richmond 2004), prema kojemu današnja liberalna i zapadnjačka država služi kao predložak za zemlje rastrgane ratom, u međuvremenu je naišao na razne kritike. Neuspjesi, nedostaci i izazovi koji se očituju u tom modelu već su dobro razrađeni u dosadašnjoj literaturi. Roland Paris (2010: 347) napravio je elokventan sažetak nedostataka koji se očituju u:

- nedovoljnom pridavanju pozornosti lokalnim institucionalnim uvjetima za uspješnu demokratizaciju i proboj na tržištu;
- nedovoljnom uzimanju u obzir zategnutosti odnosa i proturječja između raznih ciljeva za izgradnju mira
- nedovoljnoj strateškoj koordinaciji između brojnih aktera koji sudjeluju u misijama
- nedostatku političke volje i pozornosti među financijerima mirovnih aktivnosti da do kraja sprovedu svoje zadaće i da na raspolagaje daju dovoljno resursa
- nerazjašnjenim napetostima između vojnih i nevojnih sudionika na operacijama
- ograničenom znanju o specifičnim lokalnim uvjetima i razlikama u ciljnim društvima, a time i nedovoljan lokalni *ownership* pri strateškoj usmjerenosti operacija
- nepostojećim kriterijima uspješnosti za poimanje konceptualnih izazova i razvoj strategija kako bi se time uspješno provela operacija.

Poimanje piratstva kao problema pri izgradnji mira znači ove probleme uzeti na znanje te se njima aktivno baviti. Danas bi bilo naivno jednostavno slijediti entuzijazam proizašao iz *peacebuildinga* 1990-ih prema kojemu vanjski akteri zemlje poput Somalije bez problema

moгу preinačiti prema modelu zapadnjačke ustavne države. Iskustva prikupljena iz proteklih mirovnih misija pokazuju da nema povoda za takav optimizam. Štoviše, postalo je jasno da nije iluzorna predodžba, nego pragmatičan inkrementalizam proizašao iz konteksta situacija strategija za dugoročnu transformaciju i stabilizaciju pojedinih društava. Postojeće strategije zastrašivanja stoga ne bi trebale biti upotpunjene optimističnim i preambicioznim vizijama izgradnje mira, nego bi trebale biti dio inkrementalne strategije za izgradnju mirovnih odnosa u kojoj se taktike zastrašivanja kreativno kombiniraju s ostalim instrumentima. Što znači "inkrementalna strategija" i koja su saznanja iz izgradnje mira relevantna za rješavanje problema piratstva?

Prvo, važno je planirati bez tehnokratskog načina razmišljanja, priznajući složenost problema, uzimajući u obzir napetosti, suprotnosti i sukobe ciljeva, slijedeći kreativnu strategiju. Rat, sukob i mir su složeni problemi koji se ne mogu riješiti tek birokratskim metodama planiranja. Oni predstavljaju, da se poslužimo pojmom iz teorije planiranja, *wicked problems* (Rittel/Webber 1973). *Peacebuilding* zahtijeva planiranje za složene probleme, dakle, za probleme koji uključuju gotovo nepreglednu mješavinu aktera, interesa i složenih struktura, suprotnosti i sukoba. Jednostavne i prije svega nefleksibilne metode rješavanja problema u ovom slučaju baš i nisu perspektivne.

Tehnokratski postupci počinju s formuliranjem idealiziranih ciljeva poput cilja da se Somalija pretvori u suvremenu nacionalnu državu ili da se potpuno ukloni piratstvo. Njihov je temelj ideja da se takvi ciljevi mogu postići određivanjem najboljih, to jest najučinkovitijih i najuspješnijih rješenja. Dok su dugoročni ciljevi često nedvosmisleni, kratkoročni i srednjoročni ciljevi često budu nejasni, pa i proturječni. Svaka strategija uz to donosi nepredviđene posljedice, što posebno vrijedi za kratkoročne ciljeve. Ciljevi i strategije heterogene skupine aktera u procesu izgradnje mira u načelu su međusobno često proturječni. Vojnim sudionicima na prvom su mjestu sigurnosne mjere, dok su razvojnim stratezima odlučujući učinkovitost vlade i programi za smanjenje siromaštva. S druge strane, humanitarne agencije pokušavaju stvoriti humanitarne prostore bez uplitanja vanjskih interesa. Uz to je često nejasno koja su sredstva najpogodnija za ostvarivanje pojedinih ciljeva. Zaista nije lako doći do objektivnih kriterija za najbolju strategiju rješavanja problema.

Inkrementalne strategije počinju elaboracijom spektra mogućnosti za rješavanje problema. Rittel i Webber kažu: "In order to *describe* a wicked problem in sufficient detail, one has to

develop an exhaustive inventory of all conceivable *solutions* ahead of time" (citat iz 1973: 161, istaknuto u originalu). Budući da nema univerzalnih kriterija pomoću kojih se može doći do mogućnosti za obradu u smislu rješavanja problema, odluke o strategijama nisu samo pitanje znanja (*episteme*), nego i pragmatičnog razmišljanja te procjene (*phronesis*). Drugim riječima, svaka nova ideja za strategiju obrade problema može biti ozbiljan kandidat za bolje rješenje. Inkrementalne strategije zato zahtijevaju i sposobnost vrednovanja "egzotičnih" opcija te isprobavanja istih ukoliko se čine obećavajućima. Vrijednost inkrementalnih strategija već je opsežno obrađena u teoriji planiranja, političkoj analizi te u studijama o razvoju (Flyvbjerg 2001; Lindblom 1990; Easterly 2006). I u domeni izgradnje mira može se naći opća sklonost takvom strateškom razmišljanju. Primjer za to su novije strategije suzbijanja ustanaka preko kojih se pokušava pregovarati s nasilnim akterima poput Talibana u Afganistanu.

Drugo: metode pronalaženja rješenja i obrade ne poimaju se čisto tehnološki. Ova perspektiva ističe političku narav mjera. Svaki postupak povlači posljedice, a nijedna odabrana strategija ne donosi istu količinu pozitivnih učinaka za svaku skupinu sudionika. Političke odluke dio su igara moći te određuju tko dobiva, a tko gubi. Drugim riječima, politike će izazvati otpor gubitnika te istovremeno ojačati poziciju moći kod drugih. Strategije koje se ne temelje na detaljnoj i opsežnoj analizi konstelacija moći te koje se ne osvrću na utjecaj mjera na iste riskiraju pogoršanje postojećih sukoba (Flyvbjerg 2001; Woodward 2007). Isključivanje lokalnih predstavnika te žigosanje određenih aktera kao "izazivača nemira" mogu dovesti do novih sukoba i time sputavati proces rješavanja sukoba ili čak ugroziti cjelokupni mirovni proces. Umjesto isključivanja aktera bolje su strategije kojima su isti uključeni. Time se izbjegava otpor te se postiže opća suglasnost.

U slučaju piratstva ovo zahtijeva novu procjenu aktera za koje se smatra da podupiru piratstvo, kao i samih piratskih organizacija. Piratstvo je po pravnoj definiciji kažnjivo, pirat je kriminalac, a bilo tko tko pomaže piratima smatra se suučesnikom.⁸ Prema pravnoj definiciji piratstvo je aktivnost pokrenuta osobnim interesom radi stjecanja profita bez političkog cilja. No u praksi je često teško razlikovati političke od apolitičkih organizacija. Najzorniji primjer za to su razbojnički prepadi na moru kod Nigerije. U pravilu se ti prepadi formalno ne smatraju piratstvom jer upletene organizacije imaju političke ciljeve i

⁸ Ipak, još uvijek se raspravlja o tome kako bi u tom slučaju trebalo tumačiti Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora. Definicija pirata kao "privatnog" aktera neke upućuje na ekonomske motive, a drugi prije svega ističu aktivnosti "nedržavnih aktera". Vidi rasprave u: Azubuike (2009), Kontrovich (2004) i Treves (2009).

motive (Arowosegbe 2009; Ukiwo 2007). Do sada nije bilo nikakvih ozbiljnih dokaza da somalski pirati imaju ikakve političke ciljeve, no u načelu bi ih mogli iskoristiti za ostvarivanje svojih ciljeva. Ipak, moglo bi se reći da su piratske organizacije u Somaliji uistinu politički akteri jer su dio lokalnih vladinih i društvenih struktura te dijelu stanovništva na raspolaganje stavljaju javna dobra (na primjer, dio svog utrška daju svojim obiteljima i klanovima) (Hansen 2009: 25 i dalje).

Kada se piratstvo tumači kao određen oblik organiziranog kriminala, onda je fokus većinom na ekonomskim (privatnim i profitabilnim) aspektima takvog pothvata. Ostali razlozi zbog toga često budu zanemareni. U to spada političko tumačenje, kojim se ističe da nositelji vladine strukture unutar država u potpunosti mogu biti nezakoniti akteri, ili sociološko tumačenje, koje ističe predodžbu o slabim i jako marginaliziranim skupinama koje su društveno, politički i ekonomski isključene iz društva, koje teže zaštititi i sigurnosti te kojima na raspolaganju stoje samo ilegalna tržišta.⁹

Da bi se oblikovale inkrementalne strategije za izgradnju mira, važno je uzeti u obzir da su piratske organizacije dio političkih konstelacija moći u Somaliji te da su dio interaktivnog političkog i društvenog konteksta. Drugim riječima, na piratske organizacije treba gledati i kao dio rješenja i kao dio problema.

Treće: kao što je naglašavanjem analize konstelacija moći već postalo očito, svaka strategija mora imati široke temelje znanja koji se uvelike sastoje i od lokalnog znanja. Mirovne operacije su u više navrata bile vođene generičkim pretpostavkama iz domene uzročnih veza, strateškim predlošcima i uopćenih *best practices*. Nedostatna pozornost naspram lokalnim institucijama te ograničeno znanje o lokalnim odnosima i varijacijama unutar društva već su navedeni kao glavni problemi pri izgradnji mirovnih odnosa (Pouligny 2006). Za to postoje brojni uzroci i razlozi. Manjikian (2008) tvrdi primjerice da se politika ulagača i međunarodnih organizacija temelji na narativu stanja bolesti, čime se sugerira da su postojeće strukture u nekoj zemlji "bolesne" te da ih samo međunarodna zajednica u ulozi "liječnika", a ne sama "zemlja pacijent", može "izliječiti". Pouligny (2006) ovaj nedostatak pozornosti objašnjava nastojanjem međunarodne zajednice da pronađe strukture koje odgovaraju zapadnjačkim društvima. Vennesson i Bueger (2010:21 i sljedeće stranice) pozivaju se na rad Alberta Hirschmanna te tvrde da međunarodna

⁹ Murphy (2009: 125) je došao do ovog zaključka uz argument da se ova objašnjenja međusobno ne isključuju. Oba su vjerojatno odraz dijela stvarnosti. Vidi i u: Schmid (1996: 42, 44).

zajednica slijedi strategiju preliminarne nužnosti u kojoj se krhkost lokalnih konteksta ne vidi kao mogućnost za transformaciju, nego kao problem koji treba ukloniti *prije* nego što značajna društvena transformacija uopće može početi. Drugim riječima, nestabilne, neuspjele ili propale države poput Somalije često su tretirane kao "prazne ljuske" u kojima dominira kaos te u kojima ne postoje nikakve smislene institucije ili javni red.

No dosadašnje antropološke i historiografske spoznaje opovrgavaju takav način razmišljanja. Tako Leeson (2009) upućuje primjerice na činjenicu, referirajući na slučaj graničnog područja između Engleske i Škotske u 16. stoljeću, da su dvije zaraćene društvene skupine na kraju ipak razvile običajno pravo kojim se osujetio potpuni kaos. Time može nastati učinkovit pravni sustav čak i u neprijateljskim uvjetima. Studije o takozvanim hibridnim strukturama koje nastaju uz državu upućuju na to da neformalni tradicionalni i lokalni autoriteti često daju važne državne usluge te da u velikoj mjeri raspolazu lokalnom legitimnošću. Oni zaista znaju predstavljati jezgru stabilnih i mirovnih političkih procesa (Bellagamba/Klute 2008; Englebert/Tull 2008). Takvi se autoriteti u svakom slučaju mogu naći i u nekim ilegalnim i kriminalnim mrežama. Dok neke ilegalne mreže potkopavaju rad države i lokalnih vladinih institucija, druge mogu biti integrirane u te strukture te mogu čak uvelike pridonijeti lokalnoj i regionalnoj stabilnosti. Takve mreže mogu se smatrati jedinim preostalim pouzdanim društvenim strukturama uopće. Budući da su integralni dio određenih društvenih i etničkih skupina, a i u vezi s državnim institucijama te resursima, ove mreže podupiru lokalno stanovništvo u kriznim vremenima. One uspostavljaju "alternativne državne sustave" ili otvaraju kanale za ravnomjernu raspodjelu resursa. Tako Rodgers (2006) pokazuje na slučaju Nikaragve kako kriminalne mreže nekim dijelovima društva predstavljaju sigurnosni rizik, dok drugima na raspolaganje stavljaju djelotvoran sustav javnog reda i uprave kojim se uređuje komunalni život. Suzbijanje aktivnosti kriminalnih mreža za jedne je prednost, a za druge nedostatak. To može dovesti do političkih nemira, a ishod takve akcije može biti više kaosa i nesigurnosti za sve sudionike.

Važne spoznaje u raspravi o načinima izgradnje mira jesu da se višestruki i oprečni učinci koji mogu uzrokovati intervencije u lokalnom kontekstu trebaju pažljivo usporediti. Tako bi se i antipiratske strategije trebale temeljiti na detaljnim studijama lokalnih konteksta. Budući da u mnogim dijelovima Somalije nema formalne države, u tom se slučaju treba posebno usredotočiti na neformalne institucije te na regionalna i lokalna običajna prava. Inkrementalan postupak ne podrazumijeva samo nužnost razumijevanja lokalnih

slojevitosti i neformalnih struktura državne uprave, nego zahtijeva i razmišljanje o nadogradnji tih struktura te o suradnji s njima.

Četvrto: suradnja s akterima, institucijama i strukturama na licu mjesta također podrazumijeva da im se dodjeljuje *ownership* ili vlasništvo nad procesom. To znači da su ovlašteni za donošenje odluka glede strateškog usmjerenja te dnevnih aktivnosti i operacija. Nedostatak faktora *ownership* već je naveden kao glavna prepreka uspjehu mirovnih operacija. Lokalni *ownership* ima dvije temeljne funkcije: pomaže pri ozakonjivanju politika te omogućuje postizanje dogovora uz manje otpora; uz to doprinosi boljem prilagođavanju programa na svakidašnje probleme stanovništva. U Pariškoj deklaraciji o djelotvornoj pomoći iz 2005. naglašava se važnost *ownershipa* kao sredstva za poboljšanje djelotvornosti i učinkovitosti pomoći nerazvijenima. Dok se *ownership* ponajprije odnosi na financijsku potporu za državni proračun, još uvijek je sporno kako se koncept o *ownershipu* može primijeniti u kontekstu ratnih društava (Donais 2009; Goodhand/Sedra 2010). Pod tim okolnostima nacionalne su vlade često jedan od više legitimnih sudionika u sukobu unutar složenijih konstelacija moći. Zato se *ownership* mora prenijeti i na ostale lokalne autoritete i institucije. Pritom treba težiti planiranju i primjeni programa pomoću dalekosežnog društvenog dijaloga (Goodhand/Sedra 2010). Temeljita analiza kojom se pokušava ustanoviti na koje se središnje i lokalne, formalne i neformalne autoritete te na koji način može prenijeti *ownership* predstavlja nužan temeljni preduvjet. Opsežna i inkrementalna strategija ne obuhvaća samo (lokalne) aktere koji mogu sudjelovati, nego i načine prijenosa odgovornosti za planiranje i primjenu na te iste aktere.

Peto: Pariškom se deklaracijom iz 2005. nije došlo samo do konsenzusa o *ownershipu*, nego i do isticanja nužnosti da se strategije bolje usklade i koordiniraju. Dobra koordinacija potvrđena je kao kriterij za uspjeh u studijama o mirovnim operacijama. I u slučaju piratstva često se ističe nužnost bolje koordinacije strategija radi poboljšanja njihove djelotvornosti. Međutim, treba biti pažljiv kada se radi o zahtjevu za boljom koordinacijom. Kao što je već raspravljeno, inkrementalne strategije zahtijevaju odustajanje od ideje da se za neki problem može naći najbolje moguće rješenje. Centralizirani plan u kojem bi se mogli objediniti heterogeni interesi, ciljevi i aktivnosti svih sudionika predstavlja nešto što je varljivo. Bolja koordinacija može smanjiti proturječnost ciljeva, ali ne može ih potpuno ukloniti. Evo nekoliko primjera za to iz antipiratskih strategija: programi kojima se cilja na poboljšanje zatvorskih uvjeta za pirate djeluju protiv nastojanja da se učinak zastrašivanja pomoću kažnjavanja dovede na najvišu

razinu učinkovitosti. Osnutak međunarodnog tribunala za kaznenopravni postupak protiv pirata proturječan je ciljevima koji se tiču samoupravljanja i ustroja države. Plaćanjem otkupnine radi oslobođenja talaca te jamčenja sigurnosti za pomorce teško se ostvaruje cilj smanjenja resursa za pirate. Naposljetku, mjere u borbi protiv terora mogle bi ograničiti i grupe koje de facto suzbijaju piratstvo.

Harmonizacijom i koordiniranošću bi se stoga trebalo postići prepoznavanje i vrednovanje napetosti odnosa i proturječnosti između ciljeva, strategija te aktera, pogotovo između vojnih i ne-vojnih sudionika. Puko fokusiranje samo na poboljšanje koordiniranosti neće pomoći pri uklanjanju međusobnih sukoba i prepreka. Unatoč tome, koordinacijski dijalog može smanjiti učinke međusobno proturječnih pojedinačnih ciljeva i strategija te povećati refleksivnost naspram nenamjernih učinaka pojedinih strategija. Koordiniranost ponajprije obuhvaća razmjenu informacija o tome tko što, u koje vrijeme i na koji način radi. Dakle, tu se radi o razmjeni različitih interpretacija ponašanja, stajališta i ciljeva lokalnih aktera, a i o razvoju opsežnog repertoara mogućih rješenja za probleme. S inkrementalnog stajališta, koordiniranost će biti uspješna tek tada kada se obrati pozornost na pitanje koji je međunarodni ili lokalni akter najpogodniji za proučavanje specifičnog problema. To bi se eventualno odnosilo i na pitanje o selektivnom povlačenju.

Ukratko, iz dosadašnjih se iskustava i spoznaja međunarodnih mirovnih misija može izvući pet centralnih premisa i zaključaka za inkrementalnu strategiju:

- Nije moguće odrediti najbolju moguću strategiju za suzbijanje piratstva. Piratstvo je "zamršen" problem. Da bi se donosile odluke i sudovi na temelju pouzdanih informacija, mora se proučiti širok spektar metoda za pronalaženje rješenja.
- Strateške aktivnosti nisu nepolitičke tehnokratske procedure, nego intervencije u političke konstelacije u kojima ima pobjednika i gubitnika. Nužna je temeljita analiza konstelacija moći.
- Složenost lokalnog konteksta mora biti uzeta u obzir, a treba utvrditi i lokalne autoritete te ustanove.
- Lokalni autoriteti i ustanove važni su resursi za političke mjere. Rješenja problema treba razviti zajedno s njima te prenijeti *ownership* na njih.

- Političke smjernice i strategije postat će kontradiktorne te uzrokovati napetosti među akterima. Koordiniranost je važna za razmišljanje o suprotnostima, no one se neće moći potpuno ukloniti.

4. Opcije za opsežnu strategiju

U sljedećim poglavljima ove premise i zaključci predstavljaju temelj za alternativne i dopunske opcije za djelovanje radi opsežne i inkrementalne strategije za rješavanje problema sa somalskim piratima. Budući da bavljenje "zamršenim" problemom zahtijeva inventar svih zamislivih rješenja, ovim bi se radom trebalo dati doprinos pri kreiranju portfelja takvog problema. Budući da je već uloženo puno truda te su se iznijeli brojni prijedlozi za poboljšanje postojećih metoda vojnog zastrašivanja, nadzora te kaznenopravnog postupka, sada je sve usredotočeno na razradu metoda kojima se do sada pridavalo malo pozornosti. Cilj svega ovoga nije odbacivanje sadašnje strategije, nego proširenje repertoara zamislivih mjera i strategija, tako da se razvije "pametnija" i opsežnija strategija. Kao i kod ostalih, i kod ovih strateških mjera može doći do preklapanja ili čak do kontradikcija pri postavljanju ciljeva. No one, zajedno s daljnjim postojećim prijedlozima, mogu pomoći pri određivanju elemenata za dalekosežnu inkrementalnu strategiju.

Nadalje će se raspravljati o pet alternativnih opcija za djelovanje protiv piratstva. Ishodište svake od njih je novo vrednovanje aktera koji su dio problema piratstva, te razmišljanje o tome s kim bi i na koji način međunarodna zajednica mogla surađivati. To se odnosi na: 1) somalske aktere i institucije, 2) regionalne organizacije i države, 3) osuđene pirate, 4) pomorsku industriju te 5) ribare.

Njemački izvornik

Deutscher Ausgangstext



Strategische Fehler der Pirateriebekämpfung

**Somalia, Peacebuilding und die Notwendigkeit
einer umfassenden Strategie**

*Christian Bueger
Jan Stockbrügger
Sascha Werthes*

**INEF-Report
104/2011**

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN





1. Einleitung: Der Kampf gegen die Piraterie und die Notwendigkeit einer umfassenden Strategie¹

Die Geschichte der Seefahrt ist auch eine Geschichte der Piraterie. Piraterie und Raubüberfälle zur See hat es zu allen Zeiten gegeben. Jedoch kann überzeugend argumentiert werden, dass „moderne Piraterie“ eine neue Intensität und Dynamik erreicht hat.² Piraterie hat in der Tat seit dem Ende des Kalten Krieges stark zugenommen und ist heutzutage weiter verbreitet als jemals zuvor.³ Wöchentlich oder sogar täglich werden Schiffe überfallen, ausgeraubt oder entführt. In Südostasien, dem Bengalischen Golf, der Straße von Malakka sowie vor der nigerianischen Küste und am Horn von Afrika sind seit den 1990er Jahren bedeutende Piraterie-Hotspots entstanden. Für verschiedene Beobachter stellt sich Piraterie daher gar als einer der ältesten und beständigsten bewaffneten Konflikte dar; ein de facto Krieg der seit tausenden von Jahren auf den Meeren schwelt (Sekulich 2009: 12). Demzufolge wäre Piraterie als ein Konflikt zu verstehen, zwischen Piraten auf der einen und Matrosen, Fischern, Schiffahrts- und Transportgesellschaften oder privaten Sicherheitsfirmen auf der anderen Seite. Hinsichtlich heutiger Erscheinungsformen von Piraterie gilt es jedoch auch nachdrücklich festzuhalten, dass Piraterie nicht nur eine potentielle und reale Bedrohung für das Leben von Seefahrern, Fischern und deren Familien darstellt. Darüber hinaus kann, wie es der Fall der Piraterie vor Somalia verdeutlicht, Piraterie auch Bevölkerungsgruppen, die von humanitärer Hilfe abhängig sind, gefährden oder die politische Situation in bereits fragilen Staaten weiter verkomplizieren beziehungsweise die Staaten selbst weiter destabilisieren.

Obwohl sich die Entwicklung „moderner Piraterie“ bereits in den 1990er Jahren als ein globales Problem abzeichnen begann, sind Piraterievorfälle bis vor kurzem trotz allem als ein eher randständiges Problem in der Zuständigkeit der jeweils betroffenen Staaten betrachtet worden. Die Wahrnehmung von

¹ Die Forschung zu diesem Report wurde vom Profilschwerpunkt „Wandel von Gegenwartsgesellschaften“ der Universität Duisburg-Essen unterstützt. Für Kommentare und Anregungen danken wir Basil Germond und Cornelia Ulbert.

² Wir übernehmen die Piraterie-Definition des International Maritime Bureau (IMB), welches im Gegensatz zum Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (United Nations Convention of the Law of the Sea, UNCLOS) nicht zwischen Piraterie und bewaffneten Raubüberfall zur See unterscheidet. Das IMB definiert Piraterie als „ [a]n act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act“ (ICC-IMB 2010: 3).

³ Winn und Govern (2008: 132) zum Beispiel datieren den Beginn der modernen Piraterie auf den 19. September 1992, als in der Straße von Malakka zwei schwerwiegende Piraterievorfälle stattfanden.



Piraterie als ein weitgehend lokales Problem, welches in erster Linie als ökonomisches Risiko zu behandeln ist, hat sich jedoch spätestens seit 2007 deutlich geändert. Ausgelöst durch den dramatischen Anstieg der Piraterievorfälle vor der somalischen Küste, wird Piraterie nun wieder als ein zentrales internationales Sicherheitsproblem wahrgenommen (Bueger 2010). Die Bereitschaft zum politischen Handeln ist seitdem kontinuierlich und deutlich gestiegen.

Nicht nur ist Piraterie mittlerweile zu einem regelmäßig thematisierten Gegenstand im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen geworden. Auch eine internationale Koordinationsgruppe (the Contact Group on Countering Piracy off the Coast of Somalia) wurde geschaffen, und diverse Flottenverbände operieren unter Federführung der North Atlantic Treaty Organization (NATO; Operation Allied Provider, Allied Protector, Ocean Shields) oder der Europäischen Union (EU; Operation ATALANTA) im Golf von Aden. War man bis vor kurzem noch der Ansicht, dass das Völkerrecht ausreichend entwickelt ist, um Piraterie zu bearbeiten, so hat sich auch hier die Einschätzung geändert. Angesichts der aufgetretenen Koordinations- und Implementierungsschwierigkeiten und dem Mangel an rechtlichen Mitteln und Möglichkeiten, um verdächtigen Piraten den Prozess zu machen, wird sogar die Gründung eines neuen internationalen Strafgerichtshof in Erwägung gezogen.⁴

Piraterie, insbesondere der Fall der somalischen Piraterie, wird nicht mehr als marginales Problem wahrgenommen, sondern als eine klare Bedrohung der internationalen Sicherheit. Trotz dieser neuen Bereitschaft, sich der Piraterie mittels multilateraler Kooperation anzunehmen, sind die zurzeit verfolgten Strategien dennoch äußerst begrenzt. Die bisherigen Aktivitäten konzentrieren sich in erster Linie auf militärische Überwachungs- und Abschreckungsmaßnahmen oder die Verbesserung der strafrechtlichen Verfolgung als solches. Das weite Spektrum an Handlungsoptionen, welches der internationalen Gemeinschaft zumindest theoretisch zur Verfügung steht, wird bislang kaum genutzt.

In diesem Beitrag werden zunächst derzeitige Handlungsstrategien betrachtet und diskutiert. Inwiefern ist das bisherige Engagement zielführend und erfolgreich oder zumindest erfolgversprechend? Ausgehend von dieser Analyse wird argumentiert, dass es vielversprechend scheint, Piraterie auch aus einer Peacebuilding-Perspektive zu betrachten. Ein solcher Schritt ist nicht nur ein rhetorischer, sondern impliziert ein Umdenken. Piraterie als eine Herausforderung für Peacebuilding zu sehen verdeutlicht einerseits, dass das Repertoire an Bearbeitungsansätzen für Piraterie weitaus größer ist, als derzeit angenommen. Andererseits muss konstatiert werden, dass internationale Organisationen gerade im Bereich von internationalen Peacebuilding-Operationen schon über reichhaltige Erfahrungen verfügen, welche im Sinne von *lessons learned* für eine kontinuierliche Fort- und Weiterentwicklung der Strategien und des Instrumentariums in diesem Bereich sorgen. Hier erscheint es vielversprechend und

⁴ Auf Anfrage des Sicherheitsrates hat der Generalsekretär der Vereinten Nationen einen Report erstellt, der einige Optionen für einen regionalen oder internationalen Strafgerichtshof darlegt (Ki-Moon 2010; siehe auch Andersen/Brockham-Hawe/Goff 2010).

zweckdienlich, diesen Erfahrungsschatz auch für die Bewältigung des Piraterieproblems zu nutzen.

Eine kontinuierlicher Suche nach und Prüfung von alternativen Bearbeitungsstrategien und -möglichkeiten erscheint dringend erforderlich. Denn derzeitige Strategien zeigen zwar Wirkungen, haben aber bisher nicht zu einer nennenswerten Reduzierung von Piraterievorfällen geführt. Es gibt deutliche Anzeichen dafür, dass Piraten sich erfolgreich auf internationale Gegenmaßnahmen und Strategien einstellen: Sie verbessern ihre Organisationsstrukturen, vergrößern ihr operationelles Terrain, bauen ihre Taktiken und Informationsnetzwerke aus und verfeinern ihre Navigations- und Kommunikationstechnologien. Selbst für den Fall, dass die internationale Gemeinschaft mehr Ressourcen für ihr derzeitiges Patrouillensystem aufbringen sollte, muss bezweifelt werden, dass solch aufwändige und kostspielige Operationen auf Dauer aufrechterhalten werden können. Geht man zudem davon aus, dass die Piraterie vor Somalia nur ein Fall gegenwärtiger Piraterie ist, dann werden die Erfahrungen am Horn von Afrika fundamental sein, um der Piraterieproblematik zukünftig auch in anderen Teilen der Welt besser begegnen zu können.

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick zu den derzeitigen Diskussionen über den Umgang mit Piraterie gegeben. Deutlich wird, dass die politische Debatte stark entlang dreier Optionen verläuft: 1) militärische Überwachungs- und Abschreckungsstrategien, 2) Strafverfolgung sowie 3) eine ausgeweitete Intervention in Somalia. Eine erste kritische Bewertung führt zu einem eher skeptischen und pessimistischen Urteil über diese Optionen. Von daher werden in den folgenden Kapiteln Möglichkeiten, aus dem Spektrum von Peacebuilding-Aktivitäten alternative Handlungsoptionen zu generieren, eruiert. Hierzu werden zunächst wichtige Erkenntnisse aus dem Peacebuilding-Diskurs kurz zusammengefasst, damit diese anschließend für die Entwicklung und Formulierung alternativer Optionen genutzt werden können. Basierend auf bisherigen Lehren und Erkenntnissen wird für die Notwendigkeit einer inkrementellen Strategie plädiert, welche mit dem weiten Repertoire an Peacebuilding-Ansätzen experimentiert. Im Anschluss werden zudem eine Reihe teils unkonventioneller alternativer Handlungsszenarien zum Umgang mit der Herausforderung Piraterie entworfen. Diese strategischen Handlungsszenarien zeigen somit illustrativ auf, wo a) Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten bestehen; b) wie alternative Überlegungen jenseits konventioneller Logiken für eine Erweiterung und Neugestaltung der bisherigen strategischen Ausrichtung formuliert und genutzt werden können und schließlich c) wo die Ansatzpunkte zur Erarbeitung einer umfassenden und inkrementellen Strategieentwicklung zur Bearbeitung der Piraterieproblematik liegen. Denn sofern die internationale Gemeinschaft gewillt ist, sich ernsthaft der Komplexität von Piraterie zu widmen, muss sie beständig neue und alternative Vorschläge entwickeln. Diese müssen zudem kritisch auf ihre Erfolgsmöglichkeiten, ihre Angemessenheit sowie auf ihre potentiell nichtintendierten Folgen hin geprüft und verbessert werden.





2. Das derzeitige Handlungsspektrum der Pirateriebekämpfung

Die steigende Anzahl von Berichten über Piraterievorfälle und das wachsende Medieninteresse haben dazu geführt, dass sich die Debatten über das bisherige Krisenmanagement intensiviert haben. Protagonisten dieser Debatte sind primär drei Arten von Akteuren: Erstens die Opfer, also die Seefahrer und Unternehmer, die über ihre Erfahrungen berichten; zweitens Militärstrategen und drittens Juristen und Rechtstheoretiker. Der akademische Diskurs wird dabei vorrangig durch Sicherheits- und Rechtswissenschaftler geprägt. Während erstere sich vor allem mit Taktiken im Kampf gegen Piraterie beschäftigen, befassen sich Rechtswissenschaftler mit den Unzulänglichkeiten nationaler und internationaler Gesetzgebung, den praktischen Problemen der Strafverfolgung sowie mit Problematiken hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten. Zwei Kernprobleme sind in diesen gegenwärtigen Pirateriediskursen zu beobachten. Dies ist zum einen das fehlende Verständnis für die lokalen Ursachen, Strukturen und Praktiken der Piraten. Zum anderen betrifft dies die (unnötige) Begrenzung des Spektrums von möglichen Lösungsansätzen und Handlungsoptionen.

Betrachtet man zunächst das letztere Problem, so macht ein erster Überblick deutlich, dass in der derzeitigen nationalen und internationalen Debatte lediglich drei Handlungsoptionen in Betracht gezogen werden: Erstens eine Politik der Überwachung und Abschreckung mit (moderaten) militärischen Mitteln. Diese ähnelt der Polizeiarbeit und versucht durch eine verbesserte Überwachung im Rahmen einer sichtbaren Militärpräsenz Piratenangriffe zu verhindern. Zweitens eine Politik der Abschreckung mit rechtlichen Mitteln, welche darauf abzielt, Strafverfolgungsmechanismen aufzubauen und zu stärken und drittens eine stärker militärisch geprägte Option, die versucht, Piraterie aktiv zu bekämpfen, bis hin zu einer Militärintervention, um Piraten an Land zu bekämpfen. Wie stellen sich nun diese Optionen im Detail dar? Offerieren sie ein adäquates Maß an Effektivität und Effizienz? Sind sie politisch nachhaltig oder zumindest langfristig viel- und erfolgversprechend?

2.1 Option 1: Moderates militärisches Engagement

Eine Politik der Überwachung und Abschreckung im Rahmen eines moderaten militärischen Engagements imitiert Polizeiarbeit und basiert auf einer gut sichtbaren Flottenpräsenz sowie einer Überwachung des Golfs von Aden, um mögliche Angriffe zu verhindern oder zu unterbrechen. Die Strategie suggeriert, dass die Überwachung des Seeraums zu einem höheren operativen Risiko für Piraterie führt, und dass daher weniger Schiffe attackiert und entführt werden. Es wird angenommen, dass die Reduzierung der Erfolgswahrscheinlichkeit von Angriffen abschreckend wirkt. Grundlegende Prämisse dieser



Strategie ist, dass Piraten Kosten-Nutzen-Erwägungen hinsichtlich ihrer kriminellen Unternehmungen durchführen.⁵

Diese Politik eines militärischen Engagement wird seit 2008 im Rahmen dreier internationaler Missionen implementiert: die EU-Operation ‚Atalanta‘, die NATO-Operation ‚OceanShield‘ und die von den USA angeführte ‚Combined Task Force-151‘. Die EU- und NATO-Missionen werden dabei zusätzlich von weiteren Staaten unterstützt. Hierzu zählen unter anderem China, Russland oder Indien. Es wird geschätzt, dass zwischen 30 und 40 Kriegsschiffe täglich vor dem Horn von Afrika patrouillieren (Apps 2010). Diese Operationen werden von mehreren UN-Resolutionen autorisiert, beginnend mit der Resolution 1816 (UNSC 2008). Demnach dürfen und sollen Marineeinheiten auch in somalische Hoheitsgewässer eindringen und Piraterie, wenn nötig, auch mit militärischen Mitteln bekämpfen.

Als solches ist diese Strategie im Wesentlichen defensiv und ihre militärischen Mittel sind dementsprechend moderat. Gewalt wird meistens nur zu Selbstverteidigungszwecken angewendet. Basierend auf der Resolution 1816, sind diese Maßnahmen, „[...] not limited to boarding, searching and seizing vessels engaged in or suspected of engaging in acts of piracy [...]“ (UNSC 2008: § 7). Die patrouillierenden Marineeinheiten überwachen in erster Linie die Gewässer am Horn von Afrika. Sie suchen und zerschlagen Piratengruppen. Wenn notwendig verteidigen sie Handelsschiffe und Fischerbote gegen Angriffe von Piraten und nehmen diese nach Möglichkeit gefangen. Unterstützt werden diese Aktivitäten durch den International Recommended Transit Corridor (IRTC). In diesem sind Marineeinheiten strategisch positioniert, um Sicherheit zu gewährleisten und Piraten abzuschrecken. Das Maritime Security Center – Horn of Africa (MSC-HOA) verwaltet den Korridor und unterstützt den Informationsaustausch zwischen Handels- und Marineschiffen. Ferner koordiniert der Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)-Mechanismus die Marineeinheiten im Golf von Aden, insbesondere das Patrouillensystem im IRTC. Zudem versucht man seit 2009 verstärkt, die somalische Küste zu blockieren und verdächtige Piratenschiffe aufzuspüren, bevor diese die Hochsee erreichen (EU NAVFOR 2010).

Die derzeitige wissenschaftliche und politische Debatte hinterfragt diese Strategien zwar kritisch, tendiert aber dazu, sich auf operationale Handlungsempfehlungen zu beschränken. Dazu gehören vor allem die Erhöhung der Effektivität (durch einen Ausbau der operationellen Kapazitäten) sowie eine Steigerung der Effizienz (insbesondere durch eine verbesserte Kooperation zwischen Marineeinheiten und dem zivilen Schiffsverkehr und durch neue Partnerschaften im Bereich der maritimen Sicherheit). Darüber hinaus wird hier

⁵ Kritisch gilt es hier sicherlich einzuwenden, dass hierbei zum einen intervenierende Variablen wie beispielsweise die katastrophalen Lebensbedingungen in Somalia und der Mangel an alternativen Erwerbsmöglichkeiten nur unzureichend berücksichtigt werden. Zum anderen ist zudem fraglich, ob ein militärisches Engagement alleine die Kosten für Piraterie jemals in einen Bereich steigern kann, in dem die derzeitigen Lösegeldzahlungen nicht mehr verlockend erscheinen.



unter anderem vorgeschlagen, eine regionale Küstenwache einzurichten, neue Taktiken und Strategien zu entwickeln oder eine striktere Blockade der somalischen Küste durchzusetzen (Kraska/Wilson 2009a, b; Struwe 2009). Es wird dabei darauf abgezielt, Monitoring-Kapazitäten durch Präsenz zu erhöhen und die Reaktionszeit auf Piraterievorfälle zu minimieren. Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass derzeitige Strategien und Verbesserungsvorschläge versuchen, Piraterie zu bekämpfen, indem sie das operative Risiko der Piraterie durch Patrouillen erhöhen.

2.2 Option 2: Strafverfolgung: Rechtliche Mittel

Demgegenüber konzentriert sich eine Politik der Eindämmung und Abschreckung mit rechtlichen Mitteln auf den Aufbau und die Stärkung strafrechtlicher Verfolgungsmechanismen. Seit Ende 2008 zeichnet sich zunehmend ab, dass Straffreiheit ein Haupthindernis in der Pirateriebekämpfung ist. Abschreckung kann nicht funktionieren, wenn nicht auch effektive Verfolgungsmechanismen existieren, um Piraten zur Verantwortung zu ziehen. Die unterstellte Logik ist, dass Piratenorganisationen durch das Risiko der Bestrafung und Inhaftierung abgeschreckt werden. Zwar zielt diese Art der Abschreckung nicht auf die Organisationsstrukturen der Piraten direkt ab, jedoch wird unterstellt, dass zumindest die ‚Fußsoldaten‘ hinreichend abgeschreckt werden könnten und sich Piraterieorganisationen daher nicht mehr anschließen.

Die Sicherheitsresolution 1851, welche im Dezember 2008 verabschiedet wurde, fordert Staaten und regionale Organisationen auf, dafür Sorge zu tragen, dass Piraten auch wirklich strafrechtlich verfolgt werden. Die meisten Staaten mit einer Marinepräsenz am Horn von Afrika zeigen jedoch lediglich ein zögerliches Interesse daran, Piraten vor ihren eigenen Gerichten anzuklagen und zu verurteilen. Stattdessen setzen sie auf bilaterale Abkommen, die es ermöglichen, mutmaßliche Piraten an Anrainerstaaten zu überstellen. Diese sollen dann sowohl die Prozessführung übernehmen als auch die Inhaftierung. Solche Vereinbarungen wurden mittlerweile zwischen der EU, Frankreich, den USA und Großbritannien auf der einen Seite und Kenia und den Seychellen auf der anderen Seite abgeschlossen. Die Mehrzahl der verhafteten Piraten wird mittlerweile an die Behörden einer der beiden genannten Staaten überstellt. Hier wurden sie zum Teil bereits angeklagt und verurteilt. Andere Staaten, wie Frankreich, liefern Piraterieverdächtige jedoch auch an Somalia aus, insbesondere an die regionale Regierung von Puntland. Mittlerweile haben die USA, Spanien, Deutschland, Frankreich und die Niederlande damit begonnen, Piraten auch vor ihren eigenen Gerichten anzuklagen. Piraterieverfahren vor europäischen oder amerikanischen Gerichten bleiben jedoch die Ausnahme. Zumeist sind dies Fälle, in denen die betroffenen Opfer ihre eigenen Staatsbürger sind oder in denen Schiffe betroffen sind, welche unter ihrer Flagge segeln.

Die strafrechtliche Verfolgung von Piraten ist ein komplexes Thema mit vielen formaljuristischen und praktischen Fallstricken. Insbesondere die Gesetzeslage auf nationaler Ebene ist derzeit oftmals nicht ausreichend entwickelt, um Piraten anzuklagen und zu verurteilen. Zudem haben nicht alle entsprechenden Staaten und Organisationen Auslieferungsverträge mit Anrainerstaaten abgeschlossen (u. a. Russland). Auch bleibt es zweifelhaft, ob solche Verfahren



internationalen Menschenrechtsstandards genügen (Guilfoyle 2010a). Offensichtlich ist, dass das Rechtssystem in Kenia zudem auch zunehmend überlastet scheint. Dies hat bereits zu einem Auslieferungsstopp von verdächtigten Piraten geführt (BBC News 2010a).

Aufgrund dieser Probleme gibt es eine anhaltende Debatte darüber, wie man existierende rechtliche Instrumente verbessern kann oder ob neue rechtliche Mechanismen geschaffen werden müssen. Aufgrund des fehlenden Willens von Staaten, Piraten vor ihre eigenen Gerichte zu stellen, wird des Weiteren zunehmend argumentiert, dass ein internationales oder regionales Tribunal die einzige Möglichkeit darstellt, um zu garantieren, dass Piraten auch tatsächlich bestraft werden (Andersen/Brockham-Hawe/Goff 2010). Viele Wissenschaftler machen jedoch in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass die internationale Gesetzgebung in ihrer derzeitigen Form durchaus vollkommen ausreichend scheint, um mit Piraterie umzugehen. Es wird stattdessen darauf hingewiesen, dass die Rechtslage in den einzelnen Staaten klarer werden müsse. Eine weitere Überlegung ist, bilaterale Abkommen mit Anrainerstaaten zu stärken und auszubauen. So könnten Piraten zum Beispiel auch an den Jemen oder Tansania ausgeliefert werden (Guilfoyle 2010b). Um zu garantieren, dass Verfahren internationalen Rechts- und Menschenrechtsstandards genügen, wurden unter der Federführung des United Nations Office for Drugs and Organized Crime (UNODC) und des United Nations Development Programme (UNDP) bereits erste Programme in diese Richtung ins Leben gerufen. Diese versuchen, die juristischen Kapazitäten der Anrainerstaaten zu verbessern. Zudem ist geplant, Gefängnisse in Somalia zu renovieren und zu erneuern. Diese Maßnahme betrifft vor allem Puntland und Somaliland, deren Sicherheitskräfte bereits zahlreiche Piraten verhaftet haben. Langfristig zielen diese Bemühungen darauf ab, verurteilte Piraten ins somalische Rechtssystem zu überführen (Guilfoyle 2010a).

2.3 Option 3: Eine militärische Intervention

Während die ersten beiden Optionen auf einer Strategie der Abschreckung durch die Erhöhung des Risikos für Piraten beruhen, ist die dritte Option, welche im derzeitigen Diskurs gehandelt wird, von offensiverer Natur. Ausgangspunkt ist hier die postulierte Notwendigkeit, dass Piraterie auch an Land bekämpft werden müsse. Eine derartige Intervention, welche Bodentruppen oder zunächst nur Luftangriffe miteinschließen könnte, ist seit 2008 im Gespräch.⁶ Die Idee für ein solches Vorgehen speist sich aus den historischen Erfahrungswerten, dass Piraterie nur an Land erfolgreich bekämpft werden könne. James Carafano bringt dies auf den Punkt: „There really isn’t a silver-bullet solution other than going into Somalia and rooting out the bases“ (zitiert nach: Bliss 2009).

Darüber hinaus wird jedoch auch kritisch reflektiert, dass Piraterie am Horn von Afrika nur deswegen floriert, weil in Somalia weder Regierungsstrukturen

⁶ Siehe zum Beispiel die Diskussion unter US Sicherheitsexperten in Bliss 2009.



noch ein Gewaltmonopol existieren. Zumindest in naher Zukunft bestehen nur geringe Aussichten auf die Wiederherstellung eines funktionierenden Staates, welcher die Piraterie an Land eindämmen könnte. Unter diesen Umständen erscheint einigen Beobachtern eine Militärintervention als die einzig sinnvolle und praktikable Lösung, um zu verhindern, dass Piraten über sichere Zufluchtsorte an der Küste Somalias verfügen.

Im Gegensatz zu anderen Optionen, welche auf defensiv orientierten militärischen und juristischen Maßnahmen basieren, ist eine Militärintervention in Somalia eine offensive Strategie, die versucht, das somalische Piraterieproblem direkt anzugehen und zu lösen. Sie zielt darauf ab, nicht nur mittelbar die Symptome der Piraterie anzugehen und zu bekämpfen (die Entführung von Schiffen), sondern auch unmittelbar die Akteure und Infrastruktur selbst zum Ziel der Maßnahmen zu erklären. Solch eine offensive Strategie bedeutet nicht notwendigerweise eine großangelegte Militärintervention in Somalia, sondern kann auch aus gezielten Schlägen gegen Piratenhäfen oder aus gezielten Tötungen der Hintermänner und Anführer bestehen.

Gezielte Luftangriffe oder *hit-and-run*-Taktiken gehören bereits zum Repertoire im Kampf gegen den Terrorismus und wurden bereits in mehreren Ländern angewandt, unter anderem auch in Somalia. Da die Häfen, die Verstecke der Piraten und ihre Anführer weitgehend bekannt sind, könnte diese Strategie recht schnell implementiert werden (Struwe 2009). Zudem scheinen solche Maßnahmen bereits durch die Resolution 1851 abgedeckt, da hier „[...] all necessary measures that are appropriate *in* Somalia [...]“ (UNSC 2008: § 6; Hervorh. d. Verf.) pauschal legitimiert werden. In der Tat gab es bereits einen Fall, in welchem französische Einheiten an Land agiert haben. So verfolgten französische Spezialkräfte im April 2008 Piraten an Land, nahmen diese fest und erlangten einen Teil des Lösegeldes zurück, welches zuvor für die Freilassung der französischen Yacht *Le Ponte* gezahlt worden war (BBC News 2008).

2.4 Evaluierung der Optionen

Sicherlich ist eine großangelegte Militärintervention in Somalia die am wenigsten erfolgversprechende Option. Gerade wenn man die Erfahrungen aus vergangenen Militärinterventionen in dieser Region heranzieht und die Probleme, die sie im Nachhinein verursachten, mitberücksichtigt. Weite Teile Somalias befinden sich *de facto* im Kriegszustand. Das heißt, dass selbst wenn eine Intervention besser als die der 1990er Jahre vorbereitet, geplant und durchgeführt werden würde, dies dennoch einen massiven und gefährlichen Eingriff in den somalischen Konflikt bedeuten würde. Zudem besteht das Risiko, dass eine Intervention zu einer weiteren Eskalation der bereits prekären Situation in Somalia und zu einer Radikalisierung weiter Teile der Bevölkerung führen könnte.

Auch die Effektivität von Luftangriffen erscheint zweifelhaft. Zwar ließe sich die Ernsthaftigkeit der Abschreckungstaktik durch die Androhung harter Bestrafung sicherlich untermauern, jedoch wäre ihr Erfolg keineswegs garantiert. Piratenorganisationen erscheinen sehr flexibel, da sie sich schnell reorganisieren und neue Basen an anderen Orten errichten könnten. Zudem wären auch die menschlichen und materiellen Kosten solcher Maßnahmen bedenklich,



insbesondere mit Hinblick auf zivile Opfer und Schäden. Luftschläge gegen Piraten könnten die lokale Bevölkerung entfremden und somit Piratenorganisationen und ihre Legitimation indirekt stärken.

Es ist daher nicht weiter überraschend, dass das ‚weichere‘ Repertoire an Überwachungs-, Abschreckungs- und Strafrechtsverfolgungsmaßnahmen bislang von der internationalen Gemeinschaft favorisiert wird. Ob diese Maßnahmen zu einem Erfolg führen und ob Piratenangriffe langfristig hierdurch signifikant reduzieren werden können, ist jedoch zweifelhaft. In der Tat gibt es gute Gründe, dass sie dieses Ziel so nicht erreichen werden.

Erstens erscheinen Piraten nicht sonderlich eingeschüchtert oder gar abgeschreckt von der Androhung, verhaftet und verurteilt zu werden. Trotz der Tatsache, dass seit 2010 viele kleinere Piratengruppen zerschlagen, gefangenegenommen und ihre Mitglieder verurteilt wurden, hat sich die Anzahl von Piratenangriffen im Vergleich zum Vorjahr sogar noch leicht erhöht.⁷

Zweitens ist es Piratenorganisationen gelungen, ihre Strategien als Reaktion auf die internationalen Maßnahmen zu verbessern und anzupassen. Wie es Middleton formuliert, „ [...] (they) have learned the lessons of being hemmed in by these international navies [...]“ (zitiert nach: Thaaror 2010). Piraten erweitern ihr operatives Terrain kontinuierlich. Sie schlagen mittlerweile bis zu eintausend Meilen (1.600 Kilometer) vor der somalischen Küste zu (Dunlop 2010) und setzen durchaus professionelle Navigations- und Kommunikationstechnologien ein. Da die Ressourcen der Piratenorganisationen durch Lösegeldzahlungen stetig steigen, ist es wahrscheinlich, dass sie ihre Strategien und Techniken auch weiterhin bei Bedarf verbessern können, um den Koalitionsmächten auszuweichen und ihr operatives Terrain auszudehnen.

Drittens muss bedacht werden, dass das Aktionsgebiet der Piraten – eine Fläche von mittlerweile ca. 2,5 Millionen Quadratmeilen – zu groß ist, um effektiv überwacht werden zu können. Selbst wenn die Anzahl der See- und Luftpatrouillen deutlich erhöht werden würde, wäre dies noch immer nicht ausreichend, um maritime Sicherheit zu gewährleisten und Handelsschiffe vor Somalia zu schützen. Wie es Mark Flitzgerald, Kommandeur der U.S. Naval Force formuliert: „We could put a World War Two fleet of ships out there and we still wouldn't be able to cover the whole ocean [...]“ (zitiert nach: Entous 2010). Es bleibt fragwürdig, ob eine verstärkte internationale Marinepräsenz am Horn von Afrika das operative Risiko der Piraterie signifikant erhöhen kann.

Viertens besteht eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit, dass Piratenangriffe in dem Moment wieder zunehmen, in dem die Marineüberwachung vor Somalia reduziert wird oder die Einsätze gar beendet werden. Nicht zuletzt aufgrund

⁷ Für das gesamte Jahr 2010 meldete das ICC International Maritime Board 219 Piratenüberfälle. In diesem Zeitraum wurden 49 Schiffe entführt (ICC-IMB 2011: 19). Im Jahr zuvor waren 217 Überfälle und 47 Entführungen gemeldet worden (ICC-IMB 2010: 21). Während die Anzahl der Überfälle im Golf von Aden um 50 % gesunken ist, ist sie im Indischen Ozean und im Roten Meer stetig gestiegen (ICC-IMB 2011: 19).



der hohen Kosten ist es unwahrscheinlich, dass ein Militäreinsatz vor Somalia eine dauerhafte Lösung darstellen kann. Dennoch sind Überwachung und Abschreckung natürlich wichtige Mittel, um Piraterie kurzfristig einzudämmen. Allerdings sind sie, selbst in verbesserter Form, nicht ausreichend, um Piraterie langfristig zu reduzieren oder zu einer nachhaltigen Lösung des Problems beizutragen.

Eine derartige Bewertung der bisherigen Strategien und diskutierten Maßnahmen erlaubt nur eine Schlussfolgerung: Es gibt eine nicht zu übersehende Notwendigkeit, das Repertoire an Bearbeitungsstrategien für die Piraterieproblematik zu erweitern und auszubauen.

In der Tat könnte der momentane Fokus auf juristische und militärische Lösungen Teil des Problems sein, insofern er andere Perspektiven und die Erarbeitung alternativer Vorschläge behindert und wichtige Erkenntnisse aus den umfangreichen Erfahrungen mit internationaler Interventionen im 21. Jahrhundert verdeckt. Dies betrifft insbesondere die Frage nach nachhaltigen Lösungen und Rückzugsstrategien. Derartige Strategien, die darauf abzielen, die Symptome der Piraterie auf dem Meer zu bekämpfen, verfolgen kurzfristige Ziele und wollen schnelle Resultate und Effekte erreichen. Mittel- oder sogar langfristigen Szenarien können sie jedoch nicht Rechnung tragen. Auch gehen sie nicht ausreichend auf die lokalen Verhältnisse ein, in denen Piraterie entsteht und in denen Piratenorganisationen operieren.

Die potentiellen Konsequenzen einer Strategie, die sich hauptsächlich auf die Behandlung von Symptomen und die Erreichung kurzfristiger Ziele konzentriert, sind im Kontext des internationalen Krisenmanagements weitläufig bekannt. Wenn es eine Lehre gibt, die man aus Interventionen in Ländern wie Afghanistan, Irak oder dem ehemaligen Jugoslawien gelernt hat, dann ist es die, dass es problematisch ist, kurzfristige Sicherheitsprioritäten von langfristigen Stabilisierungs- und Entwicklungszielen zu trennen. Es erscheint überraschend, dass solche Erkenntnisse nicht offen anerkannt werden und in die Ansätze zur Bearbeitung des Piraterieproblems einfließen. Sogar die Europäische Union, ansonsten führend in der Umsetzung ganzheitlicher Ansätze, verfolgt eher kurzfristige Ziele. In ihren Bemühungen, Piraterie einzudämmen, stützt sie sich letztlich primär auf juristische und militärische Maßnahmen. Während dies zum einen mit der Suche nach einer europäischen Sicherheitsidentität, als auch zum anderen mit Blick auf Europas geostrategischen Ambitionen erklärt werden könnte (Germond/Smith 2009), so ist es – das zeigt die Erfahrung – sicherlich kein vielversprechender und nachhaltiger Bearbeitungsansatz.

Zusammenfassend ergibt sich, dass vor dem Hintergrund derzeitiger Debatten alternative Bearbeitungsansätze und Vorschläge notwendig sind, um die bereits existierenden Strategien sinnvoll zu ergänzen und zu komplementieren. Denn selbst wenn die internationale Gemeinschaft wesentlich mehr Ressourcen aufbringen würde, bleibt es zweifelhaft, ob innerhalb des derzeitigen Spektrums eine nachhaltige Bearbeitungsstrategie für das Piraterieproblem gefunden werden kann. Gerade vor diesem Hintergrund lohnt es sich, bisherige Erfahrungen und *lessons learned* aus dem Bereich von Peacebuilding-Aktivitäten einmal näher in den Blick zu nehmen. Dies scheint ein vielversprechender Bereich zu sein, vor dessen Hintergrund die bisherigen Strategien und Maßnahmen sinnvoll perspektivisch erweitert werden können.



3. Schlüsselerfahrungen aus den Peacebuilding-Missionen des 21. Jahrhunderts

Es ist weithin akzeptiert, dass internationale Hilfe in kriegszerrütteten Ländern nicht allein auf militärische Instrumente zurückgreifen sollte, sondern dass diese mit Maßnahmen kombiniert und koordiniert werden müssen, die darauf abzielen, Gesellschaften, Regierungsstrukturen und Ökonomien zu transformieren. Peacebuilding ist eines jener Konzepte, mit denen dieses umfassende Repertoire an Ansätzen erfasst und organisiert wird. Wiederbelebt aus den Arbeiten von Friedensforschern in den 70er Jahren (u. a. Galtung 1975), hat dieses Konzept eine bemerkenswerte Karriere hinter sich (Barnett et al. 2007). Der Peacebuilding-Diskurs beinhaltet ein Repertoire an Ansätzen und Einsichten. Mit diesen könnte eine umfassend angelegte und besser integrierte Strategie zum Umgang mit Piraterie konzeptualisiert werden. Eine entsprechende andersartige Betrachtung von Piraterie, nicht mehr im Sinne eines Abschreckungsproblems, sondern vielmehr als Peacebuilding-Problem, eröffnet ein erweitertes Wissensfeld, auf dem eine Strategie der Pirateriebekämpfung aufbauen kann. Die Einsichten und Erkenntnisse, die aus internationalen Interventionen gewonnen werden können, enthalten somit wertvolle Hinweise, um das Piraterieproblem umfassender anzugehen.

Wieso Friedensoperationen erfolgreich sind und weshalb sie scheitern, ist Gegenstand einer anhaltenden und oftmals eher scholastischen Kontroverse. Nicht all diese Debatten sind an dieser Stelle relevant. Die folgende Zusammenfassung einiger der wichtigsten Peacebuilding-Erkenntnisse erfolgt daher nicht mit dem Anspruch, einen umfassenden Überblick zum Stand der Peacebuilding-Forschung zu leisten, sondern dient vielmehr dem Zwecke die Aufmerksamkeit auf die Bereiche zu lenken, welche zur Bearbeitung von Piraterie relevant sein könnten. Dies geschieht letztlich mit dem Ziel, den Blick auf ein nun erweitertes Spektrum von Optionen im Umgang mit Piraterie zu richten und hierdurch eine Grundlage zu schaffen, auf der Schlüsselemente einer alternativen Handlungsstrategie identifiziert und im Sinne von Handlungsszenarien entworfen und ausgearbeitet werden können.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse des Peacebuilding-Diskurses ist die Beobachtung, dass in vielen Ländern gewaltsame Konflikte wieder ausbrechen, sobald die internationale Aufmerksamkeit sinkt und der Zufluss an Ressourcen reduziert wird. Das Weltbank-Team um Paul Collier kommt sogar zu dem Schluss, dass ungefähr die Hälfte aller Länder innerhalb von fünf Jahren nach einer Friedensoperation wieder in einen Zustand gewaltsamer Auseinandersetzungen zurückfallen (Collier et al. 2003). Peacebuilding verfolgt das Ziel, solche Rückfälle zu verhindern, indem nach nachhaltigen Bearbeitungsmöglichkeiten gesucht wird.

Peacebuilding war ursprünglich eng assoziiert mit technischer Hilfe, die den Wiederaufbau von staatlichen Institutionen unterstützen sollte. Damit waren vorrangig der Aufbau demokratischer Strukturen und die Schaffung von Staatlichkeit gemeint. Der Fokus lag auf einer funktionierenden Exekutive, einer modernen Bürokratie, effizienten Sicherheitsstrukturen, einem Rechtsstaats-



tem, einer autonomen Zivilgesellschaft und einer funktionierende Marktwirtschaft. Dieser Peacebuilding-Konsens (Richmond 2004), wonach von Kriegen zerrüttete Gesellschaften nach dem modernen, liberalen und westlichen Staat modelliert werden sollen, ist mittlerweile auf breite Kritik gestoßen. Misserfolge, Mängel und Herausforderungen des Modells sind in der Literatur bereits gut aufgearbeitet worden. Wie von Roland Paris (2010: 347) eloquent zusammengefasst, beinhalten diese:

- Ungenügende Aufmerksamkeit für lokale institutionelle Bedingungen zur erfolgreichen Demokratisierung und Vermarktlichung;
- Ungenügende Berücksichtigung der Spannungen und Widersprüche zwischen den unterschiedlichen Zielsetzungen von Peacebuilding;
- Unzureichende strategische Koordination zwischen den zahlreichen Akteuren, die an Missionen beteiligt sind;
- Ein Mangel an politischem Willen und Aufmerksamkeit unter Sponsoren von Peacebuilding-Aktivitäten, die Aufgaben zu Ende zu führen und ausreichende Ressourcen zur Verfügung zu stellen;
- Ungeklärte Spannungen zwischen den militärischen und nicht-militärischen Teilnehmern an Operationen;
- Begrenztes Wissen über die distinktiven lokalen Bedingungen und Unterschiede in den Zielgesellschaften und hiermit einhergehend unzureichende lokale *Ownership* bei der strategischen Ausrichtung der Operationen;
- Fehlende Erfolgskriterien, um bestehende konzeptuelle Herausforderungen erfassen und Strategien entwickeln zu können, damit eine Operation erfolgreich abgeschlossen werden kann.

Piraterie als ein Peacebuilding-Problem zu begreifen, bedeutet diese Schwierigkeiten zur Kenntnis zu nehmen und sich mit ihnen auseinanderzusetzen. Es wäre heutzutage illusorisch und naiv, einfach dem Peacebuilding-Enthusiasmus der 1990er Jahre zu folgen, der davon ausging, dass externe Akteure ein Land wie Somalia problemlos nach dem Modell des westlichen Verfassungsstaates transformieren können. Die Erfahrungen aus vergangenen Friedensmissionen zeigen, dass es wenig Anlass für einen solchen Optimismus gibt. Es hat sich vielmehr klar herauskristallisiert, dass nicht Wunschdenken, sondern ein kontextsensibler, pragmatischer Inkrementalismus die richtige Strategie ist, um Gesellschaften langfristig zu transformieren und zu stabilisieren. Existierende Abschreckungsstrategien sollten daher nicht mit optimistischen und überambitionierten Peacebuilding-Visionen komplementiert werden, sondern Teil einer inkrementellen Peacebuilding-Strategie werden, welche Abschreckungstaktiken und andere Instrumente kreativ miteinander kombiniert. Was bedeutet eine „inkrementellen Strategie“ und welche der Peacebuilding-Erkenntnisse sind relevant für die Bewältigung des Piraterieproblems?

Erstens ist eine Auffassung von Planung notwendig, die sich von technokratischem Denken distanziert, sich zu Komplexität bekennt, Spannungen, Gegensätze und Zielkonflikte würdigt und eine Strategie verfolgt, die versucht, kreative Wege zu gehen. Krieg, Konflikt und Frieden sind diffizile Probleme, die sich nicht durch simple bürokratische Planungsansätze bearbeiten lassen.



Sie sind, um einen Begriff aus der Planungstheorie zu übernehmen, *wicked problems* (Rittel/Webber 1973). Peacebuilding erfordert Planung für komplexe Probleme. Also eine Planung für Probleme, die aus einem beinahe nicht zu überblickenden Konglomerat von Akteuren, Interessen, und komplexen Strukturen, Gegensätzen und Konflikten bestehen. Einfache und vor allem inflexible Bearbeitungsansätze sind hier selten vielversprechend.

Technokratische Ansätze beginnen mit der Formulierung von idealisierten Zielen. So wie das Ziel, Somalia in einen modernen Nationalstaat zu verwandeln, oder eben Piraterie vollständig zu beseitigen. Sie basieren auf der Idee, dass solche Ziele erreicht werden können, indem die besten, das heißt die effektivsten und effizientesten Lösungen, identifiziert werden. Während langfristige Ziele oft eindeutig scheinen, bleiben kurz- und mittelfristige Ziele oft unklar oder widersprechen sich sogar. Jegliche Strategien bergen zudem nicht-intendierte Konsequenzen. Dies gilt im besonderen Maße für kurzfristige Ziele. Die Ziele und Strategien einer heterogenen Gemeinschaft von Peacebuilding-Akteuren widersprechen sich häufig aus Prinzip. Militärische Akteure priorisieren Sicherheitsmaßnahmen. Für Entwicklungsakteure sind dagegen effektives Regieren und Armutsreduzierungsprogramme entscheidend. Humanitäre Agenturen wiederum versuchen humanitäre Räume zu schaffen, die von anderen Interessen verschont bleiben. Zudem ist oftmals unklar, welche Mittel am besten geeignet sind, um ein Ziel zu erreichen. In der Tat ist es nicht leicht, objektive Kriterien zu entwickeln, nach denen über die beste Bearbeitungsstrategie entschieden werden kann.

Inkrementelle Strategien beginnen daher mit der Ausarbeitung eines Spektrums an Problembearbeitungsmöglichkeiten. Wie Rittel und Weber es fassen: „In order to *describe* a wicked problem in sufficient detail, one has to develop an exhaustive inventory of all conceivable *solutions* ahead of time“ (ebd. 1973: 161, Hervorh. im Original). Da es keine universalen Kriterien gibt, nach denen Bearbeitungsmöglichkeiten im Sinne einer Problemlösung gefunden werden können, sind Entscheidungen über Strategien nicht allein eine Sache des Wissens (*episteme*), sondern eine Sache pragmatischen Überlegens und Ermessens (*phronesis*). Mit anderen Worten könnte jede neue Idee für eine Bearbeitungsstrategie ein ernsthafter Kandidat für eine bessere Lösung sein. Inkrementelle Strategien erfordern daher auch die Fähigkeit, ‚exotische‘ Bearbeitungsmöglichkeiten schätzen zu lernen und derartige Optionen, sofern sie vielversprechend erscheinen, auszuprobieren. Der Wert inkrementeller Strategien ist bereits umfangreich in der Planungstheorie, der Politikfeldforschung und in der Entwicklungsforschung aufgearbeitet worden (Flyvbjerg 2001; Lindblom 1990; Easterly 2006). Auch im Feld des Peacebuilding ist eine allgemeine Tendenz hin zu solch einem strategischen Denken zu beobachten. Ein Beispiel sind neuere Strategien der Aufstandsbekämpfung, welche versuchen, mit gewaltsamen Akteuren wie den Taliban in Afghanistan zu verhandeln.

Zweitens versteht man Lösungs- und Bearbeitungsansätze nicht rein technologisch. Diese Perspektive hebt den politischen Charakter von Maßnahmen hervor. Jedes Vorgehen hat Konsequenzen und keine gewählte Strategie birgt für alle involvierten Parteien gleichermaßen viele als positiv erachtete Folgen. Politische Entscheidungen sind ein Teil von Machtspielen und produzieren Gewinner und Verlierer. Anders formuliert, Politiken werden den Widerstand



der Verlierer hervorrufen und gleichzeitig die Machtposition Anderer stärken. Strategien, die nicht auf einer detailreichen und breitangelegten Analyse von Machkonstellationen basieren und in Betracht ziehen, wie eine Maßnahme diese beeinflusst, riskieren bestehende Konflikte zu verschlimmern (Flyvbjerg 2001; Woodward 2007). Lokale Repräsentanten auszuschließen oder bestimmte Akteure als ‚Störenfriede‘ zu brandmarken, kann zu neuem Konfliktpotential führen und somit Konfliktmanagement behindern oder gar den gesamten Friedensprozess gefährden. Anstatt Akteure auszuschließen, sind daher Strategien zu bevorzugen, die diese integrieren und somit Widerstand vermeiden und allgemeine Zustimmung erzielen.

Für den Fall der Piraterie erfordert dies eine Neu Beurteilung von Akteuren, die als Unterstützer der Piraterie gelten, genauso wie von Piratenorganisationen selbst. In seiner juristischen Definition ist Piraterie kriminell, der Pirat ein Krimineller und derjenige, der Piraten hilft, ein Komplize.⁸ Nach der juristischen Definition ist Piraterie eine auf Eigeninteresse beruhende und profitgetriebene Aktivität, die keine politischen Ziele verfolgt. In der Praxis ist es jedoch oftmals schwer, zwischen politischen und apolitischen Organisationen zu unterscheiden. Dies wird nirgendwo deutlicher als in Fällen von bewaffnetem Raubüberfall zur See vor der Küste Nigerias. Diese werden in der Regel nicht formell als Piraterie angesehen, da die darin involvierten Organisationen politische Ziele und Motive vorgeben (Arowosegbe 2009; Ukiwo 2007). Bis jetzt liegen keine ernstzunehmenden Beweise vor, die darauf hindeuten, dass somalische Piraten politische Ziele verfolgen. Im Prinzip könnten sie diese jedoch für sich beanspruchen. Jedoch könnte man unkonventionell durchaus argumentieren, dass Piratenorganisationen in Somalia tatsächlich politische Akteure sind, da sie Teil lokaler Regierungs- und Sozialstrukturen sind und aufgrund der Tatsache, dass sie Teilen der Bevölkerung öffentliche Güter zur Verfügung stellen; zum Beispiel, indem sie einen Teil ihrer Profite an ihre Familien und Klans weitergeben (Hansen 2009: 25 ff.).

Wenn man Piraterie als eine bestimmte Form der organisierten Kriminalität interpretiert, dann konzentriert man sich meistens auf die ökonomischen (privat-profitgetriebenen) Aspekte einer solchen Unternehmung. Andere Erklärungen werden dabei oftmals ignoriert. Dazu gehört die politische Interpretation, welche hervorhebt, dass Regierungsstrukturen innerhalb von Staaten durchaus von illegalen Akteuren getragen werden können oder die soziologische Interpretation, die die Idee von schwachen und besonders marginalisierten Gruppen betont, welche sozial, politisch und ökonomisch von der Gesellschaft ausge-

⁸ Es gibt allerdings eine anhaltende Debatte darüber, wie das internationale Seerechtsübereinkommen in dieser Hinsicht interpretiert werden soll. Für einige deutet die Definition von Piraterie als ‚privater‘ Akteur auf ökonomische Motive hin, während andere vornehmlich auf die Aktivitäten ‚nichtstaatlicher Akuteure‘ verweisen. Siehe die Diskussion in Azubuike (2009), Kontrovich (2004) und Treves (2009).

geschlossen sind, die nach Schutz und Sicherheit streben und denen lediglich illegale Märkte offenstehen.⁹

Um inkrementelle Peacebuilding-Strategien zu entwerfen, ist es daher wichtig anzuerkennen, dass Piratenorganisationen Teil von politischen Machtkonstellationen in Somalia sind, und dass sie in einen interaktiven politischen und sozialen Kontext eingebettet sind. Anders formuliert, Piratenorganisationen sollten genauso als Teil der Lösung, wie auch als Teil des Problems gesehen werden.

Drittens, wie bereits durch die Betonung der Analyse von Machtkonstellationen deutlich wurde, muss jede Strategie auf einer breiten Wissensbasis aufbauen. Dies schließt insbesondere auch lokales Wissen mit ein. Peacebuilding-Operationen wurden vielfach von generischen Kausalannahmen, strategischen Vorlagen und verallgemeinerten *best practices* geleitet. Unzureichende Aufmerksamkeit gegenüber lokalen Institutionen und ein geringes Wissen über lokale Verhältnisse und Variationen innerhalb einer Gesellschaft, wurden bereits als Hauptprobleme von Peacebuilding identifiziert (Pouligny 2006). Dies kann auf viele Ursachen und Gründe zurückgeführt werden. Manjikian (2008) argumentiert zum Beispiel, dass die Politik von Geldgebern und internationalen Organisationen auf einem Krankheitsnarrativ aufbaue, welches suggeriert, dass die existierenden Strukturen in einem Land als ‚krank‘ einzustufen sind und davon ausgeht, dass sie ausschließlich von der internationalen Gemeinschaft, dem ‚Arzt‘, geheilt werden kann, nicht aber durch den Patienten selbst. Pouligny (2006) erklärt diese unzureichende Aufmerksamkeit mit der Tendenz innerhalb der internationalen Gemeinschaft nach Strukturen zu suchen, die denen westlicher Gesellschaften entsprechen. Vennesson und Bueger (2010: 21 ff.) wiederum beziehen sich auf die Arbeit von Albert Hirschmann und argumentieren, dass die internationale Gemeinschaft eine Strategie der Vornotwendigkeit verfolgt, welche die Fragilität lokaler Kontexte nicht als Möglichkeit zur Transformation betrachtet, sondern als ein Problem, das beseitigt werden muss, *bevor* eine bedeutsame Transformation der Gesellschaft beginnen kann. Mit anderen Worten werden fragile, scheiternde oder gescheiterte Staaten, so wie Somalia, oftmals als ‚leere Hüllen‘ behandelt, in denen nur Chaos vorherrscht und in denen keine sinnvollen Institutionen oder Ordnungen existieren.

Erkenntnisse aus der Anthropologie und aus historischen Studien widerlegen jedoch solch ein Verständnis. So zeigt zum Beispiel Leeson (2009), mit Verweis auf den Fall des anglo-schottischen Grenzgebiets im 16. Jahrhundert, dass zwei soziale Gruppen, die sich im Kriegszustand miteinander befinden, trotzdem ein Gewohnheitsrecht entwickeln, welches absolutes Chaos verhindert. Auch unter Bedingungen von Feindschaft kann somit ein effektives Rechtssystem entstehen. Studien zu so genannten hybriden Ordnungen, welche neben dem Staat entstehen, argumentieren ähnlich, dass informelle, traditionel-

⁹ Murphy (2009: 125) macht diesen Punkt, wenn er argumentiert, dass diese Erklärungen sich nicht gegenseitig ausschließen. Beide reflektieren wahrscheinlich einen Teil der Wahrheit. Siehe hierzu auch Schmid (1996: 42, 44).





le und lokale Autoritäten oftmals wichtige Regierungsdienstleistungen bereitstellen und daher über ein hohes Maß an lokaler Legitimität verfügen. Oftmals bilden sie in der Tat den Kern von stabilen und friedlichen politischen Prozessen (Bellagamba/Klute 2008; Englebert/Tull 2008). Derartige Autoritäten können durchaus auch in illegalen und kriminellen Netzwerken gesehen werden. Unterminieren manche illegale Netzwerke den Staat und lokale Regierungsinstitutionen, so sind andere in diese Strukturen eingebunden und können sogar einen wesentlichen Beitrag zur lokalen oder regionalen Stabilität leisten. Wieder andere können als die letzten verbliebenen verlässlichen sozialen Strukturen überhaupt betrachtet werden. Verwurzelt in bestimmten sozialen und ethnischen Gruppen sowie mit Verbindungen zu staatlichen Institutionen und Ressourcen, unterstützen diese Netzwerke lokale Bevölkerungen in Krisenzeiten. Sie bilden alternative ‚Regierungssysteme‘ oder stellen Kanäle für die Umverteilung von Ressourcen bereit. So demonstriert zum Beispiel Rodgers (2006) am Fall von Nicaragua, wie kriminelle Netzwerke für einige Teile der Bevölkerung ein Sicherheitsrisiko darstellen, während sie für andere Teile funktionierende Ordnungs- und Regierungssysteme bereitstellen und das kommunale Leben organisieren. Kriminelle Netzwerke zu bekämpfen, kann daher zum Vorteil der einen und zum Nachteil der anderen sein. Dies kann zu sozialen und politischen Unruhen führen. Das Resultat könnte somit mehr Chaos und Unsicherheit für alle Beteiligten bedeuten.

Wichtige Erkenntnisse der Peacebuilding-Debatte sind demnach, dass die multiplen und gegensätzlichen Auswirkungen, die Interventionen in einem lokalen Kontext verursachen können, vorsichtig gegeneinander abgewogen werden müssen. Auch Strategien gegen Piraterie sollten daher auf detaillierten Studien lokaler Kontexte beruhen. Da in weiten Teilen Somalias kein formeller Staat existiert, sollte der Fokus hierbei insbesondere auf informellen Institutionen liegen sowie auf regionalen und lokalen Gewohnheitsrechten. Ein inkrementeller Ansatz impliziert nicht nur die Notwendigkeit, lokale Komplexitäten und informelle Regierungsstrukturen zu verstehen, sondern erfordert auch Überlegungen, wie man auf diesen aufbauen und mit ihnen zusammenarbeiten kann.

Viertens beinhaltet eine Zusammenarbeit mit vor Ort gegebenen Akteuren, Institutionen und Strukturen auch, ihnen *Ownership* zu geben. Das heißt, dass ihnen wichtige Entscheidungskompetenz bezüglich der strategischen Richtung sowie der täglichen Aktivitäten und Operationen übertragen werden. Das Fehlen von *Ownership* wurde bereits als ein Haupthindernis für den Erfolg von Peacebuilding-Missionen identifiziert. Lokale *Ownership* hat zwei Kernfunktionen: Sie hilft, die Legitimität von Politiken zu garantieren und führt zu mehr Übereinstimmung und weniger Widerstand; zweitens trägt sie dazu bei, dass Programme besser auf die alltäglichen Probleme der Bevölkerung zugeschnitten sind. Die Paris-Deklaration zur Effizienz der Entwicklungshilfe von 2005 hat unterstrichen, dass *Ownership* ein wichtiges Mittel ist, um die Effektivität und die Effizienz von Entwicklungshilfe zu steigern. Während *Ownership* sich in klassischen Entwicklungshilfekontexten im Wesentlichen auf die Unterstützung nationaler Budgets bezieht, bleibt umstritten, wie das *Ownership*-Konzept im Kontext von Kriegesgesellschaften umgesetzt werden kann (Donais 2009; Goodhand/Sedra 2010). Unter solchen Umständen sind staatliche Regierungen



oftmals eine von mehreren legitimen Konfliktparteien innerhalb komplexer Machtkonstellationen. Daher muss *Ownership* auch auf andere lokale Autoritäten und Institutionen verlagert werden. Zudem ist hierbei oft die Planung und Implementierung von Programmen über einen breit angelegten gesellschaftlichen Dialog anzustreben (Goodhand/Sedra 2010). Eine gründliche Analyse, die versucht herauszufinden, wie und an welche zentralen und lokalen, formellen und informellen Autoritäten *Ownership* delegiert werden kann, ist eine notwendige Grundvoraussetzung. Eine umfassende und zugleich inkrementelle Strategie muss nicht nur berücksichtigen, welche (lokalen) Akteure Teil der Strategie sein könnten, sondern auch wie man ihnen Verantwortlichkeiten für Planung und Implementierung übertragen kann.

Fünftens, hat die Paris-Deklaration von 2005 nicht nur einem Konsens über *Ownership* etabliert, sondern auch die Notwendigkeit herausgearbeitet, Strategien besser zu harmonisieren und zu koordinieren. Gute Koordination als ein Kriterium für Erfolg ist in Peacebuilding-Studien gut dokumentiert. Auch im Fall der Piraterie wird oftmals darauf hingewiesen, dass Strategien besser koordiniert werden müssen, um ihre Effizienz zu steigern. Allerdings ist dem Ruf nach besserer Koordination mit einiger Vorsicht zu begegnen. Wie bereits diskutiert, erfordern inkrementelle Strategien, von der Idee Abstand zu nehmen, dass die eine beste Lösung für ein Problem gefunden werden könne. Ein zentralisierter Plan, der die heterogenen Interessen, Ziele und Aktivitäten aller Beteiligten koordinieren könnte, ist illusorisch. Bessere Koordination kann Zielkonflikte zwar mindern, diese aber nicht völlig auflösen. Um ein paar Beispiele für Zielkonflikte aus den Strategien gegen die Piraterie anzuführen: Programme die darauf abzielen, die Haftbedingungen von verurteilten Piraten zu verbessern, wirken Bemühungen entgegen, den Abschreckungseffekt durch Bestrafung zu maximieren. Die Etablierung eines internationalen Tribunals für die strafrechtliche Verfolgung der Piraterie widerspricht Selbstregierungs- und Staatsbildungszielen. Die Zahlung von Lösegeldern, um die Freilassung von Geiseln und die Sicherheit von Seemännern zu garantieren, läuft dem Ziel entgegen, die Ressourcen der Piraten zu beschränken. Und nicht zuletzt könnten Maßnahmen im Kampf gegen den Terror auch gegen Gruppen gerichtet sein, die die Piraterie de facto unterdrücken.

Harmonisierung und Koordination sollten daher darauf ausgerichtet sein, Spannungen und Gegensätze zwischen den Zielen, Strategien und Akteuren, insbesondere militärische und nicht-militärische, zu erkennen und zu würdigen. Sich einfach nur auf mehr Koordination zu konzentrieren, wird nicht helfen, Konflikte und Hindernisse zu beseitigen. Nichtsdestotrotz kann ein Koordinationsdialog die Auswirkungen von sich widersprechenden Teilzielen und Strategien mindern und die Reflexivität gegenüber den nicht-intendierten Effekten einzelner Strategien erhöhen. Im Wesentlichen geht es bei Koordination darum, Informationen darüber auszutauschen, wer was, wann und wie macht. Also darum, Interpretationen bezüglich des Verhaltens, der Einstellung und den Zielen lokaler Akteure auszutauschen sowie darum, ein umfassendes Repertoire an potentiellen Problemlösungen zu entwickeln. Aus einer inkrementellen Perspektive wird Koordination dann erfolgreich sein, wenn der Frage Aufmerksamkeit geschenkt wird, welcher internationale oder lokale



Akteur am besten gerüstet ist, um ein spezifische Problem zu bearbeiten. Dies betrifft gegebenenfalls eben auch die Frage nach einem selektiven Rückzug.

Zusammengefasst können aus den Erfahrungen und Erkenntnissen internationaler Friedensmissionen fünf zentrale Prämissen und Schlussfolgerungen für eine inkrementelle Strategie entwickelt werden:

- Es ist nicht möglich, die eine bestmögliche Strategie für den Umgang mit Piraterie zu identifizieren. Piraterie ist ein ‚vertracktes‘ Problem. Um gut informierte Entscheidungen und Urteile treffen zu können, muss ein weites Spektrum an Lösungsansätzen untersucht werden.
- Strategische Aktivitäten sind keine unpolitischen technokratischen Prozeduren, sondern Interventionen in politische Konstellationen, die Gewinner und Verlierer produzieren. Eine sorgfältige Analyse von Machtkonstellationen ist notwendig.
- Die Komplexität des lokalen Kontexts muss anerkannt und lokale Autoritäten und Institutionen identifiziert werden.
- Lokale Autoritäten und Institutionen sind wichtige Ressourcen für politische Maßnahmen. Problemlösungen sollten mit ihnen gemeinsam entwickelt und *Ownership* auf sie übertragen werden.
- Politische Richtlinien und Strategien werden sich widersprechen und Spannungen erzeugen. Koordination ist wichtig für die Reflexion von Gegensätzen, wird diese aber letztlich nie völlig auflösen können.

4. Optionen für eine umfassende Strategie

Im Folgenden bilden diese Prämissen und Schlussfolgerungen eine Basis für die Suche nach alternativen und ergänzenden Handlungsoptionen für eine umfassende und inkrementelle Strategie im Umgang mit dem somalischen Piraterieproblem. Nachdem die Bearbeitung eines ‚vertrackten‘ Problems ein Inventar an allen erdenklichen Lösungen erfordert, ist nachfolgend beabsichtigt, zur Erstellung eines solchen Portfolio beizutragen. Da bereits zahlreiche Bemühungen und Vorschläge vorgebracht wurden, wie militärische Abschreckung, Überwachung und strafrechtliche Verfolgung verbessert werden könnten, liegt der Fokus an dieser Stelle auf der Ausarbeitung von Lösungsansätzen, die bisher weniger Aufmerksamkeit erhalten haben. Ziel ist es nicht, die derzeitige Strategie zu verwerfen, sondern das Repertoire an denkbaren Maßnahmen und Strategien zu erweitern und so zur Entwicklung einer ‚klügeren‘ und umfassenderen Strategie beizutragen. Wie im Falle anderer Strategien, so können sich auch die hier erarbeiteten alternativen strategischen Maßnahmen in ihrer Zielausrichtung überlappen oder auch widersprechen. Zusammen mit weiteren bereits existierenden Vorschlägen können sie jedoch helfen, die Elemente für eine breit angelegte und inkrementelle Strategie zu identifizieren.

Diskutiert werden im Folgenden fünf alternative Handlungsoptionen im Umgang mit Piraterie. Der Startpunkt für jede dieser strategischen Handlungsoptionen ist eine Neubeurteilung der Akteure, die Teil des Piratenproblems sind, und die Überlegung, mit wem die internationale Gemeinschaft, wie

und auf welche Art und Weise kollaborieren könnte. Dies betrifft 1) somalische Akteure und Institutionen, 2) regionale Organisationen und Staaten, 3) die verurteilten Piraten, 4) die Schifffahrtsindustrie und 5) die Fischer.

4.1 Die lokale Ebene: somalische Akteure und Institutionen

Obwohl ihre konstitutionelle und politische Legitimität begrenzt ist, war der Hauptansprechpartner der internationalen Gemeinschaft bislang die offizielle Übergangsregierung von Somalia (die Transitional Federal Government, TFG). Ihre Kapazitäten im Kampf gegen Piraterie sind allerdings äußerst limitiert. 2005 in Kenia gegründet, ist sie im Wesentlichen eine Schöpfung der internationalen Gemeinschaft. Schwach, fragil und zerstritten kontrolliert sie, trotz Unterstützung durch Friedenstruppen der Afrikanischen Union, lediglich ein kleines Areal in der Hauptstadt Mogadischu und hat weder die Fähigkeiten, noch die Ressourcen, Piraterie zu bekämpfen (Hansen 2009; siehe auch Menkhaus 2010).

Dementsprechend hat die internationale Gemeinschaft bereits damit begonnen, mit anderen Regierungsinstitutionen zusammenzuarbeiten. Hierzu zählen vor allem die politischen Einheiten in Nordsomalia, die Regierungen von Puntland und Somaliland. Im Gegensatz zur TFG, basieren die Regierungen von Puntland und Somaliland auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens. Auch haben sie es geschafft, rudimentäre aber funktionierende Administrationsstrukturen zu schaffen und – für somalische Verhältnisse – ein recht hohes Maß an Frieden und Sicherheit sowie Recht und Ordnung zu garantieren. Repräsentanten der NATO-Mission ‚Operation Ocean Shield‘ treffen sich regelmäßig mit Vertretern der beiden Regionalstaaten, um Informationen auszutauschen und ihre Aktivitäten zu koordinieren (NATO 2010). UNODC und UNDP leiten zudem ein Programm, das darauf abzielt, die Rechtssysteme in Puntland und Somaliland zu stärken. Hierzu gehört ebenfalls, Gefängnisse zu renovieren, in denen Piraten ihre Haftstrafen verbüßen können (UNODC 2010).

Nichtdestotrotz sind die politischen Strukturen in Somalia komplexer und bestehen aus wesentlich mehr politisch relevanten Akteuren als den Repräsentanten der TFG und der Regionalstaaten Puntland und Somaliland. In weiten Teilen Somalias wird das tägliche Leben durch eine Vielzahl von lokal akzeptierten Autoritäten und Institutionen bestimmt sowie durch verschiedene informelle und kulturell akzeptierte Strukturen, Normen und Regeln.¹⁰

Seit dem Zerfall des somalischen Staates 1991 sind Klanstrukturen, Institutionen und (kulturelle) Praktiken wiederauferstanden und erstarkt. Sie organisieren weite Teile der somalischen Gesellschaft. Klannetzwerke bilden heute den Grundstein jeder politischen Ordnung. Auf der lokalen Ebene regulieren Klanälteste soziale, ökonomische und politische Angelegenheiten. Sie greifen dabei insbesondere auf das traditionelle Gewohnheitsrecht zurück. Auch Unternehmen oder islamische Gruppierungen sind hauptsächlich entlang von Klanlinien organisiert. Klans üben also noch immer (oder wieder) einen großen Einfluss

¹⁰ Hierzu und zum Folgenden siehe auch Elmi 2010, insbesondere Kapitel 3.



Prijevod s hrvatskog na njemački #1

Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche #1

Novi pomorski zakonik.

Članak 1-46.

DAS KROATISCHE SEEGESETZ

Teil 1

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

(1) Durch die Vorschriften dieses Gesetzbuches wird Folgendes bestimmt: die Meeres- und Meeresuntergrundgebiete der Republik Kroatien sowie die darin bestehenden Rechtsbeziehungen, die Schiffsverkehrssicherheit in den inneren Meeresgewässern und im Küstenmeer Kroatiens, der Schutz und die Bewahrung der Meeresnaturschätze und der Meeresumwelt, die grundlegenden materiellrechtlichen Beziehungen bezüglich der Wasserobjekte und -fahrzeuge, vertragliche und andere Schuldverhältnisse bezüglich der Schiffe, die Eintragung der Wasserobjekte und -fahrzeuge, die Haftungsbegrenzung des Reeders, der Zwangsvollstreckung und der Seeversicherung.

(2) Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, finden die darin bestehenden Vorschriften auf diejenigen Meeresobjekte Anwendung, die sich in den inneren Meeresgewässern oder im Küstenmeer Kroatiens befinden oder diese befahren.

Artikel 2

(1) Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, finden die darin bestehenden, sich auf Schiffe beziehenden Vorschriften auch auf Yachten Anwendung.

(2) Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auch auf andere Wasserobjekte außer Yachten Anwendung, soweit das durch dieses Gesetz ausdrücklich vorgesehen ist.

Artikel 3

Die Bestimmungen des Gesetzes finden auf Kriegsschiffe Anwendung, soweit das durch dieses Gesetz ausdrücklich vorgesehen ist.

Artikel 4

Für Seerechtsbeziehungen, die nicht durch dieses Gesetz oder durch Bestimmungen aufgrund dieses Gesetzes beziehungsweise durch andere Gesetze bestimmt sind, gilt das Gewohnheitsrecht.

Artikel 5

Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, haben die einzelnen Ausdrücke im Sinne dieses Gesetzes folgende Bedeutungen:

- 1) Eine Seeschifffahrt ist jede Schifffahrt in den Meeres- und Süßwassergewässern des kroatisch-adriatischen Einzugsgebiets bis zur seewärtigen Grenze des Küstenmeers.
- 2) Ein Meeresobjekt bezeichnet ein für die Seefahrt bestimmtes Objekt (Wasserfahrzeug), ein im Meer ständig fixiertes beziehungsweise geankertes Objekt (Schwimmobjekt) sowie ein Objekt, das völlig oder teilweise im Meeresboden eingegraben ist oder nur darauf liegt (Offshorebauwerk).
- 3) Ein Wasserfahrzeug ist ein für die Seefahrt bestimmtes Objekt. Wasserfahrzeuge umfassen Schiffe, Kriegsschiffe, Jachten und Boote.
- 4) Ein Schiff ist außer einem Kriegsschiff ein für die Seefahrt bestimmtes Wasserfahrzeug mit einer Länge von mehr als 12 Metern und einem Bruttogewicht von mehr als 15 Tonnen oder ein zum Passagiertransport zugelassenes Wasserfahrzeug. Schiffe umfassen Passagierschiffe, Frachter, technische Wasserfahrzeuge, Fischereiboote, öffentliche Schiffe sowie Forschungsschiffe.
- 5) Die Länge eines Schiffs, einer Jacht oder eines Bootes wird in den Technischen Vorschriften bestimmt.
- 6) Ein kroatisches Kriegsschiff, darunter auch Unterseeboote, ist ein Wasserfahrzeug mit militärischer beziehungsweise mit einer unter Militärpflicht stehender Besatzung unter dem Kommando eines Mitglieds der Kroatischen Streitkräfte, das verpflichtet ist, jedes Mal als kroatisches Kriegswasserfahrzeug identifizierbar zu sein, wenn verlangt wird, seine Funktion offen zu legen.
- 7) Ein ausländisches Kriegsschiff ist ein zu den Streitkräften eines fremden Staates gehörendes Wasserfahrzeug, das die äußeren Kennzeichen eines solchen Schiffes und seiner Staatszugehörigkeit trägt, das unter dem Befehl eines Offiziers steht und eine militärische Besatzung hat.
- 8) Ein Passagierschiff ist ein zum Transport von mehr als 12 Passagieren zugelassenes Schiff mit mechanischem Antrieb.
- 9) Ein schnelles Passagierschiff ist ein Passagierschiff mit einer Höchstgeschwindigkeit (m/s), die sich aus der Formel $3,7 \sqrt[3]{\tilde{N}}$ ergibt, wo \tilde{N} für die Verdrängung auf der Konstruktionswasserlinie (m^3) steht. Zu den schnellen Passagierschiffen gehören keine Wasserfahrzeuge, die keine Verdrängung leisten und deren Rumpf wegen der Auswirkung aerodynamischer Kräfte durch die Meeresoberflächenspannung über die Wasseroberfläche angehoben wird. Die in den inneren Meeresgewässern und dem Küstenmeer Kroatiens fahrenden Schiffe mit einem Verdrängungsvolumen von maximal 500 m^3 und einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Knoten sind nicht als schnelle Passagierschiffe zu betrachten.
- 10) Ein Frachter ist ein zum Transport von Frachtgut vorgesehenes Wasserfahrzeug mit oder ohne mechanischen Antrieb.

11) Ein schneller Frachter ist ein Frachtschiff mit einer Höchstgeschwindigkeit (m/s), die sich aus der Formel $3,7 \sqrt[3]{\tilde{N}}$ ergibt, wo \tilde{N} für die Verdrängung auf der Konstruktionswasserlinie (m^3) steht. Schnelle Frachter sind keine Schiffe, die keine Verdrängung leisten und deren Rumpf wegen der Auswirkung aerodynamischer Kräfte durch die Meeresoberflächenspannung über die Wasseroberfläche angehoben wird.

12) Ein technisches Wasserfahrzeug ist ein Objekt mit oder ohne einen mechanischen Antrieb, das für die Ausübung technischer Arbeiten vorgesehen ist (Baggerschiff, Kransschiff, bewegliches Offshoreobjekt zur Meeresforschung und –ausbeutung).

13) Ein schwimmendes Objekt ist ein an der Wasseroberfläche ständig befestigtes oder geankertes Objekt, das nicht für die Seefahrt vorgesehen ist (z.B. ein Schwimmdock, ein Schwimmlager, ein Schwimmrestaurant, ein Schwimmkraftwerk, eine Pontonbrücke, eine Pontonmarina usw.).

14) Ein feststehendes Offshorebauwerk ist ein völlig oder teilweise am Meeresboden eingegrabenes oder darauf gelegtes Objekt, das nicht zur Seefahrt vorgesehen ist (z.B. ein feststehendes Offshorebauwerk zur Meeresforschung und –ausbeutung, Unterwasserrohrleitung u. Ä.). Hierzu gehören keine Seekabelleitungen und Verkehrsobjekte (z.B. Unterwassertunnel, auf dem Meeresboden gelegte Brücken u. Ä.).

15) Ein Boot ist ein für die Seefahrt vorgesehenes Meeresobjekt mit einer Länge von mehr als 2,5 Metern und einer Antriebskraft von mehr als 5 Kilowatt, das nicht als Schiff oder Jacht zu bezeichnen ist.

Der Begriff "Boot" umfasst keine:

- Wasserfahrzeuge als Teil der Ausrüstung eines anderen Meeresobjekts, die der Sammlung, Rettung oder technischen Arbeiten dienen,
- Wasserfahrzeuge, die ausschließlich für Wettbewerbe vorgesehen sind,
- Kanus, Kajaks, Gondeln und Tretboote,
- Surf- und Windsurfbretter.

16) Ein Schlepper ist ein Schiff, das zum Ziehen und Schieben anderer schwimmender Objekte eingesetzt wird.

17) Ein Nuklearschiff ist ein Schiff mit Kernenergieantrieb.

18) Ein Fischereischiff ist ein Wasserfahrzeug mit mechanischem Antrieb mit einer Länge von mehr als 12 Metern und einem Bruttogewicht von mehr als 15 Tonnen, das zum Fangen von Fischen und anderen im Meer oder am Meeresboden lebenden Tieren eingesetzt wird und mit der entsprechenden Ausrüstung ausgestattet ist.

19) Ein ausländisches Fischereischiff ist ein Wasserfahrzeug ausländischer Staatszugehörigkeit, das zum Fangen von Fischen und anderen im Meer oder am

Meeresboden lebenden Tieren eingesetzt wird und mit der entsprechenden Ausrüstung ausgestattet ist.

20) Eine Jacht ist ein Objekt für Sport und Zeitvertreib mit einer Länge von mehr als 12 Metern, unabhängig davon, ob es zum Eigenbedarf oder zu einer Wirtschaftstätigkeit eingesetzt wird, das für einen längeren Aufenthalt auf dem Meer vorgesehen ist und das neben der Besatzung nicht mehr als 12 Passagiere transportieren darf.

21) Eine ausländische Jacht ist ein Wasserfahrzeug ausländischer Staatszugehörigkeit für Sport und Zeitvertreib, die gemäß der Vorschriften des Staates, unter dessen Flagge es fährt, als solche betrachtet wird.

22) Ein öffentliches Schiff ist, außer einem Kriegsschiff, ein Schiff, das zur Ausübung von Tätigkeiten von allgemeinem Interesse des Staates vorgesehen und ausgestattet ist, dessen Eigentümer beziehungsweise Reederei entweder der Staat oder ein anderes staatlich befugtes Organ ist (z.B. ein Polizeiboot, das Boot des Hafenskapitäns u. Ä.) und das nur der Ausübung nichtwirtschaftlicher Tätigkeiten dient.

23) Ein ausländisches öffentliches Schiff ist ein Wasserfahrzeug im Eigentum oder Gebrauch eines ausländischen Staates, das kein Kriegsschiff ist und ausschließlich der Ausübung nichtwirtschaftlicher Tätigkeiten des betreffenden Staates dient.

24) Ein ausländisches Handelsschiff ist ein Schiff ausländischer Staatszugehörigkeit, das der Ausübung wirtschaftlicher Tätigkeiten dient.

25) Ein Öltanker ist ein Schiff, das an erster Stelle dem Transport flüssiger Öle dient.

26) Ein Tanker für chemische Stoffe ist ein Schiff, das an erster Stelle dem Transport gefährlicher Chemikalien und anderer Schadstoffe im flüssigen Aggregatzustand dient.

27) Ein Flüssiggastanker ist ein Schiff, das dem Transport verflüssigter Gase dient.

28) Ein Forschungsschiff ist ein Schiff, das ausschließlich zur wissenschaftlichen oder technischen Erforschung und Ausbeutung des Meeres, des Meeresbodens oder des Meeresuntergrunds eingesetzt wird, mit entsprechender Ausrüstung ausgestattet ist und über Quartiere für eine entsprechend ausgebildete Besatzung verfügt.

29) Ein Schiff im Bau ist das Schiffsbauverfahren selbst, das mit der Kiellegung oder mit einem ähnlichen Bauverfahren beginnt und mit der Eintragung ins Schiffsregister endet.

30) Ein bestehendes Schiff ist ein Schiff, das nicht im Bau ist.

31) Eine Flotte ausländischer Kriegsschiffe ist ein Verband mehrerer Kriegsschiffe, die zusammen unter dem Kommando eines Befehlshabers fahren.

32) Ein Reeder ist eine natürliche oder juristische Person, die ein Schiff im Besitz hat und als Träger der Schifffahrtunternehmung gilt, wobei angenommen wird, dass er, solange nichts anderes bewiesen ist, als Schiffseigner im Schiffsregister eingetragen ist.

33) Der Geschäftsführer eines Schiffes ist eine natürliche oder juristische Person, die den Geschäftsverkehr und/oder die technische Instandhaltung des Schiffes und/oder die Beschaffung der Schiffsbesatzung leitet.

34) Eine Reederei ist eine natürliche oder juristische Person, die vom Schiffseigner die Verantwortung für die Leitung des Schiffes und damit auch die Befugnisse und Verantwortungen gemäß dem Internationalen Sicherheitskodex (*International Safety Management Code*, ISM-Code) übernommen hat.

35) Der Auftraggeber ist diejenige Person, die mit einem Seemann einen Vertrag über die Arbeit im eigenen Namen abgeschlossen hat.

36) Eine anerkannte Organisation ist eine Organisation, die die durch eine Sondervorschrift bestimmten Bedingungen erfüllt und vom Ministerium befugt ist, die satzungsgemäße Zertifizierung von Wasserobjekten durchzuführen, was auch die Überprüfung der Wasserobjekte sowie die Ausstellung der vorgeschriebenen Urkunden umfasst.

37) Eine befugte Organisation für den Sicherheitsschutz von Schiffen ist eine Organisation, die die durch eine Sondervorschrift bestimmten Bedingungen erfüllt und vom Ministerium befugt ist, das Sicherheitsniveau einzelner Schiffe satzungsmäßig zu zertifizieren.

38) Eine befugtes Organ ist eine Organisation, die die durch eine Sondervorschrift bestimmten Bedingungen erfüllt und vom Ministerium befugt ist, die satzungsmäßige Zertifizierung von Wasserobjekten zu vollziehen, was die Bewertung der Typengenehmigung von Booten für Sport und Zeitvertreib mit maximaler Länge von 24 Meter während ihres Baus umfasst.

39) Die technischen Regeln für die satzungsmäßige Zertifizierung von Wasserobjekten (weiter im Text Technische Regeln) sind aufgrund dieses Gesetzes erlassene Vorschriften, in denen sowohl die für Wasserobjekte und Reedereien obligatorischen Anforderungen als auch die Vorgehensweise bei der technischen Überprüfung sowie der Ausstellung von Urkunden, Einträgen und Logbüchern des Wasserobjekts und der Reederei festgelegt werden.

40) Der Beförderer ist der Schiffseigner, Reeder oder die Person, die einen Vertrag mit einer Charter-Partei schließt.

41) Ein Passagier ist jede Person auf einem Wasserobjekt außer Kindern unter einem Lebensjahr und allen auf irgendeine Weise an Bord des Schiffes angestellten Personen.

42) Eine öffentliche Beförderung ist jede Beförderung von Personen und Gegenständen, die unter den gleichen Bedingungen jedem zugänglich ist und aufgrund eines Beförderungsvertrags vollzogen wird.

43) Eine internationale Fahrt ist jede durch einen Fahrplan bestimmte Schiffs-, Jacht- oder Bootsfahrt von einem kroatischen zu einem ausländischen Hafen oder umgekehrt.

44) Der Begriff "Öl" bezeichnet alle existierenden Kohlenmineralöle wie Erdöl und dessen Derivate sowie Ölablagerungen und Abfallöle, wie in der Anlage des ersten *Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe*

erwähnt wird, das novelliert und ergänzt wurde (MARPOL 73/78), unabhängig davon, ob die Öle als Fracht oder als Treib- oder Schmierstoffvorrat befördert werden.

45) Ein Hafen ist ein Seehafen, d. h. ein Meeres- oder mit dem Meer unmittelbar verbundenes Gebiet des Festlands, unbebaut oder bebaut mit Wellenbrechern, Einrichtungen, Anlagen und anderen Objekten, die dem Anlegen, Ankern und Schutz von Schiffen, Jachten und Booten, Ein- und Ausschiffung von Passagieren und Waren, Lagerung und anderen Warenhandhabungen, zur Warenproduktion, -veredelung und – nachbearbeitung sowie zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten dient, die mit diesen Tätigkeiten wirtschaftlich, verkehrsmäßig oder technisch verbunden sind.

46) Ein für den internationalen Verkehr geöffneter Hafen ist ein Hafen, der von Wasserfahrzeugen unter allen möglichen Flaggen angelaufen werden kann.

47) Ein Hafenankerplatz ist ein bebautes und entsprechend gekennzeichnetes Meeresgebiet, das dem Ankern von Schiffen dient.

48) Die Linie des mittleren Springniedrigwassers ist die arithmetische Mitte aller Niedrigwasserniveaus in einem Monat oder Jahr.

49) Die Linie des mittleren Springhochwassers ist die arithmetische Mitte aller Hochwasserniveaus in einem Monat oder Jahr.

50) Das Sonderziehungsrecht ist eine vom Internationalen Währungsfonds definierte Rechnungseinheit.

51) Das Ministerium bezeichnet das fürs Seewesen zuständige Ministerium.

52) Der Minister bezeichnet den Minister in dem fürs Seewesen zuständigen Ministerium.

Teil 2

MEERES- UND MEERESUNTERGRUNDGEBIETE DER REPUBLIK KROATIEN

Abschnitt I

ALLGEMEINE BESTIMMUNG

Artikel 6

(1) Die Souveränität der Republik Kroatien über das Meer umfasst die inneren Meeresgewässer und das Küstenmeer der Republik Kroatien, den darüber bestehenden Luftraum sowie alle dazugehörigen Meeresboden- und Meeresuntergrundgebiete.

(2) In ihrer Wirtschaftszone und im Festlandsockel übt die Republik Kroatien ihre souveränen Rechte und Jurisdiktion aus, die Naturschätze des Meeres, einschließlich der Ressourcen am Meeresboden und im Meeresuntergrund zu erforschen, auszubeuten, zu schützen, zu bewahren und zu fördern sowie andere wirtschaftliche Aktivitäten auszuführen.

(3) Die Republik Kroatien schützt, bewahrt und fördert die Meeresumwelt.

(4) Die Republik Kroatien arbeitet mit anderen Staaten in der Region zusammen und nimmt an der Arbeit regionaler und internationaler Organisationen teil, um allgemeine sowie regionale Regelungen, Maßnahmen, empfohlene Praktiken und Verfahren zur Bekämpfung, Verringerung und Kontrolle der Verschmutzung des Meeres und der Meeresumwelt durch Schadstoffe, die vom Festland oder von Schiffen stammen und die durch sowie aus der Luft verbreitet werden, als auch der von Tätigkeiten am Meeresboden und im Meeresuntergrund verursachte Verschmutzung festzulegen.

(5) Die Republik Kroatien fördert die Zusammenarbeit auf regionaler Ebene, insbesondere mit Nachbarstaaten, um Dringlichkeitsverfahren bei den zur Meeresumweltverschmutzung führenden Unfällen durchführen zu können.

(6) Sensible Ökosysteme und Habitate einzelner Tierarten sowie anderer seltener, gefährdeter oder vom Aussterben bedrohter Lebensformen im Meer werden durch Sondermaßnahmen von der Republik Kroatien geschützt.

Abschnitt II

DIE INNEREN MEERESGEWÄSSER KROATIENS

Artikel 7

(1) Die inneren Meeresgewässer Kroatiens umfassen:

1) alle Häfen und Buchten an der Küste des Festlands sowie der Inseln,

2) Teile der See zwischen der Niedrigwasser- und der Basislinie zur Messung der Breite der Hoheitsgewässer aus Art. 18 Abs. 2 Nr. 2 und 3.

(2) Eine Bucht aus Abs. 1 Nr. 1 ist jeder deutlich erkennbare Einschnitt auf dem Festland, dessen Fläche so groß wie oder größer ist als die eines Halbkreises, dessen Durchmesser eine quer über die Öffnung dieses Einschnitts gezogene Linie ist.

(3) Für Messungszwecke ist die Fläche eines Einschnitts jene Fläche, die innerhalb der Niedrigwasserlinie entlang der Küste des Einschnitts und einer die Niedrigwassermarken seiner natürlichen Öffnungspunkte verbindenden Linie liegt.

(4) Die Regierung der Republik Kroatien bestimmt durch Sondervorschriften, welche Häfen am internationalen Verkehr teilnehmen dürfen.

Artikel 8

- (1) Ein ausländisches Handelsschiff darf die inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien befahren, um in jeden Hafen für internationale Seefahrt sowie in einen mit einer Werft ausgestatteten Hafen wegen eventueller Reparaturen einzulaufen, um aus solchen Häfen auszulaufen und zwischen allen kroatischen Häfen für internationale Seefahrt auf dem kürzestmöglichen üblichen Kurs fahren zu können.
- (2) Der Minister kann, falls es die Verteidigungsinteressen des Landes oder die Sicherheit der Seefahrt verlangen, für ausländische Handelsschiffe eine alternative Fahrroute durch die inneren Meeresgewässer festlegen.

Artikel 9

- (1) Die Kabotage, d.h. der Güter- und Passagierverkehr zwischen mehreren kroatischen Häfen, kann ausschließlich mit Schiffen, Jachten oder Booten kroatischer Staatszugehörigkeit vollzogen werden.
- (2) Als Kabotage gilt auch der zahlungsfällige Transport von Passagieren mit einer ausländischen Jacht oder einem ausländischen Boot innerhalb der inneren Meeresgewässer und dem Küstenmeer der Republik Kroatien.
- (3) Abweichend von den Bestimmungen aus Abs. 1 und 2 kann das Ministerium genehmigen:
 - 1) dass ein ausländisches Handelsschiff leere Container befördert, die bei der Fahrt zwischen mehreren kroatischen Häfen wirtschaftlich genutzt werden,
 - 2) dass ein ausländisches Schiff, Boot oder Jacht Güter und Passagiere zwischen mehreren kroatischen Häfen befördert, falls dies mit dem wirtschaftlichen Interesse der Republik Kroatien im Einklang steht und zuvor eine Stellungnahme der kroatischen Wirtschaftskammer eingeholt wurde.
- (4) Ein zahlungsfälliger Passagiertransport per Jacht oder Boot in den inneren Meeresgässern und im Küstenmeer der Republik Kroatien darf nur mit einem Boot oder einer Jacht kroatischer Staatszugehörigkeit vollzogen werden, deren Eigentümer eine einheimische natürliche oder juristische Person ist und die Bedingungen gemäß den vom Minister erlassenen Sondervorschriften erfüllt.
- (5) Die Höhe der Gebühr für die Ausstellung der Genehmigung aus Abs. 3 wird vom Minister bestimmt.

Artikel 10

- (1) Ein ausländisches Kriegsschiff, öffentliches Schiff, Fischerei- oder Forschungsschiff darf in die inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien einlaufen, um einen Hafen für

internationale Seefahrt oder eine Werft in einem bestimmten Hafen, in der es repariert werden kann, zu erreichen, soweit es vorher eine der folgenden entsprechenden Genehmigungen erhalten hat:

1) für ein ausländisches Kriegsschiff eine Genehmigung des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums,

2) für ein öffentliches Schiff sowie Forschungsschiff eine Genehmigung des Ministeriums mit vorheriger Zustimmung des für innere Angelegenheiten zuständigen Ministeriums,

3) für ein Fischereischiff eine Genehmigung des Ministeriums.

(2) Das Einlaufen in die inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien sowie der Aufenthalt in einem kroatischen Hafen oder in einem Hafen mit einer Werft wegen eventueller Reparaturen kann einem ausländischen Kernenergiekriegsschiff sowie einem ausländischen Kriegsschiff mit Kernwaffen genehmigt werden.

(3) Das Schiff aus Abs. 2 ist verpflichtet, dem für Verkehrsangelegenheiten zuständigen Ministerium eine beglaubigte Abschrift der Unterlagen über die Sicherheit der eigenen Kernanlage zu liefern.

(4) Die Einlaufgenehmigung für das Schiff aus Abs. 2 wird von der Regierung der Republik Kroatien erteilt mit vorheriger Zustimmung des staatlichen Verwaltungsorgans für Kernenergiesicherheit, des Ministeriums für Verteidigungsangelegenheiten und des Ministeriums.

(5) Das Einlaufen in die inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien und der Aufenthalt in einem kroatischen Hafen kann keinem ausländischen Kriegsschiff genehmigt werden, das mit seinem Aufenthalt die Sicherheit der Republik Kroatien gefährdet.

Artikel 11

(1) In kroatischen Häfen dürfen sich höchstens drei ausländische Kriegsschiffe derselben Staatszugehörigkeit gleichzeitig aufhalten.

(2) Der Aufenthalt eines ausländischen Kriegsschiffs in einem kroatischen Hafen darf nicht länger als zehn Tage dauern.

(3) Abweichend hiervon kann das für Verteidigungsangelegenheiten zuständige Ministerium, soweit dies besonders begründete Interessen verlangen, den Besuch ausländischer Kriegsschiffe unabhängig von den in den Bestimmungen aus Abs. 1 und 2 beschriebenen Bedingungen genehmigen.

(4) Der für Verteidigungsangelegenheiten zuständige Minister ist verpflichtet, der Regierung der Republik Kroatien innerhalb von acht Tagen einen Bericht über die Genehmigung aus Abs. 3 zu erstatten.

(5) Beim Besuch in den inneren Meeresgewässern der Republik Kroatien darf das ausländische Kriegsschiff nur seine eigene Besatzung an Bord haben.

Artikel 12

(1) Ausländische Yachten und Boote für Zeitvertreib, Sport oder Erholung können außer den Sperrzonen aus Art. 16 und 29 die inneren Meeresgewässer und das Küstenmeer der Republik Kroatien befahren und sich dort aufhalten, vorausgesetzt, dass diese Wasserfahrzeuge unmittelbar nach ihrer Einfahrt in die inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien auf der kürzestmöglichen Strecke in den nächsten Hafen für internationale Seefahrt einlaufen und dort die Einklarierung sowie alle nötigen Formalitäten aus Abs. 2 erledigen.

(2) Ausführlichere Vorschriften über die Fahrt und den Aufenthalt ausländischer Yachten und Boote für Zeitvertreib und Sport in den inneren Meeresgewässern der Republik Kroatien sowie über ihren Aufenthalt im Küstenmeer der Republik Kroatien werden von der Regierung der Republik Kroatien erlassen.

(3) Die Höhe der Gebühr für die Sicherheit des Seeverkehrs, die ausländische Yachten und Boote aus Absatz 1 zu bezahlen haben, bestimmt der Minister.

Artikel 13

(1) Sowohl in- und ausländische juristische und natürliche Personen als auch ein kroatisches Kriegsschiff dürfen das Meer, den Meeresboden und/oder den Untergrund in den inneren Meeresgewässern der Republik Kroatien nur mit der Zustimmung des für die Wissenschaft zuständigen Ministeriums erforschen, untersuchen, fotografieren und/oder messen.

(2) In- und ausländische juristische und natürliche Personen dürfen archäologische Forschungsarbeiten, Untersuchungen, die Fotografie und/oder andere Formen von Dokumentierung des Kulturguts im Meer, auf dem Meeresboden und im Meeresuntergrund der inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien nur mit der Zustimmung des für Kulturangelegenheiten zuständigen Ministeriums durchführen.

(3) In- und ausländische juristische und natürliche Personen dürfen Forschungsarbeiten, Untersuchungen, die Fotografie und/oder andere Formen von Dokumentierung des Kulturguts im Meer, auf dem Meeresboden und im Meeresuntergrund in den Schutzgebieten der inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien nur mit der Zustimmung des für Umweltschutz zuständigen Ministeriums durchführen.

(4) Die Genehmigungen aus Abs. 1, 2 und 3 werden von den erwähnten Ministerien nach der vorherigen Zustimmung des für die Sicherheit des Seeverkehrs zuständigen Ministeriums und des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums erteilt.

(5) Abweichend von der Bestimmung aus Abs. 4 darf ein kroatisches Kriegsschiff Forschungsarbeiten nur mit der Genehmigung des für die Wissenschaft zuständigen Ministeriums ausüben.

(6) Bei der Forschungsarbeit, Fotografie und/oder Messung des Meeres aus Abs. 1 und 3 muss mindestens eine in einer inländischen Forschungsorganisation angestellte Person mit

wissenschaftlichem Status gemäß den Sondervorschriften an Bord des ausländischen Forschungsschiffes sein.

(7) Bei einer archäologischen Forschungsarbeit aus Abs. 2 muss mindestens eine von dem für Kulturangelegenheiten zuständigen Ministerium ernannte Fachperson an Bord des ausländischen Forschungsschiffes sein.

(8) Bei einer Forschungsarbeit in den Schutzgebieten der Meeresumwelt aus Abs. 3 muss mindestens eine von dem für Umweltschutz zuständigen Ministerium ernannte Person an Bord des ausländischen Forschungsschiffes sein.

(9) Bei einer Forschungsarbeit aus Abs. 6 und 7, wenn das Schiff gleichzeitig ein Kriegsschiff ist, muss mindestens ein fachlich kompetentes Mitglied der Kroatischen Streitkräfte beziehungsweise des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums an Bord des Schiffes sein.

Artikel 14

(1) In den Werften der Republik Kroatien dürfen Reparaturen, Anlagen- und Maschinenerneuerungen, das Auftragen von Farbstoffen sowie die Reinigung u. Ä. an ausländischen Kriegsschiffen (weiter im Text Reparaturen) nach Einholung der Genehmigung des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums ausgeführt werden.

(2) Die Genehmigung für die Reparatur eines ausländischen Kriegsschiffes wird der Werft für die nötige Reparaturzeit, aber höchstens für 16 Monate erteilt. Abweichend hiervon darf die Regierung der Republik Kroatien eine längere Reparaturfrist genehmigen, sofern dies die Interessen der Republik Kroatien verlangen.

(3) Gegen den Bescheid des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums, durch den die Genehmigung erteilt oder verwehrt wird, ist kein Einspruch zulässig, aber dagegen kann ein Verwaltungsprozess eingeleitet werden.

Artikel 15

(1) Ein ausländisches Kriegsschiff kann bei der Reparatur nur ein Drittel der Besatzung, die mit Handwaffen und mit der dazugehörigen Munition ausgestattet sind, an Bord haben.

(2) Ein ausländisches Kriegsschiff, dessen Reparatur genehmigt worden ist, ist verpflichtet, den Treib- und Schmierstoff, die Munition und alle gefährlichen Schussmittel außer Kernwaffen nach dem Einlaufen in einen kroatischen Hafen auf der Stelle zu entladen, die von dem Militärkommandanten zu bestimmen ist, der für den Hafen, in dem die Reparatur durchgeführt wird, zuständig ist.

(3) Während der Reparatur kann sich die Besatzung des ausländischen Kriegsschiffes in dem Ort, wo die Schiffsreparatur ausgeführt wird, aufhalten und bewegen.

(4) Für die Arbeiter, die an der Reparatur des ausländischen Kriegsschiffes teilnehmen, sowie für die offiziellen Repräsentanten der Republik Kroatien an Bord des Schiffes gelten die Vorschriften der Republik Kroatien.

(5) Die Bestimmungen aus Abs. 1 bis 4 gelten ebenfalls für öffentliche ausländische Schiffe in Reparatur.

Artikel 16

(1) Der für Verteidigungsangelegenheiten zuständige Minister kann mit Zustimmung des Ministers Sperrzonen in den inneren Meeresgewässern der Republik Kroatien vorschreiben.

(2) Wasserfahrzeuge dürfen die Sperrzonen in den inneren Meeresgewässern, außer wenn höhere Gewalt vorliegt, nicht befahren.

(3) Abweichend von der Vorschrift aus Abs. 2 kann das für Verteidigungsangelegenheiten zuständige Ministerium die Fahrt von Wasserfahrzeugen durch Sperrzonen in den inneren Meeresgewässern ohne jegliche Diskriminierung, außer wenn höhere Gewalt vorliegt, genehmigen.

(4) Gegen den Bescheid des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums, durch den die Genehmigung aus Abs. 3 erteilt oder verwehrt wird, ist kein Einspruch zulässig, aber dagegen kann ein Verwaltungsprozess eingeleitet werden.

(5) Die Vorschrift über die Errichtung einer Sperrzone in den inneren Meeresgewässern wird in der vom Kroatischen Hydrographischen Institut monatlich herausgegebenen Publikation *Oglas za pomorce* oder auf andere geeignete Weise veröffentlicht.

Artikel 17

(1) Ein ausländisches Wasserfahrzeug, das wegen höherer Gewalt oder Not gezwungen ist, einen Liegeplatz innerhalb der inneren Meeresgewässer der Republik Kroatien zu finden, ist verpflichtet, die nächste Hafenbehörde oder Außenstelle eines Hafens sofort davon zu benachrichtigen, die danach die zuständige Polizeistation davon in Kenntnis setzt.

(2) Ein Wasserfahrzeug, das wegen höherer Gewalt oder Not gezwungen ist, einen Liegeplatz innerhalb einer Sperrzone aus Art. 16 zu finden, ist verpflichtet, die nächste Hafenbehörde oder Außenstelle eines Hafens sofort davon zu benachrichtigen, die danach das zuständige Kommando der Kroatischen Streitkräfte davon in Kenntnis setzt.

(3) Der Minister bestimmt die Liegeplätze, die Bedingungen, die diese zu erfüllen haben sowie die Bedingungen und die Weise ihrer Benutzung.

Abschnitt III DAS KÜSTENMEER

Artikel 18

(1) Das Küstenmeer der Republik Kroatien ist ein Meeresstreifen mit einer Breite von 12 Seemeilen, die von der Ausgangslinie in Richtung Wirtschaftszone gerechnet werden.

(2) Die Ausgangslinie besteht aus:

1) den Niedrigwasserlinien längs der Küstengebiete auf den Inseln und dem Festland,

2) den geraden Basislinien, die Hafen- oder Buchteingänge verschließen,

3) den geraden Basislinien, die die folgenden Insel- und Festlandküstenpunkte verbinden:

a) Kap Zarubača – das südöstliche Kap auf der Insel Mrkan – das südliche Kap der Insel Sveti Andrija– Kap Gruj (Insel Mljet)

b) Kap Korizmeni (Insel Mljet) – Insel Glavat – Kap Struga (Insel Lastovo) – Kap Veljeg Mora (Insel Lastovo) – das südöstliche Kap der Insel Kopač – Kap Velo Danče (Insel Korčula) - Kap Proizd - das südöstliche Kap der Insel Vodnjak – Kap Rat (Insel Drvenik Mali) – Klippe Mulo – Klippe Blitvenica – Insel Purara – Insel Balun – Insel Mrtovac – Insel Garmenjask Veli – der Punkt auf der Insel Dugi Otok mit den Koordinaten 43°53'12" nördlicher geographischer Breite und 15°10'00" östlicher geographischer Länge,

c) Kap Veli Rat (Insel Dugi Otok) – Klippe Masarine – Kap Margarina (Insel Susak) – Untiefe Albanež – Insel Grunj – Klippe Sv. Ivan auf hoher See – Untiefe Mramori – Insel Altiež – Kap Kastanjija.

(3) Die Ausgangslinien sind auf der vom Kroatischen hydrographischen Institut herausgegebenen Seekarte *Jadransko more* eingezeichnet.

(4) Bei der Bestimmung der geraden Basislinie des Küstenmeers gelten auch die äußersten ständigen Hafenanlagen, die Bestandteil des Hafensystems sind, als Teil der Küste.

Artikel 19

Die Außengrenze des Küstenmeers ist die Linie, auf der jeder Punkt 12 Seemeilen vom nächsten Punkt auf der Ausgangslinie entfernt ist.

Artikel 20

Alle ausländischen Wasserfahrzeuge genießen das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer der Republik Kroatien.

Artikel 21

(1) Eine friedliche Durchfahrt eines Wasserfahrzeugs bedeutet die Fahrt durch das Küstenmeer der Republik Kroatien zu dem Zweck, es ohne oder mit Anlaufen einer Hafenanlage für internationale Seefahrt zu durchqueren oder eine Hafenanlage mit einer Werft, in der das Wasserfahrzeug zu reparieren ist, anzulaufen oder aus solchem Hafen in die Wirtschaftszone zu fahren, solange der Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit der Republik Kroatien dabei nicht beeinträchtigt werden.

(2) Die Durchfahrt muss auf der kürzestmöglichen Route erfolgen, und zwar zügig und ohne Unterbrechung.

(3) Das Anhalten und Ankern eines ausländischen Wasserfahrzeugs, das das Recht der friedlichen Durchfahrt genießt, ist nur dann erlaubt, falls dies zur normalen Schifffahrt gehört oder infolge höherer Gewalt oder eines Notfalls oder zur Hilfeleistung für Personen, Schiffe oder Luftfahrzeuge in Gefahr oder Not erforderlich wird.

Artikel 22

Über die Absicht der friedlichen Durchfahrt eines ausländischen Kriegsschiff durch das Küstenmeer der Republik Kroatien muss der Staat, dem das Kriegsschiff gehört, das für auswärtige Angelegenheiten zuständige Ministerium der Republik Kroatien durch diplomatische Kanäle informieren, und zwar spätestens 24 Stunden, bevor das Schiff ins Küstenmeer der Republik Kroatien einläuft.

Artikel 23

Als friedliche Durchfahrt durchs Küstenmeer der Republik Kroatien gilt keine Fahrt eines ausländischen Wasserfahrzeugs, wenn es eine der folgenden Tätigkeiten vornimmt:

1) eine Androhung oder Anwendung von Gewalt, die gegen die Souveränität, die territoriale Unversehrtheit und die durch die Verfassung der Republik Kroatien festgesetzte Rechtsordnung gerichtet ist oder sonstige, in der Charta der Vereinten Nationen niedergelegte Grundsätze des Völkerrechts verletzt;

2) eine Übung oder ein Manöver mit Waffen jeder Art;

3) eine Handlung, die aufs Sammeln von Meldungen und Informationen gerichtet ist, die der Verteidigung oder Sicherheit der Republik Kroatien Schaden zufügen können;

4) eine Propagandahandlung, die auf die Beeinträchtigung der Verteidigung oder Sicherheit der Republik Kroatien gerichtet ist;

5) das Starten, Landen oder Anbordnehmen von Luftfahrzeugen;

6) das Aussetzen, Landen oder Anbordnehmen von militärischem Gerät;

7) das Laden oder Entladen von Waren, Zahlungsmitteln oder Personen entgegen den Zoll- und sonstigen Finanzgesetzen, Einreise- oder Gesundheitsgesetzen und diesbezüglichen sonstigen Vorschriften der Republik Kroatien;

8) eine vorsätzliche oder bedeutend schwere Verschmutzung;

9) Fischereitätigkeiten oder das Fangen von anderen Meerestieren;

10) Forschungs-, Prüfungs- und Vermessungsarbeiten;

11) eine Handlung, die auf eine unbefugte Einschaltung in das Nachrichtenübermittlungssystem oder andere Einrichtungen oder Anlagen der Republik Kroatien gerichtet ist;

12) eine andere Tätigkeit, die nicht unmittelbar mit der Durchfahrt zusammenhängt.

Artikel 24

(1) Der Minister kann für die inneren Meeresgewässer sowie für das Küstenmeer der Republik Kroatien obligatorische Fahrrouten, Sonderverkehrs- und Schiffsfunksysteme sowie die Weise, auf die die Seefahrt zu kontrollieren ist, wegen der Sicherheit der Seefahrt für alle oder einige Arten von Wasserfahrzeugen bestimmen und vorschreiben.

(2) Zwecks eines sicheren Seeverkehrs, des Schutzes des Meeres vor der Verschmutzung, der Verhinderung der Gefährdung der biologischen und landschaftlichen Verschiedenartigkeit sowie zwecks Minderung der Gefahr von erheblichen Schiffsunglücken kann der Minister für bestimmte Schiffsarten und Schiffe von bestimmten Größen beziehungsweise für Schiffe mit bestimmten Frachtarten die Fahrt durch einzelne Teile der inneren Meeresgewässer oder des Küstenmeeres verbieten.

(3) Die Fahrrouten und Sonderverkehrssysteme aus Abs. 1 können in besonderen Naturschutzgebieten mit Zustimmung des für Umweltschutzangelegenheiten zuständigen Ministeriums bestimmt werden.

(4) Die Fahrrouten und Sonderverkehrssysteme aus Abs. 1 werden in die Seekarte *Jadransko more* eingezeichnet und in der Monatsausgabe *Oglas za pomorce* veröffentlicht.

Artikel 25

(1) Einem ausländischen Fischereiwasserfahrzeug ist das Fangen von Fischen sowie von anderen Meerestieren im Meer oder auf dem Meeresboden bei der Durchfahrt durchs Küstenmeer der Republik Kroatien verboten.

(2) Ein ausländisches Fischereiwasserfahrzeug ist verpflichtet, mit einer Mindestgeschwindigkeit von sechs Knoten durchs Küstenmeer der Republik Kroatien zu fahren, und zwar ohne anzuhalten oder zu ankern, es sei denn, dies ist infolge höherer Gewalt oder irgendeiner Notsituation auf dem Meer erforderlich, und zusätzlich ist es verpflichtet, deutlich erkennbare Markierungen eines Fischereiwasserfahrzeugs zu haben.

(3) Die Bestimmungen aus Abs. 1 und 2 gelten nicht für ausländische Fischereiwasserfahrzeuge mit einer Genehmigung für den Fischfang im Küstenmeer der Republik Kroatien, soweit sie sich innerhalb desjenigen Gebiets befinden, für das die Genehmigung gilt.

Artikel 26

(1) Durch das Küstenmeer der Republik Kroatien dürfen höchstens drei ausländische Kriegsschiffe derselben Staatszugehörigkeit gleichzeitig fahren.

(2) Abweichend von Abs. 1 dürfen mehr als drei ausländische Kriegsschiffe derselben Staatszugehörigkeit durch das Küstenmeer der Republik Kroatien gleichzeitig fahren, sofern sie die Zustimmung des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministers haben.

Artikel 27

Wenn Kriegsschiffe, Tanker, Nuklearschiffe und andere Schiffstypen gefährliche Frachten oder Schadstoffe befördern, sind sie bei der Fahrt durch die inneren Meeresgewässer und einer friedlichen Durchfahrt durchs Küstenmeer der Republik Kroatien verpflichtet, sich an die vorgeschriebenen Fahrrouten für solche Schiffe sowie an die Sonderverkehrssysteme in denjenigen Gebieten zu halten, wo diese gelten, und anderen vorgeschriebenen Bedingungen für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Bekämpfung der Meeresumweltverschmutzung nachzukommen.

Artikel 28

Ein ausländisches Unterseeboot und andere Unterwassertransportmittel sind bei der Durchfahrt durchs Küstenmeer der Republik Kroatien verpflichtet, an der Meeresoberfläche sowie unter der Flagge des eigenen Staates und der der Republik Kroatien zu fahren.

Artikel 29

(1) Einzelne Zonen des Küstenmeers der Republik Kroatien, wo der Seeverkehr vorübergehend eingestellt wird, können entweder wegen der Sicherheit der Seefahrt vom Minister oder wegen eines Militärmanövers mit Waffennutzung von dem für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Minister bestimmt werden.

(2) Der Erlass über die Errichtung der Zone aus Abs. 1 einschließlich deren Grenzen und anderer nötiger Daten wird rechtzeitig auch in der Monatsausgabe *Oglas za pomorce* veröffentlicht.

Artikel 30

Wenn ein ausländisches Kriegsschiff oder öffentliches Schiff die Bestimmungen über die friedliche Durchfahrt aus Art. 21 bis 24 und 26 bis 29 oder die *Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See* nicht beachtet, und wenn dieses Schiff auf den Aufruf, sich an diese Vorschriften zu halten, nicht reagiert, kann ein kroatisches Polizeiboot oder Kriegsschiff sowie ein anderes befugtes Wasserfahrzeug, Luftfahrzeug oder irgendeine befugte Behörde vom betroffenen Schiff verlangen, auf der Stelle das Küstenmeer der Republik Kroatien zu verlassen.

Artikel 31

(1) Sowohl in- und ausländische juristische und natürliche Personen als auch ein kroatisches Kriegsschiff dürfen das Meer, den Meeresboden und/oder den Meeresuntergrund im Küstenmeer der Republik Kroatien nur mit Zustimmung des für Wissenschaft zuständigen Ministeriums und vorheriger Zustimmung des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums bezüglich der Verteidigungsinteressen erforschen, untersuchen, fotografieren und/oder messen.

(2) Abweichend von der Bestimmung aus Abs. 1 darf ein kroatisches Kriegsschiff Forschungsarbeiten nur mit Zustimmung des für Wissenschaft zuständigen Ministeriums betreiben.

(3) In- und ausländische juristische und natürliche Personen dürfen archäologische Forschungsarbeiten in Bezug auf das Kulturgut im Meer, auf dem Meeresboden und/oder im Meeresuntergrund des Küstenmeers der Republik Kroatien nur mit Zustimmung des für Kulturangelegenheiten zuständigen Ministeriums durchführen.

(4) In- und ausländische juristische und natürliche Personen dürfen das Meer, den Meeresboden und/oder den Meeresuntergrund in den Schutzgebieten des territorialen Meeresgebiets der Republik Kroatien nur mit der Zustimmung des für den Umweltschutz zuständigen Ministeriums erforschen, untersuchen, fotografieren und/oder messen.

(5) Die Genehmigungen aus Abs. 1, 3 und 4 werden von den zuständigen Ministerien mit vorheriger Zustimmung des Ministeriums bezüglich der Sicherheit des Seeverkehrs erteilt.

(6) Bei den Forschungsarbeiten, der Fotografie und/oder den Vermessungsarbeiten aus Abs. 1 und 4 muss mindestens eine Person, die gemäß den Sondervorschriften einen wissenschaftlichen Status hat und in einer inländischen Forschungsorganisation angestellt ist, an Bord des ausländischen Forschungsschiffes sein. Bei den archäologischen Forschungsarbeiten aus Abs. 3 muss mindestens eine von dem für Kulturangelegenheiten zuständigen Ministerium ernannte Fachperson an Bord des ausländischen Forschungsschiffes sein.

(7) Bei den Forschungsarbeiten in den Schutzgebieten der natürlichen Umgebung aus Abs. 4 muss mindestens eine vom für Umweltschutz zuständigen Ministerium ernannte Person an Bord des ausländischen Forschungsschiffes sein.

(8) Bei den Forschungsarbeiten aus Abs. 6 und 7 muss, wenn das Forschungsschiff gleichzeitig ein Kriegsschiff ist, mindestens ein fachlich kompetentes Mitglied der Kroatischen Streitkräfte beziehungsweise des für Verteidigungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums an Bord des Schiffes sein.

(9) Die Bedingungen für den Einlauf, die Durchfahrt und den Aufenthalt ausländischer Schiffe sowie Kriegs- und Forschungsschiffe in den inneren Meeresgewässern und dem Küstenmeer der Republik Kroatien sowie die Bedingungen und Art der Durchführung bei wissenschaftlichen und sonstigen Forschungs-, Prüfungs-, Fotografie- und Vermessungsarbeiten des Meeres, des Meeresbodens oder der Unterwassergebiete in den inneren Meeresgewässern, dem Küstenmeer, dem Festlandsockel und der Wirtschaftszone der Republik Kroatien werden von der Regierung vorgeschrieben.

Abschnitt IV

DIE WIRTSCHAFTSZONE

Artikel 32

Die Wirtschaftszone der Republik Kroatien umfasst die Meeresgebiete von der Außengrenze des Küstenmeeres in Richtung hohe See bis zu dessen durch das allgemeine Völkerrecht erlaubten Außengrenze.

Artikel 33

(1) In ihrer Wirtschaftszone genießt die Republik Kroatien souveräne Rechte zum Zweck:

a) der Erforschung und Ausbeutung, der Bewahrung und Bewirtschaftung von lebenden und nichtlebenden natürlichen Ressourcen,

b) der Energieerzeugung durch Nutzung des Meeres, der Meeresströmungen und der Windkraft.

(2) Die Republik Kroatien arbeitet mit den Nachbarstaaten zusammen, um Maßnahmen zum Schutz und zur Bewahrung lebender Meeresressourcen im Gebiet der Wirtschaftszone der Republik Kroatien zu verabschieden und zu implementieren.

Artikel 34

Die befugten Behörden der Republik Kroatien haben das Recht und die Pflicht, alle nötigen Maßnahmen zur Verwirklichung souveräner Rechte der Forschung, der Ausbeutung, des Schutzes, der Bewahrung und Bewirtschaftung lebender Meeresressourcen in der Wirtschaftszone der Republik Kroatien, einschließlich der Kontrolle, der Inspektion, der Beschlagnahme eines ausländischen Kriegsschiffs sowie der Gerichtsprozesse, die gegen das Schiff einzuleiten sind, zu ergreifen. Über die

Beschlagnahme oder den Arrest eines ausländischen Schiffs sowie die diesbezüglich ausgesprochenen Strafen wird der Staat, unter dessen Zugehörigkeit das Schiff steht, durch diplomatische Kanäle informiert.

Artikel 35

(1) In der Wirtschaftszone hat die Republik Kroatien das ausschließliche Recht zur Errichtung sowie zur Genehmigung und Regelung der Errichtung, des Betriebs und der Nutzung künstlicher Inseln, Anlagen und Bauwerke auf dem Meer, am Meeresboden und im Meeresuntergrund.

(2) Auf die Errichtung, den Betrieb und die Nutzung der Objekte aus Abs. 1 werden die entsprechenden Vorschriften der Republik Kroatien angewendet.

Artikel 36

Die juristische oder natürliche Person, der die Errichtung einer künstlichen Insel, eines Geräts oder einer Anlage aus Art. 35 genehmigt wurde, ist verpflichtet:

a) alle Daten bezüglich der Baustelle und –weise sowie der Abmessungen, der Größe, Tiefe und des Aussehens des zu bauenden Objekts mindestens 30 Tage vor dem Beginn der Bauarbeiten durch das Amt des Hafenkäpitans zu veröffentlichen,

b) vor dem Beginn der Bauarbeiten an der Baustelle und später auch auf dem Meeresobjekt permanente Signalanlagen aufzustellen,

c) alle Meeresobjekte, die nicht mehr verwendet werden oder verlassen worden sind, spätestens 30 Tage nach dem Abschluss der Bauarbeiten oder der Nutzung zu beseitigen, ohne dass Fischereitätigkeiten, der Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt oder andere gesetzlich zulässige Arten der Meeresbenutzung beeinträchtigt werden.

Artikel 37

(1) Auf Antrag des Auftragnehmers bezüglich der Forschungsarbeiten und der Ausbeutung von Ressourcen in der Wirtschaftszone der Republik Kroatien kann der Minister bei Bedarf Sicherheitszonen, die sich um künstliche Inseln, Baugeräte und Anlagen aus Art. 35 nicht über eine Entfernung von 500 Metern hinaus erstrecken dürfen und die von jedem Punkt des äußeren Randes der künstlichen Inseln, Anlagen oder Bauwerke ermessen werden, und in diesen Zonen den Seeverkehr verbieten.

(2) Die Bestimmung einer Sicherheitszone sowie Daten über ihre Breite und die darin bestehenden Fahrrouten werden rechtzeitig in der Monatsausgabe *Oglas za pomorce* veröffentlicht.

Artikel 38

Künstliche Inseln, Baugeräte und Anlagen und die sie umgebenden Sicherheitszonen dürfen nicht errichtet werden, wo dies die Benutzung anerkannter und für die internationale Schifffahrt wichtiger Schifffahrtswege behindern kann.

Artikel 39

Auf alle künstlichen Inseln, Baugeräte und –anlagen in der Wirtschaftszone der Republik Kroatien finden Zollgebühren-, Steuer-, und Krankenversicherungsvorschriften, Vorschriften über die Bewegung und den Aufenthalt von Ausländern sowie Strafvorschriften Anwendung.

Artikel 40

(1) In- und ausländische natürliche und juristische Personen sowie ein kroatisches Kriegsschiff dürfen das Meer in der Wirtschaftszone der Republik Kroatien unter den Bedingungen aus Art. 13 erforschen, prüfen, fotografieren und messen.

(2) Ausländische Kriegsschiffe, öffentliche Schiffe, Fischereiwasserfahrzeuge sowie Forschungsschiffe dürfen die Tätigkeiten aus Abs. 1 nur mit der Zustimmung des Ministeriums aus Art. 10 ausüben.

Artikel 41

(1) Bei der Fahrt durch die Wirtschaftszone der Republik Kroatien sind Wasserfahrzeuge dazu verpflichtet, die allgemein anerkannten internationalen Vorschriften und Standards sowie die kroatischen Vorschriften zum Schutz vor Meeres- und Luftverschmutzung, die durch Schifffahrt, Schiffsversenkung oder Unterwassertätigkeiten verursacht wird, zu beachten.

(2) Juristische und natürliche Personen, die an Forschungsarbeiten und der Ausbeutung von Naturressourcen in der Wirtschaftszone der Republik Kroatien teilnehmen, sind verpflichtet, die internationalen und inländischen Vorschriften, Verfahren und Standards zum Schutz des Meeres, der lebenden Meeresnaturschätze und der Meeresumwelt zu beachten.

(3) Beim Überflug über die Wirtschaftszone der Republik Kroatien sind alle Luftfahrzeuge dazu verpflichtet, die allgemein anerkannten internationalen Vorschriften und die kroatischen Vorschriften zum Schutz vor der Meeresverschmutzung aus der oder durch die Luft zu beachten.

(4) Ausführlichere Vorschriften zum Schutz vor Meeresumweltverschmutzung in der Wirtschaftszone der Republik Kroatien werden vom Minister mit der Zustimmung des für Umweltschutzangelegenheiten zuständigen Ministers erlassen.

Abschnitt V
DER FESTLANDSOCKEL

Artikel 42

(1) Der Festlandsockel der Republik Kroatien umfasst den Meeresboden und –untergrund außerhalb der Außengrenze des Küstenmeeres der Republik Kroatien in Richtung hohe See bis zur Grenze des Festlandsockels mit den Nachbarstaaten.

(2) Die Grenzen des Festlandsockels der Republik Kroatien und Italien wurden im Übereinkommen zwischen Italien und der ehemaligen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien von 1968 bestimmt.

(3) Vor der Realisierung eines Übereinkommens zur Abgrenzung des Festlandsockels mit Montenegro beziehungsweise mit Serbien und Montenegro genießt die Republik Kroatien die souveränen Rechte in diesem Gebiet bis zur Mittellinie, die sich an die Außengrenze des Küstenmeeres in der Bucht von Kotor in Richtung hohe See fortsetzt.

Artikel 43

(1) Im Festlandsockel genießt die Republik Kroatien die souveränen Rechte der Erforschung und Ausbeutung der darin bestehenden natürlichen Ressourcen.

(2) Die "natürlichen Ressourcen" aus Abs. 1 umfassen die mineralischen und sonstigen nichtlebenden Ressourcen des Meeresbodens und seines Meeresuntergrunds sowie die zu den sesshaften Arten gehörenden Lebewesen, das heißt solche, die im nutzbaren Stadium entweder unbeweglich auf oder unter dem Meeresboden verbleiben oder sich nur in ständigem körperlichen Kontakt mit dem Meeresboden oder seinem Untergrund fortbewegen können.

(3) Ausländische juristische und natürliche Personen dürfen Meerestiere nur in den Fällen ausbeuten, die in einem zwischenstaatlichen Vertrag festgestellt wurden.

Artikel 44

(1) Bei der Wahrnehmung der Rechte aus Art. 43 Abs. 1 dürfen Seefahrt, Fischerei, der Schutz aller lebenden Naturschätze sowie grundlegende ozeanographische oder andere wissenschaftliche Forschungsarbeiten von öffentlichem Charakter nicht behindert werden.

(2) Auf die Forschungsarbeiten im Festlandsockel aus Abs. 1 finden die Bestimmungen aus Art. 40 Anwendung.

Artikel 45

(1) Die Ausbeutung von Naturressourcen im Festlandsockel der Republik Kroatien sowie die Errichtung, Inangabe und Instandhaltung aller nötigen Anlagen und Einrichtungen

für Forschungsarbeiten und Ausbeutung dürfen gemäß den durch dieses Gesetzbuch vorgesehenen Bedingungen, den aufgrund dieses Gesetzbuchs erlassenen und anderen Vorschriften ausgeübt werden.

(2) Auf die Anlagen und Einrichtungen aus Abs. 1 finden die Bestimmungen aus Art. 35 bis 39 Anwendung.

(3) Das Ministerium genehmigt und überwacht die Legung und Instandhaltung von Unterwasserkabeln und –Rohrleitungen im Festlandsockel der Republik Kroatien, die sich auch im Gebiet des Küstenmeers befinden, und für alle im Festlandsockel gelegten Unterwasserrohrleitungen, die nicht ins Küstenmeer hineindringen, erteilt es seine Zustimmung bezüglich der Richtung der Rohrlegung.

(4) Gegen den Bescheid des Ministeriums, durch den die Genehmigung aus Abs. 3 erteilt oder verwehrt wird, ist kein Einspruch zulässig, aber dagegen kann ein Verwaltungsprozess eingeleitet werden.

(5) Nachfolgende Vorschriften zur Bekämpfung der Verschmutzung wegen Tätigkeiten am Meeresboden und im Meeresuntergrund zur Erforschung oder Ausbeutung von Naturschätzen des Festlandsockels einschließlich der Verschmutzung durch künstliche Inseln, Geräte, Anlagen und auf den Meeresboden gelegte Rohrleitungen sowie die Bedingungen, aufgrund deren die Genehmigung aus Abs. 3 erteilt wird, werden vom Minister mit der Zustimmung des für Umweltschutzangelegenheiten zuständigen Ministers erlassen.

Abschnitt VI

VERFOLGUNGSRECHT

Artikel 46

(1) Die Verfolgung eines ausländischen Wasserfahrzeugs wird unternommen, falls die zuständige Behörde den begründeten Verdacht hat, dass das ausländische Wasserfahrzeug oder dessen Teil Vorschriften dieses Gesetzes, andere Vorschriften der Republik Kroatien oder allgemein anerkannte völkerrechtliche Bestimmungen verletzt hat.

(2) Die Verfolgung eines ausländischen Wasserfahrzeugs kann aufgenommen werden, wenn sich das verdächtige Wasserfahrzeug oder dessen Teil nur in den inneren Meeressgewässern, im Küstenmeer, in der Wirtschaftszone oder innerhalb des Festlandsockels der Republik Kroatien befindet und wenn dieses trotz des aus hörbarer und sichtbarer Entfernung als Aufforderung zum Aufhalten gesendeten Sicht- oder Audiosignals nicht stoppt.

(3) Die Verfolgung eines ausländischen Wasserfahrzeugs kann auf hoher See, in der Wirtschaftszone oder in der Außenzone eines fremden Staates fortgesetzt werden, bis sie abgebrochen wird oder das verfolgte Schiff ins territoriale Meeresgebiet seines oder eines anderen Staates einläuft.

(4) Die Verfolgung kann von Polizei- und Kriegsschiffen sowie von Militärflugzeugen und anderen Schiffen beziehungsweise von befugten Luftfahrzeugen unternommen werden. In

der Wirtschaftszone oder über dem Festlandsockel kann die Verfolgung eines ausländischen Schwimmobjekts erst dann aufgenommen werden, wenn die in diesen Zonen geltenden Vorschriften verletzt worden sind.

(5) Wenn das Wasserfahrzeug gepfändet worden ist, wird es der für die Durchführung des Verfahrens zuständigen Behörde übergeben.

(6) Diese Bestimmungen gelten nicht für ausländische Kriegsschiffe oder öffentliche Schiffe, die Immunität genießen.

Hrvatski izvornik #1
Kroatischer Ausgangstext #1

POMORSKI ZAKONIK

Dio prvi

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

(1) Odredbama ovoga Zakonika utvrđuju se morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalnopravni odnosi u pogledu plovniha objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovniha objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima.

(2) Ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno, njegove se odredbe primjenjuju na plovne objekte koji se nalaze ili plove unutarnjim morskim vodama, teritorijalnim morem Republike Hrvatske.

Članak 2.

(1) Ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte.

(2) Odredbe ovoga Zakonika koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte osim jahti samo ako je to ovim Zakonikom izričito predviđeno.

Članak 3.

Odredbe ovoga Zakonika primjenjuju se na ratne brodove ako je to ovim Zakonikom izričito predviđeno.

Članak 4.

Na odnose pomorskog prava koji nisu uređeni ovim Zakonikom, drugim propisima donesenima na temelju ovoga Zakonika, odnosno drugim zakonima, primjenjuju se običaji.

Članak 5.

Ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno, pojedini izrazi u smislu ovoga Zakonika imaju sljedeća značenja:

1) pomorska plovidba jest plovidba koja se obavlja na moru i rijekama hrvatskoga Jadranskog

slijeva do granice do koje su one plovne s morske strane,

2) pomorski objekt jest objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt), ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt),

3) plovni objekt jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodica,

4) brod, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački,

5) duljina broda, jahte ili brodice jest duljina utvrđena Tehničkim pravilima,

6) hrvatski ratni brod jest plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim,

7) strani ratni brod je plovni objekt koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnoga plovnog objekta i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojne osobe i ima vojnu posadu,

8) putnički brod jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika,

9) brzi putnički brod jest putnički brod kojem je najveća brzina (m/s) jednaka ili veća od vrijednosti dobivene formulom: $3,7 \sqrt[3]{0,1667}$, gdje je $\sqrt[3]{}$ istisnina na konstruktivnoj vodnoj liniji Šm3š. Pod brzim putničkim brodom ne smatraju se neistisninski brodovi čiji je trup potpuno iznad površine uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generiranih površinskim efektom. Brodovi, volumena istisnine 500 (m³) i manje, i najveće brzine manje od 20 (čv), u plovidbi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske ne smatraju se brzim putničkim brodovima,

10) teretni brod jest brod namijenjen za prijevoz tereta sa ili bez mehaničkog poriva,

11) brzi teretni brod jest teretni brod, kojem je najveća brzina (m/s) jednaka ili veća od vrijednosti dobivene formulom: $3,7 \sqrt[3]{0,1667}$, gdje je $\sqrt[3]{}$ istisnina na konstruktivnoj vodnoj liniji (m³). Pod brzim teretnim brodom ne smatraju se neistisninski brodovi čiji je trup potpuno iznad površine uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generiranih površinskim efektom,

12) tehnički plovni objekt jest brod, sa ili bez mehaničkog poriva koji je namijenjen za

obavljanje tehničkih radova (bager, dizalica, jaružalo, pokretni odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja i sl.),

13) plutajući objekt jest pomorski objekt stalno privezan ili usidren na moru, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl.),

14) nepomični odobalni objekt jest pomorski objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. nepomični odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja, podmorski cjevovod i sl.), izuzev podmorskog kabela i objekata prometne infrastrukture (npr. podmorski tunel, most oslonjen na morsko dno i sl.),

15) brodica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW.

Pojam brodica ne obuhvaća:

– plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova,

– plovila namijenjena isključivo za natjecanja,

– kanue, kajake, gondole i pedaline,

– daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima,

16) tegljač, odnosno potiskivač jest brod koji je namijenjen tegljenju ili potiskivanju drugih plovni objekata,

17) nuklearni brod je brod opremljen uređajem na nuklearni pogon,

18) ribarski brod jest brod s mehaničkim porivom namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih živih bića iz mora ili na morskom dnu, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15,

19) strani ribarski brod je brod koji ima stranu državnu pripadnost, a namijenjen je i opremom za ulov ribe ili drugih živih bića u moru ili na morskom dnu,

20) jahta jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika,

21) strana jahta jest plovni objekt za sport i razonodu koji ima stranu državnu pripadnost i koji

se takvim smatra prema propisima države čiju državnu pripadnost ima,

22) javni brod jest brod, osim ratnog broda, namijenjen i opremljen za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, a čiji je vlasnik, odnosno brodar država ili neko drugo tijelo ovlašteno od države (npr. policijski brod, brod lučke kapetanije i sl.) i koji služi isključivo u negospodarske svrhe,

23) strani javni brod je plovni objekt u vlasništvu ili korištenju strane države, koji nije ratni brod, a služi isključivo za negospodarske svrhe dotične države,

24) strani trgovački brod je brod koji ima stranu državnu pripadnost, a koristi se za gospodarske svrhe,

25) tanker za ulje jest brod namijenjen prvenstveno za prijevoz ulja u razlivenom stanju,

26) tanker za kemikalije jest brod namijenjen prvenstveno za prijevoz opasnih kemikalija i štetnih tvari u razlivenom stanju,

27) brod za ukapljene plinove jest brod namijenjen za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju,

28) znanstvenoistraživački brod jest brod, namijenjen isključivo za znanstvena ili tehnološka istraživanja ili iskorištavanje mora, morskog dna ili njegova podzemlja, opremljen opremom i uređajima za tu namjenu, kao i smještajem za posebno osoblje,

29) brod u gradnji jest gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova,

30) postojeći brod jest brod koji nije u gradnji,

31) sastav stranih ratnih brodova jest više stranih ratnih brodova koji plove zajedno pod zapovjedništvom jednog zapovjednika,

32) brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda,

33) poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili popunjavanjem broda posadom,

34) kompanija jest fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik), [II](#)

- 35) poslodavac je osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu u svoje ime,
- 36) priznata organizacija jest organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata, a koja obuhvaća obavljanje pregleda i izdavanje propisanih isprava,
- 37) ovlaštena organizacija za sigurnosnu zaštitu brodova jest organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva za obavljanje statutarne certifikacije glede sigurnosne zaštite brodova,
- 38) ovlašteno tijelo je organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata, a koja obuhvaća obavljanje ocjene sukladnosti brodica za sport i razonodu i jahti duljine do 24 m tijekom gradnje,
- 39) Tehnička pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih objekata (u daljnjem tekstu: Tehnička pravila) su propisi doneseni na temelju ovoga Zakonika, kojima se utvrđuju zahtjevi kojima moraju udovoljavati pomorski objekti i kompanije, kao i način obavljanja tehničkog nadzora i izdavanja isprava, zapisa i knjiga pomorskog objekta i kompanije,
- 40) prijevoznik jest vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza,
- 41) putnik jest svaka osoba na pomorskom objektu, osim djece ispod jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu,
- 42) javni prijevoz je prijevoz osoba i stvari koji je uz jednake uvjete svakom dostupan i obavlja se na temelju ugovora o prijevozu,
- 43) međunarodno putovanje jest putovanje brodom, jahtom ili brodicom prema plovidbenom planu iz bilo koje hrvatske luke u stranu luku ili obratno,
- 44) ulje označava sva postojana ugljikova mineralna ulja, kao što su sirova nafta i njeni derivati, te taloge i otpadna ulja kako su navedena u prilogu I. Međunarodne konvencije o sprječavanju zagađivanja mora s brodova, kako je izmijenjena i dopunjena (MARPOL 73/78) bez obzira na to prevoze li se kao teret ili kao zalihe goriva i maziva,
- 45) luka jest morska luka, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi,

46) luka otvorena za međunarodni promet jest luka slobodna za pristup plovniha objekata svih zastava,

47) sidrište luke je uređeni i obilježeni dio mora namijenjen i sidrenju brodova,

48) crta srednje niže niske vode jest aritmetička sredina svih nižih niskih voda tijekom mjeseca ili godine,

49) crta srednje više visoke vode jest aritmetička sredina svih viših visokih voda tijekom mjeseca ili godine,

50) posebno pravo vučenja jest obračunska jedinica kako ju je definirao Međunarodni monetarni fond,

51) Ministarstvo označava ministarstvo nadležno za pomorstvo,

52) ministar označava ministra u ministarstvu nadležnom za pomorstvo.

Dio drugi

MORSKI I PODMORSKI PROSTORI REPUBLIKE HRVATSKE

Glava I.

OPĆA ODREDBA

Članak 6.

(1) Suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire se na unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora.

(2) 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.

(3) Republika Hrvatska štiti, čuva i unapređuje morski okoliš.

(4) Republika Hrvatska surađuje s državama u regiji i sudjeluje u radu regionalnih i svjetskih

međunarodnih organizacija radi utvrđivanja općih i regionalnih pravila, mjera, preporučene prakse i postupaka sa svrhom suzbijanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja mora i morskog okoliša onečišćivačima iz izvora na kopnu, s brodova, potapanjem, iz zraka ili zrakom i onečišćenja uzrokovanih djelatnostima na morskome dnu i u morskome podzemlju.

(5) Republika Hrvatska potiče regionalnu suradnju, posebice sa državama u susjedstvu, radi donošenja zajedničkih planova hitnog djelovanja u slučajevima nezgoda koje uzrokuju onečišćenje morskog okoliša.

(6) Republika Hrvatska posebnim mjerama štiti osjetljive ekosustave, postojbine vrsta i drugih oblika života u moru koji su rijetki, ugroženi ili kojima prijete opasnost istrebljenja.

Glava II.

UNUTARNJE MORSKE VODE

Članak 7.

(1) Unutarnje morske vode Republike Hrvatske obuhvaćaju:

1) luke i zaljeve na obali kopna i otoka,

2) dijelove mora između crte niske vode na obali kopna i ravne polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora iz članka 18. stavka 2. točke 2) i 3) ovoga Zakonika.

(2) Zaljevom iz stavka 1. točke 1) ovoga članka smatra se jasno istaknuta uvala uvučena u kopno, čija je morska površina jednaka površini ili je veća od površine polukruga kojemu je duljina promjera jednaka duljini prave crte koja zatvara ulaz u zaljev.

(3) Morska površina zaljeva mjeri se od crte niske vode uzduž obale zaljeva i prave crte koja zatvara ulaz u zaljev.

(4) Luke otvorene za međunarodni promet u Republici Hrvatskoj određuje Vlada Republike Hrvatske posebnim propisom.

Članak 8.

(1) Strani trgovački brod smije prolaziti unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske radi uplovljavanja u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će biti popravljen, radi isplovljenja iz takve luke, te radi plovidbe između luka otvorenih za međunarodni promet, najkraćim uobičajenim putem.

(2) Ministar može odrediti drugi način plovidbe stranih trgovačkih brodova unutarnjim morskim vodama ako to zahtijevaju interesi obrane zemlje ili sigurnost plovidbe.

Članak 9.

(1) Kabotažu, tj. prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka mogu obavljati samo brodovi, jahte ili brodice hrvatske državne pripadnosti.

(2) Kabotažom se smatra i prijevoz osoba stranom jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu.

(3) Iznimno od odredbe stavka 1. i 2. ovoga članka, Ministarstvo može odobriti:

1) stranom brodu prijevoz praznih kontejnera u njihovoj eksploataciji između hrvatskih luka,

2) stranom brodu, jahti ili brodici prijevoz osoba i stvari između hrvatskih luka ako to zahtijeva gospodarski interes Republike Hrvatske, a uz prethodno pribavljeno mišljenje Hrvatske gospodarske komore.

(4) Prijevoz osoba jahtom ili brodicom uz naknadu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske može se obavljati samo brodicom ili jahtom hrvatske državne pripadnosti, koja je u vlasništvu domaće fizičke ili pravne osobe i koja ispunjava uvjete utvrđene posebnim propisom koji donosi ministar.

(5) Visinu naknade za izdavanje odobrenja iz stavka 3. ovog članka propisuje ministar.

Članak 10.

(1) Strani ratni brod, strani javni brod, strani ribarski brod, te strani znanstvenoistraživački brod smije uploviti u unutarnje morske vode Republike Hrvatske radi ulaska u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će taj brod biti popravljen, ako za to prethodno dobije odobrenje:

1) za strani ratni brod – ministarstva nadležnog za poslove obrane,

2) za strani javni brod i znanstvenoistraživački brod – Ministarstva uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove,

3) za strani ribarski brod – Ministarstva.

(2) Uplovljavanje u unutarnje morske vode Republike Hrvatske i boravak u hrvatskoj luci ili luci u kojoj je brodogradilište u kojem će taj brod biti popravljen može se odobriti stranom ratnom nuklearnom brodu i stranom ratnom brodu koji ima nuklearno naoružanje.

(3) Brod iz stavka 2. ovoga članka dužan je prethodno dostaviti ovjereni prijepis dokumentacije o sigurnosti nuklearnog postrojenja ministarstvu nadležnom za poslove

obrane.

(4) Odobrenje za uplovljavanje broda iz stavka 2. ovoga članka daje Vlada Republike Hrvatske uz prethodno mišljenje tijela državne uprave nadležnog za nuklearnu sigurnost, ministarstva nadležnog za poslove obrane i Ministarstva.

(5) Uplovljavanje u unutarnje morske vode Republike Hrvatske i boravak u hrvatskoj luci ne može se odobriti stranom ratnom brodu koji svojim boravkom ugrožava sigurnost Republike Hrvatske.

Članak 11.

(1) U hrvatskim lukama mogu istodobno boraviti najviše tri strana ratna broda iste državne pripadnosti.

(2) Boravak stranoga ratnog broda u hrvatskoj luci ne može trajati duže od 10 dana.

(3) Iznimno, ministarstvo nadležno za poslove obrane može, ako to zahtijevaju posebno opravdani interesi, odobriti posjet stranih ratnih brodova neovisno o uvjetima propisanim odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka.

(4) Ministar nadležan za poslove obrane je obavezan o odobrenju iz stavka 3. ovoga članka izvijestiti Vladu Republike Hrvatske u roku 8 dana.

(5) Za posjeta u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, na stranom ratnom brodu smije biti ukrcana samo posada ratnog broda.

Članak 12.

(1) Strane jahte i strane brodice namijenjene razonodi, športu ili rekreaciji, mogu ploviti i boraviti u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske, osim u zabranjenim zonama iz članka 16. i članka 29. ovoga Zakonika, pod uvjetom da odmah nakon uplovljavanja u unutarnje morske vode Republike Hrvatske, uplove najkraćim putem u najbližu luku otvorenu za međunarodni promet i obave graničnu kontrolu, te potrebne poslove sukladno propisu iz stavka 2. ovoga članka.

(2) Potanje propise o plovidbi i boravku stranih jahti i stranih brodica namijenjenih razonodi i športu u unutarnjim morskim vodama i o njihovom boravku u teritorijalnom moru Republike Hrvatske donosi Vlada Republike Hrvatske.

(3) Visinu naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice iz stavka 1. ovoga članka propisat će ministar.

Članak 13.

(1) Domaće i strane pravne i fizičke osobe, te hrvatski ratni brod mogu obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za znanost.

(2) Domaće i strane pravne i fizičke osobe mogu obavljati arheološko istraživanje, fotografiranje i/ili druge oblike dokumentiranja kulturnog dobra na moru, morskome dnu i podzemlju unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za poslove kulture.

(3) Domaće i strane pravne i fizičke osobe mogu obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja u zaštićenim dijelovima prirode unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za poslove zaštite prirode.

(4) Odobrenja iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka navedena ministarstva izdaju uz prethodnu suglasnost Ministarstva glede sigurnosti plovidbe i Ministarstva nadležnog za poslove obrane glede interesa obrane.

(5) Iznimno od odredbe stavka 4. ovoga članka hrvatski ratni brod istraživanja može obavljati samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za znanost.

(6) Tijekom istraživanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora iz stavka 1. i 3. ovoga članka na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna najmanje jedna osoba koja u skladu s posebnim propisima ima status znanstvenika a zaposlena je u domaćoj znanstvenoj organizaciji.

(7) Tijekom arheološkog istraživanja iz stavka 2. ovoga članka na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna najmanje jedna stručna osoba koju odredi ministarstvo nadležno za poslove kulture.

(8) Tijekom istraživanja u zaštićenim dijelovima prirode iz stavka 3. ovoga članka, na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna jedna stručna osoba koju odredi ministarstvo nadležno za poslove zaštite prirode.

(9) Tijekom istraživanja iz stavka 6. i 7. ovoga članka, ako se radi o brodu koji je ujedno i ratni brod, mora biti nazočan najmanje jedan stručni pripadnik Oružanih snaga Republike Hrvatske, odnosno Ministarstva nadležnog za poslove obrane.

Članak 14.

(1) U brodogradilištima Republike Hrvatske može se obavljati popravak, obnavljanje opreme i strojeva, bojenje, čišćenje i sl. (u daljnjem tekstu: popravak) stranih ratnih brodova nakon pribavljenog odobrenja Ministarstva nadležnog za poslove obrane.

(2) Odobrenje za popravak stranoga ratnog broda daje se brodogradilištu za vrijeme prijeko potrebno za popravak, a najduže do 16 mjeseci. Iznimno Vlada Republike Hrvatske može, ako to zahtijevaju interesi Republike Hrvatske odobriti duži popravak.

(3) Protiv rješenja Ministarstva nadležnog za poslove obrane kojim se daje ili uskraćuje odobrenje nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Članak 15.

(1) Strani ratni brod na popravku može imati samo trećinu posade s osobnim naoružanjem i pripadajućim jednim kompletom streljiva od uobičajenoga mirnodopskog sastava.

(2) Strani ratni brod kojemu je odobren popravak dužan je odmah nakon uplovljavanja u hrvatsku luku iskrcati gorivo i mazivo, streljivo i druga ubojita sredstva, osim nuklearnog naoružanja, na mjesto koje odredi vojni zapovjednik nadležan za luku u kojoj se obavlja popravak.

(3) Za vrijeme popravka, posada stranoga ratnog broda može boraviti i kretati se u mjestu u kojemu se obavlja popravak broda.

(4) Na radnike koji sudjeluju u radovima na popravku stranog ratnog broda i na osobe koje službeno u ime Republike Hrvatske borave na brodu primjenjuju se propisi Republike Hrvatske.

(5) Odredbe stavka 1. – 4. ovoga članka primjenjuju se i na strani javni brod na popravku.

Članak 16.

(1) Ministar nadležan za poslove obrane uz suglasnost ministra, može propisati zabranjene zone u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske.

(2) Plovni objekti ne smiju ploviti zabranjenom zonom u unutarnjim morskim vodama, osim u slučaju više sile.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, Ministarstvo nadležno za poslove obrane može odobriti plovidbu plovnih objekata, bez diskriminacije, zabranjenim zonama u unutarnjim morskim vodama, osim u slučaju više sile.

(4) Protiv rješenja Ministarstva nadležnog za poslove obrane kojim se daje ili uskraćuje odobrenje iz stavka 3. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(5) Propis o uspostavljanju zabranjene zone u unutarnjim morskim vodama objavljuje se u »Oglasu za pomorce« i na drugi prikladan način.

Članak 17.

(1) Strani plovni objekt koji je zbog više sile ili nevolje na moru prisiljen skloniti se u unutarnje morske vode Republike Hrvatske dužan je o tome odmah obavijestiti najbližu lučku kapetaniju ili lučku ispostavu, a koja će o dobivenoj obavijesti izvijestiti nadležnu policijsku postaju.

(2) Plovni objekt koji je zbog više sile ili nevolje na moru prisiljen skloniti se u zabranjenu zonu iz članka 16. ovoga Zakonika dužan je o tome odmah obavijestiti najbližu lučku kapetaniju ili lučku ispostavu, a koja će po dobivenoj obavijesti izvijestiti nadležno zapovjedništvo Oružanih snaga.

(3) Ministar će odrediti mjesta zakloništa, propisati uvjete koje zakloništa moraju ispunjavati, te propisati uvjete i način korištenja mjesta zakloništa.

Glava III.

TERITORIJALNO MORE

Članak 18.

(1) Teritorijalno more Republike Hrvatske je morski pojas širok 12 morskih milja, računajući od polazne crte u smjeru gospodarskoga pojasa.

(2) Polaznu crtu čine:

1) crte niske vode uzduž obala kopna i otoka,

2) ravne crte koje zatvaraju ulaze u luke ili zaljeve,

3) ravne crte koje spajaju sljedeće točke na obali kopna i na obali otoka:

a) rt Zarubača – jugoistočni rt otoka Mrkan – južni rt otoka Sv. Andrija – rt Gruj (otok Mljet),

b) rt Korizmeni (otok Mljet) – otok Glavat – rt Struga (otok Lastovo) – rt Veljeg mora (otok Lastovo) – jugozapadni rt otoka Kopište – rt Velo danče (otok Korčula) – rt Proizd – jugozapadni rt otoka Vodnjak – rt Rat (otok Drvenik mali) – hrid Mulo – hrid Blitvenica – otok Purara – otok Balun – otok Mrtovac – otok Garmenjaka veli – točka na Dugom otoku s koordinatama 43°53'12" sjeverne geografske širine i 15°10'00" istočne geografske dužine,

c) rt Veli rat (Dugi otok) – hrid Masarine – rt Margarina (otok Susak) – pličina Albanež – otok Grunj – hrid Sv. Ivan na pučini – pličina Mramori – otok Altiež – rt Kastanjija.

(3) Polazne crte su ucrtane u pomorskoj karti »Jadransko more«, koju izdaje Hrvatski hidrografski institut.

(4) Pri određivanju ravne polazne crte teritorijalnog mora, dijelom obale smatrat će se i najizbočenije stalne lučke građevine koje su sastavni dijelovi lučkog sustava.

Članak 19.

Vanjska granica teritorijalnoga mora jest crta kojoj je svaka točka udaljena 12 morskih milja od najbliže točke polazne crte.

Članak 20.

Svi strani plovni objekti imaju pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske.

Članak 21.

(1) Pod neškodljivim prolaskom plovnog objekta razumijeva se plovidba teritorijalnim morem Republike Hrvatske bez uplovljavanja u neku njenu luku otvorenu za međunarodni promet, ili plovidba radi uplovljavanja u takvu luku, ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će plovni objekt biti popravljen, odnosno radi isplavljenja iz nje u gospodarski pojas, uz uvjet da se ne narušava mir, red ili sigurnost Republike Hrvatske.

(2) Neškodljivi prolazak strani plovni objekt mora obaviti najkraćim uobičajenim putem, bez prekida i odgode.

(3) Zaustavljanje i sidrenje stranoga plovnog objekta koji se koristi pravom neškodljivog prolaska dopušteno je samo ako je prouzročeno događajima koje nalaže redovita plovidba, odnosno viša sila ili nevolja na moru, ili radi pružanja pomoći ljudima, plovnim objektima ili zrakoplovima u opasnosti ili u nevolji.

Članak 22.

O namjeri neškodljivog prolaska stranoga ratnog broda teritorijalnim morem Republike Hrvatske država kojoj taj ratni brod pripada obavijestit će diplomatskim putem ministarstvo nadležno za vanjske poslove Republike Hrvatske najkasnije 24 sata prije uplovljavanja broda u teritorijalno more Republike Hrvatske.

Članak 23.

Neškodljivim prolaskom ne smatra se prolazak stranoga plovnog objekta teritorijalnim morem Republike Hrvatske ako taj brod obavlja neku od ovih djelatnosti:

1) prijeti silom ili uporabljuje silu protiv suvereniteta, teritorijalne cjelovitosti i Ustavom Republike Hrvatske utvrđenoga pravnog poretka ili se ponaša na način kojim se narušavaju načela međunarodnog prava,

2) vježba ili obavlja obuku s oružjem,

3) prikuplja obavijesti ili podatke koji mogu štetiti obrani ili sigurnosti Republike Hrvatske,

4) vrši propagandnu djelatnost kojom se šteti obrani ili sigurnosti Republike Hrvatske,

5) prihvaća na brod bilo kakav zrakoplov, ili zrakoplov s njega polijeće ili slijeće,

6) upućuje, spušta ili prihvaća na brod bilo kakav vojni uređaj,

7) ukrcava ili iskrcava robu, novac ili ljude suprotno carinskim, poreznim ili zdravstvenim propisima ili propisima o kretanju i boravku stranaca u Republici Hrvatskoj,

8) hotimično ili znatno onečišćuje morski okoliš,

9) obavlja ribolov ili ulov drugih morskih bića,

10) obavlja istraživanje, ispitivanje ili mjerenje,

11) obavlja djelatnost radi neovlaštenog uključivanja bilo u koji sustav komunikacija ili neki drugi sustav ili uređaje Republike Hrvatske,

12) obavlja drugu djelatnost koja nije u izravnoj svezi s prolaskom.

Članak 24.

(1) Ministar može u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske odrediti i propisati obvezne plovne putove, sustave odijeljenog prometa, sustave javljanja brodova, te način upravljanja pomorskim prometom radi sigurnosti plovidbe za sve ili za neke vrste plovnih objekata.

(2) U svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, ministar može zabraniti plovidbu pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta.

(3) Plovni putovi i sustavi odijeljenog prometa iz stavka 1. ovoga članka mogu se utvrditi u posebno zaštićenim dijelovima prirode uz suglasnost ministarstva nadležnog za poslove zaštite prirode.

(4) Plovni putovi i sustavi odijeljenog prometa iz stavka 1. ovoga članka ucrtavaju se u pomorsku kartu »Jadransko more« i pravodobno objavljuju u »Oglasu za pomorce«.

Članak 25.

(1) Stranome ribarskom brodu za vrijeme prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske zabranjen je ribolov ili ulov drugih morskih bića u moru ili na morskome dnu.

(2) Strani ribarski brod dužan je ploviti teritorijalnim morem Republike Hrvatske brzinom ne manjom od šest čvorova, bez zaustavljanja ili sidrenja, osim ako je to prijeko potrebno zbog više sile ili nevolje na moru te imati vidljivo istaknute oznake ribarskoga broda.

(3) Odredbe stavka 1. i 2. ovoga članka ne odnose se na strani ribarski brod koji ima odobrenje za ribolov u teritorijalnom moru Republike Hrvatske dok se nalazi u području u kojemu je ribolov odobren.

Članak 26.

(1) Teritorijalnim morem Republike Hrvatske smiju istodobno prolaziti do tri strana ratna broda iste državne pripadnosti.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka teritorijalnim morem Republike Hrvatske uz odobrenje ministra nadležnog za poslove obrane, smiju istodobno prolaziti više od tri strana ratna broda iste državne pripadnosti.

Članak 27.

Ratni brodovi, tankeri, nuklearni brodovi i drugi brodovi kada prevoze opasne terete ili štetne tvari, prilikom plovidbe unutarnjim morskim vodama i neškodljiva prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske, dužni su ploviti propisanim plovnim putovima za te brodove, poštovati sustave odijeljenoga prometa u područjima gdje su ti putovi ili sustavi odijeljenoga prometa propisani i udovoljavati drugim propisanim uvjetima glede sigurnosti plovidbe i suzbijanja onečišćenja morskog okoliša.

Članak 28.

Strana podmornica i drugo podvodno prijevozno sredstvo za vrijeme prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske dužno je ploviti morskome površinom i viti zastavu svoje države i zastavu Republike Hrvatske.

Članak 29.

(1) Ministar može, kao prijeko potrebnu mjeru sigurnosti, a ministar nadležan za poslove

obrane radi obavljanja obuke s uporabom oružja, odrediti pojedine zone u teritorijalnome moru Republike Hrvatske u kojima se privremeno obustavlja prolazak plovnih objekata.

(2) Naredba o ustanovljenju zone iz stavka 1. ovoga članka s granicama i drugim potrebnim podacima, objavit će se pravodobno i u »Oglasu za pomorce«.

Članak 30.

Ako se strani ratni brod, ili strani javni brod ne pridržava propisa o neškodljivom prolasku iz članka 21. – 24. i 26. – 29. ovoga Zakonika ili općeprihvaćenih međunarodnih propisa o sprječavanju sudara na moru, i ako se taj brod ne odazove pozivu koji mu je upućen da se tim propisima pokori, hrvatski policijski, ratni ili drugi ovlaštenu brod, ili zrakoplov ili ovlašteno tijelo, zahtijevat će da taj brod odmah isplovi iz teritorijalnoga mora Republike Hrvatske.

Članak 31.

(1) Domaće i strane pravne i fizičke osobe, te hrvatski ratni brod mogu obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja teritorijalnog mora Republike Hrvatske, samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za poslove znanosti i prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za poslove obrane glede interesa obrane.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka hrvatski ratni brod istraživanja može obavljati samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za znanost.

(3) Domaće i strane pravne i fizičke osobe mogu obavljati arheološko istraživanje kulturnog dobra na moru, morskome dnu i/ili podzemlju teritorijalnog mora Republike Hrvatske samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za poslove kulture.

(4) Domaće i strane pravne i fizičke osobe mogu obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja u zaštićenim dijelovima prirode teritorijalnog mora Republike Hrvatske samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za poslove zaštite prirode.

(5) Odobrenja iz stavaka 1., 3. i 4. ovoga članka nadležna ministarstva izdaju uz prethodnu suglasnost Ministarstva glede sigurnosti plovidbe.

(6) Tijekom istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja iz stavaka 1. i 4. ovoga članka na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna najmanje jedna osoba koja u skladu s posebnim propisima ima status znanstvenika a zaposlena je u domaćoj znanstvenoj organizaciji. Tijekom arheološkog istraživanja iz stavka 3. ovoga članka na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna najmanje jedna stručna osoba koju odredi ministarstvo nadležno za poslove kulture.

(7) Tijekom istraživanja u zaštićenim dijelovima prirode iz stavka 4. ovoga članka, na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna jedna stručna osoba koju odredi ministarstvo nadležno za poslove zaštite prirode.

(8) Tijekom istraživanja iz stavaka 6. i 7. ovoga članka, ako se radi o brodu koji je ujedno i ratni brod, mora biti nazočan najmanje jedan stručni djelatnik Oružanih snaga Republike Hrvatske, odnosno ministarstva nadležnog za poslove obrane.

(9) Uvjete za uplovljavanje, prolazak i boravak stranih, ratnih i znanstvenoistraživačkih brodova u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske kao i uvjete i način obavljanja znanstvenih i drugih istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora, morskog dna ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora, epikontinentalnog i gospodarskog pojasa Republike Hrvatske propisat će Vlada.

Glava IV.

GOSPODARSKI POJAS

Članak 32.

Gospodarski pojas Republike Hrvatske obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnoga mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom.

Članak 33.

(1) U svojem gospodarskom pojasu Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava radi:

a) istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima,

b) proizvodnje energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova.

(2) Republika Hrvatska surađuje sa susjednim državama radi donošenja i provođenja mjera zaštite i očuvanja živih morskih bogatstava u području gospodarskog pojasa Republike Hrvatske.

Članak 34.

Ovlaštena tijela Republike Hrvatske imaju pravo i dužnost poduzimati sve potrebne mjere radi ostvarivanja suverenih prava istraživanja, iskorištavanja, zaštite, očuvanja i gospodarenja živim morskim bogatstvima u gospodarskome pojasu Republike Hrvatske, uključujući pregled, inspekciju, uzapćenje stranoga broda i sudske postupke. O uzapćenju ili zadržavanju stranoga broda i o izrečenim kaznama odmah se obavještava, diplomatskim putem država čiju

zastavu brod vije.

Članak 35.

(1) U gospodarskom pojasu Republika Hrvatska ima isključivo pravo graditi, dopuštati i regulirati gradnju, rad i uporabu umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru, morskom dnu i u morskome podzemlju.

(2) Na gradnju, rad i uporabu objekata iz stavka 1. ovog članka primjenjuju se odgovarajući propisi Republike Hrvatske.

Članak 36.

Pravna ili fizička osoba kojoj je odobrena gradnja umjetnog otoka, uređaja ili naprave iz članka 35. ovoga Zakonika, dužna je:

a) najmanje 30 dana prije započinjanja radova, putem lučke kapetanije objaviti podatke o mjestu, načinu gradnje i o dimenzijama, veličini, dubini i izgledu objekta,

b) prije početka gradnje, na mjestu gdje počinje gradnju, a potom i na morskom objektu, postaviti stalna sredstva signalizacije,

c) najkasnije u roku od 30 dana od dana prestanka gradnji ili uporabe, ukloniti svaki morski objekt koji se više ne uporablja ili je napušten, ne uzrokujući štetu ribolovu, zaštiti i očuvanju morskog okoliša ili drugim legitimnim uporabama mora.

Članak 37.

(1) Na prijedlog izvođača radova na istraživanju i iskorištavanju bogatstava gospodarskog pojasa Republike Hrvatske ministar može, kad je to potrebno, oko umjetnih otoka, uređaja i naprava iz članka 35. ovoga Zakonika ustanoviti sigurnosne zone široke do 500 metara mjereći od svake točke vanjskog ruba objekta, i u tim zonama zabraniti plovidbu.

(2) Uspostavljanje sigurnosne zone, njezina širina i režim plovidbe u njoj objavljuju se pravodobno u »Oglasu za pomorce«.

Članak 38.

Umjetni otoci, uređaji i naprave i zone sigurnosti uokolo njih ne smiju se postavljati na mjestima gdje mogu ometati uporabu priznatih međunarodnih plovni putova.

Članak 39.

Na svim umjetnim otocima, uređajima i napravama na gospodarskome pojasu Republike

Hrvatske primjenjuju se carinski i porezni propisi, propisi o zdravstvenom osiguranju, o kretanju i boravku stranaca i kazneni propisi Republike Hrvatske.

Članak 40.

(1) Domaće i strane fizičke i pravne osobe, te hrvatski ratni brod mogu obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora u gospodarskom pojasu Republike Hrvatske pod uvjetima propisanim u članku 13. ovoga Zakonika.

(2) Strani ratni brod, strani javni brod, strani ribarski brod, te strani znanstvenoistraživački brod mogu obavljati djelatnosti iz stavka 1. ovoga članka samo uz odobrenje ministarstava iz članka 10. ovoga Zakonika.

Članak 41.

(1) Prilikom plovidbe gospodarskim pojasom Republike Hrvatske plovni objekti su dužni poštivati općeprihvaćene međunarodne propise i standarde i hrvatske propise o zaštiti od onečišćenja mora i zraka s brodova i onečišćenja prouzročenog potapanjem ili djelatnostima u podmorju.

(2) Pravne i fizičke osobe koje sudjeluju u istraživanju ili iskorištavanju prirodnih bogatstava gospodarskog pojasu Republike Hrvatske dužne su poštivati međunarodne i domaće propise, postupke i standarde o zaštiti i očuvanju mora, živih morskih bogatstava i morskog okoliša.

(3) Prilikom preleta gospodarskog pojasu Republike Hrvatske zrakoplovi su dužni poštivati općeprihvaćene međunarodne propise i hrvatske propise o zaštiti od onečišćenja mora iz zraka ili zrakom.

(4) Potanje propise o zaštiti od onečišćenja morskog okoliša u gospodarskome pojasu donosi ministar uz suglasnost ministra nadležnog za poslove zaštite okoliša.

Glava V.

EPIKONTINENTALNI POJAS

Članak 42.

(1) Epikontinentalni pojas Republike Hrvatske obuhvaća morsko dno i morsko podzemlje izvan vanjske granice teritorijalnoga mora Republike Hrvatske u smjeru pučine do granica epikontinentalnog pojasu sa susjednim državama.

(2) Granice epikontinentalnog pojasu Republike Hrvatske i Republike Italije utvrđene su sporazumom između Italije i bivše SFRJ iz 1968. godine.

(3) Do postizanja sporazuma o razgraničenju epikontinentalnog pojasa sa Crnom Gorom, odnosno sa Srbijom i Crnom Gorom, Republika Hrvatska će uživati suverena prava u tome pojasu do crte sredine koja se nastavlja na vanjsku granicu teritorijalnog mora u Bokokotorskom zaljevu u smjeru pučine.

Članak 43.

(1) U epikontinentalnom pojasu Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava radi njegova istraživanja i radi iskorištavanja prirodnih bogatstava toga pojasa.

(2) Pod »prirodnim bogatstvima« iz stavka 1. ovoga članka razumijevaju se rudno i drugo neživo bogatstvo morskog dna i njegova podzemlja te morska bića koja su u stadiju u kojemu se love, nepokretna na morskome dnu ili ispod njega, ili se mogu kretati samo u stalnome fizičkom dodiru s morskim dnom ili samo u morskome podzemlju.

(3) Strane pravne i fizičke osobe smiju iskorištavati morska bića iz ovoga članka samo u slučajevima utvrđenim međunarodnim ugovorom.

Članak 44.

(1) Prilikom ostvarivanja prava iz članka 43. stavka 1. ovoga Zakonika ne smiju se neopravdano sprječavati plovidba, ribarenje, zaštita živih bogatstava mora, ni osnovna oceanografska ili druga znanstvena istraživanja javnog karaktera.

(2) Na istraživanja iz stavka 1. ovoga članka u epikontinentalnom pojasu primjenjuju se odredbe članka 40. ovoga Zakonika.

Članak 45.

(1) Iskorištavanje prirodnih bogatstava epikontinentalnog pojasa Republike Hrvatske te podizanje, puštanje u rad i održavanje potrebnih postrojenja i uređaja za istraživanja i poduzimanje djelatnosti radi iskorištavanja mogu se obavljati uz uvjete predviđene ovim Zakonikom, propisima donesenim na temelju Zakonika i drugim propisima.

(2) Na postrojenja i uređaje iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se odredbe članka 35. do 39. ovoga Zakonika.

(3) Ministarstvo odobrava i nadzire polaganje i održavanje podmorskih kabela i cjevovoda u epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske koji prelaze u područje teritorijalnog mora Republike Hrvatske, a za podmorske cjevovode koji se polažu u epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske, a ne prelaze u područje teritorijalnog mora Republike Hrvatske daje suglasnost o smjeru polaganja.

(4) Protiv rješenja Ministarstva kojim se daje ili uskraćuje odobrenje iz stavka 3. ovoga članka

nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(5) Potonje propise o suzbijanju onečišćenja uzrokovanog djelatnostima na morskom dnu i morskom podzemlju radi istraživanja ili iskorištavanja prirodnih bogatstava epikontinentalnog pojasa, uključujući onečišćenja s umjetnih otoka, sprava, uređaja i cjevovoda položenih na morskom dnu, kao i uvjete na temelju kojih se daje odobrenje iz stavka 3. ovoga članka propisuje ministar uz suglasnost ministra nadležnog za poslove zaštite okoliša.

Glava VI.

PRAVO PROGONA

Članak 46.

(1) Progon stranoga plovnog objekta poduzet će se ako nadležno tijelo osnovano sumnja da je strani plovni objekt ili njegov pripadak povrijedio odredbe ovoga Zakonika, druge propise Republike Hrvatske ili općeprihvaćena pravila međunarodnoga prava.

(2) Progon stranoga plovnog objekta može početi samo ako se sumnjivi plovni objekt ili njegov pripadak, nalazi u unutarnjim morskim vodama, u teritorijalnome moru, u gospodarskom pojasu ili nad epikontinentalnim pojasom Republike Hrvatske i ako se ne zaustavi nakon vidljivoga ili zvučnog poziva za zaustavljanje koji mu je upućen s udaljenosti koja omogućuje da poziv vidi ili čuje.

(3) Progon stranog plovnog objekta može se nastaviti u otvorenome moru, u gospodarskom pojasu ili u vanjskom pojasu strane države dok se ne prekine ili dok progonjeni brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili neke druge države.

(4) Progon mogu obavljati policijski, ratni brodovi ili vojni zrakoplovi ili drugi brodovi, odnosno zrakoplovi za to ovlašteni. U gospodarskome pojasu ili nad epikontinentalnim pojasom progon stranoga plovnog objekta može započeti samo ako su povrijeđeni propisi koji se primjenjuju u tim pojasevima.

(5) Ako se plovni objekt iz ovoga članka uzapti, predat će se nadležnom tijelu za provedbu postupka.

(6) Odredbe ovoga članka ne odnose se na strane ratne brodove i javne brodove koji uživaju imunitet.

Prijevod s hrvatskog na njemački #2

Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche #2

Prikazi knjiga – Enciklopedijski rječnik međunarodnoga prava mora.

Str. 361-363.

Buchrezensionen

ENZYKLOPÄDISCHES WÖRTERBUCH DES INTERNATIONALEN SEERECHTS

Neue, geänderte und ergänzte mehrsprachige Ausgabe

Verfasser: Davorin Rudolf

Zagreb, 2012, 927 Seiten

Herausgeber: *Matica Hrvatska*

Die kroatische Wissenschaft des internationalen Seerechts zeichnet sich durch einen Reichtum an Büchern und Diskussionen von Verfassern aus mehreren Generationen aus, was in anderen wissenschaftlichen Domänen selten ist. Den Werken von Juraj Andrassy, Natko Katičić, Milovan Zoričić und Vladimir Ibler sind jetzt die wertvollen Werke von Davorin Rudolf hinzugefügt. Seit ich mich erinnere, ist Herr Rudolf schon immer ein Befürworter der Teamarbeit gewesen. So hatte er mehrere Verfassern aus dem ehemaligen Jugoslawien zusammengebracht, damit sie ihren Beitrag zu dem von ihm herausgegebenen und 1978 publizierten Buch mit dem Titel *Epikontinentalni pojas*¹⁰ leisten können, also während die Dritte Konferenz der Vereinten Nationen über das internationale Seerecht noch immer im Gange war. An der juristischen Fakultät in Split, an der er als Dekan tätig war, führte Rudolf das postgraduale Studium für Seehandelsrecht und internationales Seerecht ein, das im ganzen Gebiet des ehemaligen Jugoslawiens als Vorbild diente, und zwar gerade, weil er als Leiter dieses Studiengangs die besten Hochschullehrer aus allen Teilen Jugoslawiens angestellt hatte. Er hat niemals wirkliche oder angebliche Rivalen beseitigt, nur um eigene Ambitionen zu verwirklichen.

Ich erinnere mich an den Kollegen Rudolf aus der Zeit, als er nach der Versammlung, die 1971 im Jagdrevier Karadorđevo einberufen wurde, in politische Ungnade mit drohender Vertreibung von seinem Arbeitsplatz geriet. Auch damals setzte er sich für einige langfristige Ziele seines Heimatlandes ein. Er widersetzte sich der so genannten Donau-Orientierung des ehemaligen Jugoslawiens und befürwortete entschieden die Adria-Orientierung, die nicht einmal in der souveränen Republik Kroatien folgerichtig

¹⁰ "Der Festlandssockel"

vertreten worden ist. Aus politischen Gründen war er kein Stammmitglied der jugoslawischen Delegation bei der Dritten Konferenz der Vereinten Nationen über das Seerecht, aber trotzdem setzte er eine Initiative in Gang, in der er verlangte, dass seine Heimatstadt Split zum Sitz des Internationalen Seerechtstribunals werden sollte. Wegen der unzureichenden diplomatischen Unterstützung aus Belgrad wurde am Ende Hamburg mit geringer Stimmzahldifferenz zum Sitz des Tribunals, da diese Stadt bessere Bedingungen bezüglich der Unterkunft und materiellen Unterstützung fürs Tribunal anbieten konnte.

Insbesondere nach der Verabschiedung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen 1982 versuchte sich Davorin Rudolf an wertvollen eigenständigen Werken. Schon 1985 publizierte er ein umfangreiches systematisches Werk mit dem Titel *Međunarodno pravo mora*¹¹ auf 510 Seiten, das von der damaligen Jugoslawischen und heutigen Kroatischen Akademie der Wissenschaften und Künste herausgegeben wurde. Als die Frage gestellt wurde, warum nicht Jugoslawien seine eigene Wirtschaftszone erklärte, da seine Delegate die Idee eines neuen Instituts, das der Vollziehung von den auf Tagungen der Blockfreien Staaten gefassten Beschlüssen dienen sollte, in der Dritten Konferenz so heftig unterstützt hatten, publizierte Davorin Rudolf 1988 das Buch *Morski gospodarski pojas u međunarodnom pravu*¹² in Split. In diesem Buch hat er Daten gesammelt, die die Behauptungen der "Experten" widerlegen, die gegen die Erklärung einer jugoslawischen Wirtschaftszone kämpften und darin erfolgreich waren, dass die Republik Kroatien auch nach der Erklärung ihrer Unabhängigkeit diese Erklärung nicht in vollem Maße durchführen kann. Die Impulse dieser Expertenkreise bleiben bis heute ein Rätsel.

Über das Werk von Davorin Rudolf als einem Politiker, Diplomaten, Friedensstifter und Akademiemitglied wurde seit dem Beginn der demokratischen Veränderungen in Kroatien 1990 viel geschrieben, und die Angaben darüber lassen sich auch in dem Buch finden, das ich hier beschreibe. Zu diesen turbulenten und ungewissen Zeiten waren er und ich immer auf derselben Seite. In diesem Fall ist seine wissenschaftliche Tätigkeit nur im Bereich des internationalen Seerechts unter die Lupe zu nehmen.

¹¹ "Internationales Seerecht"

¹² "Die Meereswirtschaftszone im Völkerrecht"

Rudolf zeigte früh sein Interesse für die kroatische juristische Terminologie aus dieser Domäne. Er änderte und verbesserte diese Termine selbst, was für die kroatische Rechtssicherheit nicht immer ideal war. Die juristische Fakultät in Split publizierte schon 1980 sein Werk *Terminologija međunarodnog prava mora*¹³. Einen weiteren großen Schritt stellte die erste Ausgabe des Werkes *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*¹⁴ dar, das vom Verlag *Književni krug* 1989 in Split herausgegeben wurde und 583 Seiten Text enthielt. Dieses Buch war von Anfang an ein zuverlässiges Handbuch, in dem jeder schnell zuverlässige Erklärungen für alle Institute sowie Fachausdrücke finden und lesen konnte. Hätten die kroatischen Regierungsmitglieder und Parlamentsabgeordneten dieses Buch nützen gewusst und gewollt, hätte Kroatien weniger Schwierigkeiten bei der Erklärung seiner Wirtschaftszone und wäre mit den slowenischen sowie italienischen Forderungen, die keine rechtliche Grundlage haben, leicht ausgekommen.

Das Buch, das ich hier beschreibe, ist die zweite und bedeutend erweiterte Ausgabe dieses Werkes auf 927 Seiten, die einen Reichtum an Karten, Bildern, statistischen und sonstigen Angaben enthält, und zwar in Farbe. Dieses Meisterwerk aus dem Bereich der kroatischen Rechtswissenschaft ist eine Synthese der Tätigkeit des Verfassers und der Arbeit anderer Wissenschaftler in dieser Domäne. Gewiss wird es den Verfasser überdauern und den zukünftigen Generationen von Juristen, Politikern und Journalisten dienen können, soweit sie den Wunsch haben, von diesem Buch Gebrauch zu machen, und über die für den Gebrauch dieses Werkes erforderlichen Kenntnisse verfügen.

Ein heißes politisches Thema ist heute gerade der Vertrag über die Grenze zwischen Kroatien und Bosnien-Herzegowina, der schon 1999 von Franjo Tuđman, dem Präsidenten Kroatiens, und Alija Izetbegović, dem Präsidenten von Bosnien-Herzegowina, unterzeichnet wurde, aber damals noch nicht in Kraft getreten war, weil er vom kroatischen Parlament nicht ratifiziert wurde. Allerdings steht in Artikel 22, dass dieser Vertrag nach dem Tag der Unterzeichnung vorläufig Anwendung finden soll.

Zu diesem Vertrag werden heute taktlose Aussagen aus Affekt gemacht, darunter auch diejenige, dass Präsident Tuđman damals sehr krank war und nicht wusste, was er

¹³ "Die Terminologie des internationalen Seerechts"

¹⁴ "Enzyklopädisches Wörterbuch des internationalen Seerechts"

unterzeichnete. Solche "Expertenmeinungen" stammen nicht nur von Personen mit einem Jura-Diplom. Sogar manche Historiker nehmen an dieser Debatte teil, und zwar mit Argumenten, die bei den Abgrenzungen der Festland- und Seegebiete von geringer rechtlicher Bedeutung sind.

Rudolfs *Enzyklopädisches Wörterbuch* sollte allen dienen, die sich in gutem Glauben mit den auch auf den oben erwähnten Vertrag anwendbaren Grundregeln des internationalen Seerechts vertraut machen wollen. Folgende Stichwörter müssen in Betracht gezogen werden: Bosnien-Herzegowina; Küstenmeer; friedliche Durchfahrt; Meerengen; Meerengen für die internationale Seefahrt; Großer Belt (Meeresstraße bei Dänemark), Brücke; Insel (auf dem Meer); Abgrenzung; Abgrenzung des Küstenmeers; Mittellinie, das Prinzip des *uti possidetis*. Aufgrund dieser Stichwörter lassen sich ausführlichere Erklärungen in Lehrbüchern des internationalen Rechts und internationalen Seerechts finden. Wenn diese Lehrbücher genügend ausführlich sind, kann man auch Hinweise auf die Praxis anderer Staaten und der internationalen Rechtsprechung finden. Zum Beispiel ist das im Rahmen der Anwendung des Prinzips *uti possidetis* die Frage der Rechtskraft einseitiger Akte einer Partei, für die es keine Beweise gibt, dass die andere Partei diese ausdrücklich oder zumindest stillschweigend angenommen hat. Das könnte auch die Frage der Landkarten und der berichtigten Grenzen von Katastergemeinden sein, wegen derer die Mitglieder einer der streitenden Parteien, die beim Gerichtsprozess das Gegenteil behaupten, jedoch kein Souveränitätsrecht auf das umstrittene Gebiet haben, gezwungen sind, die Beweislast zu übernehmen.

Zu einer ausführlicheren Analyse muss man in monographischen Werken nachschlagen, die die streitigen Fragen behandeln. In der letzten Phase sollte man umfangreiche Texte aus dem Bereich der internationalen gerichtlichen Urteile und Schiedssprüche durchgehen. Es ist wichtig zu betonen, dass es außer der Rechtsprechung auf allen anderen Ebenen dieser Untersuchung eine umfangreiche Literatur aus dem Bereich des internationalen Seerechts auf Kroatisch gibt. Um durch diese Literatur adäquate Kenntnisse zu erwerben, ist es nicht unbedingt erforderlich, Fremdsprachen zu beherrschen.

Besonders ist in diesem Fall zu betonen, dass nichts, was in der Welt geschieht, ganz neu ist, also, dass nichts zum ersten Mal passiert. Falls Politiker wirklich die Absicht

haben, eine bestimmte juristische Regel oder eine gebräuchliche Praxis in ihren Staaten zu brechen oder zu vernachlässigen, ist es erforderlich, dass sie die rechtlichen Aspekte der betreffenden streitigen Frage perfekt beherrschen. Rudolfs *Enzyklopädisches Wörterbuch* ist der erste Schritt in diese Richtung, durch den unverantwortliche Behauptungen oder unbedachte Aussagen verhindert werden sollen.

Es gibt zahlreiche Beispiele dafür, dass eine bestimmte Person, nachdem sie die höchste Anerkennung in ihrem wissenschaftlichen Tätigkeitsbereich erworben hat, zum Beispiel die reguläre Mitgliedschaft in der Akademie, mit dem Schreiben und Publizieren bedeutender Werke aufgehört hat, die diese Person schließlich überdauern sollten. Mit seinem *Enzyklopädischen Wörterbuch* stellt Davorin Rudolf ein gegenteiliges Beispiel zu diesem Phänomen dar. Meine langjährige Zusammenarbeit und Freundschaft mit ihm, in der wir uns nicht immer miteinander vertragen haben, sind ein Beweis dafür, dass er sich auch unbewusst an die drei Maximen von Ulpian (Gnaeus Domitius Annianus) hält, wovon ich persönlich zeugen kann:

- *Honeste vivere* (mit Ehre leben);
- *Altrorum non laedere* (niemanden verletzen)
- *Suum quique tribuere* (jedem das Entsprechende geben).

Diese Maximen stellen ein Ganzes dar und manche meinen, dass sie das ganze Rechtswesen definieren. Rudolfs positives Beispiel weist darauf hin, dass niemand, der die dritte Maxime verletzt, unschuldig bleiben kann, weil er damit auch die restlichen zwei Maximen verletzt, unabhängig von seinen Bemühungen, das zu verbergen.

Prof. Dr. sc. Vladimir-Đuro Degan

Adriatisches Institut an der HAZU

(der Kroatischen Akademie der Wissenschaften und Künste)

Hrvatski izvornik #2
Kroatischer Ausgangstext #2

PRIKAZI KNJIGA

ENCIKLOPEDIJSKI RJEČNIK MEĐUNARODNOGA PRAVA MORA

Novo, izmijenjeno i dopunjeno, višejezično izdanje

Davorin Rudolf

Zagreb, 2012., 927 str., izdavač: Matica Hrvatska

Hrvatska znanost međunarodnoga prava mora, kao rijetko koja druga znanstvena oblast, odlikuje se bogatstvom knjiga i rasprava pisaca iz više generacija. Djelima Andrassyja, Katičića, Zoričića i Iblera pridružio se sa svojim vrijednim knjigama Davorin Rudolf. Otkada ga pamtim bio je zagovornik tinskoga rada. Tako je okupio više pisaca iz bivše države na knjizi u njegovoj redakciji pod naslovom *Epkontinentalni pojas*, objavljenoj u 1978., dakle još u tijeku rada Treće konferencije UN o pravu mora. Na svome Pravnom fakultetu u Splitu organizirao je poslijediplomski studij pomorskoga prava i međunarodnog prava mora koji je bio uzorit u čitavoj bivšoj državi upravo zbog toga što je kao njegov voditelj angažirao najbolje predavače iz svih njezinih krajeva. On nikada nije eliminirao stvarne ili izmišljene rivale da bi ostvario neke svoje osobne ambicije.

Sjećam se kolege Rudolfa iz vremena kada je nakon Karađorđeva u 1971. uz neke njegove splitske kolege bio u dubokoj političkoj nemilosti, uz prijetnju izгона s posla. I tada se zalagao za neke dugoročne ciljeve svoje domovine. Suprotstavljao se tzv. podunavskoj orijentaciji bivše države i bio je odlučan zagovornik jadranske orijentacije koju ni suverena Hrvatska dosljedno ne sprovodi. Iz političkih razloga nije bio stalni član delegacije Jugoslavije na Trećoj konferenciji UN o pravu mora, ali je unatoč tomu pokrenuo inicijativu da njegov grad Split bude sjedištem Međunarodnoga tribunala za pravo mora. Zbog nedovoljne diplomatske potpore Beograda, s malom razlikom u glasovima pobijedio je Hamburg, koji je bio u stanju ponuditi bolje smještajne i materijalne uvjete toga Tribunala.

Napose nakon usvajanja Konvencije UN o pravu mora u 1982. godini Davorin Rudolf se ogledao s vrijednim samostalnim djelima. Već je u 1985. objavio opsežno sustavno djelo *Međunarodno pravo mora* u izdanju naše Akademije na 510 stranica. Kada se postavljalo pitanje zašto Jugoslavija ne proglašuje svoj gospodarski pojas s obzirom da su se njezini delegati na Trećoj konferenciji toliko zdušno zalagali za taj novi institut u izvršenju odluka konferencija nesvrstanih zemalja, Davorin Rudolf u 1988. izdaje u Splitu knjigu *Morski gospodarski pojas u međunarodnom pravu*. U toj knjizi izložio je podatke koji pobijaju tvrdnje "eksperata" koji su se borili protiv toga proglašenja, a uspjeli su da ga ni Republika Hrvatska nakon stjecanja neovisnosti u cijelosti ne proglasi. Pobude tih krugova do danas su ostale misteriozne.

O djelu Davorina Rudolfa od početka demokratskih promjena u Hrvatskoj u 1990. kao političara, diplomate, mirotvorca i akademika dosta je pisano, a podaci o tome mogu se naći i u knjizi koju ovdje prikazujem. U tim burnim i neizvjesnim vremenima on i ja bili smo uvijek na istoj strani. Ovdje se valja ograničiti na njegovu djelatnost kao znanstvenika međunarodnoga prava mora.

Rudolf se rano počeo zanimati za hrvatsku pravnu terminologiju iz te oblasti. On je sam mijenjao i usavršavao te termine, što nije uvijek pogodovalo pravnoj sigurnosti u nas. Pravni fakultet u Splitu još mu je u 1980. objavio *Terminologiju međunarodnog prava mora*. Krupan korak dalje bilo je prvo izdanje *Enciklopedijskog rječnika međunarodnog prava mora* u izdanju Književnog kruga u Splitu u 1989. godini na 583 stranica teksta. Ta je knjiga otpočeta bila pouzdan priručnik u kojemu je svatko mogao brzo pronaći i pročitati pouzdana objašnjenja svih instituta i izraza iz te oblasti. Da su se njome znali i htjeli koristiti članovi Vlade i saborski zastupnici možda bi bilo manje nevolja Hrvatske pri proglašenju gospodarskoga pojasa i lakše bi se izlazilo na kraj sa slovenskim i talijanskim zahtjevima lišenima pravne osnove.

* * *

Knjiga koju ovdje predstavljam drugo je i znatno prošireno izdanje toga djela na 927 strana teksta, luksuzno opremljeno brojnim kartama, slikama, statističkim i drugim podacima, sve u boji. To magistralno djelo hrvatske pravne znanosti sinteza je djelatnosti pisca i rada drugih znanstvenika iz te oblasti. Ono će ga sigurno nadživjeti i služiti će budućim generacijama pravnika, političara i novinara, ukoliko se s njime budu znali i htjeli služiti.

Upravo je danas vruća politička tema Ugovor o granici s Bosnom i Hercegovinom, što su ga još u 1999. godini potpisali predsjednici Franjo Tuđman i Alija Izetbegović, ali još nije stupio na snagu jer ga hrvatski Sabor nije ratificirao. Međutim, njegov članak 22. predviđa njegovu privremenu primjenu od dana potpisivanja.

O tome Ugovoru danas se daju neodmjerene izjave u afektu, među kojima i ona da je predsjednik Tuđman u to doba bio duboko bolestan i da nije znao što potpisuje. Takva "ekspertska mišljenja" ne dolaze samo od osoba s pravničkom diplomom. I neki povjesničari uključuju se u tu raspravu s argumentima koji pri razgraničenjima kopnenih i morskih prostora nisu pravno najznačajniji.

Rudolfovo *Enciklopedijski rječnik* trebao bi poslužiti svima koji se žele u dobroj vjeri upoznati s temeljnim pravilima međunarodnoga prava primjenljivima na spomenuti Ugovor. Treba konsultirati slijedeće natuknice: Bosna i Hercegovina; Teritorijalno more; Neškodljivi prolazak; Tjesnaci; Tjesnaci koji služe međunarodnoj plovidbi; Belt veliki, most; Otok (na moru); Razgraničenje; Razgraničenje teritorijalnog mora; Crta sredine, *Uti possidetis* načelo. Na temelju tih natuknica detaljnija objašnjenja mogu se potražiti u udžbenicima međunarodnoga prava i međunarodnog prava mora. Ako su ti udžbenici dovoljno iscrpni, u njima se mogu naći naznake prakse

drugih država i međunarodne judikature. Na primjer, u okviru primjene načela *uti possidetis* to je pitanje pravnoga učinka jednostranih akata jedne strane za koje nema dokaza da ih je suprotna strana izričito ili makar prešutno prihvatila. Ili je to pitanje zemljovida i famoznih granica katastarskih općina koji prebacuju teret dokazivanja na stranu koja tvrdi suprotno, ali sami po sebi ne čine naslov suverenosti nad spornim područjem.

Za produbljeniju analizu treba potom konsultirati monografska djela koja se odnose na sporna pitanja. U zadnjoj fazi trebalo bi iščitati opširne tekstove međunarodnih sudskih i arbitražnih pravorijeka. Važno je naglasiti da osim sudske prakse na svim drugim razinama toga istraživanja postoji obilje literature iz međunarodnoga prava mora na hrvatskom jeziku. Da bi se stekla adekvatna znanja čak nije nužno poznavanje stranih jezika.

Ovdje valja napose naglasiti da ništa što se u svijetu događa nije sasvim novo, dakle ništa se ne događa po prvi put. Ako političari i žele namjerno prekršiti ili zanemariti neko pravno pravilo ili ustaljenu praksu država, za njih je dobro da savršeno ovladaju pravnim aspektima odnosnoga spornog pitanja. Rudolfov *Enciklopedijski rječnik* je prvi važan korak u tome pravcu koji bi trebao spriječiti neodgovorne tvrdnje i neodmjerene izjave.

Brojni su primjeri da kada neka osoba stekne najviše priznanje u njezinoj znanstvenoj oblasti, poput izbora za redovitoga člana naše Akademije, ona prestaje pisati i objavljivati značajna djela koja bi ju trebala nadživjeti. Svojim *Enciklopedijskim rječnikom* Davorin Rudolf pruža suprotan primjer toj pojavi. Moja dugogodišnja suradnja i prijateljstvo s njime, u čemu se nismo uvijek slagali, pružaju dokaz o kojemu ja osobno mogu posvjedočiti da se on možda i nesvjesno drži triju Ulpijanovih maksima:

- *Honeste vivere;*
- *Altrerum non laedere;*
- *Suum quique tribuere.*

Te maksime čine cjelinu i one po nekima definiraju čitavu pravdu. Rudolfov pozitivan primjer ukazuje na to da onaj tko krši treću maksimu ne može ostati nedužan, jer time ujedno krši i prethodne dvije ma koliko to prikrijavao.

prof. dr. sc. Vladimir-Đuro Degan
Jadranski zavod HAZU

LITERATURA

a) Normativni priručnici:

Hansen-Kokoruš Renate; Matešić, Josip; Pečur-Medinger, Zrinka; Znika, Marija. *Deutsch-kroatisches Universwörterbuch/Njemačko-hrvatski univerzalni rječnik*. Nakladni Zavod Globus. Zagreb 2005.

Hurm, Antun; Jakić, Blanka. *Kroatisch-deutsches Wörterbuch/Hrvatsko-njemački rječnik*. Školska knjiga. Zagreb 2004.

Kosanović, Jasenka; Rodek, Snježana. *Njemačko-hrvatski poslovni rječnik/Wirtschaftswörterbuch Deutsch-Kroatisch*. Masmedia. Zagreb 2004.

Rodek, Snježana. *Hrvatsko-njemački poslovni rječnik/Wirtschaftswörterbuch Kroatisch-Deutsch*. Masmedia. Zagreb 2004.

b) Elektronički izvori:

Strategische Fehler bei der Pirateriebekämpfung – Somalia, Peacebuilding und die Notwendigkeit einer umfassenden Strategie (njemački izvornik).

URL: <http://inef.uni-due.de/cms/files/report104.pdf> (2014-05-21)

Novi pomorski zakonik (hrvatski izvornik).

Prvi dio. URL: <http://www.poslovniforum.hr/zakoni/pomorski-1.asp>

Drugi dio. URL: <http://www.poslovniforum.hr/zakoni/pomorski-2.asp>

(2014-05-21)

Duden online. URL: <http://www.duden.de> (2014-05-18)

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. URL:

<http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks/Grundlagen/SrUe.pdf>

(2014-05-20)

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora. URL:

<http://www.mvep.hr/CustomPages/Static/HRV/Files/ugovori/UNCLOS-hr.pdf>

(2014-05-20)

