MORSKI TJESNACI I PROKOPI

Bastić, Antea

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic of Sibenik / Veleučilište u Šibeniku**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:143:956747

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-24**

Repository / Repozitorij:

VUS REPOSITORY - Repozitorij završnih radova Veleučilišta u Šibeniku

zir.nsk.hr

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU
STRUČNI PRIJEDIPLOMSKI STUDIJ
UPRAVNI STUDIJ

Antea Bastić

MORSKI TJESNACI I PROKOPI

Završni rad

Šibenik, 2023.

VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU
STRUČNI PRIJEDIPLOMSKI STUDIJ
UPRAVNI STUDIJ

MORSKI TJESNACI I PROKOPI

Završni rad

Kolegij: Osnove međunarodnog prava
Mentor: dr. sc. Ljubo Runjić, prof. struč. stud.
Studentica: Antea Bastić
Matični broj studentice: 0018107997

Šibenik, rujan 2023.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, Antea Bastić, studentica Veleučilišta u Šibeniku, JMBAG 0018107997 izjavljujem pod materijalnom i kaznenom odgovornošću i svojim potpisom potvrđujem da je moj završni rad na stručnom prijediplomskom studiju Upravnom studiju pod naslovom: „Morski tjesnaci i prokopi“ isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

U Šibeniku, 07.09.2023.

Studentica:

Antea Bastić

_____

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Veleučilište u Šibeniku Završni rad

Stručni prijediplomski studij

Upravni studij

MORSKI TJESNACI I PROKOPI

ANTEA BASTIĆ

Put Gimnazije 56, abastic@vus.hr

Sažetak rada

Pravni režim prolaska morskim tjesnacima i prokopima od velikog je značaja za međunarodne odnose. Tjesnaci su prirodni morski prolazi između dvaju kopnenih dijelova, a prokopi umjetni plovni putevi koji su nastali ljudskim djelovanjem. Na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora jedno od temeljnih pitanja bilo je pitanje prolaska kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi. Tu spadaju tjesnaci širi od 24 morske milje u kojima vrijedi sloboda plovidbe, tjesnaci pod režimom neškodljivog prolaska, tjesnaci pod režimom tranzitnoga prolaska i tjesnaci pod posebnim ugovornim režimom. Nakon što je Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. kodificirala plovidbena prava država i uvela novi režim tranzitnog prolaska, režim neškodljivog prolaska zadržao se u dvije kategorije međunarodnih tjesnaca. Uspostavom instituta tranzitnog prolaska pomorske sile pristale su da se najveća širina teritorijalnog mora poveća do 12 morskih milja, te je time uspostavljena ravnoteža između suverenih prava obalnih država i slobode mora, u prvom redu slobode plovidbe. Prokopi koji su od globalnog interesa za međunarodni pomorski promet, internacionalizirani su posebnim ugovornim propisima kako bi se očuvala sloboda plovidbe za brodove svih zastava, bez diskriminacije. Najznačajniji među njima su Sueski, Panamski i Kielski kanal. Međunarodno „Pravo mora“ inkorporiralo se i u nacionalno pravo Republike Hrvatske donošenjem Pomorskog zakonika 1994. Deset godina kasnije donesen je novi Pomorski zakonik, koji je uz određene izmjene i dopune i danas na snazi.

Ključne riječi: morski tjesnaci, prokopi, sloboda plovidbe, tranzitni prolazak, neškodljivi prolazak
(40 stranica / 34 literaturnih navoda / jezik izvornika: hrvatski)

Rad je pohranjen u: Knjižnici Veleučilišta u Šibeniku

Mentor: Dr. sc. Ljubo Runjić, prof. struč. stud.

Rad je prihvaćen za obranu: 07.09.2023.

BASIC DOCUMENTATION CARD

Polytechnic of Šibenik | Final paper

Proffesional Undergraduate Study

Study of administration

STRAITS AND MARITIME CANALS

ANTEA BASTIĆ

Put Gimnazije 56, Šibenik, abastic@vus.hr

Summary

The legal regime of transit passage through sea straits and maritime canals is of great importance for international relations. Straits are natural sea passages between two land parts, and maritime canals are man-made waterways. At the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, one of the fundamental issues was the question of passing through sea straits which are used for international navigation. These include straits with a width of 24 nautical miles in which freedom of navigation applies, straits under the regime of innocent passage, straits under the regime of transit passage and straits under a special treaty regime. After the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 codified the navigational rights of states and introduced a new regime of transit passage, the regime of innocent passage remained in two categories of international straits. By establishing the transit passage institute, the maritime power states agreed to increase the maximum width of the territorial sea to 12 nautical miles, thus establishing a balance between the sovereign rights of coastal states and freedom of the sea, primarily freedom of navigation. The channels, which are of global interest for international maritime traffic, are internationalized by special contractual regulations in order to preserve the freedom of navigation for ships of all flags, without discrimination. The most important among

them are the Suez Canal, the Panama Canal and the Kiel Canal. The international "Law of the Sea" was incorporated into the national law of the Republic of Croatia with the adoption of the Maritime Code in 1994. Ten years later, a new Maritime Code was adopted, which, with certain amendments, is still in force today.

Keywords: straits, maritime canals, freedom of navigation, transit passage, innocent passage
(40 pages / 34 references / original in Croatian language)

Paper deposited in: Library of Polytechnic of Šibenik

Supervisor: Dr. Sc. Ljubo Runjić, professor of applied sciences

Paper accepted: 07.09.2023.

SADRŽAJ

1. UVOD…….…….....1

2. POJAM I VRSTE TJESNACA.....……..….....3

2.1. Tjesnaci na ulazu u unutrašnje morske vode.....3

2.2. Tjesnaci širi od 24 morske milje….....3

2.3. Tjesnaci pod režimom neškodljivog prolaska.....5

2.4. Tjesnaci pod režimom tranzitnog prolaska.....7

2.5. Tjesnaci pod posebnim ugovornim režimom.....10

2.5.1. Bospor i Dardaneli.....11

2.5.2. Gibraltarska vrata.....14

2.5.3. Magellanov prolaz.....15

3. POSEBNI REŽIMI INTERNACIONALIZIRANIH MORSKIH KANALA.....17

3.1. Sueski kanal …….....18

3.2. Panamski kanal…….....24

3.3. Kielski kanal…….....28

4. MEĐUNARODNO PRAVO MORA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....31

4.1. Plovidbeni režim na Jadranskom moru pod jurisdikcijom Republike Hrvatske.....35

5. ZAKLJUČAK.....39

LITERATURA.....41

1. UVOD

Slobodna plovidba morem još u dalekoj prošlosti prepoznata je kao iznimno važna, prvenstveno za neometano odvijanje svjetske trgovine, u svrhu istraživanja, povezivanja udaljenih dijelova svijeta i razvoja međunarodnih odnosa. Davne 1906. otac međunarodnog prava, Hugo Grotius u knjizi Mare Liberum sustavno je izložio svoje zamisli o slobodi mora. Sloboda mora jedno je od najznačajnijih načela koji međunarodno pravo teži očuvati i zaštititi.

Načelo slobode mora proglašeno je u Ženevskoj kodifikaciji međunarodnog prava iz 1958. kao temeljno načelo međunarodnog prava, a proklamirano je osobito u Konvenciji o pravu mora iz 1982. godine. Konvencija izrijekom navodi šest sloboda otvorenog mora: slobodu plovidbe, ribolova, polaganja podmorskih kabela i cjevovoda, prelijetanja, te izgradnje umjetnih otoka i uređaja i znanstvenog istraživanja. U ovom radu orijentirati ćemo se primarno na slobodu plovidbe morskim tjesnacima i prokopima, ali i slobodu prelijetanja, odnosno analizirat ćemo plovidbene režime u istima.

Morski tjesnaci i prokopi (kanali) objekti su međunarodnog prava. **Tjesnaci** su s geografskog gledišta prirodni morski prolazi između dvaju kopnenih dijelova, uključujući i otoke, neovisno o njihovu nazivu. Uobičajeni nazivi za tjesnace su: kanal, prolaz, vrata, most ili samo tjesnac. Nisu svi tjesnaci podvrgnuti jednakom pravnom režimu. Pravni režimi kojima su tjesnaci podvrgnuti ovise o njihovoj širini i geografskom položaju. Međunarodno pravo razlikuje tjesnace koji ne služe međunarodnoj plovidbi (nacionalni tjesnaci), od tjesnaca koji služe međunarodnoj plovidbi između dva dijela otvorenoga mora ili gospodarskih pojasa, ili između otvorenoga mora i teritorijalnog mora neke druge države koja nema suverenitet nad tjesnacem. To su takozvani međunarodni tjesnaci u kojima brodovi uživaju pravo neškodljivog prolaska. Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. iznjedrila je novi institut, tzv. tranzitni prolazak za određenu kategoriju tjesnaca (tjesnaci čija je širina u najužem dijelu manja od 24 milje). Gospodarski i politički značaj režima prolaska kroz tjesnace od izuzetne je važnosti za međunarodni saobraćaj i međunarodno pravo uopće.

Za razliku od tjesnaca, **prokopi (kanali)** su umjetni plovni putevi koji su nastali ljudskim djelovanjem, kako bi se skratila dužina plovnoga puta između dva mora, a samim time i put

između udaljenih dijelova svijeta, radi ekonomskih, političkih i praktičnih razloga. U načelu, države su slobodne graditi prokope na vlastitom teritoriju i vršiti suverenost nad njima, kao Grčka nad Korintskim kanalom. Međutim, u kanalima koji su od iznimnog značaja za međunarodni promet, pravni režim plovidbe uređuje se na međunarodnoj razini međunarodnopravnim ugovorima. U pravilu se radi o važnim prometnim putevima koji su objekt geopolitičkih interesa više država ili svjetskih velesila. Na međunarodnom planu diskutabilno je da li je sloboda prolaska kroz međunarodne prokope opće međunarodno pravilo ili se temelji na ugovornim obvezama[1].

Ovaj rad sastoji se od pet cjelina. U **uvodu** je stavljen naglasak na svrhu ovoga rada, a to je ukazati na važnost instituta slobode mora, u prvom redu slobodne plovidbe međunarodnim tjesnacima i prokopima, oslanjajući se na Konvenciju o pravu mora iz 1982., te prikazati pravne režime plovidbe međunarodnim tjesnacima i prokopima i razlučiti razlike među njima. Drugo poglavlje naslova **Pojam i vrste tjesnaca** govori o općenitoj podjeli tjesnaca na pet glavnih grupa, uzevši u obzir njihove geografske karakteristike, o uspostavi novog instituta tranzitnog prolaska, korištenju prava neškodljivog prolaska tjesnacima i posebnom ugovornom režimu određenih tjesnaca. Poglavlje **Posebni režimi internacionaliziranih morskih kanala** pojašnjava specifične režime koji vrijede u prokopima koji su od iznimne važnosti za međunarodni pomorski promet, internacionalizirane posebnim ugovornim propisima, misleći pritom prvenstveno na Sueski kanal, Panamski kanal i Kielski kanal. U četvrtom poglavlju **Međunarodno pravo mora u Republici Hrvatskoj** osvrnula sam se na donošenje prvog i drugog Pomorskog zakonika kojima je uređena cjelokupna materija prava mora u Republici Hrvatskoj, na njegove izmjene i dopune, te najnoviju novelu iz 2019. godine. Također, usporedila sam usklađenost normi pozitivnog prava Republike Hrvatske sa međunarodnim „*Pravom mora*“, odnosno odredbama Konvencije o pravu mora iz 1982. godine, te pojasnila plovidbene režime koji vrijede u Jadranskom moru. U **zaključku** sam rezimirala iznesene režime plovidbe i sumirala teze o globalnom značaju instituta slobode mora i slobodne plovidbe.

[1] *„Takvo se mišljenje ne može prihvatiti...Ali nije isključeno da će se razviti pravilo u navedenom smislu...To su neki od pokazatelja da bi se moglo razviti opće pravilo o slobodi plovidbe kroz prokope koji spajaju dva mora. No, zasad te razvojne tendencije ne odražavaju pozitivno međunarodno pravo.“* Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B., Međunarodno pravo 1, Zagreb, Školska knjiga, 2010., str. 278.

2. POJAM I VRSTE TJESNACA

Tjesnaci su prirodni morski prolazi između dva dijela kopna. Mogu razdvajati obale dviju (Kanal la Manche) ili više država (Otrantska vrata), a neki tjesnaci okruženi su obalama samo jedne države (Bospor i Dardaneli). Pitanje upravljanja tjesnacima i režim prolaska kroz tjesnace od iznimne je važnosti za održavanje skladnih međunarodnih odnosa. U prvom redu treba razlikovati ***tjesnace koji ne služe međunarodnoj plovidbi*** (nacionalni tjesnaci), od ***tjesnaca koji služe međunarodnoj plovidbi***. Kako je već rečeno, pravni režim u tjesnacima ovisi o njihovoj širini i geografskom položaju. Sukladno tome, sve tjesnace u geografskom smislu možemo podijeliti na pet grupa:

2.1. Tjesnaci na ulazu u unutrašnje morske vode

Ovi tjesnaci ne služe međunarodnoj plovidbi, za razliku od svih ostalih grupa. To su ulazi u zaljeve ili unutrašnja mora koji pripadaju unutrašnjim morskim vodama samo jedne države, pa prema tome slijede režim unutrašnjih morskih voda. Obalne države u tjesnacima pod njihovom suverenošću slobodne su vršiti vlast i nadzor, te štititi svoje nacionalne interese. Također, mogu priječiti prolazak svim brodovima, ili ga dopuštati samo nekima, po vlastitom nahođenju. Međutim, „*ako se u takvom zaljevu nalazi neka luka otvorena za međunarodni promet, obalna država pravno je obvezna da dozvoli ulazak i izlazak iz te luke, kroz taj tjesnac, samo trgovačkim nenuklearnim brodovima onih država s kojima ima ugovorne odnose u tome pogledu.*“[2]

2.2. Tjesnaci širi od 24 morske milje

Na Trećoj Konferenciji o pravu mora uređeno je pitanje širine teritorijalnog mora. Budući da su pomorske države zahtijevale širinu veću od 3 morske milje koja je do tada vrijedila kao običajno pravno pravilo, na Konferenciji je postignut sporazum da se teritorijalno more ograniči

[2] Degan V.-Đ., *Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava,* Zagreb, Informator,1989., str. 135

na 12 morskih milja. Prema tome, svaka obalna država ovlaštena je sama odrediti širinu svog teritorijalnog mora, ali ono ne smije prelaziti 12 morskih milja. Osim toga, po prvi puta su uređeni *vanjski pojas*[3] i *isključivi gospodarski pojas*. Obalna država može uz svoje teritorijalno more proglasiti isključivi gospodarski pojas, pa vanjski pojas može biti dio otvorenog mora ili se može poklapati s isključivim gospodarskim pojasom. Odlučeno je da se obalnim državama u isključivom gospodarskom pojasu priznaju suverena ribolovna i druga gospodarska prava. Dakle, obalna država u njemu nema suverenost, ali ima najvišu vlast u pogledu određenih djelatnosti. Dužnost je države optimalno iskorištavanje živih bogatstava u svom isključivom gospodarskom pojasu. U gospodarskom pojasu drugih država sve obalne i neobalne države imaju pravo slobodne plovidbe, prelijetanja, polaganja podmorskih kablova i cjevovoda i druge međunarodno dozvoljene upotrebe koje se tiču tih sloboda.

Ukoliko bi obalne države proširile svoje teritorijalno more do širine od 12 morskih milja u zaljevima koji su širi od 24 morske milje, one ipak ne bi imale pravo zabraniti[4] prolazak kroz njih, budući da kroz njih i dalje postoji prolaz vanjskim pojasom, isključivim gospodarskim pojasom (za slučaj da su ih države proglasile) ili otvorenim morem. Prema članku 36. Konvencije, u tjesnacima koji su dovoljno široki - širi od 24 morske milje - da u njima ostaje put otvorenim morem ili IGP-om, a koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine, vrijedi *sloboda plovidbe*. Eventualna ograničenja slobodnog prolaska kroz takve tjesnace postoje kod zlouporabe prava nadzora obalnih država koje imaju jurisdikciju u odnosu na zaštitu i očuvanje morskog okoliša na predmetnim pojasevima. Države mogu zaustavljati sve brodove za koje postoji sumnja da su povrijedili te propise, čak ih i zadržati za slučaj da njihova plovidba predstavlja neopravdan rizik od štete za morski okoliš. Ipak, propisi obalnih država moraju biti u skladu s međunarodnim pravilima i standardima postupanja. Prema Konvenciji iz 1982. u dijelovima tih tjesnaca koji predstavljaju put otvorenim morem ili isključivim gospodarskim pojasom, primjenjuju se odredbe o slobodi plovidbe i prelijetanja, kao na otvorenom moru.

---

[3] Vanski pojas je jedan širi pojas koji se nastavlja na teritorijalno more, a države su ovlaštene u njemu štititi određene javne interese (carinsko i zdravstveno redarstvo, suzbijanje međunarodne trgovine opojnim drogama ili alkoholom). Proteže se u širini do najviše 24 morske milje od vanjske granice teritorijalnog mora. Država u vanjskom pojasu nema suverenitet ni suverena prava, već isključivo nadzor radi sprečavanja navedenih interesa i kažnjavanja njihove povrede pod pretpostavkom da su počinjeni na njenom kopnenom području, unutarnjim vodama, arhipelaškim vodama ili teritorijalnom moru.

[4] Albanija je 1976. protivno propisima međunarodnoga prava proglasila širinu svog teritorijalnog mora od 15 morskih milja, što joj nije priznato na međunarodnoj razini.

Takav tjesnac su i Otrantska vrata na ulazu u Jadransko more, koja su u svom najužem dijelu široka tek 40 morskih milja (širina mu varira između 40 i 54 milje). Otrantski prolaz razdvaja Balkanski poluotok (južnu Albaniju i otok Krf) od Apeninskog poluotoka (jug Italije), te povezuje Jadransko i Jonsko more. „*Otrantski prolaz nije međunarodni tjesnac u smislu međunarodnoga prava jer mu širina prelazi dvostruku širinu teritorijalnoga mora (grčkog, odnosno albanskog i talijanskog). Nije međunarodni tjesnac ni po Konvenciji UN-a o pravu mora iz 1982. pa se u njemu neće primjenjivati pravni režimi tranzitnog ni neškodljivog prolaska. Čak ako se i promijeni pravni status mora u prolazu proklamiranjem vanjskih pojasa (širokih 24 milje) i gospodarskih pojasa, ostat će dovoljno morskog prostora (izvan teritorijalnih mora) u kojemu će i dalje važiti režimi slobode plovidbe i slobode prelijetanja (na to izričito upućuje čl. 36. Konvencije UN-a o pravu mora).*“[5]

2.3. Tjesnaci pod režimom neškodljivoga prolaska

Obalna država vrši suverenitet nad unutarnjim morskim vodama i nad teritorijalnim morem kao dijelu svoga teritorija. Međutim, međunarodno pravo donosi značajno ograničenje toga suvereniteta u pogledu **prava neškodljivog prolaska** teritorijalnim morem. Prema Šošiću to je pravo doista esencijalno za suvremeno međunarodno pravo mora budući da pomiruje suverenost obalne države u njezinu teritorijalnom moru s plovidbenim interesima drugih država, tj. brodova pod stranom zastavom. Institut neškodljivog prolaska čine dva elementa: „***prolazak***”, odnosno način na koji se brodovi trebaju kretati teritorijalnim morem i „***neškodljivost***”, u smislu pravila ponašanja i postupanja broda prilikom plovidbe teritorijalnim morem. Sukladno tome „*prolazak*” se prema čl. 18. st. 1. Konvencije o pravu mora sastoji od „presijecanja (teritorijalnog) mora bez ulaska u unutrašnje vode ili pristajanja na sidrištu ili uz lučke uređaje izvan unutrašnjih voda” ili od „ulaska u ulaska u unutrašnje vode ili izlaska iz njih, ili pristajanja na takvu sidrištu ili uz takve lučke uređaje.” Prolazak treba biti „brz i neprekinut”, a zaustavljanje i sidrenje dopušteno je u samo tri slučaja, taksativno određena: ako su to „uzgredni događaji u redovitom tijeku plovidbe”, odnosno ako je zaustavljanje povezano s uobičajenim plovidbeno – tehničkim manevrima broda; ako je to nužno zbog neke više sile ili nevolje; ili ako treba pružiti pomoć osobama, brodovima ili zrakoplovima koji su u opasnosti ili nevolji.[6] Prema čl. 19. st. 1. Konvencije prolazak je neškodljiv „sve dok ne dira u mir, red

[5] Rudlof, D., *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Zagreb, Matica Hrvatska, 2012., str. 535.-536.
[6] Šošić T. M., Pregledni znanstveni rad „ Plovidbena prava prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora i

ili sigurnost obalne države."[7]

Nakon što je Konvencija o pravu mora uvela novi režim tranzitnog prolaska, režim neškodljivog prolaska zadržao se u dvije kategorije međunarodnih tjesnaca čije vode u cijelosti potpadaju pod teritorijalno more obalnih država. Prvi su ***oni između otoka obalne države i njezina kontinentalnoga područja***, odnosno kopna uz uvjet da ***postoji alternativni put vanjskom stranom otoka prema pučini kroz otvoreno more ili isključivi gospodarski pojas, koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine***.[8] To vrijedi za Krfski tjesnac, budući da uz njega postoji alternativni plovidbeni put na izlasku iz Otrantskih vrata. Međunarodni sud je u značajnom sporu između Ujedinjenog Kraljevstva i NR Albanije glede prolaska Krfskim tjesnacem svojom Presudom od 9. travnja 1949.[9] potvrdio pravilo običajnoga prava prema kojem strani brodovi uživaju pravo neškodljivoga prolaska kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi i onda kada se oni cijelom svojom površinom nalaze u teritorijalnom moru država čije se obale protežu uzduž tjesnaca. Takav prolazak u vrijeme mira obalna država ne smije zabraniti.[10] Drugi su ***oni tjesnaci koji se nalaze između dijela otvorenoga mora ili isključivog gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države***. „ Rothwell te tjesnace slikovito opisuje kao „slijepe ulice" (engl. dead-end straits) te kao primjer navodi prolaz Head Harbour na ulazu u zaljev Passamaquoddy, koji je dijelom teritorijalnih mora Kanade i SAD-a".[11] Tu spada i Tiranski prolaz na ulazu u zaljev Aquaba. (Obale Tiranskog prolaza pripadaju Saudijskoj Arabiji i Egiptu, ali u dnu zaljeva Aquaba nalazi se teritorijalno more Izraela s lukom Eilat, i Jordana s lukom Aquaba).

Na ove tjesnace primjenjuju se odredbe o neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more uz jednu značajnu iznimku, a to je da se u tjesnacima neškodljivi prolazak ne može obustaviti, što izričito propisuje članak 45. stavak 2. Konvencije.[12] Osim toga, obalna država ne smije

---

morski pojasevi Republike Hrvatske", Zagreb, Katedra za međunarodno pravo, Pravni fakultet sveučilišta u Zagrebu, ZPR (3) 2019.; 237-258; str. 241.

[7] U čl. 19. st. 2. Konvencije navedeno je jedanaest djelatnosti za koje se izričito smatra da čine škodljivim prolazak broda, poput onečišćenja morskog okoliša ili ribolova, ali prolazak broda smatrat će se škodljivim i ako se upušta u bilo koju drugu djelatnost koja nije u izravnoj vezi s prolaskom.

[8] Čl. 45. st. 1. t. a, čl. 38. st. 1. Konvencije o pravu mora

[9] https://informator.hr/strucni-clanci/vremeplov-spor-izmedu-ujedinjenog-kraljevstva-i-nr-albanije-povodom-dogadaja-u-krfskom-tjesnacu-presuda-medunarodnog-suda-9-travnja-1949 , pristupljeno 17.08.2023.

[10] Ovo pravilo implementiralo se u Ženevsku konvenciju o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine

[11] Šošić T. M., Pregledni znanstveni rad „ Plovidbena prava prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora i morski pojasevi Republike Hrvatske", Zagreb, Katedra za međunarodno pravo, Pravni fakultet sveučilišta u Zagrebu, ZPR (3) 2019.; 237-258; str . 244.

[12] Obalna država ima pravo na suspenziju neškodljivog prolaska teritorijalnim morem ako je nužna za zaštitu sigurnosti obalne države, ali ona mora biti vremenski ograničena i smije se odrediti samo u točno određenim

uvjetovati prolazak stranih ratnih brodova davanjem prethodnog odobrenja za prolazak. U sumnji na „neškodljivost“ prolaska obalna država mora objektivno pristupati; svako zadiranje u prolazak mora se obrazložiti dovoljno čvrstim razlozima. Članak 19. Konvencije propisuje značajna ograničenja glede prolaska kroz ovu grupu tjesnaca. Neškodljivi prolazak kroz tjesnace ne uključuje pravo prelijetanja iznad njih, podmornice moraju ploviti morskom površinom i vijati svoju zastavu.

2.4. Tjesnaci pod režimom tranzitnoga prolaska

Kada se teritorijalno more proširilo na 12 morskih milja, mnogi su tjesnaci potpali pod režim teritorijalnog mora obalnih država, a samim time i pod suverenost istih. Da bi sačuvale slobodu plovidbe i prelijetanja pomorske sile su na Trećoj konferenciji UN-a o pravu mora[13] ishodile kompromis kako bi pomirile suprotstavljene interese, što je u konačnici rezultiralo potpuno novim režimom tranzitnog prolaska. On ne predstavlja potpunu slobodu plovidbe i prelijetanja kao što vrijedi na otvorenom moru, ali je pak liberalniji od režima neškodljivog prolaska u teritorijalnom moru.

Ovi su tjesnaci najvažniji za međunarodnu plovidbu. Služe međunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa. Zbog širine koja je manja od 24 milje, u njima se preklapa ili se može preklapati teritorijalno more obalnih država.[14] Konvencija o pravu mora iz 1982. uredila je pravni režim tranzitnoga prolaska, koji se među ostalim primjenjuje na sve tjesnace koji odgovaraju datom opisu, izuzev onih kojima je prolazak u cijelosti ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama koje su odavno na snazi posebno za te tjesnace, kao što su

---

dijelovima teritorijalnog mora, te ne smije postojati diskriminacija među stranim brodovima.

[13] Treća Konferencija o pravu mora imala je zadatak da se bavi cjelokupnom materijom međunarodnog prava mora; započela je 1973. a završila 1982. potpisivanjem Konvencije o pravu mora UN u Montego Bay-u na Jamajci. Konvencija je stupila na snagu 1994 godine i do sada ima 159 država stranaka. Osim što je detaljnije uredila postojeće međunarodnopravne režime na moru i uvela nove, uvodi i novine vezane uz zaštitu i očuvanje morskog okoliša, znanstveno istraživanje mora, institut tranzitnog prolaska, isključivi gospodarski pojas, arhipelaške vode, istraživanje i iskorištavanje „Zone“ međunarodnog podmorja, novu dopuštenu širinu teritorijalnog mora, vanjski pojas...

[14] Tjesnaci s takvim obilježjima su primjerice: Gibraltar (spaja Sredozemlje s Atlantskim oceanom),Hormuški tjesnac (između Indijskog oceana i Perzijsko-arapskog zaljeva), Bab el Mandeb (spaja Crveno more i Indijski ocean), Bonifacio (između Korzike i Sardinije), Northeast (spaja Atlantik i Pacifik sjeverno od Sibira), Northwest (spaja Atlantik i Pacifik kroz kanadski Arktik), Windward (između Atlantika i Kariba kod Malih Antila.

primjerice Bospor i Dardaneli (Konvencija iz Montreuxa iz 1936.). Konvencija o pravu mora udovoljila je interesima jakih pomorskih sila da osiguraju ne samo prolazak takvim tjesnacima, nego i mogućnost prelijetanja iznad njih, kao i mogućnost prolaska podmornica ispod morske površine.

Prema Konvenciji, **pravo tranzitnoga prolaska** jeste „ostvarivanje slobodne plovidbe jedino radi neprekinutog i brzog tranzita tjesnacem. Brodovi i zrakoplovi pri tome dužni su da plove, odnosno prelijeću bez zadržavanja. Oni se uzdržavaju od svih drugačijih djelatnosti, osim ako ih nalaže viša sila ili nevolja."[15] Osim toga, Konvencija izričito potvrđuje pravilo općeg međunarodnog prava, u interesu obalnih država na takvim tjesnacima – „da se brodovi i zrakoplovi, ostvarujući pravo tranzitnoga prolaska, uzdržavaju od svake prijetnje silom ili upotrebe sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke nezavisnosti obalnih država na tjesnacu, ili nekog drugog ponašanja kojima se narušavaju načela međunarodnog prava sadržana u Povelji Ujedinjenih naroda[16]. Brodovi u tranzitnom prolasku dužni su držati se općeprihvaćenih međunarodnih propisa, postupaka i prakse o sigurnosti na moru, uključivši međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru, te o sprječavanju, smanjivanju i nadziranju zagađivanja s brodova. "[17] Za razliku od režima neškodljivog prolaska u kojem su podmornice dužne ploviti po površini i vijati svoju zastavu, podmornice u tranzitnom prolasku mogu ploviti i ispod morske površine. Strani brodovi, uključujući i brodove koji služe za znanstvena istraživanja, te hidrografski brodovi, ne smiju obavljati nikakva mjerenja niti istraživanja bez prethodnog odobrenja obalnih država na tjesnacu. „Zrakoplovi u tranzitnom prolasku drže se sigurnosnih mjera predviđenih Zračnim pravilima Organizacije za međunarodno civilno zrakoplovstvo, koje se primjenjuju i na državne zrakoplove. Oni trajno kontroliraju propisanu radio-frekvenciju ili odgovarajuću međunarodnu radio-frekvenciju za nuždu."[18]

Režim tranzitnog prolaska ne dira u pravni status voda u tjesnacima, u vršenje suvereniteta ili jurisdikcije obalnih država nad tim vodama, u zračnom prostoru iznad njih, na njihovom dnu i

[15] Degan V.-Đ., Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Zagreb, Informator, 1989., str. 137.
[16] Povelja Ujedinjenih nacija, višestrani je međunarodni ugovor i istodobno konstitutivni akt UN-a. Potpisana je 26.06.1945. u San Franciscu, a stupila je na snagu 24.10.1945. Sastoji se od preambule i 111 članaka te Statuta Međunarodnoga suda, koji je njezin sastavni dio. Povelja uređuje ciljeve, načela i ustrojstvo UN-a, ali i nastojanja na promicanju suradnje među državama, mirnom rješavanju međunarodnih sporova, te osiguranju mira i sigurnosti. Povelja Ujedinjenih nacija. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 3. 9. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=49826 .
[17] Ibid.
[18] Ibid.

u podzemlju, niti u bilo koji dio unutrašnjih morskih voda u tjesnacima, osim onih naknadno obuhvaćenih ravnim polaznim crtama. Sukladno tome, obalne države ovlaštene su odrediti plovne putove i propisati sustave odijeljenog prometa za plovidbu tjesnacima, a koji moraju biti u skladu s međunarodnim pravnim propisima Međunarodne pomorske organizacije[19]. Takvi putovi i sustavi odijeljenog prometa naznačuju se na pomorskim kartama. Isto tako, ovlaštene su uz odobrenje Međunarodne pomorske organizacije zamijeniti i već postojeće plovne putove i sustave odijeljenog prometa, uz uvjet da se tranzitni prolazak ni u jednom trenutku ne smije obustaviti. Zakoni i propisi obalnih država vezani za sigurnost plovidbe o sprječavanju zagađivanja, o sprječavanju ribolova, o ukrcavanju i iskrcavanju robe, novca ili osoba protivno carinskim, fiskalnim, useljeničkim ili zdravstvenim zakonima ne smiju omogućiti diskriminaciju među stranim brodovima, bilo pravnu – bilo stvarnu, a njihova primjena ne smije ometati niti onemogućavati tranzitni prolazak. Prema tome, obalne države ne samo da ne smiju ni iz bilo kojih drugih razloga ometati ili obustaviti tranzitni prolazak, nego su dužne i objaviti sve opasnosti koje su im poznate, a ugrožavaju plovidbu ili prelijetanje tjesnacima. „Odredbe iz Konvencija iz 1982. o tranzitnom prolasku važe *mutatis mutandis*[20] i u pogledu prolaska arhipelaškim plovnim putovima."[21] Na arhipelaški prolazak u arhipelaškim vodama, kao morskom pojasu pod suverenošću arhipelaških država primjenjuju se odredbe koje vrijede za tranzitni prolazak, a osobito one koje se odnose na prava i dužnosti brodova i zrakoplova prilikom tranzita, te one koje uređuju prava i dužnosti obalnih država na tjesnacima.

Usprkos tvrdnjama da su propisi Konvencije o tranzitnom prolasku prerasli u opće običajno pravo, običajni proces još uvijek nije ni otpočeo, pa propisi o tranzitnom prolasku vrijede isključivo između stranaka potpisnica Konvencije o pravu mora iz 1982. i pod uvjetom da je neka od obalnih država također stranka Konvencije. Sve ostale države imaju pravo tražiti režim neškodljivog prolaska za svoje brodove kroz sve tjesnace za koje Konvencija propisuje režim tranzitnog prolaska, uz određena ograničenja.

---

[19] Međunarodna pomorska organizacija (IMO - International Maritime Organization), ranije (do 1982. godine) poznata kao Međuvladina pomorska konsultativna organizacija (IMCO) osnovana je 1948. godine, a počela je sa radom desetak godina kasnije,1959. godine (organizacija u sklopu Organizacije Ujedinjenih naroda kojoj su osnovni zadaci unaprjeđivanje sigurnosti plovidbe i navigacije na moru, zaštita okoliša od zagađivanja s brodova i ostali poslovi koji se odnose na sigurnost na moru). RH je postala članica IMO-a 08.10.1992., https://kliper.hr/zanimljivosti/medjunarodna-pomorska-organizacija-imo/ pristupljeno 03.09.2023.

[20] **mutatis mutandis** [muta:'tis muta'ndis] (lat.), promijenivši ono što treba promijeniti; uz potrebne preinake (npr. prihvatiti neki zakon mutatis mutandis znači prihvatiti ga pošto u njem bude izmijenjeno sve što treba izmijeniti). Citiranje: mutatis mutandis. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 16. 8. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=42595 .

[21] Ibid.

2.5. *Tjesnaci pod posebnim ugovornim režimom*

Kao što je već rečeno konvencijski režim tranzitnog prolaska ne primjenjuje se u onim tjesnacima u kojima je prolazak u cijelosti ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama koje su odavno na snazi posebno za te tjesnace. Pisani pravni propisi ponajprije su se donosili za određene tjesnace pojedinačno, u prvom redu za Bospor i Dardaneli. Osim toga, u 19. stoljeću afirmiralo se i običajno pravilo o slobodi prolaska kroz tjesnace koji spajaju dva otvorena mora.[22] Jedino je prolazak kroz tjesnace Bospor i Dardanele u cjelini uređen međunarodnim ugovornim propisima. Prolazak kroz Bospor i Dardanele uređuje Konvencija iz Montreuxa iz 1936. Ugovorni propisi o djelomičnom uređenju postoje i za još dva tjesnaca; Gibraltarska vrata i Magellanov prolaz, međutim, oni su općenite naravi i stvarno ne ograničavaju slobodu prolaska. Prema tome, za prolazak tjesnacima iz ove grupe važit će konvencije na snazi kao posebni propisi (lex specialis), budući da su propisi Konvencije o pravu mora iz 1982. o tjesnacima općenite naravi (lex generalis), prema načelu *lex specialis derogat legi generali*.[23] Slobodna plovidba nekim drugim važnim morskim plovnim putevima također je bila objekt ugovornog međunarodnopravnog uređenja. Primjerice Skandinavski tjesnaci, nazvani i Danski tjesnaci, za razliku od Magellanova prolaza i danas su od prvorazrednog značaja. To su zapravo tri prolaza koja spajaju Sjeverno more (Kattegat) i Baltik: Mali i Veliki Belt i Sund. Danas je prolazak tim tjesnacima slobodan, premda to nije bio u prošlosti. Potpuna sloboda plovidbe kroz te tjesnace bez ikakvih davanja u korist Danske formalnopravno je uspostavljena tek Ugovorom o ukidanju svih vrsti podavanja za prolazak brodova kroz Sund i oba Belta od 14. ožujka 1857. sklopljenim u Kopenhagenu.[24] „Danskoj je tim ugovorom priznata novčana odšteta, da bi joj se nadoknadila šteta nastala gubitkom prihoda od podavanja stranih brodova koji prolaze tim tjesnacima (Prilog II). Dvije obalne države na tjesnacu Sund,

---

[22] „Presuda Međunarodnog suda o Krfskomu tjesnacu od 28. svibnja 1949. potvrdila je pravilo da je neškodljiv prolazak kroz takve tjesnace u doba mira slobodan za sve brodove, uključujući i ratne, i da se ne može podvrgnuti prethodnom odobrenju obalne države." Degan V.-Đ., Međunarodno pravo, Zagreb, Školska knjiga, 2011., str. 690.

[23] Poseban zakon derogira općeniti

[24] U čl. 1. Ugovora navodi se: „ *1. Nikakve carine, pristojbe na tonažu, na svijetleće signale, na svjetionike, ili bilo kakvo god drugo podavanje na brod ili na terete ne će se nametati brodovima, koji na putu iz Sjevernog mora u Baltičko more i obratno, prolaze kroz oba belta ili Sund... U buduće ni jedan brod prilikom prolaska kroz Sund ili oba Belta ne može ni pod kojom god izlikom biti podvrgnut bilo kakvom zaustavljanju ili smetanju...*"

U čl. 2. Ugovora Danska preuzima obvezu: „ *1. zadržati sve sada postojeće svjetlosne signale i svjetionike na ulasku i u blizini svojih luka,...te voditi brigu o njihovom najboljem održavanju...*" Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog II) Ugovor o ukidanju svih vrsti podavanja za prolazak brodova kroz Sund i oba Belta sklopljen 14. ožujka 1857. u Kopenhagenu, str. 102-103.

Danska i Švedska, uredile su neka pitanja, naročito graničnu liniju, posebnim sporazumima (1932). Također se nastojalo slobodu plovidbe ugovornim putem osigurati i kroz takve prolaze koji zbog svoje dostatne širine nisu tjesnaci u smislu međunarodnog prava..."[25]

Samo je jedno opće pravilo međunarodnog prava koje vrijedi za sve tjesnace, bez obzira na njihovu širinu i geografski položaj, a to je da za razliku od prolaska međunarodnim kanalima, za prolazak kroz bilo koji tjesnac obalna država ne smije naplaćivati nikakve pristojbe, osim onih za posebno pružene usluge. Dugo je vremena trebalo proteći da bi se primjena toga pravila osigurala za sve tjesnace. Kako je prethodno navedeno, posljednji ostatak protivne prakse bio je prolazak kroz Mali i Veliki Belt i Sund, za koji je Danska sve do polovice 19. stoljeća naplaćivala takse. Tek 1857. godine Danska se odrekla toga srednjovjekovnog prava, ali su joj države ugovornice kao odštetu isplatile 9 milijuna franaka, a godinu dana kasnije Sjedinjene Amerike Države su sklopile poseban sporazum s Danskom i isplatile joj još 2,4 milijuna franaka.

2.5.1. Bospor i Dardaneli

Bospor i Dardaneli su turski tjesnaci na ulazu i izlazu iz Mramornoga mora. Oni povezuju Crno more sa Sredozemljem. Cjelokupno more koje se nalazi u tim tjesnacima i Mramorno more čine unutrašnje morske vode Turske. Tjesnac Bospor (antički *Bosphorus*) razdvaja europsko i azijsko kopno između Mramornog i Crnog mora. Dugačak je 31,7 km, a na najširem dijelu, na ulazu iz Crnog mora širok 4,6 km, dok je na suprotnom ulazu kod Carigrada (Istanbula) širok 2,5 km. Tjesnac Dardaneli (antički *Helespont*) između Galipoljskoga poluotoka u Europi i obale Male Azije pod turskim suverenitetom dugačak je 71 km, a širok u prosjeku 4 do 5 km.[26] Plovidba tjesnacem otežana je zbog magle, jakih struja i brojnih zavoja.[27]

Kao što je već rečeno, jedino je prolazak kroz Bospor i Dardaneli u potpunosti uređen međunarodnim ugovornim propisima. Međunarodni se režim ovih tjesnaca mnogo puta mijenjao. Povijesno gledajući, budući da je Crno more u cijelosti činilo unutrašnje vode Osmanskoga Carstva, prolazak ovim dvama tjesnacima bio je zatvoren za sve strane brodove

---

[25] Ibler V., *Sloboda mora*, Zagreb, Narodne novine, 1965. str. 77-78

[26] „*Najuži je u središnjemu dijelu kod Canakkale 1.950 m, a kod rta Nagra samo 1.350 m...*" Rudlof, D., *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Zagreb, Matica Hrvatska, 2012., str. 116.

[27] Ibid.

sve dok Rusija nije 1774. godine izbila na Crno more. Režim prolaska tjesnacima najprije se uređivao dvostranim ugovorima između tih dviju zemalja, a potom i višestranima. Rusija je 1774. godine *Kučuk-kajnardžijskim mirom* stekla slobodan prolazak samo za svoje trgovačke brodove. *Jedrenskim ugovorom* iz 1829. propisano je pravo prolaska tjesnacima trgovačkim brodovima svih država, koje se održalo sve do danas. *Ugovorom iz Unikiar-Iklelssija* iz 1833. Turska se obvezala Rusiji da neće propuštati "strane brodove" kroz tjesnace, odnosno brodove koji nisu turski ili ruski. Nakon toga su se kao učesnice uključile i ostale europske velesile, pa je tako *Londonskom konvencijom* iz 1841. zabranjen prolazak tjesnacima svim ratnim brodovima, uključujući ruske. *Pariškim ugovorom* iz 1856. okončan je Krimski rat u kojem je Rusija bila poražena, te je prethodna konvencija potvrđena i dopunjena, a Crno more neutralizirano. 1871. *Londonskim ugovorom* ukinuta je neutralizacija Crnoga mora, dok se zabrana prolaska svih stranih ratnih brodova načelno održala, uz određene iznimke. Isto je potvrdio i *Berlinski ugovor* iz 1878. godine. *Wilsonov program za mir u 14 točaka* od 08. siječnja 1918., u drugoj točki propisuje: "*II Potpuna sloboda plovidbe morem, izvan teritorijalnih voda, jednako u doba mira kao i u doba rata, osim ako bi more bilo u cijelosti ili dijelom zatvoreno međunarodnim mjerama radi provođenja međunarodnih sporazuma*."[28] U dvanaestoj točki predvidio je trajno otvaranje tjesnaca i slobodu prolaska svim brodovima svih zemalja pod međunarodnim jamstvima. Budući da *Mirovni ugovor iz Sèvresa* sklopljen s pobijeđenom Turskom 1920. nije stupio na snagu, novi mirovni ugovor sklopljen je u *Lausanni* 1923. godine. Taj ugovor bio je povoljniji za Tursku, te je donio detaljne propise o prolasku, od kojih je većina i danas na snazi. Osim toga, propisao je neutralizaciju nekih otoka u tjesnacima, a za nadzor njegova provođenja osnovana je međunarodna Komisija za tjesnace sa sjedištem u Istanbulu, pod okriljem Lige naroda. Takvo je uređenje ograničavalo suverena prava Turske, te je 1936. godine sazvana *Konferencija u Montreauxu* u Švicarskoj.

Plovidba Bosporom i Dardanelima danas je uređena *Konvencijom o režimu crnomorskih tjesnaca*, donesenom na konferenciji u Montreuxu 20. srpnja 1936, na kojoj je jedna od učesnica bila i bivša Jugoslavija. Konvencija je stupila na snagu 9. studenoga 1936. i dan danas se primjenjuje. Konvencija donosi propise o prolasku trgovačkih brodova, ratnih brodova i zrakoplova.

[28] „Napomena: Savezničke vlade su prije mirovne konferencije, prihvaćajući 14 tačaka Predsjednika Wilsona, rezervirale potpunu slobodu glede tačke II, smatrajući da je nju moguće interpretirati na različite načine, od kojih su neki za njih neprihvatljivi." Ibid. (Prilog IX) Četrnaest tačaka Predsjednika Wilsona od 8. siječnja 1918., str. 123.

Odjeljak I Konvencije odnosi se na trgovačke brodove. Prema članku 2. Konvencije plovidba i prolazak trgovačkih brodova u vrijeme mira posve je slobodan "*danju i noću, pod bilo kojom zastavom i s bilo kakvim teretom, bez ikakve formalnosti.*" Obvezan je zdravstveni nadzor ustanovljen turskim pravilnicima u okviru međunarodnih sanitetskih propisa.[29] Peljarenje (pilotaža) i tegljenje su fakultativni: "*Pilotaža i remorkiranje ostaju neobvezatne.*"[30] Isto vrijedi i u doba rata, ukoliko je Turska nije zaraćena strana. U slučaju ako bi Turska smatrala da joj prijeti neka neposredno prijeteća opasnost, mogla bi ograničiti prolazak stranih trgovačkih brodova samo danju, i to pravcima koje ona odredi. Peljarenje se može propisati obveznim ali bez naplate taksa.[31]

Međutim, ako je Turska jedna od zaraćenih strana, trgovački brodovi neutralnih država uživaju slobodu plovidbe tjesnacima pod uvjetom da ni na koji način ne pomažu državi koja je u ratu s Turskom. "*Ovi brodovi će danju ulaziti u Tjesnace i prolazak će se morati vršiti pravcem koji će, u svakom slučaju, naznačiti turske vlasti.*"[32]

Propisi o prolasku ratnih brodova poprilično su složeni. Na njih se odnosi Odjeljak II Konvencije. Prolazak ratnih brodova u vrijeme mira uvjetovan je najavom, koju diplomatskim putem treba dostaviti Turskoj 8 dana prije polaska za crnomorske države, do 15 dana za ostale države. U prethodnoj najavi treba biti naznačeno odredište, ime, tip i broj brodova, kao i datum polaska u odlasku i ako je moguće – u povratku. Ulazak u Tjesnace treba uslijediti u roku od 5 dana naznačenog u najavi, a ukoliko prođe rok, treba dati novu najavu.[33] U doba mira prolazak pomoćnih brodova ratnih mornarica svih zastava za opskrbu gorivom slobodan je bez ograničenja i bez najave, pod uvjetom da odvojeno prolaze kroz Tjesnace. Prema članku 10. laki površinski, mali borbeni i pomoćni brodovi svih zastava uživat će slobodu prolaska bez ikakve takse ili pristojbe, pod pretpostavkom da ulaze danju i pod uvjetima predviđenima u članku 13. i narednim. Ostali ratni brodovi mogu prolaziti uz prethodno spomenutu najavu, s time da ne smiju prelaziti ukupno 15.000 tona i to najviše devet brodova. Iznimno od toga, ratni brodovi obalnih država u Crnome moru mogu pojedinačno imati više od predviđene tonaže,

---

[29] čl. 3. Konvencije o režimu tjesnaca potpisane 20. srpnja 1936. u Montreuxu (Međunarodni ugovori Kraljevine Jugoslavije, sv. br. 10, 1936 godina), Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog XV) str. 157-158.; Konvencija o režimu tjesnaca iz 1936., LNTS, sv. 173, 1936
[30] Ibid. čl. 2.
[31] Ibid čl. 6.
[32] Ibid. čl. 5. st. 2.
[33] Ibid čl. 13.

pod uvjetom da plove jedan po jedan, praćeni najviše dvjema torpiljarkama.[34] Ukupna tonaža svih ratnih brodova necrnomorskih država u Crnome moru ne smije prijeći 30.000 tona, a ukoliko se najjača crnomorska mornarica poveća, povećava se i dopušteni maksimum – do najviše 45.000 tona. Ratni brodovi necrnomorskih država mogu boraviti u Crnome moru najviše 21 dan. Ako izbije rat u kojemu je Turska neutralna, tjesnaci se zatvaraju za ratne brodove zaraćenih strana. Ako Turska stupi u rat, oslobađa se svih obveza iz Konvencije. Prolazak podmornica tjesnacima u načelu je zabranjen. Iznimno, Obalne Sile Crnog mora mogu uputiti svoje podmornice sagrađene ili kupljene izvan Crnoga mora ili ako prolaze radi popravka u brodogradilištima koja se nalaze izvan njega. U svakom slučaju "*podmornice su dužne da plove danju i na površini te da Tjesnacima prolaze odvojeno*"[35], uz prethodnu obavijest turskoj vladi o gradnji, kupnji ili popravku. Članci 14. i 15. propisuju dodatna ograničenja ratnim brodovima u tranzitu, pa tako oni ni u kom slučaju ne smiju upotrebljavati zrakoplove koje prevoze, niti u tjesnacima boraviti duže od vremena potrebnog za tranzit, osim u slučaju havarije ili nevolje na moru. Prelijetanje iznad tjesnaca ograničeno je samo na civilne zrakoplove, i to zračnim pravcima koje propiše Turska.

Članak 28. određuje neograničeno trajanje načela slobode prolaska i plovidbe utvrđeno u članku prvom Konvencije, dok za trajanje same Konvencije propisuje rok od dvadeset godina od njezinog stupanja na snagu. Ako dvije godine prije isteka navedenog razdoblja ni jedna od država ugovornica ne dostavi otkaz francuskoj Vladi, Konvencija ostaje na snazi. Neki propisi Konvencije su zastarjeli, ali usprkos brojnim pokušajima ona još uvijek nije izmijenjena.

2.5.2. Gibraltarska vrata

Gibraltarski tjesnac povezuje Sredozemno more i Atlantski ocean, te razdvaja Europski Pirinejski poluotok i sjevernu Afriku. Tjesnac je dug 36 milja, a najuži dio između rta Marroque na španjolskoj obali i Ciresa na obali Maroka širok je 7,7 milja, odnosno 14,6 km. Njegove obale su gotovo u cijeloj dužini pod suverenitetom Španjolske i Maroka budući da obje države imaju širinu teritorijalnog mora od 12 morskih milja, a manji dio je pod vlašću Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske zbog britanske vlasti nad Gibraltarom.[36]

---

[34] Ibid čl. 11.
[35] Ibid čl. 12. st. 3.
[36] Gibraltar (*Britansko prekomorsko područje*) predstavlja Britansko prekomorsko područje i važnu luku. Poluotok je Španjolska trajno ustupila Britaniji Ugovorom u Utrechtu 11. travnja 1713. Važno je strateško mjesto zbog

S obzirom na okolnost da su Gibraltarska vrata široka svega 14,6 km, ona nisu bila tjesnac u ono vrijeme kada su širine teritorijalnog mora obje obalne države bile 3 Nm (6 Nm=11,112 km), dok uslijed današnjih širina teritorijalnog mora Španjolske i Maroka, Gibraltarska vrata se moraju smatrati tjesnacem u smislu općeg međunarodnog prava.[37] Članak 7. Deklaracije Francuske i Velike Britanije o Egiptu i Maroku iz 1904. proglasio je slobodu prolaska Gibraltarom, te zabranu utvrđivanja njegovih obala: „*Da bi osigurale slobodan prolazak Gibraltarskim tjesnacem dvije su vlade sporazumne da ne dopuste podizanje utvrđenja ili bilo kakovih strateških radova na dijelu marokanske obale koja leži između Melille i uzvisina koje vladaju samo desnom obalom (rijeke) Sebu. Ipak, ova se odredba ne primjenjuje na (one) točke na maročkoj obali Sredozemnog mora koje su sada zaposjednute po Španjolskoj.*"[38] Taj propis potvrđen je i člankom 6. francusko – španjolske konvencije, potpisane u Madridu 1912. u vezi njihova položaja u Maroku: „*U cilju osiguranja slobodnog prolaska Gibraltarskim tjesnacem dvije su se vlade sporazumjele da ne dopuste podizanje utvrđenja ili bilo kakvih strateških radova na dijelu marokanske obale koji ima u vidu članak 7. francusko-engleske deklaracije od 8. travnja 1904. i članak 14. francusko-španjolske konvencije od 3. listopada iste godine, uključenom u odnosne sfere utjecaja.*"[39] Na njega se primjenjuju pravila o tranzitnom prolasku.

2.5.3. Magellanov prolaz

Magellanov tjesnac najveći je i najvažniji prirodni prolaz između Tihog i Atlantskog oceana. Nalazi se na krajnjem jugu Južne Amerike; odvaja južnoameričko kopno (Patagoniju) od otoka Ognjene zemlje i mnogobrojnih drugih otočića. Dug je oko 360 milja, odnosno 583 km, računajući od rta Vírgenes na istoku, do rta Pilar, smješten na otoku Desolación, na zapadu. Širina prolaza varira od 3 do 30 km.[40] Prolaz je 1520. otkrio portugalski pomorac i istraživač Ferdinand Magellan.[41]Veći dio nalazi se na teritoriju Čilea, a manji u Argentini. Obale ovog tjesnaca bile su predmet dugogodišnjeg spora između njih. Spor je na inicijativu SAD-a

---

nadziranja Gibraltarskog tjesnaca. Suverenitet nad Gibraltarom stalno je vrelo britansko-španjolskih razmirica. Rudolf D., *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Zagreb, Matica hrvatska, 2012., str. 195-196.

[37] Ibler V., *Sloboda mora*, Zagreb, Narodne novine, 1965. str. 78-79 (V. Pomorska enciklopedija sv. 3 str. 161)

[38] Deklaracija Francuske i Vel. Britanije o Egiptu i Maroku potpisana u Londonu 8. travnja 1904., Ibler V., *Sloboda mora*, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog VII) str. 122.

[39] Konvencija između Francuske i Španjolske potpisana 27. studenog 1912. u Madridu u vezi njihova položaja u Maroku, Ibler V., *Sloboda mora*, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog VIII) str. 122.

[40] https://hr.wikipedia.org/wiki/Magellanov_prolaz pristupljeno 19.08.2023.

[41] španj. Fernando de Magellanes

okončan Ugovorom o granicama od 23. kolovoza 1881. između Čilea i Argentine. Sloboda plovidbe zajamčena je brodovima svih zastava, a države ugovornice izvršile su predmetnim ugovorom neutralizaciju tog plovnog puta i njegovih obala „ za uvijek". Članak 5. Ugovora proglašava tri načela: *slobodu prolaska „osiguranu zastavama svih nacija"*, *neutralizaciju u doba rata* i *neutvrđivanje njegovih obala*. Prolaz je imao vrlo važnu prometnu ulogu, no njegova je važnost znatno umanjena izgradnjom i otvaranjem Panamskog kanala, koji je pušten u promet 1914. godine, te s tehničkim napretkom, a osobito sigurnošću i brzinom plovidbe.

3. POSEBNI REŽIMI INTERNACIONALIZIRANIH MORSKIH KANALA

Prokopi ili kanali su umjetni plovni putevi nastali ljudskim djelovanjem, izgrađeni kako bi se skratila dužina plovnoga puta između dva mora ili oceana, odnosno put između udaljenih dijelova svijeta, radi ekonomskih, političkih i praktičnih razloga. U načelu, države imaju jurisdikciju gradnje prokopa na vlastitom teritoriju i vršenja suvereniteta nad njima. Za prolazak morskim kanalima u pravilu se naplaćuje pristojba. Međutim, to ne priječi da se za kanale koji su od iznimnog značaja za međunarodni promet ugovori poseban pravni položaj, bilo da se radi o važnom prometnom putu ili je prokop objekt geopolitičkih interesa većeg broja država ili svjetskih sila. Takve prilike dovele su do izgradnje i do pravnog uređenja Sueskoga i Panamskog kanala. Odlučujući utjecaj imala je i okolnost da su se ti prokopi gradili kroz teritorij zemalja koje nisu bile dovoljno razvijene, niti su raspolagale stručnim znanjima i kapitalom za izgradnju prokopa, što su iskoristile politički jače države za postizanje svojih ciljeva i širenje političkog utjecaja. Specifičan je slučaj Kielskog prokopa koji je bio unutrašnji plovni put Njemačke, no potpao je pod međunarodni režim kada su države pobjednice iz Prvog svjetskog rata nametnule internacionalizaciju poraženoj Njemačkoj.

Ipak, do sada prolazak kanalima još uvijek nije bio predmet kodifikacije prava mora. Ukoliko ne postoji poseban ugovor za internacionalizaciju nekog morskog kanala, na tom kanalu vrijedi suverenost obalne države kroz čiji teritorij je prokopan. To važi primjerice za *Korintski kanal* u Grčkoj koji povezuje Jonsko i Egejsko more. Prokopan je između kopnenog dijela Grčke i poluotoka Peleponeza čineći ga pritom otokom. Prokop je dug 6,3 kilometra, širok 22 metra i dubok 8 metara. Planovi za izgradnju kanala sežu još u antička vremena. Korintski kanal smatran je velikim tehničkim dostignućem svoga vremena.[42] Svečano je otvoren 1893. godine. Za vrijeme Drugog svjetskog rata bio je oštećen, pa je tek 1948. ponovno otvoren za promet. Preko njega put za manje brodove se skraćuje za oko 400 km. Danas ovaj kanal pretežno koriste turistički brodovi. Na oba kraja kanala nalaze se pokretni mostovi za promet, koji se za vrijeme

[42] Zanimljivo je da je poznata usporedba „*dužan k'o Grčka*" u indirektnoj svezi s izgradnjom Korintskog kanala „*Treći je čimbenik neracionalno trošenje novca u "kapitalne nacionalne investicije", među kojima je prednjačio Korintski kanal. Troškovi Korintskog kanala uvelike su premašili prvobitni financijski plan. Na kraju se odustalo od ambicioznog plana izgradnje kanala po uzoru na Sueski kanal u Egiptu i pribjeglo uporabi starih Neronovih projekata za prokop Korintskog tjesnaca.*" Grubiša D., „*Politološki pojmovnik: Dužan k'o Grčka*", broj 4 - prosinac 2010. https://hrcak.srce.hr/file/214611 pristupljeno 21.08.2023.

prolaska brodova spuštaju na dno kanala.[43] Za prolazak brodova kanalom Grčka naplaćuje takse. Njegovo značenje je u opadanju jer zbog nemogućnosti prolaska većih prekooceanskih brodova gubi na ekonomskoj važnosti. Osim toga, smanjio se pomorski promet između Jadranskog i Egejskog mora.

Tri su dakle morska kanala od iznimne važnosti za međunarodni pomorski promet, internacionalizirana posebnim ugovornim propisima: Sueski kanal, Panamski kanal i Kielski kanal.

3.1. Sueski kanal

Najpoznatiji i danas najznačajniji umjetni plovni put nedvojbeno je Sueski kanal. Ovaj prokop povezuje Sredozemno i Crveno more, a preko Crvenog mora i Indijski ocean. Prokopan je kroz područje Egipta na najužem dijelu kopnene prevlake između afričkog i euroazijskog kontinenta. Proteže se od luke Port Said koja se nalazi na obali Sredozemnog mora, do luke Suez u Sueskom zaljevu koji čini krajnji sjeverozapadni dio Crvenoga mora. Najveći grad na kanalu je Ismaillia – prometno čvorište prema Kairu. Gradnja Sueskog kanala trajala je deset godina (od 1859. do 1869.). Koncesiju za gradnju dobila je francuska kompanija „*Compagnie universelle du canal maritime de Suez*“ (Društvo Sueskog prokopa) na čelu s Ferdinandom Lessepsom. Kanal je svečanim otvorenjem pušten u promet 16. studenoga 1869. godine. U to vrijeme dužina kanala bila je 164 kilometra, širina 44 metra, a dubina 8 metara. Mogao je propuštati brodove nosivosti do 5.000 tona. Nakon što je nekoliko puta produbljivan i proširivan, danas je dug 193,3 kilometra, najveće širine do 313 metara na površini, na dnu 121 m, a dubine oko 24 metra, te može propuštati brodove i do 240.000 tona. „*Zbog sve većega gaza brodova i zatrpavanja, Sueski kanal jaružanjem se neprekidno proširuje i produbljuje. Tijekom 2014.-2015. usporedno s dionicom postojećega kanala izgrađen je novi kanal (dug 35 km, dubok 24 m), koji olakšava dvosmjernu plovidbu (dodatno je produbljeno i prošireno 37 km postojećega plovnog puta).*“[44] Prosječno vrijeme potrebno za prolazak je oko 24 sata. Plovi se u konvojima, a dnevno kanalom prođe i do 60 brodova.

[43] https://hr.wikipedia.org/wiki/Korintski_kanal pristupljeno 21.08.2023.
[44] Sueski kanal. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 24. 8. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=58651 .

Kanal je od globalne prometne, gospodarske i strateške važnosti. Najkraći je vodeni put između Europe i Azije, preko Rta dobre nade brodovima skraćuje obilazak afričkog kontinenta za nekoliko tisuća kilometara, te predstavlja najvažniji tankerski plovni put za opskrbu Europe naftom s Bliskog istoka.[45] Kada se u ožujku 2021. tajvanski kontejnerski brod „MV Ever Given“ (dugačak je 400 m, širok 59 m) uglavio u kanalu i zablokirao promet glavnom svjetskom trgovačkom arterijom na duže vrijeme, ukazao je na golem značaj ovoga plovnoga puta i na ovisnost globalne opskrbe robom i naftom na svega nekoliko tjesnaca i kanala (Panamski kanal, Malački tjesnac i Hormuški tjesnac).[46]

Položaj Sueskog kanala treba promatrati kroz prizmu povijesnih dešavanja i međunarodnih odnosa koji su bili odlučujući za izgradnju samoga kanala i uspostavu njegova režima. Prokopan je kroz područje Egipta koji je u to vrijeme formalno bio turska pokrajina iako je uživao određenu samostalnost. Nakon što je egipatski kediv na inicijativu Francuske, a uz protivljenje Velike Britanije podijelio svojim fermanima[47] koncesiju za izgradnju kanala stranom poduzeću s međunarodnim kapitalom, isto je učinio i osmanski sultan 1866. godine. Koncesiju za izgradnju kanala dobilo je Društvo Sueskog kanala koje je gradnju kanala započelo 1859. godine. Društvo je bilo dužno držati kanal otvorenim za brodove svih zastava, uz jednako postupanje i pristojbe za sve. Koncesija je dana na 99 godina od otvaranja, nakon čega je kanal trebao pripasti egipatskoj vladi uz plaćanje naknade. Društvo Sueskog kanala ustrojeno je kao dioničko društvo. 1875. godine Britanija je došla u posjed većine dionica Društva, a njezin utjecaj se još više povećao kada je 1882. okupirala Egipat i kada su joj pripala sva sultanova prava. Vlast nad kanalom bila je predmet interesa mnogih država, a osobito Velike Britanije koja je nastojala osigurati monopol nad trgovinom s Indijom. Od samog početka upravljanje kanalom nailazilo je na brojne probleme. Posebice nakon izbijanja rusko-turskog rata (1875. – 1878.) i unutarnjih nemira u Egiptu 1881.

---

[45] Bliski istok, političko-geografski naziv za područje sjeveroistočne Afrike i jugozapadne Azije. Identičan je britanskom nazivu Srednji istok (engl. Middle East). Bliski istok. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 24. 8. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=8170.

[46] https://abcgeografija.com/teme/suez/ pristupljeno 24.08.2023.

[47] „ferman (tur. ferman < perz. fermān, od perz. fermūden: zapovijedati, narediti), pisana sultanova naredba ili zapovijed vojne ili civilne naravi.“ ferman. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 26. 8. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=19299 Fermani (dekreti) su izdani od egipatskog kediva 1854., 1856. i 1866. godine.

Režim prolaska Sueskim kanalom konačno je uređen ***Konvencijom o slobodnoj upotrebi Sueskog kanala***, sklopljenoj u Carigradu 29. listopada 1888. Države potpisnice bile su Francuska, Velika Britanija, Njemačka, Španjolska, Austro-Ugarska, Italija, Nizozemska, Luksemburg, Rusija i Turska. Budući da Egipat u to vrijeme još nije formalno-pravno imao status države na međunarodnom planu, ne nalazi se među državama ugovornicama. Carigradskom konvencijom kanal je internacionaliziran i neutraliziran „za sva vremena" kako bi svim Silama bila zajamčena slobodna upotreba Sueskog morskog kanala. Prema članku 1. Konvencije kanal je slobodan i otvoren svim trgovačkim ili ratnim brodovima svih zastava u doba rata i u doba mira. Određeno je i da nikada neće biti podvrgnut blokadi. Kanal, njegove prilazne luke i more u krugu od tri morske milje od tih luka ostaju otvoreni slobodnoj plovidbi i u doba rata, čak i za ratne brodove zaraćenih strana, makar i sama Turska bila jedna od zaraćenih strana. Države potpisnice Konvencije obvezuju se da neće izvršiti nikakav čin neprijateljstva ili neku drugu radnju koja bi spriječila slobodnu plovidbu kanalom. Ratni brodovi zaraćenih država ne smiju se zadržavati u kanalu dulje no što je potrebno za prolazak, a u prilaznim lukama Suezu i Port Saidu najviše 24 sata. Također je potrebno da prođe najmanje 24 sata između prolaska ratnih brodova zaraćenih strana.[48] Nadalje, propisano je u članku 5. da za vrijeme rata zaraćene države ne smiju u kanalu i njegovim prilaznim lukama iskrcavati ni ukrcavati čete, municiju, kao ni ratni materijal, osim iznimno u slučaju neke slučajne smetnje, kada je dozvoljeno četama u grupama ne više od tisuću vojnika da se s odgovarajućom ratnom opremom ukrcaju ili iskrcaju u prilaznim lukama. Državama je zabranjeno držati ratne brodove u kanalu. Ipak, ukoliko nisu zaraćene mogu u prilaznim lukama Port Saidu i Suezu stacionirati do dva ratna broda. Članci 8., 9., 10. i 11. uređuju odgovornost država potpisnica za izvršenje odredbi Konvencije, propisuju obvezno sastajanje makar jednom godišnje kako bi se ustvrdilo ispravno vršenje Ugovora, te po potrebi u slučaju kakve opasnosti, kako bi se pravovremeno poduzele mjere radi osiguranja zaštite i slobodne uporabe kanala. Ostaje zabranjeno podizanje stalnih utvrđenja na obalama kanala koja bi mogla imati za cilj ili posljedicu nanošenje povreda slobodi i sigurnosti plovidbe. Egipatska Vlada obvezna je u granicama svojih ovlasti poduzeti sve potrebne mjere radi poštivanja odredbi Konvencije, a u slučaju nedostatka sredstava dužna se obratiti za pomoć carskoj otomanskoj vladi. Jedno od temeljnih načela na kojima počiva ova Konvencija je načelo jednakosti, prema kojemu su se stranke potpisnice usuglasile da niti jedna od njih ne će zahtijevati teritorijalne ili trgovinske povlastice u budućim međunarodnim

[48] Čl. 4. Konvencije o slobodnoj upotrebi Sueskog kanala sklopljene u Carigradu 29. listopada 1888., Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog IV) str. 111.-115.

sporazumima. Također, pridržana su i prava Turske kao teritorijalne sile.

Konvenciji su naknadno pristupile Grčka, Portugal, Danska, Švedska, Norveška, Japan i Kina. Velika Britanija prilikom potpisivanja pridržala je rezervu da odredbe Konvencije ne ograničavaju slobodu djelovanja britanske vlade tokom okupacije Egipta. Rezerva je povučena prilikom sklapanja sporazuma između Francuske i Velike Britanije 1904., kojom prilikom je Francuska priznala položaj Velike Britanije u Egiptu. Valjanost Carigradske konvencije potvrđena je Mirovnim ugovorom u Versaillesu 1919. Njemačka je priznala prelazak sultanovih prava iz Konvencije na Veliku Britaniju.

Odredbe Carigradske konvencije o slobodi plovidbe ratnih mornarica zaraćenih strana u vrijeme rata poštivale su se za vrijeme tursko-talijanskog rata (1911.), rata između Španjolske i SAD-a (1898.), rata Rusije i Japana (1904.-1905.) i talijansko-etiopskog rata (1935.), premda se u potonjem provela rasprava o mogućnosti zatvaranja prokopa na inicijativu Lige naroda[49]. Do zatvaranja nije došlo, budući da su prevagnuli politički interesi određenih država i interes kapitala Društva Sueskog prokopa, no prema propisima trenutno važećeg međunarodnog prava, nedvojbeno je da je pravno moguće odrediti zatvaranje prokopa u skladu s Poveljom Ujedinjenih naroda (Glava VII.). Osobito, pozivanjem na članak 103. Povelje prema kojemu obveze članica Ujedinjenih naroda na temelju Povelje imaju prednost u slučaju kolizije između obveza iz Povelje i obveza na temelju kojega drugog međunarodnog sporazuma. Velika Britanija se nije držala neutralnosti i odredaba Konvencije niti u Prvom, niti u Drugom svjetskom ratu. U Prvom svjetskom ratu egipatska vlada dala je izvesti iz prokopa trinaest brodova pod neprijateljskom zastavom izvan lučkog pojasa od tri milje, gdje ih je čekao i uzaptio britanski ratni brod. Naknadno je na najvišoj instanci britanskog pravosuđa navedena mjera ukinuta kao protivna Carigradskoj konvenciji i međunarodnom pravu, a vlasnicima je priznato pravo na odštetu, premda sami brodovi nisu vraćeni vlasnicima, već su prepušteni britanskoj vladi temeljem čl. 297. Versailleskog ugovora. Za vrijeme Drugog svjetskog rata neprijateljski brodovi se nisu ni odvažili poslužiti kanalom, ali je neutralnost prokopa narušena, budući da su ga sile Osovine između 1940. i 1942. bombardirale iz zraka 64 puta, prilikom čega je potopljeno nekoliko brodova, a prokop na dulje vrijeme onesposobljen.

[49] Međunarodna organizacija za osiguranje mira i jačanje međunarodne suradnje, osnovana na poticaj američkog predsjednika W. Wilsona nakon I. svjetskog rata sa sjedištem u Ženevi. Temeljni propis Lige bio je Pakt donesen na Mirovnoj konferenciji u Versaillesu 28. IV. 1919., koji je zatim unesen u mirovne ugovore zaključene 1919/20. Liga naroda. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 4. 9. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=36454 .

Sueski prokop Egiptu je donio više nevolja nego koristi. Velika Britanija je 1914. proglasila svoj protektorat nad Egiptom. Prisutnost Velike Britanije na području sueske zone bila je predmet sve jačeg otpora egipatske vlade i političke opozicije, te je 1922. Egipat konačno stekao neovisnost. Britanija je ipak zadržala svoje trupe u Egiptu, a britansko-egipatskim sporazumom iz 1936. osigurala je pravo držanja svojih postrojbi na području Sueskog kanala narednih 20 godina sa primarnom zadaćom da služe obrani prokopa. Njezino povlačenje sa tog područja završeno je ispunjenjem ugovora od 19. listopada 1954. o povlačenju britanskih snaga iz Egipta. U tome ugovoru obje strane priznale su trgovinsku, gospodarsku i stratešku važnost Sueskog prokopa i izrazile odlučnost da se odredbe Carigradske konvencije i sloboda plovidbe održe na snazi. Britanske trupe povukle su se prije ugovorenog roka, 1956. godine, neposredno prije izbijanja novih nereda.

26. srpnja 1956. egipatska vlada nacionalizirala[50] je Društvo Sueskoga kanala, te prisvojila upravu prokopa i pilotažu u njemu. U sporu koji su SAD, Velika Britanija i Francuska iznijele pred Vijeće sigurnosti Ujedinjenih naroda, Vijeće je donijelo Zaključak o budućem uređenju načela o režimu Sueskoga kanala. To su prvenstveno sloboda plovidbe bez ikakve diskriminacije, poštivanje egipatske suverenosti, odvajanje uprave kanala od politike bilo koje zemlje, sporazumno utvrđivanje taksi za plovidbu, odvajanje dijela prihoda za održavanje i poboljšice u kanalu.[51] Odlučeno je i da će se sporovi i nerazriješena pitanja između Egipta i Društva Sueskog kanala rješavati arbitražom. Egipat je odredio dioničarima Društva dati naknadu u visini cijene dionica na pariškoj burzi, no predstavnici Društva koje je nastavilo poslovati izvan Egipta tvrdili su da je vrijednost društvene imovine znatno veća. Uz posredovanje Međunarodne banke za obnovu i razvoj sporazumjele su se Ujedinjena Arapska Republika (savez Egipta i Sirije od 1958.-1961.) i Društvo na način da Društvo zadrži imovinu koja se nalazi izvan zemlje, vrijednosti od oko 56 milijardi franaka, a Ujedinjena Arapska Republika preuzme imovinu koja se nalazila u Egiptu u vrijednosti oko 43 milijarde franaka. Osim toga, Društvo je dobilo i paušalnu odštetu vrijednosti 28,3 milijuna egipatskih funti obročno, narednih pet godina. Nacionalizacija Društva bila je povod britansko-francusko-izraelske vojne intervencije na Egipat krajem listopada 1956. Takozvana *Sueska kriza*

[50] Nacionalizacija (franc. nationalisation), postupak kojim se privatna imovina pravne ili fizičke osobe prisilno oduzima uz naknadu ili bez nje i prenosi u vlasništvo države. Provode ju ovlašteni nadležni državni organi na temelju zakonskih odluka i propisa. nacionalizacija. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 28. 8. 2023. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=42694 .
[51] Rezolucija Vijeća sigurnosti 118 (1956.) od 13.10.1956.

uzrokovana je odlukom tadašnjega egipatskog predsjednika Gamala Abdel Nassera da nacionalizira Društvo Sueskog kanala i upravu preda egipatskim vlastima. Plan je bio da Izrael zaposjedne egipatsko-sinajsko područje do kanala oružanom akcijom, a Francuska i Velika Britanija pripomognu zračnim snagama.[52] Temeljem Zaključka Opće skupštine Ujedinjenih nacija na inicijativu SAD-a i Sovjetskog Saveza intervencija je obustavljena, a strane postrojbe povučene. Sueski prokop je za vrijeme tog sukoba 5 mjeseci bio onesposobljen za plovidbu.

U skladu s načelima Vijeća sigurnosti egipatska vlada je 24. travnja 1957. dala *Izjavu o Sueskom kanalu i o uređenju koje se odnosi na njegovo upravljanje*, koju je registrirala i deponirala u Tajništvu Ujedinjenih naroda. Tim jednostranim aktom Egipat je potvrdio svoju nakanu da poštuje „*slovo i duh*“ Carigradske konvencije iz 1888., kao i prava i obveze koje iz nje proizlaze, te da se pridržava Povelje Ujedinjenih naroda[53], načela i ciljeva Ujedinjenih naroda. Egipatska vlada je naročito odlučila osigurati slobodnu i stalnu plovidbu svim narodima u granicama Carigradske konvencije. Visina pristojbi će se i dalje određivati sukladno sporazumu iz 1936. između vlade Egipta i Društva Sueskog kanala, a u slučaju nesuglasica o eventualnim povišenjima spor će se rješavati arbitražom. Egipat će voditi računa o održavanju i modernizaciji kanala u skladu sa zahtjevima suvremene plovidbe. U točki 4. navedeno je da će Kanal biti „*upravljan i iskorištavan od strane autonomne Vlasti Sueskog kanala uspostavljene od vlade Egipta 26. srpnja 1956....*“[54] Arbitražom će se rješavati i pitanja odštetnih zahtjeva i žalbi u odsustvu sporazuma stranaka. Nadalje, ukoliko se pojave sporovi između stranaka Carigradske konvencije o njezinu tumačenju ili primjeni njezinih odredbi, ako se ne riješe drugačije, podnijet će se Međunarodnom sudu, a egipatska vlada obvezala se prihvatiti obligatornu nadležnost Međunarodnog suda.

Poput Britanije koja se nije držala Carigradske konvencije tokom dva svjetska rata, ni Egipat nije poštivao odredbe Carigradske konvencije prema Izraelu od njegova osnutka 1948. godine.

---

[52] Rudlof, D., *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Zagreb, Matica Hrvatska, 2012., str. 736.

[53] Povelja Ujedinjenih naroda potpisana je 26. lipnja 1945. na konferenciji u San Franciscu od strane 50 zemalja. Stupila je na snagu 24. listopada 1945. godine. Povelja sadrži 19 poglavlja plus Statut međunarodnog suda od čega je najbitnije prvo poglavlje u kojem su definirani ciljevi (prvi član) i načela organizacije (drugi član).
Ciljevi organizacije UN-a su: očuvanje međunarodnog mira i sigurnosti te miroljubivo rješavanje međudržavnih sporova u skladu s načelima međunarodnog prava. Razvijanje prijateljskih odnosa među narodima koje temelji na načelu jednakosti svih naroda, poticanje međunarodnog ekonomskog, kulturnog te socijalnog djelovanja s ciljem stvaranja zajedničkih interesa zbog čega će teže dolaziti do konflikata. https://hr.wikipedia.org/wiki/Povelja_Ujedinjenih_naroda Pristupljeno 28.08.2023.

[54] *Izjava egipatske vlade o Sueskom kanalu i o uređenju koje se odnosi na njegovo upravljanje*, dana u Kairu 24. travnja godine 1957. Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog XVII) str. 162.-164.

Egipat je priječio prolazak Sueskim kanalom brodovima pod izraelskom zastavom, kao i svim ostalim brodovima koji su prevozili robu u Izrael ili iz njega, a primjenom pravila ratnoga prava sukladno kojima je postojalo pravo plijena, uzapćivao je brodove i robu koji bi se našli u kanalu. Kako su takvom praksom bile pogođene brojne države, Egipat je Rezolucijom Vijeća sigurnosti od 1. rujna 1951. pozvan da prestane ometati plovidbu prokopom, osim ako se radi o sigurnosti plovidbe i poštivanju međunarodnih propisa na snazi. Međutim, Egipat se na nju oglušio pravdajući se da još uvijek traje ratno stanje s Izraelom.[55] Nakon povlačenja UN-a iz Egipta, Egipat je zatvorio plovidbu Tiranskim tjesnacem na ulasku u Akabski zaljev izraelskim brodovima. Izrael je odgovorio oružanim napadom. U takozvanom izraelsko-arapskom ratu koji je trajao šest dana 1967. Izraelci su stigli do Sueskog kanala u kojemu su Egipćani potopili četrnaest trgovačkih brodova. 1973. Egipat je ponovno napao Izrael na židovski blagdan Yom Kippur, a Izraelci su uzvratili zaposjevši egipatsko područje na zapadnoj strani kanala.[56] Kanal je iznova onesposobljen za plovidbu na više od 8 godina, sve do 1975. Neprijateljstvo je okončano tek 26. ožujka 1979. mirovnim ugovorom u Washingtonu između Izraela i Egipta. U članku 5. (st. 1.) toga ugovora proglašeno je načelo slobode prolaska kanalom tereta koji nema vojnički značaj u Izrael ili izvan njega. Izraelski brodovi, kao i svi drugi brodovi koji plove u Izrael ili iz njega uživaju pravo prolaska prokopom i morem kojim se prokopu prilazi. Prilikom čišćenja prokopa od zaostalih mina, eksploziva i potopljenih brodova kanal je značajno proširen i produbljen, te su mu ublažene krivine kako bi i veći brodovi mogli prolaziti kroz njega. Egipat se obvezao Carigradsku konvenciju primijeniti na brodove svih zastava, bez diskriminacije. Evidentno je da je napustio sve oblike diskriminacije prema Izraelu, budući da danas propušta i izraelske ratne brodove.

3.2. Panamski kanal

Panamski kanal je umjetni kanal koji se nalazi na najužem dijelu Srednje Amerike, na teritoriju Paname (Panamska prevlaka) i povezuje Atlantski ocean (Karipsko more) s Pacifikom (Panamski zaljev), te značajno skraćuje plovidbu brodovima koji bi u protivnom morali ploviti oko Južne Amerike.[57] Uz Sueski kanal predstavlja jednu od dvije najvažnije „žile kucavice“ u

[55] Egipat se pozivao na odredbe Carigradske konvencije i pravila ratnoga prava. Prema čl. 10. Konvencije Egipat je ovlašten poduzeti mjere potrebne radi osiguranja obrane Egipta i očuvanja javnog poretka. Isto tako, čl. 11. propisuje da te mjere ne smiju priječiti slobodnu upotrebu prokopa. Također je tvrdio kako je odluka Vijeća sigurnosti protivna odredbama Carigradske konvencije.
[56] Tzv. *Yom Kippur rat*
[57] Dužina plovidbe oko Južne Amerike preko rta Horn dulja je za više od 8.000 milja.

pomorskom prometu. Kanal je dug 83 kilometra, u najužem dijelu širok 152,2 metra, a dubok 12,8 metara. Nalazi se na 28 metara iznad razine mora. Brodu je potrebno minimalno 8 sati da bi prošao kanalom. Brodovi ne mogu samostalno proći kroz kanal, već ovise o branama, podizanju i spuštanju razine vode u komorama, te snažnim lokomotivama koje ih vuku. Kanal je otvoren 1914. godine, neposredno nakon početka Prvog svjetskog rata.

Kao i gradnju Sueskog prokopa, izgradnju Panamskog kanala pratile su mnoge nevolje već i prije početka gradnje. Pravni režim kanala uređivan je u više dvostranih ugovora. Pregovori o pravnom uređenju odnosa na kanalu započeli su davne 1850. kada je sklopljen prvi ugovor o gradnji i pravnom režimu prokopa između Sjedinjenih Američkih Država i Velike Britanije, za koji prokop je zamišljena trasa koja prolazi područjem Nikaragve.[58] Prokop je trebao biti neutraliziran i pod upravom obje strane ugovornice, uz zabranu diskriminacije i utvrđivanja njegovih obala. 1878 osnovano je prvo društvo za izgradnju prokopa preko Paname, a nedugo nakon i društvo pod upravom Ferdinanda Lessepsa. Gradnja kanala otpočela je 1882. godine. Međutim, radovi su sporo napredovali zbog nesnosnih klimatskih uvjeta u močvarnom području i zaraznih tropskih bolesti, zbog kojih su radnici masovno umirali (procjenjuje se da je do kraja izgradnje život izgubilo ukupno 27.500 radnika). Financijski krah društva 1888. obustavio je započete radove. Naknadni pregovori okončani su Prvim Hay-Pauncefoteovim ugovorom od 5. veljače 1900. koji je predviđao neutralizaciju prokopa, a mogle su mu pristupiti i druge države. Sjedinjene Američke Države su odbile ratificirati navedeni ugovor, te su od Velike Britanije za sebe ishodile veća prava novim dvostranim ugovorom od 18. studenoga 1901. godine; tzv. Drugi Hay-Pauncefoteov ugovor. Postignut je sporazum kojim je Britanija prepustila SAD-u izgradnju i isključivo pravo upravljanja kanalom, uz uvjet neutralizacije kanala i pridržavanje pravila ustanovljenih Carigradskom konvencijom o slobodnoj plovidbi Sueskim kanalom iz 1888. Sukladno Carigradskoj konvenciji, pristup kanalu treba biti slobodan i otvoren svim trgovačkim i ratnim brodovima svih zemalja bez diskriminacije, takse trebaju biti opravdane i pravične, zabranjeno je vršiti blokadu, pravo rata ili bilo koji čin neprijateljstva u kanalu. Ratni brodovi neće se zadržavati u kanalu dulje no što je potrebno, niti će vršiti ukrcaj ili iskrcaj hrane, četa, ratnog materijala ili municije osim u nužnim slučajevima, odnosno u slučaju neočekivanih smetnji u prometu. Ratni brodovi zaraćenih strana ne smiju se zadržavati u kanalu dulje od 24 sata, osim u slučaju nevolje. Usto, brodovi jedne zaraćene strane za isplovljavanje moraju

[58] Takozvani Clayton-Bulwerov ugovor

sačekati istek roka od 24 sata od isplovljavanja broda druge zaraćene strane.[59] Prema članku 4. Ugovora nikakve promjene suvereniteta nad teritorijem kanala niti promjene u međusobnim odnosima između ugovornica ugovora ne će utjecati na načelo neutralizacije ni na obveze koje su te države preuzele na sebe.

Formalno gledajući predmetni ugovor je isključivo dvostrano obvezujuć, budući da on ne zasniva prava i obveze drugih država. Usprkos tome, stajalište mnogih je da su se Sjedinjene Američke Države obvezale prema svakoj državi čiji brodovi imaju interesa ploviti kroz kanal.

U vrijeme kada je trebala otpočeti gradnja kanala nezavisna Panamska država još nije postojala. Područje Panamske prevlake bilo je dijelom teritorija Kolumbije, premda nije postojala kopnena veza kroz prašumu sa ostatkom te zemlje. Odgovor na kolumbijski otpor sklapanju ugovora sa SAD-om stigao je u obliku separatističkoga ustanka u Panami 3. studenoga 1903. Uz otvorenu potporu SAD-a, sljedećeg dana proglašena je nezavisna Panamska Republika koju su Sjedinjene Američke države priznale 13. studenoga i već 18. studenoga s njom sklopile tzv. Hay-Varilla Treaty[60] ugovor koji se održao na snazi narednih 75 godina.

Konvencijom iz 1903. stekle su SAD pravo da „zauvijek“ zaposjednu, upravljaju i vrše vlast u zoni budućeg Panamskog prokopa u širini 5 milja računajući od srednje crte kanala, sa svake strane prokopa i to radi izgradnje, održavanja, upotrebe, obrane, iskorištavanja i zdravstvenog poboljšanja prokopa. Zona započinje u Karipskom moru i proteže se 3 morske milje od srednje crte niske vode, izuzev luke Panama i luke Colon koje se nalaze unutar područja zone. Koncesija se odnosi i na otoke koji pripadaju navedenoj zoni, te na druga zemljišta, riječne tokove i jezera koji ne pripadaju zoni, ali mogu biti potrebni za poduhvate na kanalu.[61] Zauzvrat, u članku 1. Konvencije „*Sjedinjene Američke države zajamčuju i podržavaju nezavisnost Republike Paname*“. Kao kompenzaciju za ustupljena prava, Vlada Sjedinjenih Američkih država obvezala se isplatiti Republici Panami odštetu od deset milijuna dolara u zlatnoj moneti SAD-a prilikom ratifikacije ove Konvencije, te dodatno, godišnju naknadu od dvjestopedeset tisuća dolara.[62] Prema čl. 18. Konvencije, a na temelju čl. 3 (st.1.) Ugovora od 18. studenog

[59] Ugovor između Sjedinjenih Država Amerike i Velike Britanije o olakšanju izgradnje plovnog kanala između Atlantskog i Tihog oceana sklopljen u Washingtonu 18. studenog 1901., Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog V), str. 115.
[60] Konvencija između Sjedinjenih Država Amerike i Republike Paname o izgradnji plovnog kanala koji će spajati vode Atlantskog i Tihog oceana sklopljena u Washingtonu 18. studenog 1903. Ibid. (Prilog VI), str. 118.-121.
[61] Ibid. čl.2.
[62] Ibid. čl. 14.

1901. između SAD-a i Velike Britanije Panamski kanal i ulaz u kanal, kada se izgrade, biti će zauvijek neutralizirani i otvoreni za brodove svih zastava bez diskriminacije u odnosu na brodove i takse. Vlada Republike Paname pridržala je pravo upotrebe kanala u svrhu prolaska brodova, trupa i ratne municije u svako doba, bez plaćanja taksi bilo koje vrste. Za razliku od Sueskog kanala, obale Panamskog kanala mogle su biti utvrđivane. Sjedinjene Američke Države su na temelju članka 23. Konvencije dobile pravo podizanja utvrđenja u kanalu i korištenja svojih oružanih snaga (vojnih, policijskih i pomorskih snaga) u svrhu sigurnosti ili obrane kanala.

Kanal je svečano otvoren 15. kolovoza 1914. godine. Nedugo nakon otvaranja kanala počelo je rasti nezadovoljstvo u Panami uzrokovano nepravednim povlaštenim položajem SAD-a glede pravnog režima Panamskog kanala. „*Pritisak javnoga mnijenja zahtijevao je izmjenu ugovorima stvorenoga stanja i vraćanje suverenosti Paname u tom području*“.[63] Ugovorom iz 1936. neznatno je revaloriziran godišnji iznos naknade Panami. Ugovorom od 25. siječnja 1955. značajnije je povećan godišnji iznos naknade, premda, u razmjeru prema prihodu od ubiranih pristojbi, taj je iznos bio zanemariv. Osim toga, Panama je stekla prava naplate poreza stranicima u zoni kanala, te su zadovoljeni određeni zahtjevi vezani uz upravljanje u zoni, te gospodarski interesi panamskih građana i radnika. Nezadovoljstvo pučanstva i nemiri u Panami nisu jenjavali. U demonstracijama panamskih građana 1964. godine u Balboi ubijeno je 26, a ranjeno 400 demonstranata.[64] Uz podršku većinskog dijela svjetskoga javnog mnijenja Panama je postavljala sve veće i radikalnije zahtjeve, a pregovori su više puta započinjali i bivali prekinuti.

Pregovori iz 1967. i 1974. rezultirali su dogovorom o bitnim stavkama budućeg režima i iznjedrili dva ugovora o režimu Panamskoga prokopa koji su i dan danas na snazi. Njima je uređen pravni status prokopa, režim prolaska i američko-panamski odnosi u pogledu kanala. Ugovori između Paname i SAD-a sklopljeni su 7. rujna 1977. u Washingtoni. To su: ***Ugovor o Panamskom kanalu*** i ***Ugovor o trajnoj neutralnosti i održavanju Panamskoga kanala***[65]. Stupanjem na snagu ovih ugovora 1. listopada 1979. stavljeni su izvan snage ugovori iz 1903.,1936. i 1955. godine. Ugovorima je određeno da Panama preuzima suverenitet nad zonom prokopa, a Sjedinjene Američke države zadržavaju pravo upravljanja i održavanja

[63] Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B., Međunarodno pravo 1, Zagreb, Školska knjiga, 2010., str. 285.
[64] Degan V.-Đ., Međunarodno pravo, Zagreb, Školska knjiga, 2011., str. 702.
[65] Tzv. Arter-Torrijos ugovori

prokopa i svih uređaja, te osiguravanje plovidbe kroz prokop. Također je određeno da ta prava i obveze SAD-a prestaju s danom 31. prosinca 1999. kada prokop prelazi u isključivu i neograničenu vlast Paname u punom obimu toga instituta.

Od tada, Panama vrši suverenitet nad područjem Panamskog kanala i njegovih pristupnih luka Balboa i Cristobal. Za upravljanje kanalom ustanovljena je Vlast Panamskog kanala. Svi brodovi plaćaju pristojbu za prolazak kanalom. Pristojbe za prolazak određuje Vlast Panamskog kanala, a njihova visina ovisi o tipu broda, količini i vrsti tereta. Tokom prolaska, u prokopu će se brodovima pružati pomoćne usluge, a pristojbe i druga davanja zbog tih usluga biti će pravični i jednaki za sve u skladu s načelima međunarodnoga prava. Panama se obvezala održati prokop neutraliziranim, slobodnim i otvorenim za miroljubivi prolazak brodova svih država u uvjetima potpune jednakosti, i u vrijeme mira i u doba rata. Članak 2. Ugovora o trajnoj neutralnosti i održavanju Panamskoga kanala kaže: „*Republika Panama obznanjuje neutralizaciju kanala sa svrhom da i u vrijeme mira i u vrijeme rata i dalje ostane siguran i otvoren za mirni prolazak brodova svih država pod uvjetima pune jednakosti...*“[66] Miroljubivi prolazak odnosi se čak i na trgovačke i ratne brodove na nuklearni pogon. Ratne brodove i pomoćne brodove ne smije se pregledavati ni kontrolirati tijekom prolaska, ali moraju udovoljavati zdravstvenim propisima. U kanalu vrijedi zabrana neprijateljstva. Države ugovornice i ostale države koje priznaju neutralizaciju kanala obvezuju se da u slučaju rata neće pripremati ratne operacije u samome kanalu, u njegovim pristupnim putevima, niti u teritorijalnom moru Paname. Kanal se izdvaja iz ratišta čak i u slučaju da je Panama među zaraćenim državama. Propisi ugovora iz 1977. o zabrani prolaska odnose se samo na brodove država s kojima bi Sjedinjene Američke Države ili Panama bile u ratu. Sjedinjene Američke Države su jamac neutralizacije Panamskoga kanala. Sukladno tome, obje države imaju pravo i obvezu braniti kanal u slučaju kakve opasnosti, ugroze, prijetnje ili napada na kanal i slobodnu plovidbu njime. U Izjavi američke vlade od 14. listopada 1977. pojašnjena su prava i obveze jamca i Panamske države, a sama je izjava unesena u ratifikacijske isprave i sastavni je dio Ugovora o trajnoj neutralnosti i održavanju Panamskoga kanala.

3.3. Kielski kanal

Kielski prokop povezuje Sjeverno i Baltičko more. Prokop ne samo da skraćuje put između ta

[66] Rudlof, D., Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora, Zagreb, Matica Hrvatska, 2012., str. 540.

dva mora, već se njime izbjegava i opasan put kroz Danske tjesnace Veliki i Mali Belt ili Sund. Dugačak je 98,7 kilometara, a širok 40 metara, te može primiti brodove do 15.000 tona. Sve do kraja Prvog svjetskog rata Kielski je kanal bio unutrašnji plovni put Njemačke. Njemačka ga je prokopala na svome teritoriju između 1887. i 1895. prvenstveno iz strateških razloga. Mirovnim ugovorom u Versaillesu 1919. pobijeđena Njemačka je bila prinuđena dozvoliti internacionalizaciju Kielskoga kanala. „*Historija Kielskog kanala pruža primjer promjene pravnog režima u kanalu. Nacionalni režim zamijenjen je, kao posljedica poraza Njemačke u Prvom svjetskom ratu, međunarodnim režimom...*".[67] Klauzule o Kielskom kanalu sadržane su u člancima 380.-386. Versailleskog ugovora. Članak 380. Ugovora kaže: „*Kielski kanal i svi njegovi prilazi bit će uvijek slobodni i otvoreni u potpunoj ravnopravnosti ratnim i trgovačkim brodovima svih naroda koji se nalaze u stanju mira s Njemačkom."*[68] Članak 382. propisuje da se mogu naplaćivati samo takse čija je svrha na pravičan način pokriti troškove oko održavanja plovnosti ili poboljšica kanala i njegovih prilaza ili da se podmire izdaci učinjeni u interesu plovidbe. Na temelju tih izdataka utvrđivat će se tarife i oglasiti u lukama. Pregledavanje tereta biti će potrebno samo u slučaju sumnje na prijevaru ili prijestup. Prema tome, Njemačka je bila obvezna držati prokop otvorenim za trgovačke i ratne brodove država s kojima je u miru, a takse je smjela ubirati samo u svrhu održavanja kanala i poboljšica na kanalu. Prema članku 385. nametnuta joj je dužnost poduzimati sve mjere radi uklanjanja smetnji ili opasnosti po plovidbu, te održavanje dobrih uvjeta plovidbe.

Nedugo nakon stupanja na snagu Ugovora iz Versaillesa došlo je do spora povodom prolaska kanalom britanskog trgovačkog broda „Wimbledon" koji je prevozio streljivo i ratni materijal za Poljsku. Njemačka je restriktivno tumačila članak 380. o svojoj dužnosti neutralnosti. „*Kada je njemačka vlada zaustavila brod „Wimbledon", koji je prevozio streljivo za Poljsku (koja je tada bila u ratu sa sovjetskom Rusijom), došlo je do parnice sa Stalnim sudom međunarodne pravde o tumačenju domašaja čl. 380. Sud je presudio da je Njemačka obvezana propuštati brodove čak i onda kad voze ratni materijal zaraćenim državama. Njemačka je svoje obveze jednostrano otkazala (14. studenoga 1936.).*"[69] Osim što je jednostrano otkazala međunarodni režim Kielskog kanala, Njemačka je prolazak stranih ratnih brodova uvjetovala svojim

[67] Ibler V., *Sloboda mora*, Zagreb, Narodne novine, 1965.
[68] Ugovor o miru zaključen u Versaillesu 28. lipnja 1919. između savezničkih i udruženih sila i Njemačke (Službene novine Kraljevstva SHS, posebni broj 119a od 2. lipnja 1920., str. 152), Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965. (Prilog XI) str. 124.-125.
[69] Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B., *Međunarodno pravo 1*, Zagreb, Školska knjiga, 2010., str. 286.

prethodnim odobrenjem. Stalni sud međunarodne pravde svojom Presudom od 17. kolovoza 1923. odbacio je njemački stav i osudio je da plati troškove zaobilazne plovidbe tog broda oko Danske. Između ostaloga, Sud se vodio režimom prolaska kroz Sueski i Panamski kanal koji u takvim slučajevima dozvoljava prijevoz ratnoga materijala trećim zaraćenim stranama.

Prema Deganu položaj Kielskog kanala nakon Drugog svjetskog rata sve do danas nije potpuno razjašnjen. Po završetku rata Sjedinjene Američke Države smatrale su da je međunarodni režim Kielskog kanala dokinut, no ministarstvo vanjskih poslova 1953. priklonilo se stajalištu Britanije i Francuske da je taj režim i dalje na snazi.[70] Poljska strana smatra da je obveza iz Versailleskog ugovora i dalje važeća, te da odgovara općim načelima koja vrijede za prokope od međunarodne važnosti koji povezuju otvorena mora. S druge strane, postoje stajališta da jednostrano otkazivanje Mirovnog ugovora od strane Njemačke nije pravno valjano. Kada bi imala interesa, Njemačka bi mogla osporiti te zahtjeve budući da nakon jednostranog otkaza odredaba o internacionalizaciji nije bilo protesta od strane ostalih stranaka Versailleskog ugovora. Očigledno je da i sama Njemačka izbjegava izjašnjavanje o predmetnom pitanju. U svakom slučaju, plovidba stranih brodova Kielskim kanalom odvija se neometano, a pravno je regulirana unutrašnjim propisima Njemačke.

[70] Degan V.-Đ., Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Informator, Zagreb, 1989., str. 143.

4. MEĐUNARODNO PRAVO MORA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Cjelokupna materija pomorskog prava u Republici Hrvatskoj uređena je ***Pomorskim zakonikom***.[71] Prvi Pomorski zakonik[72] donesen je 27. siječnja 1994. godine na sjednici Zastupničkog doma Sabora Republike Hrvatske, a stupio je na snagu 22. ožujka 1994. To je bio prvi cjeloviti i sustavni pomorski zakonodavni zbornik u Republici Hrvatskoj. Deset godina kasnije zakonodavac je usvojio novi, danas važeći Pomorski zakonik.

8. prosinca 2004. zbog velikog broja sveobuhvatnih promjena, te propusta i nejasnoća koje su uočene prilikom primjene ovog zakonika Hrvatski Sabor donio je novi Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19) koji je stupio na snagu 29. prosinca 2004. Pomorski zakonik iz 2004. preuzeo je rješenja iz starog zakonika i sadržajno se oslanja na njega, no uz odgovarajuće izmjene i dopune. Odredbe o međunarodnom pravu mora i o plovidbenim pravima stranih brodova doživjele su samo manje intervencije. Prema Bolanči Zakonik iz 2004. „*prihvaća najsuvremenija rješenja različitih međunarodnih unifikacijskih instrumenata, bez obzira na činjenice jesu li stupili na snagu, te je li ih Republika Hrvatska ratificirala. Nadalje, tekst novog zakonika usklađen je s mnogobrojnim propisima Europske unije iz područja pomorstva i predstavlja osnovni pravni okvir za nastavak procesa harmonizacije donošenjem posebnih podzakonskih propisa.*“[73] 2019. donesen je Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (NN 17/19).[74] Prema čl. 1. (st. 1.) Pomorskog zakonika, njegovim odredbama se određuju morski i podmorski prostori RH, uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove... U čl. 6. određeno je da Hrvatska na moru vrši suverenitet na prostoru unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, na zračnom prostoru iznad njih, te na dnu i podzemlju,[75] dok u svome gospodarskom i epikontinentalnom pojasu ostvaruje „*suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorištavanja, zaštite, očuvanja i unaprjeđivanja prirodnih morskih*

[71] Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)
[72] Pomorski zakonik (NN 17/94, 74/94, 43/96)
[73] Bolanča D., Primorac Ž, Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2007., izvorni znanstveni rad, “Naše more” 55(3-4)/2008.(Ovaj rad je referat na Znanstvenom skupu «ZERP – gospodarski pojas: pitanja ribarstva, zaštite okoliša i razgraničenja na Jadranu o 25-oj godišnjici Konvencije UN o pravu mora», održanomu u Splitu 17 – 18. prosinca 2007.)
[74] Zakon o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika (NN 17/19) donesen je 8. veljače 2019., a stupio je na snagu 28. veljače 2019. godine.
[75] St. 1. čl. 6. Pomorskog zakonika (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

bogatstava, uključujući bogatstva na morskome dnu i u morskom podzemlju te radi obavljanja drugih gospodarskih djelatnosti."[76] Važno je istaknuti kako je Republika Hrvatska iako joj je na to imala pravo još prema Konvenciji iz 1982., svoj isključivi gospodarski pojas proglasila tek 2021. godine.[77] U članku 32. Pomorskog zakonika definiran je isključivi gospodarski pojas kao pojas koji obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnoga mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom. U njemu RH ostvaruje suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima, te radi proizvodnje energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova.[78] U IGP-u sve države uživaju međunarodnim pravom zajamčene slobode plovidbe, preleta, polaganja podmorskih kablova i cjevovoda i druge međunarodnopravno dopuštene uporabe mora, ne dirajući u suverena prava i jurisdikciju Republike Hrvatske.

Prvi i drugi dio Pomorskog zakonika sadržavaju norme koje iako su norme unutarnjeg prava Republike Hrvatske, bitnim dijelom predstavljaju recepciju međunarodnoga prava u nacionalno pravo Hrvatske[79]. U prvom redu misli se na recepciju rješenja iz Konvencije o pravu mora iz 1982.[80] I premda Pomorski zakonik ne sadrži opću klauzulu kojom se poziva na Konvenciju, iz sadržaja njegovih odredbi jasno je vidljivo da su se tvorci zakonika oslanjali na tekst same Konvencije. Konvencija je usvojena na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda u Montego Bayu, Jamajka, 10. prosinca 1982., te je otvorena je za potpisivanje, zajedno sa Završnim aktom Konferencije. Stupila je na snagu 16. studenoga 1994. Republika Hrvatska je strankom Konvencije postala 5. travnja 1995.[81], kada je kod glavnog tajnika Ujedinjenih naroda položila odgovarajuću notifikaciju o sukcesiji.[82] Prilikom polaganja notifikacije o sukcesiji Republika

---

[76] Ibid. st. 2. čl. 6.

[77] Hrvatski sabor na sjednici 5. veljače 2021. donio je Odluku o proglašenju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru. IGP je proglašen u skladu s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora, u pravnom režimu utvrđenom u dijelu V. Konvencije i glavi IV. Pomorskog zakonika.

[78] Ibid. čl. 33.

[79] Članak 141. Ustava RH (NN 56/90, 135/97, 8/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 5/14) kaže: "*Međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na snazi, čine dio unutarnjega pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona. Njihove se odredbe mogu mijenjati ili ukidati samo uz uvjete i na način koji su u njima utvrđeni, ili suglasno općim pravilima međunarodnog prava*".

[80] Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora otvorena je za potpisivanje 10. prosinca 1982., a stupila je na snagu 16. studenog 1994. godine

[81] „Međutim, u pismu u kojem je 4. travnja 1995. ministar vanjskih poslova Republike Hrvatske dr. Mate Granić zatražio da se Hrvatska smatra sljednicom SFRJ glede ratifikacije Konvencije o pravu mora, predložio je da sukcesija ima učinak od 8. listopada 1991., tj. od dana stjecanja samostalnosti Republike Hrvatske. Službene publikacije Ujedinjenih naroda glede odnosa Hrvatske prema Konvenciji navode pak samo datum 5. travnja 1995." B. Vukas, Pomorski zakonik Republike Hrvatske i međunarodno pravo mora, izvorni znanstveni rad, Zbornik PFZ, 58, (1-2) 181-203 (2008).

[82] Ratifikacija SFR Jugoslavije bila je 5. svibnja 1986.

Hrvatska je pristala biti vezana Sporazumom o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982. Opća skupština Ujedinjenih naroda usvojila je predmetni Sporazum rezolucijom 48/263 28. srpnja 1994. Sporazum se privremeno primjenjivao od 16. studenoga 1994., a stupio je na snagu 28. srpnja 1996.[83]

Dio III Konvencije o pravu mora koji obuhvaća članke 34.-45. odnosi se na međunarodne tjesnace, odnosno, kako sam naslov kaže „*Tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi*", a sadrži odredbe koje su od iznimnog značaja za osiguranje režima otvorenog mora, prvenstveno slobodu plovidbe, ali i proklamaciju *načela slobode mora* uopće. Sloboda mora treba jamčiti čitav niz prava obalnim i neobalnim državama, a prije svega temeljno pravo država na međunarodni saobraćaj. Čl. 34 (st. 1.) Konvencije kaže: „*Režim prolaska kroz tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu utvrđen u ovom Dijelu ni u kojem drugom pogledu neće utjecati na pravni status voda koje tvore takve tjesnace ili na ostvarivanje suvereniteta ili jurisdikcije država koje graniče s tjesnacima nad takvim vodama i njihovim zračni prostor, korito i podzemlje.*" Veoma je značajan čl. 36. prema kojem se ove odredbe ne primjenjuju na tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi ako kroz tjesnac postoji ruta kroz otvoreno more ili kroz isključivi gospodarski pojas sličnih osobina s obzirom na navigacijske i hidrografske karakteristike (na takvim se rutama primjenjuju drugi relevantni dijelovi Konvencije, uključujući odredbe o slobodi plovidbe i preleta). Ključno je da tjesnac mora služiti međunarodnoj plovidbi. Sličnu odredbu možemo naći u Ženevskoj Konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958.[84] Ukoliko tjesnac ne služi međunarodnoj plovidbi, na njega se ne odnose odredbe „Prava mora" odnosno Ženevske konvencije iz 1958. i Konvencije iz 1982. Konvencija iz 1982. po prvi put uvodi novi institut „*tranzitnog prolaska*". Pravo tranzitnog prolaska je definirano u čl. 38. kao sloboda plovidbe i preleta isključivo u svrhu neprekidnog i brzog prolaska tjesnacem bez zaustavljanja. Pravo tranzitnog prolaska vrijedi samo za tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu između jednog dijela otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa.[85]Državama koje graniče s tjesnacima zabranjeno je ometati tranzitni prolazak, te su dužne objaviti svaku opasnost za plovidbu ili prelet koja im je poznata, a „*tranzitni prolazak se ne smije obustaviti*"[86] za razliku od režima neškodljivog prolaska. Ova dva režima razlikuju se

[83]https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2000_06_9_84.html pristupljeno 02.09.2023.
[84] „ Ne može se obustaviti prolazak stranih brodova kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora strane države."
[85] Čl. 37 Konvencije o pravu mora iz 1982.
[86] Ibid. čl. 44.

još i u tome što tranzitni prolazak dopušta i plovidbu podmornica ispod morske površine. Prema tome, režim tranzitnog prolaska značajno je liberalniji od režima neškodljivog prolaska. Režim neškodljivog prolaska će se primjeniti na one međunarodne tjesnace kada postoji put otvorenim morem ili isključivim gospodarskim pojasom, koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine.[87] Obalne države na tjesnacu su na temelju čl. 37. ovlaštene odrediti alternativne pomorske putove i propisati sheme razdvajanja prometa za plovidbu u tjesnacima gdje je to potrebno za sigurni prolazak brodova.
Osim ova dva režima, Konvencija je u svom IV. Dijelu uredila i institut *„arhipelaškog prolaska"* u arhipelaškim vodama, koji je u mnogome sličan tranzitnome prolasku u tjesnacima. Sukladno tome, na arhpelaški prolazak se primjenjuju sve relevantne odredbe koje vrijede za tranzitni prolazak, poglavito one koje se tiču prava i dužnosti brodova i zrakoplova za vrijeme tranzita i odredbe koje uređuju prava i obveze obalnih država na tjesnacima, uključujući njihovu jurisdikciju.[88]

Prema Ibleru, da Konvencija u svom III. Dijelu nije propisala navedeni režim prolaska međunarodnim tjesnacima, pravo slobodne plovidbe i preleta ne bi bili zajamčeni međunarodnim pravom.[89] Naime, uspostavom instituta prava tranzitnog prolaska, Konvencija je omogućila državama da svoje teritorijalno more protegnu do dopustive širine od 12 morskih milja. Njihovim korištenjem toga prava, mnogobrojni su međunarodni tjesnaci potpali pod suverenost obalnih država jer se izgubio plovni put otvorenim morem kroz tjesnace. Da nije instituta tranzitnog prolaska, mnogim državama sudionicama Konvencije ne bi bilo prihvatljivo širenje pojasa teritorijalnog mora, osobito pomorskim velesilama koje su željele osigurati slobodu plovidbe i prelijetanja, ne samo radi neometanog odvijanja međunarodnog saobraćaja i trgovine, nego i radi slobodnog kretanja svojih vojnih brodova, zrakoplova i podmornica. *„To se pitanje pokazalo kao jedno od krucijalnih tijekom Treće konferencije UN-a o pravu mora pa je bilo potrebno postići kompromis koji će osigurati ravnotežu suprostavljenih interesa, što je pak rezultiralo novim režimom tranzitnog prolaska...Taj novi režim s jedne strane ne predstavlja potpunu slobodu plovidbe i prelijetanja kao što ih države uživaju na otvorenom moru, no on je s druge strane liberalniji od režima neškodljivog prolaska koji vrijedi u teritorijalnom moru."*[90]

---

[87] Ibid. čl. 36.
[88] Ibid. čl. 54.
[89] Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, Barbat 2001., str. 64.
[90] Šošić, T. M., *Plovidbena prava prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora i morski pojasevi Republike Hrvatske*, Pregledni znanstveni rad, ZPR 8 (3) 2019; 237-258; str. 244.

4.1. Plovidbeni režim na Jadranskom moru pod jurisdikcijom Republike Hrvatske

Prema Šošiću, u unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske i u njenom teritorijalnom moru nema tjesnaca koji služe međunarodnoj plovidbi, a u kojima ne bi postojao i alternativni put otvorenim morem ili isključivim gospodarskim pojasom koji bi prema članku 36. Konvencije bio „jednako pogodan". Štoviše, u moru koje pripada teritoriju Republike Hrvatske ne postoji tjesnac koji bi služio međunarodnoj plovidbi ili bi bio od strateške važnosti. Glavni plovni put u smjeru Venecije, Trsta, Kopra ili Rijeke može se čitavom rutom odvijati kroz otvoreno more. Nije nužno da brodovi tokom plovidbe zalaze među jadranske otoke (primjerice između Sušca i Lastova).[91]

S druge strane, uzevši u obzir specifičnu situaciju bosanskohercegovačkog izlaska na Jadransko more u Malostonskom zaljevu na potezu Klek – Neum[92] gdje zbog ravnih polaznih crta razgraničenja[93] od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora RH unutarnje morske vode i teritorijalno more Bosne i Hercegovine graniče s unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske, a Konvencija o pravu mora nema pravila o razgraničenju unutrašnjih morskih voda i teritorijalnoga mora između država, prilikom razgraničenja je primijenjena odredba o razgraničenju teritorijalnih mora primjenom načela crte sredine.[94] Sukladno tome, Neretvanski i Korčulanski kanal, kroz koje prolazi plovni put za unutrašnje vode BiH, odnosno luku Neum, ostali su pod režimom unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske. Prema Rudolfu, da bi brod doplovio iz unutrašnjih morskih voda BiH, odnosno njezina teritorijalnog mora do otvorenog mora, izlaskom iz tih tjesnaca još uvijek bi se nalazio u unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske, zatim bi zašao u njezino teritorijalno more, pa u gospodarski pojas. Dakle, jedini plovni put koji spaja unutarnje morske vode i teritorijalno more BiH prolazi kroz hrvatske tjesnace. Budući da je akvatorij BiH daleko od otvorenoga mora, a ona je obalna

[91] Ibid. str. 65.
[92] Obalni pojas Bosne i Hercegovine na Jadranu iznosi tek dvadesetak kilometara, a jedina morska luka je Neum. Neum nije luka od strateške važnosti ni značaja za pomorsku trgovinu, budući da se zbog skučenosti zaljeva Klek-Neum i nepovoljnih hidrografskih osobina toga zaljeva, BiH sukladno sporazumima s RH u te svrhe služi hrvatskom lukom Ploče.
[93] Sustav ravnih polaznih crta razgraničenja preuzet je iz zakonodavstva bivše SFRJ.
[94] st. 6. čl. 7. Konvencije govori samo o tome da: "Država ne može primijeniti metodu ravnih polaznih crta tako da time odvoji teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa."

država, „*Neretvanski i Korčulanski kanal su tjesnaci koji služe međunarodnoj plovidbi. U njima vlada režim neškodljivoga prolaska tjesnacima. Bosna i Hercegovina je, po mjerilima Konvencije UN o pravu mora, država u nepovoljnom geografskom položaju.*“[95] Na Korčulanskom i Neretvanskom kanalu kao dijelu unutrašnjih morskih voda pod suverenitetom RH vrijedi jurisdikcija Republike Hrvatske prema kojoj strani brodovi inače nemaju pravo neškodljivog prolaska. Međutim, u slučaju prolazaska brodova iz otvorenoga mora u akvatorij Bosne i Hercegovine, i iz toga njega u otvoreno more, Hrvatska je dužna trpjeti neškodljivi prolazak stranih brodova. Prema Konvenciji o pravu mora samo iznimno može vrijediti pravo neškodljivog prolaska u unutarnjim morskim vodama i to ako su primjenom metode ravnih polaznih crta obuhvaćena morska područja koja su ranije imala status teritorijalnog mora. Pored toga toga, sukladno članku 45. st. 2. Konvencije, RH ne smije obustaviti, ograničiti ni ometati neškodljivi prolazak kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi.[96] Zauzvrat, brodovi u tranzitu moraju poštivati hrvatske propise.

Glede plovidbe hrvatskim teritorijalnim morem i pristupa njenim lukama otvorenim međunarodnom saobraćaju, neosporivo pravo Hrvatske je da odredi plovne rute, sukladno čl. 36 i 37. Konvencije. Prema čl. 20. Pomorskog zakonika: „*Svi strani plovni objekti imaju pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske*“. Neškodljivi prolazak se mora obaviti „*najkraćim uobičajenim putem, bez prekida i odgode*“[97]. Zaustavljanje neškodljivog prolaska je dopušteno samo iznimno, u slučaju više sile ili nevolje na moru, radi pružanja pomoći ljudima, plovilima ili zrakoplovima u opasnosti ili nevolji. Uz to, strana država je obvezna o namjeri neškodljivog prolaska svoga ratnog broda teritorijalnim morem obavijestiti diplomatskim putem ministarstvo vanjskih poslova Republike Hrvatske najkasnije 24 sata prije uplovljavanja broda u hrvatsko teritorijalno more.[98]

Zbog veoma gustog pomorskog prometa u Jadranskom moru bilo je neophodno da obalne

---

[95] Rudolf,D., Hrvatski tjesnaci između Bosne i Hercegovine i otvorenoga mora, PPP god. 46 (2007), 161, 113-122, https://hrcak.srce.hr/16600 pristupljeno 05.09.2023.

[96] Razlike između pravnoga režima neškodljivoga prolaska u međunarodnim tjesnacima i onoga u teritorijalnom moru su u tome što u tjesnacima obalna država:
- ne smije obustaviti prolazak stranih brodova (dok u teritorijalnom moru može privremeno obustavljati neškodljiv prolazak stranih brodova bilo trgovačkih, ratnih ili javnih radi zaštite vlastite sigurnosti),
- ne smije uvjetovati prolazak stranih ratnih brodova prethodnim davanjem odobrenja za prolazak,
- ispitivanje “neškodljivosti” prolaska tjesnacem ograničeno je na strogo objektivne analize; svako zadiranje obalne države u prolazak mora se obrazložiti i za to navesti jasne razloge. (Prema: Rudolf, D., Međunarodno pravo mora, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985, str. 112.)

[97] Čl. 21. st. 2. Pomorskog zakonika (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

[98] Ibid. čl. 22.

države definiraju sustave odvojenog pomorskog prometa u Jadranu. Hrvatska i Italija su 2000. godine u Anconi sklopile bilateralni *Memorandum o suglasnosti o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u području sjevernog i srednjeg Jadrana,* a istovremeno su obje države sa Slovenijom potpisale trilateralni *Memorandum o suglasnosti o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana*[99]. Ova udružena inicijativa rezultirala je akcijom svih obalnih država na Jadranu, izuzev Bosne i Hercegovine, koje su 2003. podnijele Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) zajednički prijedlog uspostave sustava odvojenog prometa i drugih plovidbenih mjera za Jadransko more. Prijedlog je usvojen u Odboru za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije. Za sjeverni Jadran su uspostavljena dva sustava odvojenog prometa – jedan u talijanskom (zapadnom), a drugi u hrvatskom (istočnom) dijelu Jadrana, koji manjim dijelom prolazi kroz hrvatsko teritorijalno more, a većim dijelom kroz hrvatski Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP)[100]. Na njih se nastavljaju povezani sustavi odvojenog prometa za pristup Mletačkom zaljevu s jedne strane i za pristup Tršćanskog zaljevu s druge strane[101]. Za srednji Jadran i plovidbu Otrantskim vratima odlukom Međunarodne pomorske organizacije određeni su preporučeni smjerovi odvijanja pomorskog prometa.

Budući da se Jadranskom moru može pristupiti jedino kroz Otrantska vrata, taj tjesnac širi od 24 morske milje je od strateške važnosti za Republiku Hrvatsku. Stoga ne čudi da se delegacija bivše SFRJ na trećoj Konferenciji o pravu mora osobito angažirala oko članka 36. Konvencije kojim je zajamčeno da se na plovidbu Otrantskim vratima primjenjuju pravila koja se odnose na režim u otvorenom moru „*U takvim putovima primjenjuju se drugi relevantni dijelovi Konvencije, uključujući odredbe o slobodi plovidbe i prelijetanja*“. Premda za sada postoji plovni put otvorenim morem kroz Otrantska vrata, nije isključeno da će se u budućnosti

---

[99] Ovo nisu bili jedini bilateralni i trilateralni sporazmi koji su sklopljeni tom prigodom.

[100] ZERP je RH proglasila 2003. godine (Hrvatski sabor svojom Odlukom o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru od 3. listopada 2003.). Prema čl. 1018. Pomorskog zakonika, na njega se primjenjuju odredbe koje vrijede za plovidbu u isključivom gospodarskom pojasu: čl. 41. Pomorskog zakonika navodi da svi brodovi moraju „*poštivati općeprihvaćene međunarodne propise o zaštiti od onečišćenja mora i zraka s brodova i onečišćenja prouzročenog potapanjem ili djelatnostima u podmorju*“. Dakle, strani brodovi i dalje uživaju slobodu plovidbe u ZERP-u, ali su dužni poštovati prava i propise obalne države. https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/nn-157-03-Odluka%20o%20pro%C5%A1irenju%20jurisdikcije%20RH%20na%20Jadranskom%20moru.htm pristupljeno 03.09.2023.

[101] Unutar Tršćanskog zaljeva postoje dodatni sustavi odvojenog prometa i plovidbene mjere za pristup lukama Trst, Koperi Monfalcone. Dolazni promet u Tršćanski zaljev – u smjeru sjevera odvija se kroz hrvatsko i slovensko teritorijalno more, a odlazni - prema jugu, kroz talijansko teritorijalno more.

Hrvatska i druge obalne države na Jadranu biti primorane pozivati se na Pravo mora, odnosno na čl. 36. Konvencije o pravu mora. To bi bilo izgledno u slučaju kada bi i Albanija, kao obalna država na tjesnacu, poput Italije[102] proglasila svoj isključivi gospodarski pojas.

[102] Hrvatska i Italija potpisale su 24. svibnja 2022. u Rimu sporazum o razgraničenju isključivih gospodarskih pojaseva. Kao crta razgraničenja uzeta je već postojeća granica epikontinentalnih pojaseva na morskom dnu i podzemlju između Italije i Hrvatske. https://mvep.gov.hr/press/hrvatska-i-italija-potpisale-ugovor-o-razgranicenju-iskljucivih-gospodarskih-pojaseva/247837 pristupljeno 05.09.2023.

5. ZAKLJUČAK

Da bi se pomirili suprotstavljeni interesi obalnih država kojima je veoma bitno vršiti nadzor nad pomorskim prometom u svojim teritorijalnim vodama radi očuvanja vlastite sigurnosti i opstojnosti, s jedne strane i zahtjevi ostalih država vezani uz slobodu plovidbe, globalnu povezanost, ekonomske, političke i trgovačke motive, s druge strane, trebalo je proći više desetaka godina i nekoliko održanih Konferencija o „pravu mora“. Načelo slobode mora proglašeno je u Ženevskoj kodifikaciji međunarodnog prava iz 1958. kao temeljno načelo međunarodnog prava, a potvrđuje ga i Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. Smisao i sadržaj načela slobode mora najbliže su ostvareni u otvorenome moru. Međutim, treba težiti da se ono oživotvori i očuva i u režimima ostalih morskih pojaseva, morskih tjesnaca i kanala. Od šest sloboda koje Konvencija izrijekom navodi najznačajnija je zasigurno sloboda plovidbe. Radi očuvanja međudržavnih odnosa, mira i sigurnosti na svjetskom planu bilo je nužno podrobnije urediti plovidbena prava država, osobito u tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi i morskim kanalima od međunarodnog značaja.

Jedno od temeljnih pitanja na Trećoj Konferenciji UN-a o pravu mora bilo je uređenje plovidbenog režima „tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi“. Konvencija je iznjedrila potpuno novi institut tranzitnog prolaska koji se primjenjuje na sve međunarodne tjesnace izuzev onih u kojima je prolazak u cijelosti ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama, kao što je u slučaju Bospora i Dardanela, u kojima vrijedi režim utemeljen Konvencijom iz Montreauxa 1936. Pomorskim silama bilo je važno osigurati ne samo plovidbu tjesnacima, već i mogućnost preleta i plovidbe podmornica ispod površine mora. Bez instituta tranzitnog prolaska bilo bi nemoguće postići dogovor o dozvoljenoj širini teritorijalnog mora, koja je na Trećoj Konferenciji o pravu mora proširena na 12 morskih milja. Time je nakon dugotrajnih pregovora konačno udovoljeno suprotstavljenim interesima obalnih država koje su branile svoj suverenitet u teritorijalnim vodama i pomorskih sila koje su tražile svoja prava. Brodovi i zrakoplovi u tranzitu dužni su se uzdržavati od svake prijetnje ili uporabe sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti i političke nezavisnosti obalnih država na tjesnacu, a obalne države ne smiju obustaviti ili ometati tranzitni prolazak, te su dužne objaviti sve opasnosti koje su im poznate, a mogle bi ugroziti tranzitni prolazak. Podijeljena su mišljenja o tome jesu li su odredbe o tranzitnom prolasku prerasle u opće običajno pravo. Ipak, premda nije isključeno da će se to u budućnosti i ostvariti, za sada propisi Konvencije mogu vrijediti

samo za stranke potpisnice Konvencije po ugovornoj osnovi. Državama (obalnim i neobalnim) ostaje pravo da traže neškodljivi prolazak u tjesnacima pod suvrenitetom država koje Konvencija o pravu mora[103]ne obvezuje. U tjesnacima širim od 24 morske milje u kojima postoji put otvorenim morem ili IGP-om, vrijedi sloboda plovidbe i prelijetanja, kao na otvorenom moru. Na tjesnace koji se nalaze između dijela otvorenoga mora ili gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države, te tjesnace između kopna i otoka obalne države, pod uvjetom da postoji alternativni put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom s vanjske strane otoka, primjenjuju se odredbe o neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more uz jednu značajnu iznimku, a to je da se u tjesnacima neškodljivi prolazak ne može obustaviti.[104]

Što se tiče slobode prolaska prokopima od međunarodnoga značaja, ona se temelji na ugovornim obvezama. Ne postoji pravilo međunarodnog prava koje bi nametalo takvu dužnost. Dok je Carigradska konvencija koja uređuje međunarodnopravni režim prolaska Sueskim kanalom multilateralni sporazum na koji se može pozivati veći broj država, režim Panamskog kanala počiva na dvostranim ugovorima. U skorije vrijeme Postoje tendencije da bi se moglo razviti pravilo o slobodi plovidbe kroz prokope koji spajaju dva mora.

Summa summarum iz svega navedenog dalo bi se zaključiti da je Konvencija o pravu mora iz 1982. zbilja uspješno provela kodifikaciju cjelokupne materije prava mora i iznijela veoma efektivna rješenja, što se pokazalo i u praksi. Dakako da se s daljnjim razvojem plovidbe i tehničkim dostignućima javljaju nove nedoumice i poteškoće, te da ima prostora za daljnje unaprjeđenje i širenje međunarodnih propisa o pravu mora. Također, izgledno je da će postojeća ugovorna pravila s vremenom prerasti u običajno pravo. Možemo se složiti da je sloboda mora, osobito sloboda plovidbe, ključna za održavanje mira, stabilnosti i ravnoteže snaga na međunarodnom planu. Republika Hrvatska prepoznala je značaj međunarodnog pomorskog prava, te premda je već inkorporirala većinu normi u svoje nacionalno pravo i dalje ide u korak s novim propisima, te brojnim intervencijama u vlastito zakonodavstvo nastoji biti usklađena s najnovijim međunarodnopravnim normama.

---

[103] Ženevska Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. kodificirala je običajno pravilo prema kojem se ne može obustaviti prolazak stranih brodova tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog i drugog dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora strane države. U njima vrijedi pravo neškodljivog prolaska.
[104] Obalna država ima pravo na suspenziju neškodljivog prolaska, međutim obustava mora biti vremenski ograničena i može se odrediti samo u točno određenim dijelovima teritorijalnog mora. Neškodljivi prolaz stranih brodova može se obustaviti ako je takva obustava ključna za zaštitu sigurnosti obalne države, uključujući provedbu vježbe s upotrebom oružja. Pritom se ne smije diskriminirati strane brodove različitih zastava, a obustava stupa na snagu tek nakon što je obalna država objavi na odgovarajući način. (čl. 25. Konvencije o pravu mora)

LITERATURA

Knjige i znanstveni članci:

1. Andrassy, J., Bakotić, B., Seršić, M., Vukas, B., Međunarodno pravo 1, Zagreb, Školska knjiga, 2010.

2. Bolanča D., Primorac Ž, Sigurnost plovidbe u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2007., izvorni znanstveni rad, "Naše more" 55(3-4)/2008., Znanstveni skup „ZERP – gospodarski pojas: pitanja ribarstva, zaštite okoliša i razgraničenja na Jadranu o 25-oj godišnjici Konvencije UN o pravu mora", Split 2007.

3. Degan V.-Đ., Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava, Zagreb, Informator, 1989.

4. Degan V.-Đ., Međunarodno pravo, Zagreb, Školska knjiga, 2011.

5. Rudolf, D., Hrvatski tjesnaci između Bosne i Hercegovine i otvorenoga mora, PPP god. 46 (2007), 161, 113-122.

6. Ibler V., Sloboda mora, Zagreb, Narodne novine, 1965.

7. Ibler, V., Međunarodno pravo mora i Hrvatska, Zagreb, Barbat 2001.

8. Rudlof, D., Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora, Zagreb, Matica Hrvatska, 2012

9. Šošić, T. M., Plovidbena prava prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora i morski pojasevi Republike Hrvatske, Pregledni znanstveni rad, ZPR 8 (3) 2019; 237-258, Zagreb, Katedra za međunarodno pravo, Pravni fakultet sveučilišta u Zagrebu

Propisi:

1. Konvencija o otvorenom moru, Ženeva 1958., NN - MU br. 12/94.

2. Konvencija o režimu tjesnaca iz 1936., LNTS, sv. 173, 1936.

3. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982., NN br. 9, 2000.

4. Pomorski zakonik (NN 17/94, 74/94, 43/96)

5. Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

6. Ustav Republike Hrvatske (NN 56/90, 135/97, 8/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 5/14)

7. Zakon o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika (NN 17/19)

Mrežni izvori:

1. https://informator.hr/strucni-clanci/vremeplov-spor-izmedu-ujedinjenog-kraljevstva-i-nr-albanije-povodom-dogadaja-u-krfskom-tjesnacu-presuda-medunarodnog-suda-9-travnja-1949 (17.08.2023.)

2. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=49826 (03. 09.2023.)

3. https://kliper.hr/zanimljivosti/medjunarodna-pomorska-organizacija-imo (03.09.2023.)

4. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=42595 (16.08.2023.)

5. https://hr.wikipedia.org/wiki/Magellanov_prolaz (19.08.2023.)

6. https://hrcak.srce.hr/file/214611 (21.08.2023.)

7. https://hr.wikipedia.org/wiki/Korintski_kanal (21.08.2023.)

8. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=58651 (24.08.2023.)

9. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=8170 (24. 08.2023.)

10. https://abcgeografija.com/teme/suez/ (24.08.2023.)

11. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=19299 (26. 8. 2023.)

12. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=36454 (04. 09.2023.)

13. http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=42694 (28. 08.2023.)

14. https://hr.wikipedia.org/wiki/Povelja_Ujedinjenih_naroda (28.08.2023.)

15. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2000_06_9_84.html (02.09.2023.)

16. https://hrcak.srce.hr/16600 (05.09.2023.)

17. https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/nn-157-03-Odluka%20o%20pro%C5%A1irenju%20jurisdikcije%20RH%20na%20Jadranskom%20moru.htm (03.09.2023.)

18. https://mvep.gov.hr/press/hrvatska-i-italija-potpisale-ugovor-o-razgranicenju-iskljucivih-gospodarskih-pojaseva/247837 (05.09.2023.)