

Zlatko BRKIĆ, mlađi asistent, Pravni fakultet, Mostar

TJESNACI U MEĐUNARODNOM PRAVU

Sažetak

U ovom radu autor daje povijesni pregled pravnih režima u međunarodnim tjesnacima s naglaskom na suvremeno međunarodno pravo. Pitanje prolaska kroz međunarodne tjesnace jedno je od najznačajnijih pitanja u suvremenim međunarodnim odnosima, zbog čega se najveći dio rasprava na međunarodnim konferencijama o pravu mora odnosio na to pitanje. Autor posebice ističe novi institut tranzitnog prolaska kroz međunarodne tjesnace, čije je uvođenje u suvremeno međunarodno pravo mora rezultat kompromisa između vodećih pomorskih sila i zemalja u razvoju.

Uvod

Tjesnaci su zbog svojih funkcija oduvijek, posebice danas, značajno i zanimljivo pitanje. U rastućoj suvremenoj povezanosti i međuzavisnosti svijeta njihova uloga postaje još značajnija. Njihove funkcije spajanja morskih prostora i najkraćih, najjeftinijih i pokatkad jedinih plovinih putova do obala određenih država dovele su do njihovog današnjeg izvanrednog značaja. Neprijeporno je da oni predstavljaju područja od izuzetne važnosti u prometnom, gospodarskom i vojnostrategijskom smislu. Zbog suprotstavljenih stajališta o pitanju režima prolaska kroz tjesnace dolazilo je do ozbiljnih nesuglasica između država, od kojih su se neki pretvorili u oružane sukobe. Vodeće svjetske sile (Engleska, Francuska itd.) uvijek su nastojale zauzeti ili na drugi način nadzirati najvažnije tjesnace (primjer borbe za nadzor nad Bosporom i Dardanelima). U Drugom svjetskom ratu Gibraltarski tjesnac odigrao je značajnu ulogu u savezničkim operacijama u Africi, što je još jednom potvrdilo značaj međunarodnih tjesnaca.

Pojam tjesnaca

Pojam tjesnaca treba razlikovati u geografskom i pravnom smislu. Tjesnacem (moreuzom) u geografskom smislu nazivamo relativno uzak morski prostor koji spaja dvije veće površine mora.¹ Prema Zoričiću, tjesnac u geografskom smislu postoji:

1. ako se radi o prirodnom morskom prolazu, a ne o prolazu stvorenom na umjetan način,
2. ako se radi o nekom suženju mora,

¹ Davorin Rudolf, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 111.

3. ako more u tjesnacu odjeljuje dva kopna,

4. ako tjesnac spaja dvije morske površine koje bi, da nema tjesnaca, bile odijeljene.²

Za nazive pojedinih tjesnaca upotrebljuju se izrazi: vrata (Otrantska), kanal (La Manche), prolaz (Magellanov), most (Adamov). Za razliku od prokopa (kanala), koji su umjetni plovni putovi, tjesnaci su tvorevine prirode. Svi tjesnaci nisu podvrgnuti jedinstvenom pravnom režimu. Pravni status i režim prolaska tjesnacima ovise o uporabi, geografskom položaju i širini tjesnaca. U kategoriju međunarodnih tjesnaca ubrajaju se samo oni koji ispunjavaju tri uvjeta. Prvi je uvjet da taj tjesnac služi međunarodnoj plovidbi. Drugi je uvjet, vezan za geografski položaj, da međunarodni tjesnac kao prirodni morski prolaz spaja dva dijela otvorenog mora (gospodarske pojase) ili otvoreno more i teritorijalno more strane države. Treći je uvjet da međunarodni tjesnac ne smije biti širi od dvostruke širine teritorijalnog mora ili, ako je širi, u pojasu otvorenog mora (gospodarskog pojasa) ne smije postojati plovni put.

Termin međunarodni tjesnac, iako je prihvaćen u međunarodnopravnoj literaturi, nije u potpunosti primjeren pojmu koji označava. Tjesnaci, na koje se odnosi taj naziv, pod suverenost su obalne države, i na temelju međunarodnog prava jedino se utvrđuje status mora u tjesnacima i uređuje režim prolaska.

Prema Konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (1958.),³ međunarodni tjesnac je prirodni prolaz koji se upotrebljuje za međunarodnu plovidbu između jednog dijela otvorenog mora (npr. Gibraltarski tjesnac, Singapurski tjesnac) ili između dijela otvorenog mora i teritorijalnog mora države koja nema svojih obala na tjesnacu (npr. Tiranski tjesnac). U pogledu širine međunarodni tjesnaci mogu biti:

- tjesnaci kojima širina ne prelazi dvostruku širinu teritorijalnog mora obalne države (ili država),

- tjesnaci u kojima postoji pojas otvorenog mora ili gospodarskog pojasa (širina tjesnaca prelazi dvostruku širinu teritorijalnog mora obalne države ili država), ali se plovni put nalazi u dijelovima tjesnaca koji imaju status teritorijalnog mora.

Strani brodovi, dok u međunarodnim tjesnacima plove teritorijalnim morem, uživaju pravo neškodljivog prolaska. Razlike između pravnog režima u međunarodnim tjesnacima i onog u teritorijalnom moru su:

- ne smije se obustaviti prolazak stranih brodova (trgovačkih, ratnih, javnih) kroz tjesnac, dok u svome teritorijalnom moru obalna država može privremeno obustaviti neškodljiv prolazak stranih brodova radi zaštite vlastite sigurnosti,

- ne smije uvjetovati prolazak stranih ratnih brodova prethodnim davanjem odobrenja za prolazak,

- ispitivanje je li određeni prolazak međunarodnim tjesnacem neškodljiv ograničava se na strogo objektivne analize načina prolaska tjesnacem.⁴

Nacionalni su oni tjesnaci koji su unutar granica unutrašnjih morskih voda obalne države ili su u području teritorijalnog mora, ali ne ispunjavaju uvjete koje smo naveli za međunarodne tjesnace (npr. vode u unutrašnje morske vode, ali ne služe međuna-

² Milovan Zoričić, *Teritorijalno more s osvrtom na otvoreno i unutrašnje more, vanjski pojas i pitanje kontinentalne ravnine*, Zagreb, 1953., str. 123.

³ Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu stupila je na snagu 10. rujna 1964. godine (tridesetog dana nakon prispjeca 22. ratifikacijskog instrumenta ili instrumenta o pristupanju).

⁴ Davorin Rudolf, o. c., str. 112.

rodnoj plovidbi). U kategoriju nacionalnih tjesnaca spadaju tjesnaci između otoka jedne države (npr. Kvarnerić), između otoka i kopnenog područja (npr. Mljetski kanal) i tjesnaci na ulazu u zaljeve koji imaju pravni status unutrašnjih morskih voda. Pravni režim u tim tjesnacima uređuje se po propisima koji važe u pojasu ili u dijelovima mora u tjesnacima. Ako brod plovi dijelovima mora, koji imaju pravni status unutrašnjih morskih voda, primjenjuju se interni propisi obalne države, a ako se pak radi o teritorijalnom moru, važe propisi međunarodnog prava.

Treću grupu čine tjesnaci u kojima zbog dovoljne širine postoji podoban plovni put u području otvorenog mora ili gospodarskog pojasa (npr. Otrantski tjesnac, Beringov prolaz).

Samo se jedno opće pravilo međunarodnog prava odnosi na sve tjesnace, bez obzira na širinu i geografski položaj. To pravilo nalaže da za prolazak kroz tjesnace, za razliku od prolaska kroz kanale (prokope), obalne države ne smiju naplaćivati nikakve pristojbe, osim za posebno pružene usluge (npr. tegljenje, pilotažu).⁵

Pregled pravnog uređenja prolaska međunarodnim tjesnacima

Prvi primjeri

Srednjovjekovna Danska, još od 15. stoljeća, jednostrano je uređivala režim prolaska kroz tri tjesnaca (Oresund, Veliki i Mali Belt), koji povezuju Baltičko i Sjeverno more, i naplaćivala je pristojbe za prolazak tim tjesnacima. Tek je 1857. godine nekim europskim pomorskim silama uspjelo da s Danskom sklope ugovor, kojim se ona odriče toga svoga srednjovjekovnog prava, a za uzvrat je dobila 90 milijuna franaka. Sjedinjene Američke Države su uspjele godinu dana kasnije sklopiti poseban ugovor s Danskom i isplatiti joj 2,4 milijuna franaka.

Tek nakon izbijanja Rusije na Crno more 1774. godine Turska je zaključila niz dvostranih ugovora o režimu prolaska kroz Bospor i Dardanele (rusko-turski 1778. godine, britansko-turski ugovor 1809. godine i dr.). Upravo pitanje režima prolaska kroz te tzv. turske tjesnace bilo je u središtu političkih borbi svjetskih sila u 19. stoljeću.

Godine 1881. zaključen je ugovor između Argentine i Čilea o plovidbi Magellanovim prolazom, kojim se zajamčila "sloboda plovidbe zastavama svih naroda".

Ugovorom između Rusije i Velike Britanije 1825. godine povučena je crta razgraničenja između Aljaske i Kanade, a ugovorom u Beču 1864. godine Danska i Pruska razgraničile su svoja područja u Malom Beltu.

Kodifikacijska konferencija u Haagu 1930. godine

Odbor stručnjaka, utemeljen 1924. godine, u pripremnim materijalima za kodifikacijsku konferenciju formulirao je tri temeljna stajališta o tjesnacima:

1. tjesnaci koji pripadaju jednoj državi, a na ulazima nisu širi od dvostruke širine teritorijalnog mora, u cijelosti zadržavaju teritorijalno obilježje,

⁵ Vladimir Đuro Degan, *Međunarodno pravo mora*, Informator, Zagreb, 1989., str. 135.

2. u tjesnacima između dviju država teritorijalno se more mjeri prema općim propisima, s tim što će u slučajevima razgraničenja, ako tjesnac nije širi od dvostruke širine teritorijalnog mora, granica teći crtom sredine,

3. tjesnaci koji vode u unutrašnje vode izjednačuju se sa zaljevima.

Međutim, na konferenciji prijedlozi Odbora stručnjaka su izmijenjeni. Na Konferenciji za kodifikaciju međunarodnog prava Lige naroda u Haagu 1930. godine, održanoj od 3. ožujka do 12. travnja, zaključeno je da će se posebni pravni režimi primjenjivati na tjesnacima koji spajaju dva otvorena mora. U tim tjesnacima obalna država može imati unutrašnje morske vode (luke, zaljeve i sl.) i teritorijalno more, te može postojati i područje otvorenog mora ako je tjesnac dovoljno širok. Učinjen je izuzetak: ako prostor otvorenog mora u tjesnacu nije širi od dvije milje, može se izjednačiti s teritorijalnim morem. Na koncu je prihvaćeno stajalište da se u teritorijalnom moru, u tjesnacu koji se upotrebljuje za međunarodnu plovidbu, prolazak ne smije sprječavati čak ni ratnim brodovima.

Spor o Krfskom tjesnacu 1949. godine

Dvije britanske krstarice "Mauritius" i "Leander" i dva razarača "Saumarez" i "Volage" plovili su 22. listopada 1946. godine u pravcu sjevera kroz Sjeverni krfski tjesnac u blizini zaljeva Sarande, u teritorijalnom moru Albanije. "Saumarez" je naišao na minu i doživio teška oštećenja. Drugi razarač "Volage", pokušavajući pomoći "Saumarezu", teglio ga je u krfsku luku i također je naišao na minu.⁶ Tri tjedna poslije britanski minolovci doplovili su u Sjeverni krfski tjesnac i očistili more od mina ne dobivši prethodno odobrenje albanske vlade. Pri tome su uklonili 22 mine. U eksplozijama mina na "Saumarezu" i "Volagu" poginula su 44 člana posade, a 42 su ranjena.⁷

Na preporuku Vijeća sigurnosti UN, 9. travnja 1947. godine, obje su se stranke složile da spor iznesu pred Međunarodni sud u Haagu. Temeljem sporazuma o tome, 25. svibnja 1948. godine, u Haagu je Sud trebao odlučiti o sljedećim pitanjima:

- je li Albanija po međunarodnom pravu odgovorna za eksplozije 22. listopada 1946. godine u svome teritorijalnom moru za štetu i gubitak ljudskih života od tih eksplozija i postoji li obveza plaćanja odštete;

- je li Velika Britanija po međunarodnom pravu narušila suverenost Albanije djelatnostima svojih ratnih brodova u albanskom teritorijalnom moru 22. listopada te 12. i 13. studenoga 1946. godine i postoji li obveza davanja zadovoljenja.

S 11 glasova prema 5 Sud je presudio da je Albanija međunarodnopravno odgovorna za eksploziju mina 22. listopada 1946. godine u svome teritorijalnom moru, te za gubitak ljudskih života i štetu koja je prouzročena eksplozijama. Po mišljenju Suda, budući da mine nisu mogle biti položene bez znanja albanske vlade, ona je bila dužna, po općim načelima međunarodnog prava, obavijestiti druge države o opa-

⁶ Davorin Rudolf, o. c., str. 117.

⁷ Juraj Andrassy, Božidar Bakotić, Budislav Vukas, *Međunarodno pravo 1*, Školska knjiga, Zagreb, 1995., str. 209.

snostima u svome teritorijalnom moru. S 14 glasova za i 2 glasa protiv Sud je odlučio da Velika Britanija nije narušila suverenost Albanije djelatnostima britanskih ratnih brodova 22. listopada 1946. godine jer su se služili s pravom neškodljivog prolaska, ali je Sud jednoglasno odlučio da je djelatnostima britanskih minolovaca 12. i 13. studenog 1946. godine Velika Britanija narušila suverenost Albanije. Sud je utvrdio iznos koji je Albanija dužna platiti kao odštetu te je odlučio da izricanje presude predstavlja dolično zadovoljenje Albaniji od Velike Britanije.

Albanska vlada je smatrala da Krfski tjesnac ne spada u morske prolaze u kojima je međunarodni plovni put otvoren za prolazak stranim brodovima, jer je tjesnac drugorazrednog značenja, zbog toga što služi isključivo za lokalni promet između luka Krf i Sarande. Sud je odbacio takvo stajalište, te istakao:

“...Odlučan je kriterij prije svega njegov geografski položaj kao veza dvaju dijelova otvorenog mora i činjenica da se upotrebljuje u međunarodnoj plovidbi ne može biti odlučujuće što taj tjesnac nije nuždan put između dvaju dijelova otvorenog mora, već jedino alternativni prolaz između Egejskog i Jadranskog mora. On je, usprkos tome, koristan plovni put za međunarodni morski promet.”⁸

Sud je potvrdio načelo da ratni brodovi, kao i trgovački, uživaju pravo neškodljivog prolaska u međunarodnim tjesnacima koji spajaju dva dijela otvorenog mora, bez prethodnog odobrenja obalne države u vrijeme mira. Presuda Međunarodnog suda o sporu zbog događaja u Krfskom tjesnacu, donesena 9. travnja 1949. godine, značajna je jer je precizirala kriterije za određivanje pravnog statusa tjesnaca i ponovno afirmirala zabranu obustavljanja plovidbe u međunarodnim tjesnacima bez obzira na vrstu brodova koji ostvaruju pravo neškodljivog prolaska. Ta presuda bila je prva odluka Međunarodnog suda u Haagu.

Spor o ribolovu 1951. godine

Britansko-norveški spor o ribolovu nastao je nakon što je Norveška 1935. godine, pri određivanju granica svoje ribolovne zone, tj. teritorijalnog mora, uporabila metodu ravnih polaznih crta, kojima je spojila svoje najudaljenije otoke, hridi i grebene. Od tih ravnih polaznih crta ona je odredila širinu ribolovne zone od 4 morske milje. Velika Britanija je osporila metodu ravnih polaznih crta tvrdeći da je time prekršeno međunarodno pravo, te da polazna može biti samo crta niske vode na trajno suhom kopnu ili crta koja zatvara zaljeve. Ona je tvrdila da je Indrelia (plovni put unutar lanca otoka uz obalu glavnog dijela norveškog kopna) tjesnac između dva dijela otvorenog mora i da ga treba tretirati kao teritorijalno more Norveške, a ne kao unutrašnje morske vode. Sud je donio presudu 18. prosinca 1951. godine i u njoj presudio u korist Norveške, uzimajući kao osnovu što čak i norveški zakoni iz 19. stoljeća sadrže odredbe o ravnim polaznim crtama, a koje nisu izazvale prosvjede drugih država, čime se ta metoda učvrstila dugotrajnom praksom. Sud se također pozvao na to da je stanovništvo Norveške upućeno na ribolov. U obrazloženju je rečeno da je Norveška primijenila “opće međunarodno pravo u specifičnim prilikama”.

⁸ Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I. C. J. Reports 1949, pp. 28.

Međunarodni je sud svojom presudom formulirao neka općenita pravila za povlačenje ravnih polaznih crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora od država čije su obale duboko razvedene i usječene. Ta pravila iz presude su zatim skoro u cijelosti unesena u članak 4. Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958., a zatim i u članku 7. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine.⁹ Ta presuda je zatim potakla mnoge države s razvedenom obalom da pribjegnu metodi povlačenja ravnih polaznih crta. Ona je potakla i zahtjev Indonezije iz 1957. godine za arhipelaškim vodama.¹⁰

To je jasan primjer kako neke sudske odluke djeluju na praksu država i na razvoj općeg običajnog prava mora. Neke presude i savjetodavna mišljenja značila su akt kristalizacije do tada neujednačene prakse država u običajna pravna pravila.

Tjesnaci na Konferenciji UN o pravu mora 1958. godine

Komisija za međunarodno pravo, koja je pripremala nacrt odredbi o pravu mora za Konferenciju u Ženevi 1958. godine, posebice je razmatrala sljedeća pitanja:

- razgraničenje u tjesnacima,
- status morskih enklava u tjesnacu koje su okružene teritorijalnim morem i prolazak tjesnacima.

Na Konferenciji UN o pravu mora 1958. godine predložene odredbe o razgraničenju u tjesnacima nisu usvojene. Nisu usvojene ni odredbe o asimiliranju uskih enklava otvorenog mora s teritorijalnim morem koje ih okružuje. Najviše rasprave izazvao je nacrt Odredbe kojom se definirao međunarodni tjesnac i osiguravao prolazak stranih brodova, a koji je glasio:

“Ne smije se obustaviti neškodljiv prolazak stranih brodova kroz tjesnace koji se redovito upotrebljavaju za međunarodni promet između dvaju dijelova otvorenog mora.”¹¹

Velika Britanija je predložila dodatak: “...ili vodama koje tvore jedini put za pristup u luke...”¹² da bi se osigurao nesmetan prolazak u područjima koji su bitni za pomorski promet, čime je nejasno prošireno područje teritorijalnog mora u kojem obalna država ne bi smjela obustavljati plovidbu.

“Ne smije se obustaviti neškodljiv prolazak stranih brodova tjesnacima i plovnim putovima koji se redovito upotrebljavaju za međunarodnu plovidbu.”¹³

Takav prijedlog naišao je na oštro protivljenje pojedinih država, posebice arapskih, u vezi s režimom prolaska kroz Tiranski tjesnac koji se nalazi na ulazu u Akapski zaljev. Arapi su smatrali da je Akapski zaljev više od 13 stoljeća arapsko zatvoreno more, *mare clausum*, i da je to jedan od najstarijih primjera historijskih voda u svijetu koje okružuju tri obalne države: Saudijsku Arabiju, Ujedinjenu Arapsku Republiku (Egipat) i Jordan. Izrael, koji u Akapskom zaljevu ima luku Eilat, i prije i poslije

⁹ Konvencija UN o pravu mora iz 1982. stupila je na snagu 16. studenog 1994. godine.

¹⁰ Vladimir Đuro Degan, o. c., str. 191.

¹¹ Reports of the International Law Commission to the General Assembly, II. Articles concerning the law of the sea, Article 17, para. 4, *Yearbook of the ILC*, 1956, vol. II, p. 258.

¹² *Doc. A/CONF. 13/C.1/L. 37 of 25 March 1958.*

¹³ *Doc. A/CONF. 13/C.1/L. 47 of 25 March 1958.*

Konferencije UN o pravu mora (1958.) zauzimao se za slobodan prolazak brodova i prelet zrakoplova tjesnacima koji su jedini put u određenu luku i zbog toga je podupirao prijedlog Velike Britanije, Portugala i Nizozemske. Takva suprotna stajališta obalnih država u pitanju prolasku Tiranskim tjesnecem potrebno je razmotriti u svjetlu arapsko-izraelskih sukoba u to doba. Odmah nakon proglašenja države Izrael (1948.) obalne su države zatvorile tjesnac za izraelske brodove i terete. Jedan od glavnih ciljeva izraelskih vojnih operacija u Drugom izraelsko-arapskom ratu 1956. godine bio je zaposjedanje Tiranskog tjesnaca, što im je i uspjelo. Poslije povlačenja Izraela snage UN su razmještene duž zapadne obale ulaza u Akapski zaljev i on je otvoren za plovidbu svim brodovima.

O odredbi koja se odnosi na neškodljiv prolazak međunarodnim tjesnacima glasovalo se zajedno s ostalim odredbama koje su sadržane u članku 16. Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu. Usvojena je sa 62 glasa za, 1 protiv i 9 uzdržanih glasova. Odredba u stavku 4. glasi:

“Ne smije se obustaviti neškodljiv prolazak stranih brodova kroz tjesnace koji se upotrebljavaju za međunarodnu plovidbu između jednog dijela otvorenog mora i drugog dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora obalne države.”¹⁴

Odredbe o prolasku međunarodnim tjesnacima u Konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine pravno osiguravaju nesmetanu plovidbu u tim izuzetno važnim područjima mora koja su pod suverenosti obalnih država. Njima je dana prednost interesima međunarodne plovidbe nad interesima sigurnosti obalne države jer se njima zabranjuje obalnim državama obustavljanje plovidbe u dijelovima teritorijalnog mora u međunarodnim tjesnacima.

Ostalo je otvoreno pitanje može li obalna država uvjetovati neškodljiv prolazak stranih brodova međunarodnim tjesnacima prethodnim odobrenjem ili notifikacijom. Naime, u plenumu Konferencije nije usvojen prijedlog Velike Britanije o prethodnom odobrenju ili notifikaciji o prolasku stranih ratnih brodova teritorijalnim morem općenito, ali ni članak 24. nacrtu Komisije za međunarodno pravo, prema kojemu obalna država može zahtijevati prethodnu notifikaciju ili odobrenje za prolazak ratnog broda kroz svoje teritorijalno more. Izgleda da su ipak strani ratni brodovi pri neškodljivom prolasku međunarodnim tjesnacima podložni poštivanju razumnih propisa obalne države koji se odnose na njezinu sigurnost ili sigurnost plovidbe (određivanje plovinih putova, prethodna najava prolaska diplomatskim putem, ograničenje ukupne tonaže brodova u prolasku...). Odredbe o prolasku međunarodnim tjesnacima u Konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu 1958. godine ne odnose se na zračni prostor, zbog čega zrakoplovi nemaju pravo slobodnog preleta. Komisija za međunarodno pravo smatrala je da je njezin zadatak formuliranje prijedloga odredbi koje se odnose isključivo na more, pa zbog toga prelet zrakoplova nije razmatran u Komisiji, a ni poslije na Konferenciji u Ženevi 1958. godine. Pravni status zračnog prostora iznad teritorijalnog mora u međunarodnom tjesnacu jednak je statusu zračnog prostora iznad ostalih dijelova teritorijalnog mora. U suvremenim odnosima prelet važnijim tjesnacima uređen je posebnim ugovorima.¹⁵

¹⁴ Članak 16. stavak 4. Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (1958.).

¹⁵ Davorin Rudolf, o. c., str. 129.

1. Prijedlozi i stajališta država

Pravno uređenje prolaska i definiranje tjesnaca izazvalo je na Trećoj konferenciji UN o pravu mora posebnu pozornost. Suprotstavila su se stajališta država pod čijom suverenosti su obale i teritorijalno more i ostalih država, od kojih su se najviše isticala jake pomorske sile. Obalne države na tjesnacima su polazile od načela o jedinstvenom pravnom režimu u svim dijelovima teritorijalnog mora, što je rezultiralo njihovom suprotstavljanju donošenju posebnih propisa samo za plovidbu tjesnacima. Velike pomorske sile su zagovarale slobodan prolazak kroz tjesnace svih, pa i ratnih brodova.

Cipar, Grčka, Indonezija, Malezija, Maroko, Filipini, Španjolska i Jemen istupile su 27. ožujka 1973. godine sa zajedničkim prijedlogom, prema kojemu bi brodovi u tjesnacima uživali pravo neškodljivog prolaska, dok bi prolazak brodova s posebnim obilježjima (državnih i ratnih) obalne države uredile svojim posebnim propisima (uvjetovati prolazak prethodnim odobrenjem, notifikacijom itd.). Dok obalna država ne bi smjela obustaviti plovidbu u tjesnacu, ipak bi imala pravo određivati plovne putove i sustave odijeljenog prometa. Ako ih strani ratni brodovi ne bi poštivali i oglušili se o zahtjeve, koji su im s tim u vezi upućeni, obalna država može zahtijevati napuštanje njezina teritorijalnog mora. Zastupajući taj prijedlog, predstavnik Španjolske izjavio je u općoj raspravi u Caracasu (1974.):

“Načelo slobode plovidbe i sigurnosti obalne države valjano su uravnoteženi u režimu neškodljivog prolaska... Režim neškodljivog prolaska dolično zajamčuje interese miroljubive međunarodne plovidbe... Države koje odbijaju ideju neškodljivog prolaska... zamislile su reviziju prava sa stajališta njihovih strateških ciljeva prije negoli sa stajališta načela miroljubive koegzistencije, te razvoja i sigurnosti svih država. Režim neškodljivog prolaska ne dopušta im postizanje njihovih ciljeva koji bi se mogli sažeti u tri točke: slobodan prelet iznad tjesnaca, pravo slobodnog prolaska i plovidbe u zaronjenom stanju atomskih podmornica koje nose nuklearno oružje i odricanje svakog zahtjeva koji uključuje prethodno priopćenje i odobrenje za prolazak površinskih ratnih brodova, posebice onih koji prevoze zrakoplove koji mogu ostvarivati pravo slobodnog preleta...”¹⁶

Na zasjedanju u Caracasu 22. srpnja 1974. godine Malezija, Jemen, Oman i Maroko podnijeli su zajednički prijedlog polazeći od zajedničkog načela obalnih država na tjesnacima o jedinstvenom pravnom režimu u teritorijalnom moru. Prema tom prijedlogu, odredbe o neškodljivom prolasku primjenjivale bi se na svaki tjesnac koji se upotrebljuje za međunarodnu plovidbu i dio je teritorijalnog mora jedne ili više država. Brodovi bi prilikom plovidbe tjesnacima uživali pravo neškodljivog prolaska podložno određenim propisima obalne države (npr. prethodna notifikacija ili odobrenje i sl.), a obalna država ne bi smjela obustavljati ni ometati neškodljiv prolazak. Predviđena je odgovornost broda za počinjenu štetu obalnoj državi (naročito štetu morskom okolišu prouzročenu onečišćenjem i nezgodom) i odgovornost obalne države za štetu počinjenu brodu. Zahtjeve država na tjesnacima poduprla je Kina, čiji predstavnik je 2. srpnja 1974. godine na zasjedanju u Caracasu izjavio:

¹⁶ De Abaroa y Gonji, prema sažetku izlaganja objavljenom u: *Third UNCLOS*, vol. I., p. 170.

“Konferencija treba naći razumno rješenje u pitanju plovidbe kroz tjesnace unutar teritorijalnih mora obalnih država koji se upotrebljavaju za međunarodnu plovidbu. Zahvaljujući stratezijskoj važnosti tih tjesnaca, supersile ih stalno nastoje koristiti za svoje hegemonističke ciljeve. Inzistirajući na primjeni tzv. načela slobode otvorenog mora na takve tjesnace, one negiraju nepovredivu suverenost država koje leže na tim tjesnacima. Zainteresirane obalne države trebaju imati pravo primjene propisa u pogledu tih tjesnaca u skladu s njihovom sigurnošću i drugim interesima, uzimajući, uz to, u obzir potrebe međunarodne plovidbe i neke prihvatljive međunarodne standarde. Strani brodovi koji nisu ratni mogu imati pravo neškodljivog prolaska, ali moraju poštivati zakone i druge odgovarajuće propise obalnih država. Obalne države mogu zahtijevati prethodno priopćenje ili prethodno davanje odobrenja za prolazak ratnih brodova u tranzitu.”¹⁷

Vodeće su pomorske sile inzistirale da se režim plovidbe u tjesnacima što više približi pravnom režimu otvorenog mora. Takvo stajalište prvenstveno je izazvala činjenica da se usvajanjem i proširenjem granica teritorijalnog mora do 12 milja u mnogim tjesnacima pojas otvorenog mora pretvorio u teritorijalno more. Sovjetski Savez, Bugarska, Čehoslovačka, DR Njemačka, Poljska i Ukrajina na Drugom zasjedanju u Caracasu izašle su sa svojim zajedničkim prijedlogom. Prema tom prijedlogu u prvu kategoriju ulazili bi tjesnaci između dijelova otvorenog mora u kojim bi svi brodovi u prolasku uživali jednaku slobodu radi tranzitnog prolaska, dok bi u drugu kategoriju ušli tjesnaci koji vode iz otvorenoga mora u teritorijalno more jedne ili više država koje nemaju obale na tjesnacu u kojima bi se vršio režim neškodljivog prolaska. Pri tranzitnom prolasku tjesnacem poštivala bi se sljedeća pravila:

- brodovi u tranzitnom prolasku ne smiju prouzročiti nikakvu prijetnju sigurnosti obalne države na tjesnacu, njezinoj teritorijalnoj cjelovitosti ili nezavisnosti;
- brodovi su dužni o svakoj nezgodi, nepredviđenom zaustavljanju ili sklanjanju izvijestiti obalnu državu;
- brodovi su dužni poštivati pravila o izbjegavanju sudara na moru i sustave odijeljenog prometa koje odredi obalna država;
- brodovi moraju poduzeti sve mjere opreza radi izbjegavanja onečišćenja na moru i obala na tjesnacu;
- za štetu odgovara vlasnik broda, druga odgovorna osoba ili, na koncu, država zastave broda.

Obalna država ne bi smjela priječiti ili obustavljati tranzitni prolazak niti se upuštati u djelatnosti koje diraju u tranzitni prolazak. Osim toga obalna država ne bi smjela postavljati uređaje u tjesnacu koji mogu ometati ili sprječavati tranzitni prolazak. I strani zrakoplovi uživali bi pravo slobodnog tranzitnog preleta, dok bi obalna država mogla odrediti posebne zračne koridore, visinu leta i način komuniciranja, ali ne bi smjela priječiti ili obustavljati tranzitni prelet.

Sve te odredbe o tjesnacima ne diraju u suverena prava obalne države na moru, morskom dnu i podzemlju niti u režime prolaska tjesnacima koji su uređeni posebnim ugovorima.

¹⁷ *Third UNCLOS*, vol. I., p. 81.

Sjedinjene Američke Države su 30. srpnja 1971. godine podnijele svoj nacrt odredbi Odboru za morsko dno. Prema tom nacrtu svi brodovi u prolasku međunarodnim tjesnacima uživali bi slobodnu plovidbu kao na otvorenom moru. Za razliku od prijedloga socijalističkih država, prema američkom prijedlogu, režim slobodne plovidbe, kakav je na otvorenom moru, primjenjivao bi se kako u međunarodnim tjesnacima između dva dijela otvorenog mora tako i u tjesnacima koji povezuju otvoreno more s teritorijalnim morem strane države. I zrakoplovi bi imali pravo slobodnog preleta.

U sukobu suprotnih interesa Velika Britanija je 3. srpnja 1974. godine podnijela svoj kompromisni prijedlog nacрта odredbi o režimu prolaska tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi. Njezin se prijedlog zasnivao na režimu tranzitnog prolaska kroz tjesnace koji vezuju dva dijela otvorenog mora. Tranzitni prolazak brodova i zrakoplova ne bi se smio ometati, a oni bi se tim pravom trebali koristiti jedino radi neprekinutog i brzog prolaska tjesnacem, bez upuštanja ni u kakve djelatnosti osim onih uobičajenih za prolazak. Taj se režim ne bi primjenjivao u tjesnacima koji spajaju otvoreno more i teritorijalno more, u tjesnacima između otoka i glavnog dijela kopna obalne države ako podoban plovni put postoji u području izvan otoka prema pučini, i u širokim tjesnacima u kojima je pojas otvorenog mora. I Sjedinjene Američke Države su poduprle prijedlog Velike Britanije.¹⁸

2. Pravni režim tjesnaca na Trećoj konferenciji UN o pravu mora (1982.)

Prema Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. godine, tjesnaci se razvrstavaju:

- tjesnaci koji se uporabljaju za međunarodnu plovidbu (međunarodni tjesnaci),
- tjesnaci koji se ne uporabljaju za međunarodnu plovidbu (nacionalni tjesnaci).

Pri tom razvrstavanju temeljni je kriterij stvarna uporaba tjesnaca. Tjesnac se mora zbilja uporabljati za međunarodnu plovidbu. U Konvenciji nije precizno utvrđen stupanj uporabe tjesnaca za međunarodnu plovidbu da bi se on smatrao međunarodnim, te to predstavlja faktično pitanje. Pri tome se mogu uzeti u obzir različiti činitelji: broj brodova koji uporabljaju tjesnac, njihova tonaža, vrijednost tereta koji su prevezli, broj i različitost zastupljenih zastava i sl.

Odredbe o tjesnacima nalaze se u trećem dijelu Konvencije i sastoji se od tri dijela: opće odredbe, odredbe o tranzitnom prolasku i odredbe o neškodljivom prolasku. Ukupno je 12 članaka. U Konvenciji se nalaze samo odredbe o tjesnacima koji se uporabljaju za međunarodnu plovidbu, dok se nacionalni tjesnaci uređuju internim propisima obalne države. I u nacionalnim tjesnacima, koji su u teritorijalnom moru, strani brodovi imaju pravo neškodljivog prolaska, ali u takvim tjesnacima obalna država nije vezana obvezom o zabrani obustavljanja neškodljivog prolaska.

Međunarodne tjesnace (koji služe međunarodnoj plovidbi) možemo razlikovati u tri kategorije:

1. prema režimu plovidbe

- tjesnaci u kojima strani brodovi imaju pravo neškodljivog prolaska tjesnacem,
- tjesnaci u kojima je režim tranzitnog prolaska stranih brodova i zrakoplova,

¹⁸ Davorin Rudolf, o. c., 1985., str. 134.

- tjesnaci u kojima brodovi uživaju slobodu plovidbe, a zrakoplovi slobodu preleta,
- tjesnaci u kojima strani brodovi i zrakoplovi imaju pravo prolaska arhipelaškim plovnim putovima (zračnim cestama),

- tjesnaci u kojima je režim plovidbe uređen posebnim ugovorom;

2. prema *geografskom položaju*

- tjesnaci između dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa, u kojima morski prostori imaju pravni status teritorijalnog mora (pravo tranzitnog prolaska),

- tjesnaci između dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa, u kojima postoji pojas otvorenog mora ili gospodarskog pojasa, a podoban plovni put je, u cijelosti ili djelomično, u dijelovima tjesnaca sa statusom teritorijalnog mora (pravo tranzitnog prolaska),

- tjesnaci između otoka arhipelaške države i u granicama arhipelaškog mora, arhipelaški tjesnac (pravo neškodljivog prolaska za strane brodove, s tim ako je arhipelaška država odredila arhipelaške plovne putove i zračne koridore iznad njega, svi brodovi i zrakoplovi imaju pravo prolaska tim putovima i koridorima),

- tjesnaci između dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države koje nemaju vlastitu obalu u tjesnacu (pravo na neškodljiv prolazak),

- tjesnaci između dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države koja nema vlastitu obalu u tjesnacu, kojemu širina prelazi dvostruku širinu teritorijalnog mora obalne države ili država, a podoban plovni put nalazi se u dijelu tjesnaca koji ima status teritorijalnog mora (pravo na neškodljiv prolazak),

- tjesnaci u kojima postoji pojas otvorenog mora ili gospodarskog pojasa s podobnim plovnim putovima (u njima brodovi mogu ploviti otvorenim morem ili gospodarskim pojasom koristeći se slobodom plovidbe, a zrakoplovi prelijeću tjesnac iznad otvorenog mora ili gospodarskog pojasa koristeći se slobodom preleta),

- tjesnaci unutar granica teritorijalnog mora koji se ne upotrebljavaju za međunarodnu plovidbu (pravo na neškodljiv prolazak),

- tjesnaci u kojima je režim prolaska uređen međunarodnim ugovorom;

3. prema *širini*

- tjesnaci koji nisu širi od dvostruke širine teritorijalnog mora obalne države (država). U tim tjesnacima strani brodovi imaju pravo neškodljivog ili tranzitnog prolaska, a strani zrakoplovi mogu imati pravo tranzitnog preleta,

- tjesnaci u kojima širina prelazi dvostruku širinu teritorijalnog mora, a podoban plovni put nalazi se u dijelu mora koje ima pravni status teritorijalnog mora. Strani brodovi imaju pravo neškodljivog ili tranzitnog prolaska, a strani zrakoplovi pravo slobodnog preleta iznad pojasa otvorenog mora ili gospodarskog pojasa,

- tjesnaci širi od dvostruke širine teritorijalnog mora u kojima je podoban plovni put u pojasu otvorenog mora ili gospodarskog pojasa. U njima strani brodovi odnosno zrakoplovi uživaju slobodu plovidbe odnosno preleta.

Pravni režimi prolaska međunarodnim tjesnacima

Pravo na tranzitni prolazak, koji ostvaruju brodovi i zrakoplovi prilikom plovidbe određenim tjesnacima ili preletom iznad tjesnaca, spoj je slobode plovidbe i slobode preleta na otvorenom moru, s jedne, i neškodljivog prolaska, s druge strane. Brodovi

ostvaruju pravo tranzitnog prolaska ne samo kroz tjesnac već i u slučajevima uplovljavanja i isplovljavanja iz luka koje se nalaze u tjesnacima. Taj novi institut tranzitnog prolaska rezultat je kompromisa između država koje su zagovarale režim prolaska u tjesnacima identičan onome na otvorenom moru i obalnih država na tjesnacima koje su zahtijevale da se prolazak u tjesnacima poistovjeti s režimom plovidbe u ostalim dijelovima teritorijalnog mora. Postignuti kompromis više je povlađivao interesima prve grupe država, pa je tranzitni prolazak po svojoj naravi plovidbe svih vrsta brodova i preleta svih vrsta zrakoplova, koji su podložni nacionalnim i minornim ograničenjima (npr. u pogledu sigurnosti plovidbe u tjesnacu, sprječavanja onečišćenja i sl.) vrlo sličan onome na otvorenom moru.

Pri ostvarivanju prava tranzitnog prolaska brodovi i zrakoplovi su dužni ploviti odnosno letjeti iznad tjesnaca brzo i bez zadržavanja, osim u slučaju više sile ili nevolje na moru, i uzdržavati se od svake prijetnje silom i uporabe sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke nezavisnosti obalnih država na tjesnacima. Brodovi moraju posebice postupati u skladu s općeprihvaćenim normama o sigurnosti na moru (uključivši pravila za izbjegavanja sudara) i o sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja s brodova. Također su dužni poštivati plovne putove i sustave odijeljenog prometa u tjesnacu koje je odredila obalna država, ali i propise o tranzitnom prolasku koji su u skladu s Konvencijom (1982.). Brodovi za vrijeme tranzitnog prolaska ne smiju obavljati nikakva znanstvena istraživanja niti hidrografska mjerenja bez prethodnog odobrenja obalne države. Zrakoplovi u tranzitnom prolasku dužni su pridržavati se sigurnosnih mjera predviđenih Zračnim pravilima Organizacije za međunarodno civilno zrakoplovstvo, koje obuhvaća i državne zrakoplove. Oni moraju nadgledati propisanu radiofrekvenciju ili odgovarajuću međunarodnu radiofrekvenciju za nuždu.¹⁹

Pitanje prolaska podmornica tjesnacima bilo je razmatrano na Trećoj konferenciji UN o pravu mora s posebnom pozornošću. Podmornice su postale izuzetan činitelj u tzv. "ravnoteži snaga" vodećih svjetskih sila, posebice zbog sposobnosti "drugog udara". Upravo zbog toga se smatra da su one djelotvorno sredstvo za zastrašivanje protiv iznenadnog napada. Vodeće pomorske sile bile su dosljedne u svojim nastojanjima da svojim podmornicama osiguraju prolazak tjesnacima ispod morske površine, čime bi obalna država bila u nemogućnosti da pouzdano utvrdi podrijetlo i vrstu podmornice, njezinu opremljenost naoružanjem itd. Budući da Konvencija nije izričito regulirala prolazak podmornica tjesnacem, smatra se da podmornice mogu ploviti ispod površine u tjesnacima gdje dubina mora to dozvoljava. To je vrlo značajno za suvremene podmornice jer su one i konstruirane da plove ispod površine, pa u slučaju površinske plovidbe one su izuzetno ranjive, umanjena im je sposobnost manevriranja, teško ih je uočiti itd.

Konvencijom UN o pravu mora 1982. godine zrakoplovima je dano pravo tranzitnog prolaska tjesnacima koji se upotrebljuju za međunarodnu plovidbu između dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa. Iznad tjesnaca, koji se nalaze između otoka i glavnog kopnenog područja obalne države, ako u području mora od otoka u smjeru otvorenog mora postoji dobar plovni put, zrakoplovi nemaju pravo tranzitnog prolaska.

¹⁹ Vladimir Đuro Degan, o. c., str. 137.

Tranzitni prolazak ne dira (kao ni neškodljiv prolazak) u pravni status mora u tjesnacu, morskog dna ili zračnog prostora iznad tjesnaca, u suverenost ili jurisdikciju obalne države. Vlast obalne države u međunarodnim tjesnacima ograničena je jer, prema Konvenciji, ona ne smije ometati ili priječiti tranzitni prolazak i dužna je obavijestiti o svim opasnostima koje su joj poznate o ugrožavanju plovidbe ili prelijetanja tjesnaca. Posebice je propisala da se tranzitni prolazak ne smije obustaviti.

Konvencija dozvoljava državi da na tjesnacu odredi plovne putove i propiše sustave odijeljenog prometa, koje mora usvojiti Međunarodna pomorska organizacija (IMO), gdje je to potrebno radi sigurnosti plovidbe. Ti plovni putovi i sustavi odijeljenog prometa moraju se jasno naznačiti na pomorskim kartama. Postojeći plovni putovi i sustavi odijeljenog prometa mogu se zamijeniti drugima uz odobrenje IMO, s tim da se tranzitni prolazak ni u jednom ne smije obustaviti.

Obalna država ima pravo donošenja zakona i propisa o tranzitnom prolasku koji se odnose na sprječavanje, smanjenje i nadziranje onečišćenja, sprječavanje ribolova, ukrcavanje ili iskrcavanje bilo kakve robe, valute ili osoba protivno njezinim carinskim, fiskalnim, useljeničkim ili zdravstvenim propisima. Ona tim zakonima ne smije omogućiti ni pravnu ni stvarnu diskriminaciju stranih brodova, ni uskraćivati, onemogućavati ili ometati tranzitni prolazak.

Iako u Konvenciji nema propisa o tome, obalna država u načelu je ovlaštena nadzirati provedbu i kažnjavati kršenje propisa o tranzitnom prolasku koje je donijela u skladu s Konvencijom i međunarodnim normama, uz izuzetak brodova i zrakoplova koji uživaju imunitet. Ako oni postupe protivno propisima obalne države ili odredbama Konvencije, međunarodnu odgovornost za svaki gubitak ili štetu, prouzročenu državi ili državama na tjesnacu, snosi država zastave broda ili država u kojoj je zrakoplov registriran.

Prema Konvenciji države, koje se koriste pravom tranzitnog prolaska i obalne države na tjesnacu, surađuju u postavljanju i održavanju objekata i uređaja koji služe međunarodnoj plovidbi i u sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja s brodova.

Tranzitni i neškodljivi prolazak tjesnacima koji se upotrebljavaju za međunarodnu plovidbu odnose se uvijek na morska područja koja imaju pravni status teritorijalnog mora ili arhipelaškog mora. Jedini izuzetak predstavljaju slučajevi kada se povlačenjem ravnih polaznih crta kad unutrašnje morske vode obuhvate dijelove mora koji to prije nisu bili. U tim dijelovima mora primjenjivat će se propisi o neškodljivom prolasku.

Prema Konvenciji UN o pravu mora u tjesnacima, koji se upotrebljavaju za međunarodnu plovidbu i a) povezuju dio otvorenog mora ili gospodarskog pojasa s teritorijalnim morem države koja nema obalu na tjesnacu ili b) nalaze se između otoka i glavnog kopnenog područja obalne države, a u kojem se ne primjenjuje režim tranzitnog prolaska (jer izvan tjesnaca postoji podoban plovni put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom), svi brodovi će uživati pravo neškodljivog prolaska koji obalna država ne smije obustaviti.

Razlike između tranzitnog i neškodljivog prolaska su:

- neškodljivi prolazak se odnosi samo na brodove, a tranzitni na brodove i zrakoplove,
- podmornice pri neškodljivom prolasku moraju ploviti na površini, a u tranzitnom prolasku može ploviti i ispod morske površine,
- normativna ovlaštenja obalne države u pogledu tranzitnog prolaska uža su od njezinih ovlaštenja radi uređenja neškodljivog prolaska,

- nije predviđena kaznena ni građanska jurisdikcija obalne države na stranom brodu u tranzitnom prolasku,
- prava i dužnosti brodova u prolasku su različita (popis zabranjenih djelatnosti brodova u tranzitnom prolasku je kraći),
- pri određivanju plovni putova i propisivanju sustava odijeljenog prometa obalna je država dužna, pri neškodljivom prolasku, uzeti u obzir preporuke Međunarodne pomorske organizacije, a u tranzitnom prolasku potreban je sporazum između IMO i obalne države, tj. IMO usvaja plovne putove koje je predložila obalna država,
- u Konvenciji je predviđena suradnja između država čiji brodovi ostvaruju pravo tranzitnog prolaska i država na tjesnacima (u postavljanju i održavanju sigurnosnih objekata i navigacijskih pomagala, u sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja s brodova, što nije slučaj s neškodljivim prolaskom,
- obalna država može poduzeti mjere radi sprječavanja prolaska koji nije neškodljiv, a takvu ovlast nema prema brodovima i zrakoplovima u tranzitnom prometu.²⁰

Odredbe Konvencije UN o pravu mora (1982.) ne diraju u režim plovidbe Tiranskim tjesnacem (koji je izazvao oštre sukobe na Konferenciji UN o pravu mora u Ženevi 1958.), jer je on uređen egipatsko-izraelskim Ugovorom o miru 26. ožujka 1979. godine i sličan je režimu na otvorenom moru (sloboda plovidbe i preleta za sve).

Zaključak

Prolazak i prelet tjesnacima koji se nalaze na važnim morskim putovima pitanje je od izvanrednog značenja za ukupne međunarodne odnose. Zbog toga je pitanje pravnog režima tjesnaca bilo predmetom kodifikacijskih konferencija. Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine kodificirala je već postojeće običajno pravilo da se ne može obustaviti prolazak stranih brodova kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog i drugog dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora strane države. Na Trećoj konferenciji UN o pravu mora pitanje pravnog režima tjesnaca bilo je jedno od najvažnijih. Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine donijela je posve novo kompromisno rješenje - institut tranzitnog prolaska. Taj institut je nastao kao ustupak za pristanak velikih pomorskih sila na širinu teritorijalnog mora od 12 morskih milja. Režim tranzitnog prolaska predviđa šire dužnosti trpljenja obalnih država na tjesnacima negoli u pogledu neškodljivog prolaska.

Hoće li se i kada odredbe konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine, koje se odnose na tranzitni prolazak međunarodnim tjesnacima, pretvoriti u opće običajno pravo teško je reći, ali i sama činjenica da je Konvencija 16. studenog 1994. godine, nakon 12 godina od usvajanja, stupila na snagu važan je doprinos u tom pogledu.

²⁰ Davorin Rudolf, o. c., str. 142.

Straits in International Law

Summary

Here the author gives a historical overview of legal regimes in international straits stressing modern international law. The question of passage through international straits is one of the predominant questions in modern international relations, which is the topic of the greater part of debates at international conferences on the law concerning the sea. The author especially stresses the new institute' transit passage through international straits, whose introduction into modern international law is the result of compromise between the leading marine powers and developing countries.