

PLOVIDBENA PRAVA PREMA KONVENCIJI UJEDINJENIH NARODA O PRAVU MORA I MORSKI POJASEVI REPUBLIKE HRVATSKE

Pregledni znanstveni rad

UDK 341.221.26
341.225.5(497.5)

Primljeno: 20. prosinca 2019.

Trpimir M. Šošić *

Plovidba morem veoma je važna za razvoj međunarodnih odnosa općenito, a ponajprije za razvoj trgovinskih odnosa. Stoga je odvajkada izražen interes za neometanim odvijanjem pomorske plovidbe, koji je pak u opreci za zahtjevom država da, radi zaštite nacionalnih interesa, pomorsku plovidbu nadziru, napose u morskim predjelima u blizini svojih obala. Ta se opreka manifestirala i u sporovima između Hrvatske i njezinih susjednih država na istočnoj obali Jadrana. Suvremeno međunarodno pravo mora, koje je kodificirano u Konvenciji UN-a o pravu mora iz 1982., nastojalo je postići ravnotežu između plovidbenih prava brodova i interesa obalnih država. U prvom dijelu rada analiziraju se odredbe Konvencije o pravu mora kojima se uspostavljaju odgovarajući plovidbeni režimi, tj. sloboda plovidbe, neškodljivi prolazak i tranzitni, odnosno arhipelaški prolazak. Drugi dio rada posvećen je hrvatskom zakonodavstvu kojim se implementiraju razmatrana međunarodnopravna pravila, a posebna se pozornost posvećuje problematici plovidbe prema Sloveniji i Bosni i Hercegovini. U zaključku je podcrtana iznimna važnost plovidbenih režima iz Konvencije o pravu mora, kojima je postignuta djelotvorna ravnoteža između zahtjeva za neometanom plovidbom i nacionalnih interesa obalnih država, a posebno je istaknuto da konvencijska pravila pružaju dostatnu garanciju neometane prometne komunikacije i u kontekstu Jadranskog mora.

Ključne riječi: Konvencija UN-a o pravu mora, sloboda plovidbe, neškodljivi prolazak, tranzitni prolazak, Hrvatska

1. UVOD

Plovidba morem bila je od davnina iznimno važna, ponajprije za razvoj trgovine između katkada i veoma udaljenih predjela svijeta, ali je također, i sigurno ne manje važno, omogućavala kulturnu razmjenu između različitih naroda, premda je u tom pogledu za narode koji su potpali pod kolonijalnu dominaciju imala i tragične razmjere. Kako god gledali na povijest pomorske plovidbe, o tome da ona ni danas nije nimalo izgubila na značenju govori podatak prema kojem se 90 % svjetske trgovine odvija pomorskim putem.¹ U tom je kontekstu zanimljivo prisjetiti se da je Hugo Grotius svoju slavnu raspravu *Mare liberum*,² koja promiče načelo slobode mora, a objavljena je 1609., napisao

* Doc. dr. sc. Trpimir M. Šošić, Katedra za međunarodno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

¹ Vidi: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> (10. 12. 2019.).

² Grotius, H., *Mare Liberum*, Carnegie Endowment for International Peace, New York, 1916.

upravo kako bi obranio i učvrstio pravo Nizozemske istočnoindijske kompanije da slobodno trguje s Azijom, nasuprot trgovinskom monopolu koji je prisvajao Portugal.³

Dakako, interesi svjetske trgovine za slobodom plovidbe često su se znali naći u opreci s interesima obalnih država da plovidbu nadziru, barem kada je riječ o morskim predjelima u relativnoj blizini obala. Stoga je postizanje ravnoteže između plovidbenih prava brodova, bez obzira na zastavu, i nacionalnih interesa obalnih država, čime se donekle bavio već i Grotius, bilo u žarištu novovjekovnog razvoja međunarodnog prava mora. Naše dublje zanimanje za temu pobuđeno je pak pitanjem ostvarivanja plovidbenih prava stranih brodova u prvom redu kroz hrvatsko teritorijalno more, gdje su se nakon stjecanja nezavisnosti pojavili sporovi sa susjednim državama, napose sa Slovenijom. No najprije ćemo u prvom dijelu rada, kroz analizu relevantnih pravnih pravila kodificiranih u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.,⁴ pokazati kako je u suvremenom međunarodnom pravu mora osigurana ravnoteža između plovidbenih prava brodova i nacionalnih interesa obalnih država. Zatim bismo u nastavku pozornost posvetili implementaciji tih pravila međunarodnog prava s obzirom na morske pojaseve Republike Hrvatske, s posebnim osvrtom na pitanja plovidbe ne samo prema Sloveniji nego i prema Bosni i Hercegovini.

2. PLOVIDBENA PRAVA PREMA KONVENCIJI O PRAVU MORA

2.1. Sloboda plovidbe

Sloboda plovidbe kakvu danas poznajemo u prošlosti nije bila općeprihvaćena, a o tome nam svjedoče i okolnosti koje su Grotiusa potakle na pisanje knjige *Mare liberum*. No iz današnje perspektive možemo ustvrditi da ona nedvojbeno čini neizostavni element međunarodnog prava mora. Plovidbena prava koja se danas priznaju stranim brodovima u teritorijalnom moru razvila su se upravo kako bi se brodovima svih zastava, a napose trgovačkim brodovima, efektivno zajamčila istinska sloboda plovidbe.⁵ Sloboda plovidbe vezana je, dakako, u prvom redu uz pravni režim otvorenog mora, koji se često opisuje kao sloboda otvorenog mora. Riječ je dakle o području mora koje je „otvoreno za sve države, obalne i neobalne,“ kao što proizlazi iz čl. 87. st. 1. Konvencije o pravu mora.⁶ Glede plovidbe napose se ističe da „[s]ve države, obalne i neobalne, imaju pravo da na otvorenom moru plove brodovi koji vijore njezinu zastavu.“⁷ Pored slobode plovidbe, s time da nije riječ o konačnom popisu, navodi se još pet sloboda otvorenog mora: prelijetanje, polaganje podmorskih kabela i cjevovoda, izgradnja umjetnih otoka i drugih

³ *Ibid.*, str. vii *et seq.*; usp. Churchill, R. R.; Lowe, A. V., *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Manchester, 1999, str. 4.

⁴ NN MU 9/2000.

⁵ Usp. Ibler, V., *Sloboda mora*, Narodne novine, Zagreb, 1965, str. 67 *et seq.*

⁶ O pojmu slobode mora i njegovoj genezi, vidi *ibid.*, str. 3 *et seq.*

⁷ Konvencija o pravu mora, čl. 90.

uređaja, zatim ribolov te znanstveno istraživanje.⁸ S obzirom na temu rada nama je, osim slobode plovidbe, u prvom redu zanimljiva s njom povezana sloboda prelijetanja budući da se obje slobode zapravo tiču osiguravanja prometnih komunikacija između država, što je osobito važno za razvoj trgovinskih odnosa.

Dakako, to ne znači da je sloboda plovidbe otvorenim morem posve neograničena. Države su tako u ostvarenju sloboda otvorenog mora dužne dolično poštovati jednake interese drugih država.⁹ To načelo doličnog ili razumnog poštovanja jednakovrijednih interesa drugih država svoje korijene ima u općem načelu prava izraženom sintagmom *sic utere tuo ut alienum non laedas*.¹⁰ Naime sloboda otvorenog mora nipošto ne može značiti potpunu odsutnost pravnog poretka na otvorenom moru.¹¹ Dapače, pravni poredak na otvorenom moru osiguravaju države, koje prema Konvenciji o pravu moru provode isključivu jurisdikciju nad svim brodovima svoje zastave. Stoga je od iznimne važnosti i pravilo da brodovi smiju ploviti pod zastavom samo jedne države.¹² Iznimke od isključive nadležnosti države zastave moguće su jedino ako su izričito predviđene u samoj Konvenciji ili u drugim međunarodnim ugovorima. Prema Konvenciji o pravu mora, ratni brod ili drugi državni brod u vladinoj, netrgovačkoj službi može pak provoditi jurisdikciju nad brodovima koji ne vijore zastavu njegove države jedino ako postoje ozbiljni razlozi sumnje da se brod bavi piratstvom, da se bavi trgovinom robljem, da je uključen u aktivnosti neovlaštenog emitiranja, da je riječ o brodu bez državne pripadnosti ili da brod, premda vijori stranu zastavu, zapravo ima jednaku državnu pripadnost kao ratni brod koji provodi redarstvo na otvorenom moru.¹³ Daljnja iznimka koju predviđa Konvencija jest pravo progona koje provode državni brodovi *iure imperii*.¹⁴

U isključivom gospodarskom pojasu obalna država nema potpunu suverenost, nego određena suverena prava, ponajprije glede gospodarenja prirodnim bogatstvima, no ostvaruje također jurisdikciju glede umjetnih otoka, uređaja i naprava, znanstvenog istraživanja mora i zaštite morskoga okoliša.¹⁵ Međutim drugim državama i dalje pripadaju određene slobode otvorenog mora.¹⁶ Nama je napose zanimljivo da strani brodovi u tom pojasu uživaju slobodu plovidbe, a s time povezano opstaje i sloboda

⁸ *Ibid.*, čl. 87. st. 1.

⁹ *Ibid.*, čl. 87. st. 2.

¹⁰ Usp. Anderson, D., *Freedom of the High Seas in the Modern Law of the Sea*, u: Freestone, D.; Barnes, R.; Ong, D. M. (ur.), *The Law of the Sea: Progress and Prospects*, Oxford University Press, Oxford, 2006, str. 331. Više *ibid.*, str. 330 *et seq.*, 345; Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 206 *et seq.*; Wolfrum, R., *Hohe See und Tiefseeboden (Gebiet)*, u: Vitzthum, W. (ur.), *Handbuch des Seerechts*, C. H. Beck, München, 2006, str. 297 *et seq.*

¹¹ Andrassy, J.; Bakotić, B.; Seršić, M.; Vukas, B., *Međunarodno pravo: 1. dio*, Školska knjiga, Zagreb, 2010, str. 247.

¹² Konvencija o pravu mora, čl. 92. st. 1.; usp. *The Case of the S. S. „Lotus“, Judgment of 7 September 1927*, PCIJ, Collection of Judgments, Series A, No. 10, str. 25.

¹³ Konvencija o pravu mora, čl. 110. st. 2.

¹⁴ *Ibid.*, čl. 111.

¹⁵ *Ibid.*, čl. 56. st. 1.

¹⁶ *Ibid.*, čl. 58. st. 1.

prelijetanja za strane zrakoplove. Stoga se primjenjuju sve one odredbe režima otvorenog mora, poput pravnih pravila glede prava pregleda ili prava progona, koje nisu u suprotnosti s pravilima o isključivom gospodarskom pojasu.¹⁷ No kao i na otvorenom moru vrijedi načelo doličnog poštovanja tuđih prava i sloboda, i to kako za obalnu državu kojoj pripada isključivi gospodarski pojas tako i za druge države koje se u njemu koriste zajamčenim slobodama. To, između ostalog, znači da se strani brodovi moraju pridržavati zakona i drugih propisa koje je obalna država u skladu s Konvencijom o pravu mora donijela za svoj isključivi gospodarski pojas¹⁸ te u vezi s tim potpadaju pod jurisdikciju obalne države.¹⁹ Dakako, obalna država također ima obvezu da svoja prava i dužnosti izvršava uz dolično poštovanje sloboda zajamčenih drugim državama.²⁰ Tako obalna država ne bi smjela dopustiti izgradnju umjetnih otoka i drugih struktura u predjelima kuda prolaze plovidbene rute važne za međunarodni pomorski promet.²¹

U vanjskom pojasu, svojevrsnom pojasu granične kontrole,²² obalna država ima uske ovlasti nadzora i kontrole radi sprečavanja i kažnjavanja kršenja zakona i propisa u četiri taksativno nabrojene materije, a riječ je o carinskim, fiskalnim, useljeničkim i zdravstveno-sanitarnim pitanjima.²³ Obalna država u tom pojasu dakle nema regulatornih ovlasti,²⁴ pa on, između ostalog i glede plovidbe i prelijetanja, zapravo ostaje u pravnom režimu otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa ako je proglašen.²⁵

Kao što ćemo vidjeti i u nastavku,²⁶ Konvencijom o pravu mora priznata su posebna prava prolaska u tzv. međunarodnim tjesnacima, koje sama Konvencija naziva „tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi“.²⁷ Naime nakon što je velika većina država proširila svoje teritorijalno more na dvanaest morskih milja, mnogi od tih tjesnaca uključeni su cijelom svojom površinom u teritorijalna mora obalnih država. Međutim ako je tjesnac dovoljno

¹⁷ *Ibid.*, čl. 58. st. 2.

¹⁸ *Ibid.*, čl. 58. st. 3.

¹⁹ Usp. Hoffmann, A., *Freedom of Navigation*, u: Wolfrum, R. (ur.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, sv. VII, Oxford University Press, Oxford, 2012, str. 571.

²⁰ Konvencija o pravu mora, čl. 56. st. 2.

²¹ *Ibid.*, čl. 60. st. 7.

²² Vitzthum, W., *Maritimes Aquitorium und Anschlusszone*, u: *id.*, *op. cit.* (bilj. 10), str. 150.

²³ Konvencija o pravu mora, čl. 33. st. 1.

²⁴ Na morskom dnu obalna država prema čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora glede podvodne kulturne baštine ipak ima širu jurisdikciju; više Šošić, T. M., *The 24-Mile Archaeological Zone: Abandoned or Confirmed?*, u: Wolfrum, R.; Seršić, M.; Šošić, T. M. (ur.), *Contemporary Developments in International Law – Essays in Honour of Budislav Vukas*, Brill-Nijhoff, Leiden, 2016, str. 305-327.

²⁵ Usp. Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 11), str. 232; Vitzthum, *op. cit.* (bilj. 22), str. 150; Tanaka, Y., *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, str. 121.

²⁶ Vidi *infra*, uz bilj. 48-53, i pod 2.3.

²⁷ Doseg sintagme „koji služe međunarodnoj plovidbi“ nije posve razjašnjen, no međunarodni promet kroz tjesnac svakako mora biti dovoljnog intenziteta da bi se primjenjivao pravni režim III. dijela Konvencije o pravu mora; usp. Rothwell, D. R., *International Straits*, u: Rothwell, D. R.; Oude Elferink, A. G.; Scott, K. N.; Stephens, T. (ur.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2015, str. 119 *et seq.*; Rudolf, D., *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985, str. 137 *et seq.*

širok, tj. širi od dvostruke širine teritorijalnog mora, u sredini tjesnaca ostat će koridor u režimu otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa, pa će u njemu vrijediti slobode plovidbe i prelijetanja.²⁸

2.2. Neškodljivi prolazak

Teritorijalno je more dijelom državnog područja te stoga potpada u cijelosti pod suverenost obalne države.²⁹ Ipak, međunarodno pravo priznaje značajno ograničenje te suverenosti u vidu prava neškodljivog prolaska. To je pravo doista esencijalno za suvremeno međunarodno pravo mora jer pomiruje suverenost obalne države u njezinu teritorijalnom moru s plovidbenim interesima drugih država, tj. brodova pod stranom zastavom.³⁰

Pravni pojam neškodljivog prolaska sadrži dva elementa:³¹ „prolazak“, u smislu načina kako se brodovi trebaju kretati teritorijalnim morem, i „neškodljivost“ u smislu ponašanja broda dok plovi teritorijalnim morem. U vezi s time „prolazak“ prema Konvenciji o pravu mora sastoji se od „presijecanja [teritorijalnog] mora bez ulaska u unutrašnje vode ili pristajanja na sidrištu ili uz lučke uređaje izvan unutrašnjih voda“ ili od „ulaska u unutrašnje vode ili izlaska iz njih, ili pristajanja na takvu sidrištu ili uz takve lučke uređaje.“³² Prolazak treba biti „brz i neprekinut“, a zaustavljanje i sidrenje dopušteno je jedino u tri taksativno određena slučaja: ako su to „uzgredni događaji u redovitom tijeku plovidbe“, tj. ako je zaustavljanje povezano s uobičajenim plovidbeno-tehničkim operacijama broda; ako je to nužno zbog neke više sile ili nevolje; ili ako osobama, brodovima ili zrakoplovima koji su u opasnosti ili nevolji treba pružiti pomoć.³³ Iz formulacije čl. 18. Konvencije pritom je jasno da pravo neškodljivog prolaska kroz teritorijalno more ne obuhvaća pravo prelijetanja za zrakoplove.

²⁸ Konvencija o pravu mora, čl. 36. Prema toj odredbi III. dio Konvencije o pravu mora o plovidbi u međunarodnim tjesnacima ipak bi mogao biti primjenjiv ako put kroz otvoreno more ili isključivi gospodarski pojas ne bi bio „jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine“ kao put kroz teritorijalna mora obalnih država; više Caminos, H., *The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye, sv. 205, 1987 (V), str. 137; *id.*; Cogliati-Bantz, V. P., *The Legal Regime of Straits*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, str. 42 *et seq.*; Lucchini, L.; Voelckel, M., *Droit de la mer*, sv. I. (*La mer et son droit/Les espaces maritimes*), Éditions A. Pedone, Paris, 1990, str. 400 *et seq.*; Nordquist, M. H.; Nandan, S. N.; Rosenne, S. (ur.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, sv. II, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993, str. 313 *et seq.* Primjer tjesnaca s plovnim putem u režimu slobode plovidbe jesu Otrantska vrata; Rudolf, *op. cit.* (bilj. 27), str. 171 *et seq.*

²⁹ Konvencija o pravu mora, čl. 2.

³⁰ Tanaka, Y., *Navigational Rights and Freedoms*, u: Rothwell *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 539. U arhipelaškim vodama strani brodovi uživaju jednako pravo neškodljivog prolaska kao u teritorijalnom moru; Konvencija o pravu mora, čl. 52.

³¹ Hakapää, K., *Innocent Passage*, u: Wolfrum, *op. cit.* (bilj. 19), sv. V, str. 210; zatim Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 81 *et seq.*

³² Konvencija o pravu mora, čl. 18. st. 1.

³³ *Ibid.*, čl. 18. st. 2.

Glede elementa „neškodljivosti“ čl. 19. st. 1. Konvencije o pravu mora sadrži opće pravilo da je prolazak neškodljiv „sve dok ne dira u mir, red ili sigurnost obalne države“. U čl. 19. st. 2. zatim slijedi popis jedanaest djelatnosti za koje se izričito smatra da prolazak broda čine škodljivim, poput onečišćenja morskog okoliša ili ribolova. Međutim nije riječ o konačnom popisu jer će prolazak broda biti škodljiv i onda ako se upušta u „svaku drugu djelatnost koja nije u izravnoj vezi s prolaskom“.³⁴

Obalna država ima zakonodavne ovlasti glede neškodljivog prolaska u granicama koje predviđa Konvencija o pravu mora.³⁵ Pitanja povezana s neškodljivim prolaskom koja obalna država može uređivati uključuju, između ostalog, sigurnost plovidbe i uređenje pomorskog prometa,³⁶ zatim carinska, fiskalna, useljenička i zdravstveno-sanitarna pitanja,³⁷ pa zaštitu morskog okoliša, uključujući sprečavanje njegova onečišćenja,³⁸ a također pitanja ribolova³⁹ te očuvanje živih morskih bogatstava.⁴⁰ Obalne države nadalje mogu za plovidbu svojim teritorijalnim morem propisivati obvezne plovne putove i sustave odvojenog prometa.⁴¹

U vezi s regulatornim ovlastima obalne države valja istaknuti i njezino pravo na suspenziju neškodljivog prolaska. Međutim takva obustava mora biti vremenski ograničena i smije se odrediti samo u točno naznačenim dijelovima teritorijalnog mora. Osim toga obustava je dopuštena jedino ako je „nužna za zaštitu [...] sigurnosti [obalne države], uključujući provedbu vježbe s upotrebom oružja.“⁴² Suspenzija neškodljivog prolaska ne smije rezultirati diskriminacijom među stranim brodovima, a pojedinosti u vezi s obustavom obalna je država dužna na odgovarajući način objaviti i prije njezina provođenja.

Prema čl. 24. st. 1. Konvencije o pravu mora obalna država svoje zakonodavne ovlasti ili druge aktivnosti u teritorijalnom moru ne smije provoditi tako da to dovede do ometanja neškodljivog prolaska. Međutim obalna je država nedvojbeno ovlaštena provoditi prisilne mjere protiv trgovačkih brodova čiji je prolazak kroz njezino teritorijalno more škodljiv u smislu čl. 19. Konvencije o pravu mora.⁴³ S druge strane sve dok je prolazak doista

³⁴ *Ibid.*, čl. 19. st. 2. toč. l).

³⁵ *Ibid.*, čl. 21. st. 1. Više Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 87 *et seq.*, 92 *et seq.*; Vitzthum, *op. cit.* (bilj. 22), str. 124 *et seq.*; Degan, V.-Đ., *Međunarodno pravo mora: u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002, str. 50 *et seq.*

³⁶ Konvencija o pravu mora, čl. 21. st. 1. toč. a).

³⁷ *Ibid.*, čl. 21. st. 1. toč. h).

³⁸ *Ibid.*, čl. 21. st. 1. toč. f).

³⁹ *Ibid.*, čl. 21. st. 1. toč. e).

⁴⁰ *Ibid.*, čl. 21. st. 1. toč. d).

⁴¹ *Ibid.*, čl. 22. st. 1.

⁴² *Ibid.*, čl. 25. st. 3.

⁴³ To, uostalom, potvrđuje odredba čl. 25. st. 1. Konvencije o pravu mora, prema kojoj „[o]balna država može poduzimati u svom teritorijalnom moru mjere potrebne radi sprečavanja prolaska koji nije neškodljiv“.

neškodljiv obalna bi se država ovlastima provođenja zakona trebala koristiti samo iznimno.⁴⁴

Posebnu kategoriju brodova čine ratni i drugi brodovi u vladinoj, netrgovačkoj službi, no i ti brodovi nedvojbeno uživaju pravo neškodljivog prolaska kroz teritorijalno more drugih država.⁴⁵ Unatoč tomu neke su države za prolazak vojnih brodova propisivale dobivanje prethodnog odobrenja, a druge su zahtijevale notifikaciju prolaska. Dok bi uvjetovanje neškodljivog prolaska odobrenjem, što implicira potrebu dobivanja izričitog pozitivnog odgovora nadležnih tijela obalne države, trebalo okvalificirati kao ometanje neškodljivog prolaska u smislu čl. 24. Konvencije, traženje prethodne notifikacije treba smatrati dopuštenim jer je svrha notifikacije jedino to da obalnoj državi pruži prijateljsku potvrdu o neškodljivosti prolaska.⁴⁶

U unutrašnjim morskim vodama nad kojima obalna država ima gotovo jednaka prava i ovlasti kao na svome kopnenom području stranim brodovima nisu zajamčena plovidbena prava. Jedina je iznimka slučaj kada je obalna država primjenom metode ravnih polaznih crta prema čl. 7. Konvencije o pravu mora režim unutrašnjih voda proširila na morske prostore koji su ranije imali status teritorijalnog mora. U njima će strani brodovi uživati pravo neškodljivog prolaska kao i prije povlačenja polaznih crta.⁴⁷

U poznatom sporu glede prolaska Krfskim tjesnacem Međunarodni je sud potvrdio da prema običajnom pravu strani brodovi uživaju pravo neškodljivog 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 obalna država u vrijeme mira ne može zabraniti.⁴⁸ Ta pravna pravila ugrađena su potom i u Ženevsku konvenciju o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958.⁴⁹ Nakon što je Konvencijom o pravu mora uveden novi režim tranzitnog prolaska, režim neškodljivog prolaska zadržan je u dvjema kategorijama međunarodnih tjesnaca čije su vode u cijelosti obuhvaćene teritorijalnim morem obalnih država, i to u tjesnacima između otoka i kopna obalne države, uz uvjet da je moguća plovidba na vanjskoj strani otoka prema pučini kroz otvoreno more ili isključivi gospodarski pojas pod sličnim navigacijskim i hidrografskim

⁴⁴ *Ibid.*, čl. 27., 28.

⁴⁵ Takvi brodovi imaju imunitet; *ibid.*, čl. 30., 32.

⁴⁶ Vukas, B., *The New Law of the Sea and Navigation: A View from the Mediterranean*, u: *id.*, *The Law of the Sea: Selected Writings*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2004, str. 141.

⁴⁷ Konvencija o pravu mora, čl. 8. st. 2.

⁴⁸ *Corfu Channel Case, Judgment of 9 April 1949*, ICJ Reports 1949, str. 28. O tom slučaju i njegovu utjecaju na daljnji razvoj međunarodnog prava, vidi napose Ros, N., *L'apport de la Cour internationale de Justice à la théorie du passage*, u: Institut du droit économique de la mer, *Le passage: Colloque international de Monaco (6 et 7 février 2009)*, Éditions A. Pedone, Paris, 2010, str. 170 *et seq.*; zatim Caminos, *op. cit.* (bilj. 28), str. 39 *et seq.*; *id.*, Cogliati-Bantz, *op. cit.* (bilj. 28), str. 12 *et seq.*; Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 102 *et seq.*; Lucchini, Voelckel, *op. cit.* (bilj. 28), str. 391 *et seq.*; Rothwell, *op. cit.* (bilj. 27), str. 114, 117; Tanaka, *op. cit.* (bilj. 25), str. 96.

⁴⁹ NN MU 12/1994; čl. 16. st. 4.

uvjetima kao u tjesnacu⁵⁰ te u tjesnacima između dijela otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države.⁵¹ Što se tiče pomorskog prometa kroz takve tjesnace primjenjuje se pravni režim koji i inače vrijedi za neškodljivi prolazak kroz teritorijalno more,⁵² osim što se prolazak kroz njih ne smije obustaviti.⁵³

2.3. Tranzitni i arhipelaški prolazak

Kada je praksa država krenula u smjeru proširivanja teritorijalnog mora na dvanaest morskih milja, mnogi su međunarodni tjesnaci, kao što je već spomenuto,⁵⁴ u cijelosti obuhvaćeni režimom teritorijalnog mora pa su time potpali pod suverenost obalnih država. To je izazivalo zabrinutost ponajprije pomorskih sila, koje su željele sačuvati slobodu plovidbe i prelijetanja ne samo radi neometanog odvijanja međunarodne trgovine nego i kako bi svojim vojnim brodovima i zrakoplovima zajamčili slobodno kretanje. 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 suprotstavljenih interesa, što je pak rezultiralo novim režimom tranzitnog prolaska, danas uređenim III. dijelom Konvencije o pravu mora.⁵⁵ 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.

Režim tranzitnog prolaska primjenjuje se u međunarodnim tjesnacima „između jednog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa“,⁵⁶ s iznimkom, vidjeli smo,⁵⁷ tjesnaca između otoka

⁵⁰ Konvencija o pravu mora, čl. 45. st. 1. toč a) u vezi s čl. 38. st. 1. Pored Krfskog tjesnaca obično se kao primjer navodi Mesinski prolaz između otoka Sicilije i Apeninskog poluotoka, a odnosne odredbe Konvencije o pravu mora spominju se u literaturi na engleskom jeziku kao *Messina exception*; Caminos, *op. cit.* (bilj. 28), str. 138; *id.*, Cogliati-Bantz, *op. cit.* (bilj. 28), str. 46; usp. Rothwell, *op. cit.* (bilj. 27), str. 127.

⁵¹ *Ibid.*, čl. 45. st. 1. toč. b). 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; Rothwell, *loc. cit.*

⁵² Konvencija o pravu mora, čl. 45. st. 1. *in initio*.

⁵³ *Ibid.*, čl. 45. st. 2.

⁵⁴ Vidi *supra*, uz bilj. 26-28.

⁵⁵ Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 11), str. 260; Caminos, *op. cit.* (bilj. 28), str. 62 *et seq.*; Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 104 *et seq.*; Degan, *op. cit.* (bilj. 35), str. 18, 103, 106 *et seq.*; Lucchini, Voelckel, *op. cit.* (bilj. 28), str. 395 *et seq.*; Nordquist, Nandan, Rosenne, *op. cit.* (bilj. 28), str. 279, 284 *et seq.*; Rudolf, *op. cit.* (bilj. 27), str. 130 *et seq.*; Vitzthum, *op. cit.* (bilj. 22), str. 138 *et seq.*; Vukas, *op. cit.* (bilj. 46), str. 142; Mahmoudi, S., *Transit Passage*, u: Wolfrum, *op. cit.* (bilj. 19), sv. IX, str. 1033 *et seq.*

⁵⁶ Konvencija o pravu mora, čl. 37. Primjeri tjesnaca u režimu tranzitnog prolaska nedvojbeno su, za pomorsku plovidbu iznimno značajni, Malajski i Singapurski prolaz; više Ichioka, T., *Cooperation in the Straits of Malacca and Singapore*, u: Caron, D. D.; Oral, N. (ur.), *Navigating Straits: Challenges for International Law*, Brill-Nijhoff, 2014, str. 342-354; zatim Rothwell, *op. cit.* (bilj. 27), str. 124 *et seq.*; Tanaka, *op. cit.* (bilj. 25), str. 99.

⁵⁷ Vidi *supra*, uz bilj. 48-53.

i kopnenog područja neke države kada postoji približno jednako pogodna ruta oko otoka, odnosno s njegove vanjske strane prema pučini.⁵⁸

Najprije valja uočiti da pravo tranzitnog prolaska, za razliku od neškodljivog prolaska, uključuje pravo prelijetanja,⁵⁹ a odnosi se kako na trgovačke brodove i civilne zrakoplove tako i na vojne brodove i zrakoplove. Kao kod neškodljivog prolaska, tranzit tjesnacem mora biti brz i neprekinut.⁶⁰ Tranzitni se prolazak jednako tako ne smije ometati ili onemogućavati,⁶¹ a obalna država ni iznimno nije ovlaštena odrediti obustavu tranzitnog prolaska.⁶² Brodovi i zrakoplovi prema čl. 39. Konvencije tranzitni prolazak ostvaruju bez ikakva zadržavanja, i to „redovitim načinom“ njihova kretanja.⁶³ Kada je riječ o brodovima, oni su se napose dužni pridržavati i općeprihvaćenih međunarodnih propisa glede sigurnosti prometa i sprečavanja onečišćenja s brodova.⁶⁴

Zakonodavne ovlasti obalne države glede tranzitnog prolaska ograničene su na sigurnost plovidbe i regulaciju pomorskog prometa, na sprečavanje onečišćenja morskog okoliša u skladu s primjenjivim međunarodnim propisima, zatim na sprečavanje ribolova ako je riječ o ribarskim brodovima te na neke aspekte primjene i provedbe njezinih carinskih, fiskalnih, useljeničkih i zdravstveno-sanitarnih propisa.⁶⁵ Kao i kod neškodljivoga prolaska, obalna je država zbog sigurnosti plovidbe u tjesnacu napose ovlaštena odrediti plovne putove i sustave odvojenog prometa,⁶⁶ ali uz obveznu konzultaciju s Međunarodnom pomorskom organizacijom (IMO).⁶⁷

Iz odredaba Konvencije o pravu mora nije jasno u kojoj mjeri obalne države imaju ovlasti prisilnog provođenja svojih propisa glede brodova u tranzitu. Izgleda nam ipak uvjerljivim i svrhovitim da bi obalna država smjela poduzimati mjere sprečavanja prolaska broda koji izravno krši obveze glede tranzitnog prolaska iz čl. 39. Konvencije. To

⁵⁸ Konvencija o pravu mora, čl. 38. st. 1. Daljnja su iznimka, naravno, i tjesnaci koji su dovoljno široki da u njihovu središnjem dijelu postoji plovni put otvorenim morem ili isključivim gospodarskim pojasom; vidi *supra*, uz bilj. 26-28. Osim toga konvencijski se režim tranzitnog prolaska prema čl. 35. toč. c) Konvencije o pravu mora ne primjenjuje u tjesnacima „u kojima je prolazak u cjelini ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama koje su odavno na snazi posebno za te tjesnace“. Primjer je takva međunarodnog ugovora Konvencija iz Montreuxa (1936.), koja uređuje prolazak kroz Bospor i Dardanele. Više Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 11), str. 262 *et seq.*; Degan, *op. cit.* (bilj. 35), str. 108 *et seq.*; Rothwell, *op. cit.* (bilj. 27), str. 127 *et seq.*; Rudolf, *op. cit.* (bilj. 27), str. 143 *et seq.*; Tanaka, *op. cit.* (bilj. 25), str. 101 *et seq.*; Vukas, *op. cit.* (bilj. 46), str. 147 *et seq.*

⁵⁹ Konvencija o pravu mora, čl. 38. st. 1.

⁶⁰ *Ibid.*, čl. 38. st. 2.

⁶¹ *Ibid.*, čl. 38. st. 2. i čl. 44.

⁶² *Ibid.*, čl. 44. *in fine*.

⁶³ *Ibid.*, čl. 39. st. 1. toč. a) i c). Smatra se da to primjerice znači da bi s nosača zrakoplova tijekom tranzita mogli uzlijetati zrakoplovi, tj. slijetati na njih; Nordquist, Nandan, Rosenne, *op. cit.* (bilj. 28), str. 342 *et seq.*; zatim Rothwell, *op. cit.* (bilj. 27), str. 129.

⁶⁴ Konvencija o pravu mora, čl. 39. st. 2.

⁶⁵ *Ibid.*, čl. 42.

⁶⁶ *Ibid.*, čl. 41.

⁶⁷ *Ibid.*, čl. 41. st. 4.

tim više što je prema čl. 38. st. 3. „[s]vaka djelatnost koja nije ostvarivanje prava tranzitnog prolaska tjesnacem podvrgnuta [...] drugim primjenjivim odredbama Konvencije“.⁶⁸ Kako god, u Konvenciji o pravu mora imamo barem jedan vrlo jasan primjer ovlaštenja obalne države za provođenje prisilnih mjera protiv broda u tranzitnom prolasku, a tiče se šteta morskom okolišu.⁶⁹

Nastanak arhipelaškog prolaska kao plovidbenog prava povezan je, jasno, s pitanjem uvođenja posebnog režima arhipelaških voda, morskog pojasa pod suverenom arhipelaških država, čemu su se protivile velike pomorske države zbog bojazni da bi se to moglo negativno odraziti na međunarodnu plovidbu, imajući u vidu da vrlo važne međunarodne pomorske rute prolaze upravo indonezijskim i filipinskim arhipelagom.⁷⁰ Naposljetku su prigovori pomorskih sila otklonjeni prihvaćanjem kompromisnog plovidbenog režima, tj. prava arhipelaškog prolaska, koje je u bitnome jednako tranzitnome prolasku u međunarodnim tjesnacima. Na arhipelaški prolazak primjenjuju se tako sve relevantne odredbe iz režima tranzitnog prolaska, osobito one koje se tiču prava i dužnosti brodova i zrakoplova tijekom tranzita te one koje uređuju dužnosti obalnih država na tjesnacima, uključujući njihovu zakonodavnu nadležnost.⁷¹

3. PLOVIDBENA PRAVA STRANIH BRODOVA U MORSKIM POJASEVIMA REPUBLIKE HRVATSKE

3.1. Pomorski zakonik

Kada je riječ o plovidbenim pravima stranih brodova u morskim pojasevima Republike Hrvatske, a u prvom se redu to tiče prava neškodljivog prolaska u teritorijalnom moru, relevantna međunarodnopravna pravila, koja su bila predmetom analize u ovom radu, ugrađena su u hrvatsko unutrašnje pravo prvim Pomorskim zakonikom iz 1994.⁷² Deset godina kasnije hrvatski je zakonodavac usvojio novi, danas važeći Pomorski zakonik,⁷³ no

⁶⁸ Usp. Degan, *op. cit.* (bilj. 35), str. 140; Rothwell, *op. cit.* (bilj. 27), str. 123; Rudolf, *op. cit.* (bilj. 27), str. 141; suprotno: Vukas, B., *Uređenje međunarodne plovidbe po Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora*, Pomorski zbornik, sv. 21, 1983, str. 54 (premda to u kasnijem radu relativizira; *id.*, *op. cit.* (bilj. 46), str. 146); nedorečeno: Caminos, *op. cit.* (bilj. 28), str. 144 *et seq.*, 150; Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 107.

⁶⁹ Konvencija o pravu mora, čl. 233.

⁷⁰ Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 3), str. 119; Lucchini, Voelckel, *op. cit.* (bilj. 28), str. 368 *et seq.*; Vitzthum, *op. cit.* (bilj. 22), str. 129; Davenport, T., *The Archipelagic Regime*, u: Rothwell *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 134.

⁷¹ Konvencija o pravu mora, čl. 54. Više Davenport, *op. cit.* (bilj. 70), str. 149. *et seq.*

⁷² NN 17/1994, 74/1994, 43/1996. U razdoblju nakon osamostaljenja Hrvatske do donošenja Pomorskog zakonika pitanja iz domene međunarodnog prava mora i dalje je uređivao Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (Službeni list SFRJ-a 49/1987, 57/1989), koji je u hrv. pravni poredak preuzet temeljem Zakona o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe, koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni (NN 53/1991). Prigodom izrade Pomorskog zakonika iz 1994. u obzir je uzeta Konvencija o pravu mora, premda tada još nije bila na snazi, a Hrvatska nije bila dala notifikaciju o sukcesiji.

⁷³ NN 181/2004; višekratno noveliran: NN 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

odredbe o plovidbenim pravima stranih brodova i međunarodnom pravu mora općenito doživjele su, u odnosu na zakonski tekst iz 1994., samo manje prilagodbe i dopune.⁷⁴

Premda bi se očekivalo, Pomorski zakonik u vezi s pravilima međunarodnog prava mora ne sadrži opću klauzulu kojom se referira na Konvenciju UN-a o pravu mora.⁷⁵ Unatoč tomu iz sadržaja njegovih odredaba jasno je da su se redaktori Zakonika oslanjali na konvencijski tekst. Istaknut ćemo neke, a napose one koje moguće odstupaju od Konvencije o pravu mora. Tako prema čl. 21. Zakonika neškodljivi prolazak predstavlja plovidbu hrvatskim teritorijalnim morem „bez uplovljavanja u neku njenu luku otvorenu za međunarodni promet, ili plovidb[u] radi uplovljavanja u takvu luku, ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će plovni objekt biti popravljen, odnosno radi isplovljenja iz nje u gospodarski pojas, uz uvjet da se ne narušava mir, red ili sigurnost Republike Hrvatske“.⁷⁶ Pritom se prolazak „mora obaviti najkraćim uobičajenim putem, bez prekida i odgode“,⁷⁷ a zaustavljanje i sidrenje dopušteno je jedino „ako je prouzročeno događajima koje nalaže redovita plovidba, odnosno viša sila ili nevolja na moru, ili radi pružanja pomoći ljudima, plovnim objektima ili zrakoplovima u opasnosti ili u nevolji“.⁷⁸ Odabir riječi, doduše, nije posve identičan, ali je uočljivo da te odredbe sadržajno odgovaraju čl. 18. Konvencije o pravu mora, kojim se definira značenje prolaska. No u čl. 21. st. 1. Zakonika utvrđuje se kao uvjet prolaska da on ne smije narušavati mir, red ili sigurnost Republike Hrvatske, što je, vidjeli smo, zapravo dio elementa neškodljivosti koji je u Konvenciji predmetom njezina čl. 19. Nadalje, Zakonik u čl. 23., uz razlike u formulacijama, donosi u biti isti popis djelatnosti koje prolazak čine škodljivim kao i čl. 19. st. 2. Konvencije te u posljednjoj točki, jednako kao Konvencija, određuje da će prolazak broda biti škodljiv i onda kada „obavlja drugu djelatnost koja nije u izravnoj svezi s prolaskom“.⁷⁹

Pomorski zakonik predvidio je i mogućnost određivanja pojedinih zona u teritorijalnom moru u kojima će se privremeno obustaviti neškodljivi prolazak, i to „kao prijeko potrebnu mjeru sigurnosti“ ili „radi obavljanja obuke s uporabom oružja“.⁸⁰ Time je, premda uz razlike u formulaciji, očito implementiran čl. 25. st. 3. Konvencije o pravu mora. U vezi s pitanjem obustave neškodljivog prolaska valja, međutim, uočiti jednu odredbu Zakonika koje nije bilo u prvoj verziji iz 1994. Naime u zakonskom članku koji govori o ovlasti Republike Hrvatske da u svojim unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru propisuje obvezne plovne putove, sustave odvojenog prometa i druga pitanja sigurnosti plovidbe dodan je stavak prema kojem „[u] svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite

⁷⁴ O nedosljednostima prilikom implementacije pravila međunarodnog prava mora u Pomorski zakonik, vidi Vukas, B., *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i međunarodno pravo mora*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, sv. 58, 2008, str. 181-203 *passim*.

⁷⁵ Usp. Vukas, B., *Croatia and the Law of the Sea*, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo, sv. 26, 1996, str. 6.

⁷⁶ Pomorski zakonik, čl. 21. st. 1.

⁷⁷ *Ibid.*, čl. 21. st. 2.

⁷⁸ *Ibid.*, čl. 21. st. 3.

⁷⁹ *Ibid.*, čl. 23. toč. 12).

⁸⁰ *Ibid.*, čl. 29. st. 1.

mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda ministar može *zabraniti plovidbu pojedinim dijelovima* unutarnjih morskih voda ili *teritorijalnog mora* za određene vrste i veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta⁸¹. Ta se odredba Zakonika, istina, ne temelji neposredno na nekoj od konvencijskih odredaba, no držimo da zabrana plovidbe koja bi iz nje proizašla, ipak ne znači ometanje neškodljivog prolaska u smislu čl. 24. Konvencije. To stoga što odredbu treba promatrati u kontekstu ovlaštenja obalne države da u vezi s neškodljivim prolaskom teritorijalnim morem, između ostalog, donosi propise o sigurnosti plovidbe i uređenju prometa, napose o uspostavi plovnih putova i sustava odvojenog prometa, propise o očuvanju živih bogatstava mora te propise o zaštiti okoliša i sprečavanju njegova onečišćenja.⁸² Pritom se te, navedenim posebnim razlozima opravdane zabrane plovidbe, prema našem mišljenju, ne bi mogle protezati na dijelove teritorijalnog mora kroz koje prolaze uobičajene plovidbene rute. U takvu slučaju treba u najmanju ruku postojati alternativni plovni put, koji je približno jednako pogodan.

Hrvatska je među državama koje od stranih ratnih brodova zahtijevaju prethodnu najavu njihova neškodljivog prolaska kroz svoje teritorijalno more. Naime prema čl. 22. Pomorskog zakonika „[o] namjeri neškodljivog prolaska stranog ratnog broda teritorijalnim morem Republike Hrvatske država kojoj taj ratni brod pripada obavijestit će diplomatskim putem ministarstvo nadležno za vanjske poslove Republike Hrvatske najkasnije 24 sata prije uplovljavanja broda u teritorijalno more Republike Hrvatske“. Kao što je razloženo,⁸³ zahtjev za takvom prethodnom notifikacijom u skladu je s Konvencijom o pravu mora te ne predstavlja ometanje neškodljivog prolaska. Notifikacijom se potvrđuje da je riječ o prijateljskom i mirnodopskom kretanju ratnog broda. Na prvi pogled problematičnijom čini se odredba Zakonika prema kojoj se u neškodljivom prolasku kroz teritorijalno more istodobno smiju nalaziti najviše tri strana ratna broda iste državne pripadnosti.⁸⁴ Međutim i tu odredbu valja promotriti s aspekta elementa neškodljivosti jer bi se prolazak većeg broja ratnih brodova neke strane sile mogao itekako shvatiti kao da „dira u mir, red ili sigurnost“ Republike Hrvatske kao obalne države, a prolazak koji nije neškodljiv obalna država ima pravo sprečavati.⁸⁵

Što se tiče plovidbe u isključivom gospodarskom pojasu, Pomorski zakonik u čl. 41. propisuje da svi brodovi moraju „poštivati općeprihvaćene međunarodne propise i standarde i hrvatske propise o zaštiti od onečišćenja mora i zraka s brodova i onečišćenja prouzročenog potapanjem ili djelatnostima u podmorju“.⁸⁶ Taj se zakonski članak, prema

⁸¹ *Ibid.*, čl. 24. st. 2.; kurzivom istaknuo autor.

⁸² Vidi *supra*, uz bilj. 35-41.

⁸³ Vidi *supra*, uz bilj. 45-46.

⁸⁴ Pomorski zakonik, čl. 26. st. 1. Odredbe analogne čl. 22. i čl. 26. st. 1. Pomorskog zakonika poznavao je i Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFRJ-a; čl. 17. st. 3. odnosno čl. 20. st. 1.

⁸⁵ Konvencija o pravu mora, čl. 25. st. 1. Usp. Vukas, *op. cit.* (bilj. 74), str. 190; *id.*, *op. cit.* (bilj. 75), str. 18.

⁸⁶ Pomorski zakonik, čl. 41. st. 1. U bitnome jednaka obveza vrijedi i za zrakoplove; *ibid.*, čl. 41. st. 3.

izričitoj odredbi čl. 1018. Pomorskog zakonika, primjenjuje i na zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP), koji je Hrvatska proglasila 2003. godine.⁸⁷ Navedenom odredbom Hrvatska nipošto ne ometa slobodu plovidbe koju strani brodovi i dalje uživaju u ZERP-u jer, vidjeli smo,⁸⁸ strani brodovi, koristeći se slobodom plovidbe, dužni su dolično poštovati prava i dužnosti obalne države i pridržavati se propisa koje je ona u vezi s tim donijela za svoj isključivi gospodarski pojas. Glede izgradnje umjetnih otoka, uređaja i naprava te uspostave sigurnosnih zona oko njih Pomorski zakonik određuje da se ne smiju nalaziti na mjestima gdje bi ometali priznate međunarodne plovne putove,⁸⁹ što je posve u skladu s načelom doličnog poštovanja sloboda koje druge države zadržavaju u isključivom gospodarskom pojasu, odnosno u morskom prostoru iznad epikontinentalnog pojasa.

3.2. Sustavi odvojenog pomorskog prometa odobreni od IMO-a

Zbog gustoće pomorskog prometa u Jadranu neophodna je suradnja obalnih država da bi se unaprijedila sigurnost plovidbe, napose kada je riječ o plovidbenim rutama prema sjevernojadranskim lukama.⁹⁰ Razvijajući tu suradnju, Hrvatska je 2000. na sastanku u Anconi sklopila s Italijom bilateralni Memorandum o suglasnosti o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u području sjevernog i srednjeg Jadrana,⁹¹ a istodobno je s Italijom i Slovenijom potpisani trilateralni Memorandum o suglasnosti o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana.⁹² Krajnji cilj obaju memoranduma bilo je poduzimanje usuglašenih akcija u okviru IMO-a radi dobivanja odobrenja njima definiranih sustava odvojenog prometa i preporučenih plovidbenih ruta. Aktivnosti potaknute od Hrvatske, Italije i Slovenije rezultirale su zatim time da su sve obalne države na Jadranu, osim Bosne i Hercegovine, 2003. IMO-u podnijele zajednički prijedlog uspostave sustava odvojenog prometa i drugih plovidbenih mjera za Jadransko more,⁹³ koji je usvojen u Odboru IMO-a za pomorsku sigurnost.⁹⁴

⁸⁷ Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, NN 157/2003, 77/2004, 138/2006, 31/2008. Točkom 3. Odluke bila je određena primjena odgovarajuće odredbe (čl. 42.) tada važećeg Pomorskog zakonika iz 1994.

⁸⁸ Vidi *supra*, uz bilj. 18-19.

⁸⁹ Pomorski zakonik, čl. 38.; odnosi se prema čl. 45. st. 2. i na epikontinentalni pojas.

⁹⁰ Vidas navodi podatak da se samo u području Tršćanskoga zaljeva godišnje preveze preko 40 milijuna tona nafte; Vidas, D., *The UN Convention on the Law of the Sea, the European Union and the Rule of Law: What Is Going on in the Adriatic Sea?*, International Journal of Marine and Coastal Law, sv. 24, 2009, str. 33.

⁹¹ NN MU 5/2001.

⁹² NN MU 5/2001. Istom prigodom sklopljen je i niz drugih bilateralnih i trilateralnih sporazuma; više Seršić, M., *The Adriatic Sea: Semi-enclosed Sea in a Semi-enclosed Sea*, u: Cataldi, G. (ur.), *La Méditerranée et le droit de la mer à l'aube du 21^e siècle*, Bruylant, Bruxelles, 2002, str. 340 *et seq.*

⁹³ „Establishment of new recommended Traffic Separation Schemes and other new Routeing Measures in the Adriatic Sea“, IMO Doc. NAV 49/3/7, 27. 3. 2003.

⁹⁴ „New and Amended Traffic Separation Schemes“, IMO Doc. COLREG.2/Circ.54, 28. 5. 2004., Annex 3. Sustav odvojenog prometa za zapadni dio sjevernog Jadrana kasnije je izmijenjen; „New and Amended

Uspostavljena su u osnovi dva sustava odvojenog prometa za sjeverni Jadran, jedan u zapadnom, uvjetno rečeno talijanskom dijelu Jadrana, a drugi u istočnom odnosno hrvatskom dijelu Jadrana, koji pak većim dijelom prolazi kroz hrvatski ZERP, a manjim, i to u plovidbi prema sjeveru, kroz hrvatsko teritorijalno more. Na ta dva sustava nastavljaju se s njima povezani sustavi odvojenog prometa u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana, i to za pristup Mletačkom zaljevu s jedne strane, odnosno Tršćanskom zaljevu s druge strane. Unutar Tršćanskog zaljeva određeni su dodatni sustavi odvojenog prometa i plovidbene mjere za pristup lukama Koper, Trst i Monfalcone. Kada je riječ o sustavu odvojenog prometa na samom ulazu u Tršćanski zaljev, treba napomenuti da se plovidba u smjeru sjevera, tj. dolazni promet, odvija kroz hrvatsko i slovensko teritorijalno more, dok se plovidba prema jugu, tj. odlazni promet, odvija kroz talijansko teritorijalno more.⁹⁵ Za srednji Jadran i plovidbu kroz Otrantska vrata IMO-ovom odlukom određeni su preporučeni smjerovi odvijanja pomorskog prometa.

3.3. Plovidba prema Bosni i Hercegovini i iz nje

Poznato je da državno područje Bosne i Hercegovine (BiH) na more izbija u skućenom Malostonskom kanalu. Njezin obalni pojas ima duljinu od svega desetak kilometara, a jedina je bosanskohercegovačka morska luka Neum. Hrvatska je Pomorskim zakonikom iz 1994. zadržala sustav ravnih polaznih crta iz preuzetog zakonodavstva bivšeg SFRJ-a, pa i ravnu crtu između rta Proizd i jugozapadnog rta otoka Vodnjaka.⁹⁶ Time su Korčulanski i Neretvanski kanal, kroz koje prolazi plovni put za Neum, u cijelosti ostali u režimu unutrašnjih morskih voda.⁹⁷ Prijevod cjelokupnog teksta Pomorskog zakonika na engleski jezik Hrvatska je dostavila Tajništvu UN-a, koje ga je objavilo u odgovarajućem

Traffic Separation Schemes", IMO Doc. COLREG.2/Circ.58, 11. 12. 2006., Annex 6. Za prikaz pomorskih karata s ucrtanim sustavima odvojenog prometa i preporučenim smjerovima odvijanja pomorskog prometa vidi IMO Doc. NAV 49/3/7, *supra*, bilj. 93, Appendix 1-3. Za objašnjenje izmjena iz 2006. s kartografskim prikazom vidi Pušić, D.; Lušić, Z., *Sustavi odijeljenog prometa u Jadranskom moru*, Kapetanov glasnik, br. 15, 2007, str. 26-27.

⁹⁵ Za kartografsku skicu vidi Vidas, *op. cit.* (bilj. 90), str. 34; usp. Arbitraža između Hrvatske i Slovenije, PCA Case No. 2012-04, Konačna arbitražna odluka od 29. 6. 2017., <https://pcacases.com/web/sendAttach/2172> (20. 12. 2019.), str. 334.

⁹⁶ Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFRJ-a, čl. 16. st. 2. toč. 3-c); Pomorski zakonik iz 1994., čl. 19. st. 2. toč. 3-b). U novom Pomorskom zakoniku iz 2004. sustav ravnih polaznih crta nije mijenjan; čl. 18. st. 2. toč. 3).

⁹⁷ Moglo bi se argumentirati da je takav postupak Hrvatske protivan odredbi čl. 7. st. 6. Konvencije o pravu mora, prema kojoj „[d]ržava ne može primijeniti metodu ravnih polaznih crta tako da time odvoji teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa“. U trenutku donošenja Pomorskog zakonika Konvencija o pravu mora, doduše, još nije bila na snazi, no jednaku odredbu poznavala je i Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. (čl. 4. st. 5.). Stoga je spomenuta odredba sasvim izvjesno dijelom običajnog prava. Ipak, držimo da nije riječ o kogentnoj normi međunarodnoga prava od koje države ne bi mogle odstupiti svojim dispozicijama. Premda ne iznoseći argument dispozitivnosti čl. 7. st. 6. Konvencije o pravu mora, takav rezultat morskog razgraničenja između Hrvatske i BiH, čini se, prihvaća Scovazzi, T., *Les zones côtières en Méditerranée: évolution et confusion*, *Annuaire du droit de la mer*, sv. 6, 2001, str. 102; zatim i Vukas, B., *Maritime Delimitation in a Semi-enclosed Sea: The Case of the Adriatic*, u: Lagoni, R.; Vignes, D. (ur.), *Maritime Delimitation*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2006, str. 215; no kasnije, po svemu sudeći, iznosi drukčije stajalište, *id.*, *op. cit.* (bilj. 74), str. 188.

glasilu.⁹⁸ Na ravne polazne crte Republike Hrvatske u trenutku donošenja Pomorskog zakonika iz 1994. godine, a ni prije toga, nije uložen prosvjed od BiH.⁹⁹ K tome činjenicu da na strani BiH zapravo nije bilo prigovora na hrvatske ravne polazne crte potkrepljuje i Ugovor o državnoj granici između Hrvatske i BiH, koji je sklopljen 1999., dakle pet godina nakon donošenja hrvatskog Pomorskog zakonika. Naime glede državne granice na moru Ugovor jedino određuje primjenu crte sredine između kopnenih prostora Hrvatske i BiH.¹⁰⁰ Ne spominje se eventualni pravni status morskih prostora, no Bosni i Hercegovini, kao našoj susjednoj državi, tada je sasvim sigurno bilo poznato kakav status relevantni morski prostori Republike Hrvatske imaju prema našem zakonodavstvu. Valja stoga zaključiti da je BiH, unatoč zakasnjeloj promjeni stajališta kod dijela njezinih državnih dužnosnika,¹⁰¹ suglasna s time da morski prostori pod njezinom suverenosti u Zaljevu Neum-Klek i izvan njege graniče s unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske.

U Ugovoru o državnoj granici iz 1999. nema riječi o eventualnom plovidbenom režimu na ruti prema Neumu. No s obzirom na specifičnost situacije gdje je morsko područje pod suverenosti BiH u cijelosti okruženo hrvatskim unutrašnjim morskim vodama, svakako treba postojati pravni režim koji će osigurati nesmetani pomorski pristup luci Neum, odnosno iz te luke prema hrvatskom ZERP-u, odnosno otvorenom moru u istočnom dijelu Jadrana.¹⁰² Pritom treba imati na umu da luka Neum nema značaj luke preko koje se odvija

⁹⁸ *Law of the Sea Bulletin*, br. 42, 2000, str. 26-167; br. 43, 2000, str. 14-95.

⁹⁹ Šutnja u međunarodnom pravu, doduše, ne znači uvijek i priznanje, ali se izjednačava s priznanjem u situacijama kada se opravdano očekuje prosvjed kao reakciju na kakav zahtjev druge države, što je sasvim sigurno slučaj kada država prisvaja vlast nad morskim prostorom. To potvrđuje praksa Međunarodnog suda, pa tako i u poznatom britansko-norveškom sporu o ribarenju, koji se ticao upravo primjene metode ravnih polaznih crta; *Fisheries Case (United Kingdom v. Norway), Judgment of 18 December 1951*, ICJ Reports 1951, str. 138-139. Vidi Andrassy, J.; Bakotić, B.; Lapaš, D.; Seršić, M.; Vukas, B., *Međunarodno pravo: 2. dio*, Školska knjiga, Zagreb, 2012, str. 63; Ipsen, K. (ur.), *Völkerrecht*, 6. izd., C. H. Beck, München, 2014, str. 496; Jennings, R.; Watts, A. (ur.), *Oppenheim's International Law*, 9. izd., sv. I. (*Peace*), Longman, Harlow, 1992, str. 1194 *et seq.*; usp. Shaw, M. N., *International Law*, 8. izd., Cambridge University Press, Cambridge, 2017, str. 66.

¹⁰⁰ Ugovor o državnoj granici između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine, čl. 4. st. 3. Ugovor nije na snazi, no na temelju čl. 22. st. 1. u privremenoj je primjeni od trenutka njegova potpisivanja. Vidi podatke na mrežnim stranicama Ministarstva vanjskih i europskih poslova (MVEP): <http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/bilateralni-odnosi/pregled-bilateralnih-medunarodnih-ugovora/bosna-i-hercegovina,17.html> (20. 12. 2019.). Hrv. tekst Ugovora dostupan kod autora. Vidi Seršić, *op. cit.* (bilj. 92), str. 331 *et seq.*; Vukas, *op. cit.* (bilj. 97), str. 215.

¹⁰¹ Tako je Međunarodni sud u sporu između Salvadora i Hondurasa (uz sudjelovanje Nikaragve kao umješača) o razgraničenju na kopnu i moru smatrao zakasnelim prosvjed Hondurasa glede suverenosti Salvadora nad otokom Meanguera jer je upućen nakon dugog vremena u kojem je Salvador na otoku provodio akte suverenosti pa takav prosvjed nije mogao utjecati na presumpciju prihvata (engl. *acquiescence*) takva stanja od Hondurasa; *Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), Judgment of 11 September 1992*, ICJ Reports 1992, str. 577, para. 364. K tome da bi prosvjed i jednostrani pravni poslovi općenito imali međunarodnopravne učinke, trebaju ih u pravilu uputiti tijela nadležna za vanjsko zastupanje države, tj. glavar države, predsjednik vlade ili ministar vanjskih poslova, i to jednako tako tijelima vanjskog zastupanja države adresata. Vidi Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 99), str. 63; Ipsen, *op. cit.* (bilj. 99), str. 494.

¹⁰² To proizlazi iz danas nedvojbenog prava svih država, obalnih i neobalnih, da ostvaruju slobodu plovidbe na otvorenom moru; vidi *supra*, uz bilj. 7. Uz to valja podsjetiti i na suvremenim međunarodnim pravom zajamčeno pravo neobalnih država na pristup moru i od mora te slobodu tranzita, čemu je posvećen X. dio

pomorska trgovina niti bi izgradnja takve luke bila moguća s obzirom na hidrografske i druge datosti u skućenom Zaljevu Neum-Klek. Dapače, za uvoz i izvoz roba u međunarodnoj pomorskoj trgovini gospodarski subjekti iz BiH koriste se hrvatskom lukom Ploče.¹⁰³ Pomorski je promet prema luci Neum dakle objektivno relativno slabog intenziteta. Držimo stoga da bi režim neškodljivog prolaska, koji inače vrijedi u teritorijalnom moru, bio dostatno jamstvo neometanog pomorskog pristupa morskim prostorima pod suverennošću BiH.¹⁰⁴

Kada je riječ o ostvarivanju prava neškodljivog prolaska prema luci Neum, postavlja se pitanje ne bi li projekt tzv. Pelješkog mosta preko Malostonskog kanala, čija je izgradnja u tijeku, mogao značiti ometanje prolaska u smislu čl. 24. st. 1. Konvencije o pravu mora. U vezi s tim treba podsjetiti na danski projekt izgradnje mosta preko Velikog Belta početkom 1990-ih. Kroz taj tjesnac, za razliku od Malostonskog kanala, prolazi plovni put koji je značajan za međunarodnu plovidbu između Baltičkog i Sjevernog mora. Finska je tada tvrdila da će dovršetkom projekta doći do kršenja prava prolaska jer bi predviđena visina mosta od 65 m onemogućila prometovanje platformi i bušačih brodova građenih u finskim brodogradilištima. Danska pak načelno nije osporavala postojanje prava prolaska, ali je smatrala da projektirana visina mosta omogućuje neometanu plovidbu brodova koji se uobičajeno kreću Velikim Beltom. Spor je naposljetku završio pred Međunarodnim sudom.¹⁰⁵ No nakon što Finska nije uspjela sa zahtjevom za određivanje privremene mjere kojom bi se obustavila svaka daljnja aktivnost na izgradnji mosta,¹⁰⁶ nagodila se s Danskom te je povukla tužbu,¹⁰⁷ a most preko Velikog Belta izgrađen je prema inicijalnom projektu. Hrvatska je, uzimajući u obzir određenu zabrinutost koja se pojavila u dijelu bosanskohercegovačke javnosti, prilagodila projekt Pelješkog mosta tako da mogu prolaziti brodovi visine do 55 m.¹⁰⁸ Ako dakle imamo na umu značaj luke Neum te intenzitet pomorskog prometa prema njoj i te okolnosti usporedimo sa slučajem mosta

Konvencije o pravu mora (čl. 124.-132.), a geografski je položaj BiH do te mjere nepovoljan da se *de facto* može izjednačiti s neobalnom državom.

¹⁰³ Radi ostvarenja slobodnog tranzita roba preko luke Ploče u korist BiH s jedne strane te kroz područje Neuma u korist Hrvatske s druge strane Hrvatska i BiH sklopile su 1998. Sporazum o slobodnom tranzitu kroz teritorij Republike Hrvatske u i iz luke Ploče i kroz teritorij Bosne i Hercegovine u Neumu. Ni taj ugovor nije na snazi, no također se privremeno primjenjuje od trenutka potpisivanja. Vidi mrežne stranice MVEP-a, *supra*, bilj. 100; Seršić, *op. cit.* (bilj. 92), str. 332 *et seq.*

¹⁰⁴ Vidjeli smo da, prema Konvenciji o pravu mora, u unutrašnjim morskim vodama iznimno može postojati pravo neškodljivog prolaska ako su primjenom metode ravnih polaznih crta obuhvaćena morska područja koja su ranije imala status teritorijalnog mora; vidi, *supra*, uz bilj. 47.

¹⁰⁵ Više Koskenniemi, M., *Passage through the Great Belt Case (Finland v Denmark)*, u: Wolfrum, *op. cit.* (bilj. 19), sv. VIII, str. 86-91.

¹⁰⁶ *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional Measures, Order of 29 July 1991*, ICJ Reports 1991, str. 12-39.

¹⁰⁷ *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Order of 10 September 1992*, ICJ Reports 1992, str. 348-349. Time Međunarodni sud nije došao u priliku da razjasni neka pitanja glede prava prolaska tjesnacima; vidi Ros, *op. cit.* (bilj. 48), str. 168 *et seq.*

¹⁰⁸ Vidi tehničku brošuru na mrežnim stranicama Hrvatskih cesta: https://hrvatskeceste.hr/uploads/documents/attachment_file/file/163/Most_tehni%C4%8Dka_bro%C5%A1ura.pdf (20. 12. 2019.).

preko Velikog Belta, očit je zaključak da budući Pelješki most ni po čemu neće ometati prolazak brodova prema morskim prostorima BiH.

3.4. Plovidba prema Sloveniji i iz nje

Svoje shvaćanje o tome kako treba biti ostvarena pomorska prometna komunikacija prema njezinim lukama i iz njih Slovenija je u pisanom obliku iznijela već u Memorandumu od 7. travnja 1993.,¹⁰⁹ koji se u prvom redu ticao statusa Piranskoga zaljeva no u njemu su iznesena i druga stajališta povezana s razgraničenjem na moru između Hrvatske i Slovenije.¹¹⁰ Iz teksta Memoranduma proizlazi da Slovenija, zahtijevajući za sebe „izlaz na otvoreno more“ (slov. *izhod na odprto morje*), pod time u stvari razumijeva da razgraničenje teritorijalnih mora valja provesti tako da rezultira izravnim doticajem teritorijalnog mora Slovenije s otvorenim morem. Budući da se takvo što primjenom pozitivnih pravila međunarodnog prava mora, tj. čl. 15. Konvencije o pravu mora,¹¹¹ ne može ostvariti, Slovenija je očito očekivala da se Hrvatska odrekne dijela svoga teritorijalnog mora.¹¹² Od toga zahtjeva Slovenija u daljnjim pregovorima nije odstupila te ga je istaknula i u arbitražnom postupku koji su, kao što je poznato, naposljetku sporazumno pokrenule obje države.¹¹³

Hrvatska je s druge strane zastupala stajalište da je slovenski zahtjev za „izlazom na otvoreno more“, kakva god sadržaja bio, zapravo suvišan budući da neometani pristup otvorenom moru Sloveniji jamče postojeća pravna pravila o pravu neškodljivog prolaska kroz teritorijalno more.¹¹⁴ To potvrđuje i praksa jer u relevantnom području nikada nije došlo do suspenzije neškodljivog prolaska. Drugim riječima, plovidba prema slovenskima lukama, napose Kopru, sve vrijeme od nezavisnosti Hrvatske i Slovenije odvija se

¹⁰⁹ Za prijevod Memoranduma na hrv. jezik vidi Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Barbat, Zagreb, 2001, str. 553-554.

¹¹⁰ Više o slovenskim stajalištima u pregovorima o razgraničenju na moru vidi ponajprije *ibid.*, str. 136 *et seq.*; zatim, napose za razdoblje nakon 2001., Vidas, *op. cit.* (bilj. 90), str. 24-40, *passim*.

¹¹¹ Konvencija o pravu mora u trenutku prihvaćanja Memoranduma, doduše, nije bila na snazi, no odredbu u bitnome jednaku čl. 15. Konvencije o pravu mora sadržavala je i Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu u čl. 12., pa se nameće zaključak da ta pravila o razgraničenju teritorijalnog mora odražavaju običajno pravo.

¹¹² Zahtjev Slovenije za izlazom na otvoreno more kako je postavljen Memorandumom stoga treba okarakterizirati kao teritorijalnu pretenziju; usp. Ibler, *op. cit.* (bilj. 109), str. 140 *et seq.*

¹¹³ Sporazum o arbitraži između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Slovenije (dalje: Arbitražni sporazum), NN MU 12/2009. Predmet arbitraže prema čl. 3. st. 1. toč. a) Sporazuma nije bila samo granica na moru nego i ona na kopnu. Za konačni petit Slovenije glede pitanja povezanih s morskim razgraničenjem vidi Konačnu arbitražnu odluku, *supra*, bilj. 95, paras. 216-217; usp. Priopćenje za tisak od 17. 6. 2014., izdano po zaključenju inicijalne usmene rasprave, <https://pcacases.com/web/sendAttach/241> (20. 12. 2019.).

¹¹⁴ Radi sporazumnog rješavanja graničnog spora Hrvatska je u određenim fazama pregovora bila spremna na ustupke te je nudila Sloveniji i liberalnije režime plovidbe, što je slovenska strana međutim odbijala, inzistirajući na teritorijalnom doticaju s otvorenim morem; Ibler, *op. cit.* (bilj. 109), str. 168 *et seq.*; Vidas, *op. cit.* (bilj. 90), str. 32. Tzv. „Sporazum Račan-Drnovšek“ zapravo predstavlja parafirani nacrt ugovora koji nikada nije ni potpisan ni ratificiran, pa, unatoč suprotnim tvrdnjama Slovenije, nije mogao imati pravne učinke; usp. *ibid.*, str. 28 *et seq.*

neometano.¹¹⁵ Argument suvišnosti slovenskog zahtjeva potkrepljuje i od IMO-a odobreni sustav odvojenog prometa koji je na snazi za plovidbu prema Tršćanskom zaljevu. Kao što smo vidjeli,¹¹⁶ sustav je takav da sav trgovački pomorski promet prema sjeveru, uključujući slovenske luke, prolazi definiranim plovnom putom kroz hrvatsko i slovensko teritorijalno more, dok se promet prema jugu, dakle i onaj iz slovenskih luka, odvija kroz talijansko teritorijalno more. Stoga „izlaz na otvoreno more“ koji bi Slovenija dobila nekakvim „odreknućem“ Hrvatske od dijela svoga teritorijalnog mora ne bi ostvario svrhu jer se plovidba prema jugu odvija kroz područje mora pod talijanskom suverenosti, a tamo takva „izlaza“, bez, dabome, malo vjerojatnog uključivanja Italije, ne bi bilo. Ta je stajališta Hrvatska isticala i tijekom arbitražnog postupka.¹¹⁷

Poznato je da se Hrvatska u konačnici povukla iz arbitražnog postupka započetog 2012. ispravno držeći da protupravna djela poduzimana od slovenske agentice, a otkrivena u ljeto 2015., predstavljaju bitnu povredu Arbitražnog sporazuma pripisivu Sloveniji, što je dovelo do prestanka toga međunarodnog ugovora.¹¹⁸ Premda Hrvatska stoga konačnu arbitražnu odluku, koja je unatoč svim prigovorima i bez njezina daljnjeg sudjelovanja u postupku donesena 29. lipnja 2017., smatra nepostojećom i ništavom,¹¹⁹ ipak ćemo se, cjelovitosti radi, osvrnuti na u njoj sadržana rješenja za plovidbu prema Sloveniji i iz nje kroz hrvatsko teritorijalno more. Naime arbitražni je sud, između ostalog, imao zadatak utvrditi „vezu Slovenije prema otvorenom moru“.¹²⁰ Kao što smo izložili, Slovenija je

¹¹⁵ Usp. Ibler, *op. cit.* (bilj. 109), str. 144; Vidas, *op. cit.* (bilj. 90), str. 35.

¹¹⁶ Vidi *supra*, uz bilj. 95.

¹¹⁷ Konačna arbitražna odluka, *supra*, bilj. 95, paras. 1036, 1039-1042. U konačnom petitu iznesenom na usmenoj raspravi Hrvatska je precizirala da isključivo podredno, tj. za slučaj da bi arbitražni sud ipak držao potrebnim određivanje posebne „veze“ (engl. *junction*) slovenskog teritorijalnog mora s otvorenim morem, smatra da tu vezu treba definirati s obzirom na režim prolaska koji prema III. dijelu Konvencije o pravu mora vrijedi u tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi; *ibid.*, para. 211; usp. Priopćenje za tisak, *supra*, bilj. 113. O pojmu „veze“ vidi *infra*, bilj. 120.

¹¹⁸ Više o događajima koji su doveli do prestanka arbitražnog postupka i pravnim argumentima koje je isticala Hrvatska, vidi mrežne stranice MVEP-a: <http://www.mvep.hr/hr/ostalo/prestanak-arbitraznog-postupka/> (20. 12. 2019.). Za slov. stajališta vidi mrežne stranice Vlade Republike Slovenije: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/arbitraza/> (20. 12. 2019.).

¹¹⁹ Slovenija hrvatsko odbacivanje konačne arbitražne odluke nastoji konstruirati kao povredu prava Europske unije te je u proljeće 2018. protiv Hrvatske pokrenula postupak na temelju čl. 259. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Nakon što u fazi pred Europskom komisijom nije dano obrazloženo mišljenje u smislu čl. 259. st. 3. UFEU-a, Slovenija je u srpnju 2018. samostalno Sudu EU-a podnijela tužbu protiv Hrvatske. Hrvatska je na to istaknula prigovor nenadležnosti ističući da je riječ o sporu glede primjene i tumačenja međunarodnog prava koji ne može rješavati Sud EU-a. U međuvremenu je nezavisni odvjetnik u postupku pred Sudom EU-a donio mišljenje u smislu hrvatske argumentaciju, tj. da Sud EU-a nije nadležan za spor između Hrvatske i Slovenije jer ne potpada pod pravo EU-a te se sada čeka odluka samog Suda o vlastitoj nadležnosti. Vidi Mišljenje nezavisnog odvjetnika Priita Pikamäea od 11. 12. 2019.; predmet br. C-457/18.

¹²⁰ Arbitražni sporazum, čl. 3. st. 1. toč. b). Tekst Arbitražnog sporazuma sastavljen je jedino na engleskom jeziku, pa je jedino taj tekst i mjerodavan. Riječju „veza“, za koju su se odlučili redaktori službenog prijevoda, objavljenog u Narodnim novinama, na hrvatski je preveden engleski izraz *junction*. U slovenskom je službenom prijevodu to *stik*; *Uradni list Republike Slovenije, Mednarodne pogodbe*, 11/2010. Riječ *junction* nije dio međunarodnopravne terminologije te se ne pojavljuje u Konvenciji o pravu mora, pa je očito upravo zbog toga, tj. zbog nejasnog sadržaja, taj termin bio prihvatljiv objema strankama; vidi Seršić, M.; Šošić, T.

argumentirala da je riječ o „teritorijalnoj vezi“, tj. da njezino teritorijalno more treba grančiti s otvorenim morem, dok je Hrvatska to osporavala. Treba odmah jasno kazati da Slovenija priželjkivanu „teritorijalnu vezu“ nije dobila ni na temelju Arbitražne odluke. Arbitražni je sud nakon svega došao do zaključka da veza Slovenije s otvorenim morem nužno predstavlja područje, a ne crtu. Ono bi se protezalo uz granicu s Italijom uspostavljenu Osimskim ugovorom iz 1975., a arbitražni ga sud naziva „područjem veze“ (engl. *Junction Area*). No ujedno je jasno da bi to područje zadržalo status teritorijalnog mora Republike Hrvatske.¹²¹ „Područje veze“ omeđeno je definiranim koordinatama te bi imalo širinu od otprilike 2 i pol morske milje.¹²²

Glede pravnog režima arbitražni sud naglašava da „područje veze“ služi ostvarenju slobode komunikacije (engl. *freedom of communication*). Ta se sloboda, prema Arbitražnoj odluci, trebala sastojati od sloboda plovidbe i prelijetanja te polaganja podmorskih kabela i cjevovoda.¹²³ Vrijedilo bi to za sve brodove i zrakoplove bez obzira na zastavu ili državu registracije, dakle ne samo za slovenske brodove i zrakoplove.¹²⁴ Pritom držimo nelogičnim uključivanje slobode polaganja podmorskih kabela i cjevovoda radi ostvarenja slobode komunikacije, a pogotovo je nejasno kako bi se ta sloboda mogla odnositi na brodove i zrakoplove. No arbitražni sud kao da je režim u „području veze“ oblikovao s osloncem na pravni režim isključivog gospodarskog pojasa, gdje druge države uživaju upravo te tri slobode otvorenog mora.¹²⁵

Prema zamišljenom režimu Hrvatska u „području veze“ nije trebala imati ovlast ukrcavanja na brodove i zrakoplove niti bi ih mogla uzaptiti, zadržati, skrenuti s puta ili na bilo koji drugi način intervenirati,¹²⁶ tj. nije trebala imati ovlasti prisilnog provođenja svojih zakona. S druge bi strane imala i dalje zakonodavnu jurisdikciju u mjeri u kojoj je imaju obalne države na tjesnacima u režimu tranzitnog prolaska,¹²⁷ a pritom je naglašena dužnost svih brodova i zrakoplova koji prolaze „područjem veze“ da se pridržavaju

M., *Granice Republike Hrvatske na moru*, Godišnjak Tribine Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu i Kluba pravnika Grada Zagreba, sv. 15, 2016, str. 14 *et seq.*

¹²¹ Konačna arbitražna odluka, *supra*, bilj. 95, para. 1081. U tom se paragrafu glede statusa „područja veze“ jasno kaže da „[s]uch a connection results from the identification of an area of Croatia's territorial sea adjacent to the boundary with Italy established by the Treaty of Osimo within which a special legal regime applies“ (kurzivom istaknuo autor). Na drugom mjestu arbitražni sud utvrđuje sljedeće: „No part of the boundary of Slovenia's territorial sea, as determined by the Tribunal, directly abuts upon an area of high seas or of exclusive economic zone. The whole of Slovenia's territorial sea boundary is adjacent to the territorial sea of either Italy or Croatia.“ (para. 1078).

¹²² *Ibid.*, para. 1083; zatim na str. 347. slijedi kartografski prikaz „područja veze“.

¹²³ *Ibid.*, para. 1123. Pritom je u tom paragrafu istaknuto i sljedeće: „The regime that has been determined by the Tribunal is intended to guarantee both *the integrity of Croatia's territorial sea* and Slovenia's freedoms of communication between its territory and the high seas.“ (kurzivom istaknuo autor).

¹²⁴ *Ibid.*, para. 1124.

¹²⁵ Usp. *ibid.*, para. 1128., gdje je onda i naglašeno da Hrvatska glede polaganja kabela i cjevovoda zadržava ovlasti iz čl. 79. Konvencije o pravu mora.

¹²⁶ *Ibid.*, para. 1129.

¹²⁷ Vidi *supra*, uz bilj. 65-67.

hrvatskih zakona i propisa.¹²⁸ No jurisdikcija Hrvatske u „području veze“, uključujući ovlasti prisilnog provođenja propisa, bila bi nužno mnogo šira jer bi se, *a contrario*, protezala na sve upotrebe i djelatnosti koje se ne tiču ostvarenja slobode komunikacije kako je definirana Arbitražnom odlukom.¹²⁹ Iz svega proizlazi da bi doseg hrvatske jurisdikcije u „području veze“ prema Arbitražnoj odluci zapravo bio nedorečen. Možemo, primjera radi, navesti samo pitanje sprečavanja onečišćenja morskog okoliša. Bi li Hrvatska, koristeći se jurisdikcijskim ovlastima glede očuvanja i zaštite morskog okoliša, koje bi nedvojbeno imala u „području veze“, mogla zaustavljati brodove i određivati prisilne mjere temeljem relevantnih zakona i propisa? Vidimo dakle da bi režim „područja veze“, da je i bio implementiran, izazvao možda i nove sporove, a svakako bi se neka pitanja morala dodatno urediti sporazumom između Hrvatske i Slovenije. Nakon propasti arbitraže Hrvatska zagovara upravo to, povratak pregovorima i sporazumnoj rješavanju sporova.

Na kraju treba spomenuti i to da je u Arbitražnoj odluci izričito podcrtano da ona ne utječe na postojeće ili buduće ugovore između stranaka, a napose ne utječe na važeći IMO-ov sustav odvojenog prometa u sjevernom Jadranu ni na međunarodna pravila glede zračne plovidbe.¹³⁰ Stoga bi i s tog aspekta, a iz razloga koje smo naprijed već istaknuli, svrhovitost uspostave „područja veze“ bila upitna, što je pak arbitražni sud uvelike zanemario.

4. ZAKLJUČAK

Plovidbena prava država, kako su danas kodificirana u Konvenciji UN-a o pravu mora iz 1982. te pomno uravnotežena s nacionalnim interesima obalnih država, predstavljaju neophodnu pravnu nadgradnju koja omogućava državama i narodima ostvarenje komunikacije i slobodne trgovine diljem svjetskih mora i oceana. Međunarodnopravna načela i pravila koja tvore tu nadgradnju stoga valja štiti i promicati jer pomažu u održavanju mira i stabilnosti koji su prijeko potrebni za plodne trgovinske odnose. Nesmetani trgovinski odnosi pak uvjetuju ekonomski razvitak kako na nacionalnoj tako i na globalnoj razini, što u krajnjoj liniji utječe i na poboljšanje uvjeta života širih ljudskih zajednica.

Kao što smo pokazali, međunarodnopravna pravila koja su bila predmet analize ugrađena su u zakonodavstvo Republike Hrvatske te se primjenjuju u njezinim morskim pojasevima, napose u teritorijalnom moru. Ona i u kontekstu Jadranskoga mora djelotvorno garantiraju slobodu komunikacije. Stoga se osporavanja tih istih pravila iz Hrvatskoj susjednih zemalja katkada doimaju kao svojevrsni ispadi, jer zapravo potkopavaju ravnotežu koju je sustav suvremenog međunarodnog prava uspostavio

¹²⁸ Konačna arbitražna odluka, *supra*, bilj. 95, para. 1130.

¹²⁹ Usp. *ibid.*, para. 1126.

¹³⁰ *Ibid.*, para. 1136.

između nacionalnih interesa obalnih država i interesa drugih država za ostvarenjem što slobodnije plovidbe morem.

Postojećim plovidbenim pravima, zajamčenim međunarodnim pravom, upravo se dakle ostvaruje sloboda komunikacije, a ona, kada je riječ o morima i oceanima, izvire iz ideje o slobodi mora. U tom smislu nisu izgubile na značenju i aktualnosti riječi akademika Vladimira Iblera sročene 1965. u zaključku njegove vrsne monografije o slobodi mora:

„Današnja organizacija svijeta, zajednica više ili manje suverenih subjekata, nezamisliva je bez slobode mora. Svaka promjena sadržaja slobode mora nužno će izazvati promjene u odnosima između država. A potpuno uništenje slobode mora izazvalo bi i nesagledive posljedice u međunarodnim odnosima i u međunarodnom pravu.“¹³¹

¹³¹ Ibler, *op. cit.* (bilj. 5), str. 97.

NAVIGATIONAL RIGHTS ACCORDING TO THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AND THE MARITIME ZONES OF THE REPUBLIC OF CROATIA

Shipping across the seas and oceans is of great significance for the development of international relations in general, and in particular for the development of trade. Thus, interest for unimpeded maritime shipping has always been pronounced, but it was at the same time at variance with the control of maritime traffic claimed by states, especially in marine areas close to their coasts. This contrast has also become apparent in the disputes between Croatia and its neighbouring states on the east coast of the Adriatic. The contemporary international law of the sea, as codified in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, endeavoured to strike a balance between the navigational rights of ships and the interests of coastal states. In the first part, the paper analyses the provisions of the Law of the Sea Convention instituting the various navigational regimes, i.e. freedom of navigation, innocent passage and transit, as well as archipelagic sea lanes passage. The second part focuses on the Croatian legislation implementing the international legal rules, as discussed, with special attention given to the issue of navigation towards Slovenia and Bosnia-Herzegovina. In conclusion, the paramount importance of the navigational regimes, as established by the Law of the Sea Convention, is highlighted, having achieved a workable balance between demands for unimpeded navigation and coastal states' national interests. It is especially stressed that the Convention's rules afford sufficient guarantees for unimpeded traffic in the context of the Adriatic Sea, as well.

Keywords: UN Convention on the Law of the Sea, freedom of navigation, innocent passage, transit passage, Croatia

Trpimir M. Šošić, Assistant Professor in the Department of International Law at the University of Zagreb, Faculty of Law