

# PROLAZAK TJESNACIMA NA PRIMJERU RUSKO-UKRAJINSKIH ODNOSA U AZOVSKOM MORU<sup>1</sup>

BOREN PETRINEC, mag. iur.\*  
LEON ŽGANEC-BRAJŠA, mag. iur.\*\*

UDK 341.225.5:347.794(262.54)  
347.799.1:341.224(262.54)  
DOI 10.21857/94kl4czt1m  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 15. 5. 2020.  
Prihvaćeno za tisak: 23. 9. 2020.

*Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. nastojalo se stvoriti cjelovit sustav pravnog uređenja prolaska tjesnacima. Ipak, režim u tjesnacima koji se nalaze na ulazu u zaljeve čijim obalama vlada više država, ni nakon stupanja na snagu Konvencije iz 1982. nije bez dvojbi. Kao ilustrativan nameće se primjer Kerčkog tjesnaca i Azovskog mora. Pravni status ovih morskih prostora zadobio je veću pozornost međunarodne javnosti zbog događaja koji su se zbili 25. studenog 2018., kada su vlasti Ruske Federacije spriječile tri ukrajinska broda u pokušaju prolaska Kerčkim tjesnacem. Azovsko more dovoljno je široko kako bi u njemu, prema općem režimu postojali morski pojasevi u kojima vrijedi načelo slobode plovidbe. Nasuprot tome, obalne države, Ruska Federacija i Ukrajina zaključile su 2003. Sporazum o suradnji u korištenju Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem. Njime su Azovsko more i Kerčki tjesnac proglašeni unutrašnjim morskim vodama obalnih država pozivanjem na historijske razloge. Ruska Federacija i Ukrajina su Sporazumom iz 2003. uredile pitanje plovidbe Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem restriktivnije od odredbi o tranzitnom prolasku, koje bi bile primjenjive kao opće pravo. U radu se razmatra pravna dopustivost primjene režima sadržanog u Sporazumu iz 2003. nasuprot opće primjenjivom režimu tranzitnog prolaska. Prikazuju se i pojedini aspekti prava i obveza brodova u prolasku prema jednom i drugom režimu, s obzirom na pozivanje Ruske Federacije i Ukrajine na međusobno nepoštivanje tih prava i obveza u reakcijama na događaje od 25. studenog 2018. Na kraju, ponuđeni su zaključci o primjenjivom režimu na plovidbu Kerčkim tjesnacem općenito i u okolnostima navedenih događaja.*

---

\* Boren Petrinc, mag. iur., e-mail: boren.petrinc@gmail.com.

\*\* Leon Žganec-Brajša, mag. iur., student poslijediplomskog doktorskog studija iz međunarodnog javnog i privatnog prava na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, e-mail: leonzganecbrajsa@gmail.com.

<sup>1</sup> Ovaj rad temelji se na radu nagrađenom Rektorovom nagradom u akademskoj godini 2018./2019., izrađenim pod mentorstvom prof. dr. sc. Maje Seršić.

**Ključne riječi:** Kerčki tjesnac; Azovsko more; zaljev; unutrašnje morske vode; tranzitni prolazak.

## 1. UVOD

Plovidba tjesnacima važna je komponenta odvijanja pomorskog prometa jer su plovni putevi koji vode kroz njih često jedine prikladne poveznice između morskih prostora. Ostvarivanje sigurnog i neometanog prolaska tjesnacima značajno je za međunarodne ekonomske odnose, ali i za vojne potrebe i druge oblike odvijanja pomorskog prometa. U tjesnacima, zbog njihovih geografskih i političkih značajki, može doći do sukoba interesa država oko liberalnosti ili restriktivnosti uvjeta pod kojima je moguće ploviti tjesnacem. Ovaj oblik razlike u pogledima na plovidbu tjesnacem posebice je relevantan u kontekstu tjesnaca koji su dovoljno uski kako bi ih države koje vladaju njihovim obalama mogle zatvoriti u teritorijalno more ili unutrašnje morske vode, odnosno poja-seve pod suverenosti, u kojima ne postoji sloboda plovidbe. Zbog toga, kako bi pomirila stajališta obalnih država i potrebu neometanog odvijanja međunarodnog pomorskog prometa, Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora je za takve uske tjesnace, najvažnije za međunarodnu plovidbu, predvidjela režim liberalnog tranzitnog prolaska pod određenim uvjetima. Ipak, situacija je u nekim tjesnacima ostala dvojbeno što, uz nekonzistentnu praksu država i postojanje napetosti između njih, može rezultirati nejasnoćama oko režima koji će se primjenjivati u takvim tjesnacima. Posebno je to važno glede tjesnaca čijim obalama vlada više država, odnosno koji vode prema zaljevima ili zatvorenim morima. Ilustrativnim se nameće primjer Kerčkog tjesnaca, koji spaja Azovsko i Crno more, posebice u svjetlu recentnih narušenih odnosa između Ruske Federacije i Ukrajine. Osim općenitih dvojbi iz područja prava mora vezanih uz status morskih voda u Kerčkom tjesnacu i Azovskom moru te režima plovidbe koji će se u njima primjenjivati, situaciju u tim morskim prostorima kompleksnijim je učinilo nekoliko događaja koji utječu na odnose Ruske Federacije i Ukrajine. Između njih ističu se aneksija poluotoka Krima od Ruske Federacije,<sup>2</sup> sukobi u istočnoj Ukrajini, izgradnja mosta nad Kerčkim tjesnacem

---

<sup>2</sup> Nakon nemira, ruske vojne intervencije i provedenog referenduma, krimske vlasti su formalno zatražile, a ruski parlament prihvatio, pristup Krima Ruskoj Federaciji, u kojoj on čini dva federalna subjekta. Iako detaljna analiza pitanja međunarodnopravne dopustivosti ovih čina prelazi okvire ovoga rada, on je u međunarodnoj zajednici naišao na gotovo univerzalnu osudu, kao međunarodno protupravni čin aneksije. Više o kontekstu događaja koji su doveli do aneksije: Bebler, Anton, *Crimea and the Russian-Ukrainian Conflict*, *Romanian Journal of European Affairs*, sv. 15, br. 1, 2015., str. 35-53.

i, konačno, zabrana prolaska trima ukrajinskim državnim brodovima, a koja je neposredan povod ovome radu.

Konkretno, incident koji je izazvao međunarodnu pozornost i povod je ovome radu, zbio se u ranjutarnjim satima 25. studenog 2018. Tri ukrajinska broda, dvije topovnjače i jedan remorker, plovili su iz luke Odesa prema luci Mariupol u Azovskom moru. Na ulazu u Kerčki tjesnac zaustavili su ih brodovi ruske Obalne straže, koji su stacionirani u luci Kerč na poluotoku Krimu, odakle nadziru plovidbu Kerčkim tjesnacem. Naređeno im je slijeđenje uputa peljara, koji su ih trebali provesti kroz tjesnac, na što su se, prema ruskim tvrdnjama, ukrajinske posade oglušile.<sup>3</sup> Nadalje, ruske su vlasti u priopćenjima koja su uslijedila, u kojima su iznijeli svoju verziju događaja, ustvrdile kako su ukrajinski brodovi, umjesto slijeđenja uputa ruskih peljara, protupravno nastavili plovidbu te ušli u rusko teritorijalno more, izvodeći za plovidbu tjesnacem opasne manevre.<sup>4</sup> Reakcija ruskih vlasti bila je pokušaj sprječavanja ulaska ukrajinskih brodova dublje u tjesnac. Prva konkretna akcija u tom smislu bio je sudar broda ruske obalne straže "Don" s ukrajinskim remorkerom "Jani Kapu".<sup>5</sup> Iako dinamika daljnje konfrontacije između ukrajinskih i ruskih brodova nije sasvim jasna te je svaka strana objavila svoju verziju događaja, sigurno je kako su incidentni događaji nastavljeni kasnije poslijepodne istoga dana, kada su ruski brodovi započeli progon ukrajinskih brodova. Tijekom progona ruski su brodovi upotrijebili silu<sup>6</sup> te je sukob kulminirao ruskim uspostavljanjem kontrole nad ukrajinskim brodovima, koji su pod ruskim nadzorom otplovili u krimsku luku Kerč.<sup>7</sup> Istovremeno, ukrajinske su posade zajedno sa svojim brodovima prebačene u Kerč, gdje se od tada nalaze, te su ruske vlasti najavile kako će protiv njih pokrenuti kaznene postupke.<sup>8</sup> Postoje i različiti navodi o broju ranjenih ukrajinskih članova posade.<sup>9</sup>

<sup>3</sup> Vidjeti: [https://www.washingtonpost.com/world/europe/russia-shrugs-off-western-pressure-over-black-sea-incident-with-ukraine/2018/11/27/308a2df0-f245-11e8-99c2-cfa66cf610c\\_story.html?noredirect=on&utm\\_term=.3797511ec187](https://www.washingtonpost.com/world/europe/russia-shrugs-off-western-pressure-over-black-sea-incident-with-ukraine/2018/11/27/308a2df0-f245-11e8-99c2-cfa66cf610c_story.html?noredirect=on&utm_term=.3797511ec187) (6. ožujka 2019.).

<sup>4</sup> Vidjeti: <https://www.rt.com/news/444853-russia-ukraine-ships-conflict/> (6. ožujka 2019.).

<sup>5</sup> Vidjeti: <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/> (6. ožujka 2019.).

<sup>6</sup> Vidjeti: <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/> (6. ožujka 2019.).

<sup>7</sup> Vidjeti: <https://edition.cnn.com/2018/11/25/europe/russia-ukraine-kerch-strait-intl/index.html> (6. ožujka 2019.).

<sup>8</sup> Vidjeti: <https://www.theguardian.com/world/2018/nov/27/kerch-strait-confrontation-what-happened-ukrainian-russia-crimea> (6. ožujka 2019.).

<sup>9</sup> Kao i u drugim podacima o pojedinostima incidenta, izvještaji koje su objavile Ruska Federacija i Ukrajina se razlikuju. Prema ruskom priopćenju ranjeno je troje, dok ukrajinska strana navodi kako je ranjeno šestero mornara, članova posade ukrajinskih brodova koji su

Neke od ovih okolnosti upućuju na mogućnost ispreplitanja podsustava međunarodnog prava mora i oružanih sukoba u specifičnom kontekstu Kerčkog tjesnaca i morskih prostora oko njega.<sup>10</sup> Unatoč tome, reakcije i postupci Ruske Federacije i Ukrajine nakon incidenta upućuju na stav država da se ove događaje treba sagledavati u kontekstu mirnodopskog međunarodnog prava mora.<sup>11</sup> Nadalje, kako su odnosi u Kerčkom tjesnacu glede razgraničenja između obalnih država bili neriješeni i prije početka napetosti koje su pratile događaje oko aneksije Krima i posljedičnog uspostavljanja ruske vlasti na tom poluotoku, ovaj incident otvara niz teorijskih pitanja glede više instituta međunarodnog prava mora. Između njih, kao temeljno se nameće pitanje o pravnom statusu morskih voda u zaljevima čijim obalama vlada više država. Naime, o odgovoru na pitanje mogu li obalne države u takvim zaljevima svojim sporazumima uređivati status morskih voda te plovidbu njima izravno ovisi i odgovor na ista pitanja glede tjesnaca na ulazu u te zaljeve. Konkretnije, hoće li se u ovim okolnostima primjenjivati opće međunarodno pravo mora ili obalne države mogu svojim sporazumima uspostavljati partikularna uređenja. Ta se pitanja u radu razmatraju i na općenitoj razini zbog njihova značaja za morske prostore obilježene sličnim okolnostima.

---

sudjelovali u incidentu. Vidjeti o izvještajima strana: <https://edition.cnn.com/2018/11/25/europe/russia-ukraine-kerch-strait-intl/index.html> (6. ožujka 2019.).

<sup>10</sup> Ruska Federacija je tijekom nemira u Ukrajini više puta javno očitovala svoju potporu separatističkim pokretima na Krimu i u Donjecku i Luhansku. Osim toga, Vijeće federacije, gornji dom ruskoga federalnog parlamenta, odobrio je upotrebu ruskih oružanih snaga u operacijama potpore etničkim ruskim snagama u Ukrajini. Prema brojnim izvještajima, ruske vojne snage sudjelovale su u operacijama u Ukrajini, a Ruska Federacija je na različite načine materijalno pružala potporu separatističkim snagama. Na području poluotoka Krima, nakon provedenog referenduma i sklapanja ugovora kojim Krim pristupa Ruskoj Federaciji, ruske su vojne snage zauzele dotadašnje ukrajinske vojne objekte te uspostavile efektivnu kontrolu nad područjem Krima. Svi ovi argumenti mogli bi ukazivati na postojanje oružanog sukoba između dviju država čiji su brodovi sudjelovali u incidentu koji je povod ovome radu. Više o tome vidjeti u: Bebler, *op. cit.* (bilj. 2), str. 35-53.

<sup>11</sup> Ruska Federacija u priopćenjima nakon događaja obrazlagala je svoje postupke tvrdnjama da su ukrajinski brodovi protupravno ušli u njezino teritorijalno more te odbijali usluge pilota. Vidjeti: <http://tass.com/emergencies/1032402> (16. ožujka 2019.), <http://tass.com/world/1038081> (16. ožujka 2019.). S druge strane, Ukrajina je pred Međunarodnim sudom za pravo mora zatražila određivanje privremenih mjera zbog navodnih ruskih kršenja Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora. Vidjeti: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_280\\_EN.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_280_EN.pdf) (23. travnja 2019.). Nakon održane rasprave, u kojoj nisu sudjelovali predstavnici Ruske Federacije, sud je donio odluku kojom je udovoljio zahtjevu Ukrajine te odredio hitnu repatrijaciju posada ukrajinskih brodova. Kronologiju postupka, čija detaljnija obrada prelazi okvire ovoga rada, vidjeti na: <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-26/#c4451> (5. svibnja 2020.).

U tom smislu utvrđuje se razlikovanje između tipova tjesnaca prema morskim pojasevima čije dijelove spajaju, a što je važno s aspekta režima prolaska koji u njima vrijedi. S tim u vezi nameće se i općenito pitanje statusa morskih voda u zaljevima čijim obalama vlada više od jedne države, koji je u međunarodnom pravu sporan. U okviru mogućnosti sporazumnog uređenja ove vrste plovidbe prikazuju se i specifični slučajevi historijskih zaljeva, odnosno historijskih razloga kao argumentacije koji se u nekim slučajevima, među kojima je i onaj Kerčkog tjesnaca i Azovskog mora, pojavljuje kao obrazloženje za takve postupke država. S obzirom na to kako primjeri takvog partikularnog uređenja u međunarodnom pravu nisu zadobili općenito priznanje, razmatra se i režim tranzitnog prolaska. Taj režim, naime, prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, uspostavljen je u tjesnacima koji povezuju dva dijela morskog prostora u kojima postoji sloboda plovidbe, a kakav je i Kerčki tjesnac, ako se prihvati stajalište kako sporazumno uređenje ovih pitanja nije prihvaćeno u međunarodnome pravu. Konkretnije, analiziraju se pojedina pitanja o provedbi tranzitnog prolaska u specifičnim hidrografskim uvjetima Kerčkog i sličnih tjesnaca. U obje mogućnosti pokušava se oblikovati i prikaz primjene tih režima na zabranu prolaska ukrajinskim državnim brodovima Kerčkim tjesnacom, a koja je bila neposredan povod ovome radu. Na kraju, u zaključku će se pokušati dati odgovor na pitanje može li se ipak prikloniti sporazumnom uređenju plovidbe u Kerčkom tjesnacu i drugim sličnim morskim prostorima ili oni ostaju u općem režimu tranzitnoga prolaska.

## **2. KERČKI TJESNAC KAO ULAZ U UNUTRAŠNJE MORSKE VODE OBALNIH DRŽAVA**

### **2.1. Morski prostori koje povezuje Kerčki tjesnac**

S južne strane Kerčkog tjesnaca, odnosno na njegovom južnom izlazu kod Rta Kiz – Aul i Železni rog, nastavlja se prostor Crnog mora u kojem nedvojbeno, nakon pojasa teritorijalnog mora koje se neposredno nadovezuje na rub tjesnaca, postoje isključivi gospodarski pojasevi ili otvoreno more. Dakle, na južnoj strani Kerčkog tjesnaca postoje uvjeti za ispunjavanje kriterija koji traži postojanje otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa. Na sjevernoj strani Kerčkog tjesnaca, a na kojoj je Azovsko more, situacija je nešto složenija. Naime, Azovsko se more može smatrati zatvorenim morem u smislu članka 122. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. (u daljnjem tekstu:

Konvencija).<sup>12</sup> To obalnim državama daje temeljem sljedećeg, 123. članka Konvencije, ovlasti u sklapanju sporazuma o suradnji glede nekih pitanja,<sup>13</sup> te ih potiče na zaključivanje posebnih međunarodnih ugovora.<sup>14</sup> Među pitanjima koja se mogu detaljnije urediti sporazumima ne spominje se uređenje pitanja plovidbe. Iako lista iz članka 123. Konvencije nije taksativna, može se zaključiti kako se zbog nesmetanog odvijanja plovidbe to pitanje nastoji riješiti općim pravilima ili partikularnim koja ne odstupaju od općih nego ih razrađuju.

U tom je smislu ujedno važno napomenuti kako je povijesno, u vrijeme postojanja Sovjetskog saveza, upravo na južnom izlazu iz Kerčkog tjesnaca bila granica unutrašnjih morskih voda, odnosno polazna crta kojom je cjelina Azovskog mora bila obuhvaćena.<sup>15</sup> Naime, u to je vrijeme Azovsko more nedvojbeno zadovoljavalo uvjete za zatvaranje polaznim crtama kao zaljev,<sup>16</sup> prema odredbama Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958.<sup>17</sup> Iz toga proizlazi kako, u vrijeme kada je Sovjetski Savez bio jedina obalna država na Azovskom moru, Kerčki tjesnac nije povezivao dijelove otvorenog mora, već otvoreno more i unutrašnje morske vode. Prema običajnopравnim kriterijima nije se mogao smatrati međunarodnim, odnosno otvorenim za međunarodnu

---

<sup>12</sup> Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9, 2000. Prijevod većeg dijela Konvencije na hrvatski dostupan je i u: Lapaš, Davorin, Šošić, Trpimir M. (ur.), *Međunarodno javno pravo: izbor dokumenata*, Zagreb, 2005., str. 124-253. Ruska Federacija postala je strankom Konvencije temeljem ratifikacije 12. ožujka 1997., a Ukrajina 26. srpnja 1999.

<sup>13</sup> Obalne države u zatvorenim morima, prema Konvenciji, imaju ovlast sklapanja posebnih sporazuma u područjima: usklađivanja gospodarenjem, očuvanjem, istraživanjem i iskorištavanjem živih bogatstava mora, usklađivanja ostvarivanja svojih prava i ispunjavanja svojih dužnosti glede zaštite i očuvanja morskog okoliša, usklađivanja svoje politike znanstvenog istraživanja i – gdje je to primjereno – poduzimanja zajedničkih programa znanstvenog istraživanja toga područja te pozivanja, na odgovarajući način, druge zainteresirane države ili međunarodne organizacije na suradnju s njima u provedbi odredaba članka 123. Konvencije.

<sup>14</sup> Darby, Joseph J., *Soviet Doctrine of the Closed Sea*, *San Diego Law Review*, sv. 23, br. 685, 1986., str. 697.

<sup>15</sup> Skaridov, Alexander, *The Sea of Azov and the Kerch Straits*, u: Carron, David D., Oral, Nilufer (ur.), *Navigating straits*, Leiden/Boston, 2014., str. 221.

<sup>16</sup> Naime, ulaz u Azovsko more kroz Kerčki tjesnac nigdje nije širi od 14 kilometara (7,6 morskih milja), a što je manje od 24 milje, što je najveća dopuštena širina ulaza. Površina Azovskog mora znatno je veća od minimalne tražene, a Sovjetski je Savez bio jedina obalna država, čime su ispunjeni svi potrebni uvjeti.

<sup>17</sup> Članak 7. Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. sadrži pravila o zatvaranju zaljeva ravnim polaznim crtama, a koja su sadržajno jednaka onima iz članka 10. Konvencije iz 1982. Prijevod Konvencije iz 1958. dostupan je u: Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12, 1994.

plovidbu, bilo u režimu slobode plovidbe, bilo neškodljivog ili tranzitnog prolaska. Ovo shvaćanje je u vrijeme postojanja Sovjetskog Saveza i ranije, Ruskog Carstva, steklo priznanje i u pravnoj teoriji.<sup>18</sup>

### The zones of control in Azov Sea

KyivPost



Area of Azov Sea controlled by Russia and Ukraine and the spots where Russian coast guards regularly stop Ukrainian and foreign ships for checks. These inspections may last from several hours to several days.

Source: Andrii Klymenko, a maritime expert and the chief of the Black Sea News website  
By Yuliana Romanyshyn, Kyiv Post

Slika 1. Prikaz stanja faktične kontrole morskih prostora u Azovskom moru (izvor: KyivPost, [www.kyivpost.com](http://www.kyivpost.com))

<sup>18</sup> Jessup, Philip C., *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York, 1927., str. 383, citirano prema: Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 221 u bilj. 5; u tom smislu i: Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer*, Tome III, Paris, 1934., str. 625.

## 2.2. Sporazum o suradnji u korištenju Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem iz 2003.

Posljedica ovakvog povijesnog uređenja je mnogo manje jasna situacija u samom Azovskom moru nakon raspada Sovjetskog Saveza, uzevši u obzir nastojanja Ruske Federacije i Ukrajine koja su se kretala u smjeru nastavljanja tretiranja Azovskog mora kao zaljeva u smislu međunarodnog prava, koji će se podijeliti između dviju država i time biti potpuno izuzet iz dosega konvencijskih odredbi o morskim pojasevima u kojima postoji sloboda plovidbe. Te su se tendencije očitovale u vođenju pregovora o uređenju državne granice u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu te korištenju morskih voda u tom prostoru. Tijekom pregovora države su brojnim izjavama i priopćenjima očitovale svoje pozicije, a djelomični rezultat pregovora bilo je sklapanje Sporazuma o suradnji u korištenju Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem između Ruske Federacije s jedne, i Ukrajine, s druge strane, od 24. prosinca 2003. (u daljnjem tekstu: Sporazum).<sup>19</sup> Sporazumom nije riješeno najspornije pitanje, ono o razgraničenju Ruske Federacije i Ukrajine, zbog čega su pregovori nastavljeni i nakon sklapanja Sporazuma.<sup>20</sup>

Relativno kratak tekst Sporazuma, uz preambulu u kojoj se naglašava važnost Kerčkog tjesnaca i Azovskog mora za strane Sporazuma, organiziran je u svega pet članaka. Tako su člankom 1., stavkom 1., Azovsko more i Kerčki tjesnac proglašeni unutrašnjim morskim vodama Ruske Federacije i Ukrajine, što je opravdano pozivanjem na historijske razloge.<sup>21</sup> Drugi i treći stavak deklariraju

---

<sup>19</sup> Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 222; Izvornik sporazuma na ruskom jeziku dostupan je na: [http://www.fao.org/fishery/shared/faolextrans.jsp?xp\\_FAOLEX=LEX-FAOC045795&xp\\_faoLexLang=E&xp\\_lang=en](http://www.fao.org/fishery/shared/faolextrans.jsp?xp_FAOLEX=LEX-FAOC045795&xp_faoLexLang=E&xp_lang=en) (9. ožujka 2019.). Uz potpisivanje Sporazuma predsjednici Ruske Federacije i Ukrajine izdali su i zajedničku izjavu u kojoj uvelike ponavljaju sadržaj sporazuma. Izjava je na engleskom jeziku objavljena u: *Law of the Sea Bulletin*, br. 54, 2004., str. 131.

<sup>20</sup> Tijekom pregovora 2007. je potpisan Protokol, a 2012. u sklopu sastanka predsjednika Rusije i Ukrajine potpisana je zajednička izjava, no ti su akti samo deklarirali namjeru strana o nastavljanju pregovora i postizanju razgraničenja u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu. Više u: *ibid.*, str. 223; <http://tass.com/archive/678698> (12. ožujka 2019.).

<sup>21</sup> Skaridov smatra kako ova odredba ne može biti tumačena kao očitovanje volje kojim se Kerčki tjesnac i Azovsko more podvrgavaju institutu unutrašnjih morskih voda na način na koji je on shvaćen u Konvenciji i međunarodnom običajnom pravu, već samo kao izjava deklarativne naravi koja odražava geografsku, ekonomsku, povijesnu i drugu situaciju. Vidjeti: Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 234. Ipak, čini se kako ovaj stav ne može biti prihvaćen jer su države, s jedne strane, konzistentno izražavale namjeru nastavljanja tretiranja Kerčkog tjesnaca i Azovskog mora kao unutrašnjih morskih voda nakon raspada Sovjetskog Saveza, a s druge strane, Sporazumom su regulirale pitanje plovidbe Kerčkim tjesnacem na restriktivniji način od onog koji bi bio primjenjiv prema općem međunarodnom pravu mora. To pokazuje njihovu namjeru tretiranja Kerčkog tjesnaca kao morskog prolaza izuzetog iz Konvencijskog režima, što je moguće samo ako se on shvaća dijelom



volju država stranaka za sklapanjem posebnih sporazuma o razgraničenju i reguliranju plovidbe Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem. No, sporazumi čiji bi predmet bio razgraničenje između država stranaka u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu, unatoč vođenju pregovora o tom pitanju, nikada nisu potpisani, dok je plovidba djelomično uređena samim Sporazumom u članku 2. Njime je uređen specifičan režim plovidbe Kerčkim tjesnacem, a nadzor nad njime je povjeren objema državama (detaljnije vidjeti *infra* pod 3.).

Članak 3. je uvelike načelne prirode te je oblikovan kao izražavanje spremnosti država na suradnju u područjima ribolova i zaštite morskog okoliša. Člankom 4. pozivaju se stranke na mirno rješavanje pregovorima mogućih sporova u vezi s predmetom Sporazuma, no njime nije predviđen nikakav razrađeniji sustav rješavanja sporova. Drugim riječima, Sporazumom nije unaprijed predviđen forum kojem bi se spor, koji nije moguće riješiti pregovorima između stranaka, mogao povjeriti na rješavanje, već je bilo kakvo daljnje postupanje prepušteno dogovoru između stranaka Sporazuma. Članak 5. sadrži odredbu o stupanju na snagu Sporazuma, za što su potrebne ratifikacije objiju njegovih potpisnica, što je i učinjeno ubrzo nakon potpisivanja.<sup>22</sup>

Ipak, Sporazumom nije riješeno pravno najspornije pitanje pregovora, ono o granici u Azovskom moru i, uopće, o režimu kojem će biti podvrgnuti pojedini dijelovi Azovskog mora.<sup>23</sup> S tim u vezi, posebno je sporan režim Azovskog mora kao zaljeva podijeljenog između dviju država nakon raspada Sovjetskog Saveza, u kojem kontekstu se pojavljuje nekoliko dvojbi. Naime, za postojanja Sovjetskog Saveza Azovsko je more zadovoljavalo uvjete za zatvaranje zaljeva ravnim polaznim crtama u unutrašnje morske vode prema članku 7. Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958., odnosno članku 10. Konvencije iz 1982. Osim matematičkih kriterija o širini ulaza i površini zaljeva, koji su nepromjenjivi, kako bi se zaljev mogao smatrati unutrašnjim morskim vodama, cijelom njegovom obalom mora vladati jedna država. Nakon raspada Sovjetskog Saveza taj kriterij više nije bio zadovoljen te se postavlja pitanje je li time, odnosno samim činom raspada i sukcesije koji za posljedicu imaju okolnosti u kojima više država vlada određenim dijelovima obale, došlo do promjene statusa morskog prostora koji je do tada zadovoljavao kriterije koje Konvencija postavlja za zaljeve.

---

unutrašnjih morskih voda. Zbog toga je u ovom radu prihvaćen stav kako su se Ruska Federacija i Ukrajina Sporazumom odredile prema Kerčkom tjesnacu i Azovskom moru kao unutrašnjim morskim vodama u pravnom smislu.

<sup>22</sup> Ruska Federacija ratificirala je Sporazum 22. travnja 2004., a Ukrajina 5. svibnja 2004., čime je Sporazum stupio na snagu.

<sup>23</sup> Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 222.

Drugo bitno pitanje povezano s eventualnim zadržavanjem statusa unutrašnjih morskih voda u morskim prostorima koji su predmet ovoga rada je razgraničenje država, odnosno je li ono nužno ili je moguće zajedničko upravljanje tim prostorima, odnosno neki oblik kondominija ili koimperija<sup>24</sup> u upravljanju Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem. U vezi s time, vraćajući se okolnostima slučaja s početka ovoga rada, postavlja se i pitanje ovlasti obalnih država u uređenju plovidbe i, posebno, nadzora nad tako uspostavljenim režimom. Sva ova pitanja zahtijevaju temeljitiju razradu.

### 2.3. Može li zaljev zadržati status unutrašnjih morskih voda?

Mogućnost zadržavanja statusa unutrašnjih morskih voda za zaljev koji zadovoljava matematičke kriterije, ali više nije okružen isključivo obalama kojima vlada jedna država, pitanje je interpretacije odredaba Konvencija iz 1958., odnosno 1982. o zatvaranju zaljeva polaznim crtama. Naime, već temeljem jednostavnog čitanja odredbi članka 10. Konvencije<sup>25</sup> i njihove leksičke interpretacije, čini se kako je uvjet da bi zaljev bio dijelom unutrašnjih morskih voda vlast jedne države nad cjelinom njegovih obala. Tako Konvencija u članku 10. određuje:

“Ovaj se članak odnosi samo na zaljeve kojih obale pripadaju jednoj državi.”

Međutim, dvojba se pojavljuje u primjeni pravila o zaljevima iz Konvencije u specifičnoj situaciji kada je neki zaljev prethodno bio zatvoren ravnom polaznom crtom i time bio dijelom unutrašnjih morskih voda države koja je do nekog trenutka vladala cijelim njegovim obalama, no ta je država prestala postojati te su njezine sljednice na obalama zaljeva dvije ili više država. Još specifičnije, postavlja se pitanje je li samim nastupom te činjenice došlo do promjene u statusu takvog zaljeva, s obzirom na činjenicu kako su unutrašnje morske vode, jednom kada su uspostavljene, dio državnog područja najuže povezan s kopnom te se na njih primjenjuju druga pravila, ona o sukcesiji glede državnog područja na kopnu. Upravo je ovo slučaj s prostorom Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca jer su Ruska Federacija i Ukrajina kao obalne države Sporazumom i drugim svojim

---

<sup>24</sup> Iako ne postoji međunarodnopravni akt koji bi na općenitoj razini pravno oblikovao definiciju kondominija ili koimperija, u teoriji je prihvaćeno kako kondominij znači postojanje zajedničkog suvereniteta dviju ili više država nad nekim područjem. Tako, na primjer, Rossi, Christopher R., *Jura Novit Curia? Condominium in the Gulf of Fonseca and the “Local Illusion” of a Pluri-State Bay*, *Houston Journal of International Law*, sv. 37, br. 3, 2015., str. 796.

<sup>25</sup> S čime je sukladna i odredba iz Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. Stoga se u nastavku rada poziva na stavove izražene u vezi s odredbama obiju Konvencija, iako se raspravlja samo o onoj iz 1982.

očitovanjima volje izražavale stav kako je to područje ostalo u režimu unutrašnjih morskih voda, neovisno o raspadu Sovjetskog Saveza koji je do tada vladao nad cjelinom njihovih obala.

*Argumentum a contrario* članka 10. Konvencije dolazi se do zaključka kako ta odredba, osim što postavlja pozitivno pravilo, odnosno pretpostavku za zatvaranje nekog zaljeva u unutrašnje morske vode, postavlja i negativno formulirano pravilo, odnosno zabranjuje dvjema ili većem broju država koje vladaju dijelovima obala nekog zaljeva zatvaranje takvog zaljeva ravnim polaznim crtama.<sup>26</sup> Ovu interpretaciju moguće je kao konzistentno formulirane postavke pronaći i u stavovima država izraženim tijekom pripremljenih radova na Konvenciji<sup>27</sup> i u teorijskim razmatranjima prije kodifikacije pravila o zaljevima.<sup>28</sup> Ona polazi od nekoliko temeljnih razloga koji se mogu svesti na narav državnih granica na moru,<sup>29</sup> koja je različita od onih na kopnu, jer utječe na prava trećih, prvenstveno u domeni plovidbe.

Polazeći od načelne premise prema kojoj bi, kada bi se dopustilo takvo zatvaranje zaljeva, države mogle u određenim situacijama svojim sporazumima isključivati od međunarodne plovidbe određene plovne puteve koji se nalaze upravo u ovakvim zaljevima. Maksimalizacijom svojih zahtjeva države bi mogle izigravati svrhu konvencijske odredbe, koja je usmjerena na pružanje mogućnosti zatvaranja u unutrašnje morske vode zaljeva od strane pojedine države s čijim je kopnenim područjem taj zaljev u najužoj vezi.<sup>30</sup> U situaciji u kojoj više država vlada nad dijelom obale zaljeva, zaljev barem potencijalno služi interesima svih tih država, kao i onih država koje putem plovidbe ili na drugi način ostvaruju komunikaciju s obalnim državama kroz morske vode zaljeva ili imaju interes u nekom drugom obliku iskorištavanja onog dijela zaljeva koji ostaje izvan

---

<sup>26</sup> Degan, Vladimir-Đuro, Consolidation of Legal Principles on Maritime Delimitation: Implications for the Dispute between Slovenia and Croatia in the North Adriatic, *Chinese Journal of International Law*, sv. 6, br. 3, 2007., str. 626.

<sup>27</sup> Za stavove tijekom rada na Konvenciji iz 1982. vidjeti: Nordquist, Myron H., Nandan, Satya N., Rosenne, Shabtai, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Volume II, Dordrecht/Boston/London, 2003., str. 116-117. Ovaj je stav, primjerice, u kontekstu razgraničenja u zaljevima čijim obalama vladaju dvije ili više država i nepostojanja konzistentne prakse o tom pitanju moguće naći u primjedbama država Komisiji za međunarodno pravo danima 1953., kada je Komisija radila na kodifikaciji prava mora. Vidjeti, primjerice, stavove Ujedinjene Kraljevine ili Sjedinjenih Američkih Država u: Dokument A/CN.4/71 i ADD.1-2, *Yearbook of the International Law Commission*, sv. II, 1953., str. 84-85, 87.

<sup>28</sup> Gidel, *op. cit.* (bilj. 18), str. 601.

<sup>29</sup> Fitzmaurice, Gerald, Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea, *The International and Comparative Law Quarterly*, sv. 8, br. 1, 1959., str. 82-83.

<sup>30</sup> Nordquist *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 105.

pojaseva pod suverenosti obalnih država.<sup>31</sup> To može postati vrlo problematično i predstavljati izvor napetosti koje mogu eskalirati u sukobe između tih država, a što, između ostalog, pokazuje i primjer recentnih odnosa Rusije i Ukrajine u Kerčkom tjesnacu. Stoga, slijedom iznesenih argumenata i interpretacije članka 10. Konvencije kao pravila koje istovremeno ne dopušta dvjema ili većem broju država takvo zatvaranje ili održavanje ovog režima, Kerčki tjesnac i Azovsko more nakon raspada Sovjetskog Saveza više ne zadovoljavaju ove uvjete i ne mogu se smatrati unutrašnjim morskim vodama.

S druge strane, Konvencija ne sadrži izričitu pozitivnu odredbu o morskim prostorima koji zadovoljavaju matematičke kriterije za zatvaranje ravnim polaznim crtama, a čijim obalama vladaju dvije ili više država. Zbog izostanka regulacije tog pitanja može se činiti plauzibilnom i interpretacija koja polazi od premise kako se sustavnim tumačenjem odredbe članka 10. Konvencije, zajedno s činjenicom postojanja pravne praznine u Konvenciji u odnosu na ovaj tip zaljeva, može doći do zaključka kako općim međunarodnim pravom, kodificiranim u Konvenciji, nije zabranjeno sporazumno zatvaranje ovakvih zaljeva ravnim polaznim crtama kao unutrašnjih morskih voda. Ovakav se stav može pronaći i u stavovima formuliranim u teoriji međunarodnog prava prije Konvencije iz 1982.<sup>32</sup> osobito ako je u nekom duljem povijesnom razdoblju obalama zaljeva vladala jedna država te je on bio dio njezinih unutrašnjih morskih voda.<sup>33</sup>

Iako postoje formulirani stavovi država, kao što je prikazano ranije, o tome kako članak 10. zabranjuje zatvaranje u unutrašnje morske vode zaljeva ovog tipa, u praksi država postoji nekoliko sporazuma koji odražavaju suprotno shvaćanje. Riječ je o međunarodnim ugovorima između obalnih država određenog morskog prostora koji se u geografskom smislu može smatrati zaljevom te ispunjava matematičke kriterije iz Konvencije, o zatvaranju takvih morskih prostora u unutrašnje morske vode. Primjerice, ovakvi ugovori postoje između Brazila i Francuske o Zaljevu Oypock<sup>34</sup> ili Tanzanije i Mozambika o Zaljevu Ruvuma<sup>35</sup>.

---

<sup>31</sup> Ovi dijelovi zaljeva, prema Konvenciji i općem međunarodnom pravu mora, bit će u režimu otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa, što trećim državama ostavlja mnogo šira prava u nizu područja poput ribolova, polaganja kabela i cjevovoda, znanstvenog istraživanja i drugih.

<sup>32</sup> Strohl, Mitchell P., *The International Law of Bays*, The Hague, 1963., str. 374, 405.

<sup>33</sup> Karagiannis, Syméon, *La succession d'États et le droit de la mer. Les zones maritimes de l'État successeur*, *Revue belge de droit international*, sv. 39, br. 2, 2006., str. 471.

<sup>34</sup> Ugovor između Federalne Republike Brazila i Francuske Republike od 30. siječnja 1981. Tekst ugovora u francuskom izvorniku dostupan je u: UNTS, sv. 1340, br. 22476, 1983., str. 6-7.

<sup>35</sup> Ugovor između Vlade Ujedinjene Republike Tanzanije i Vlade Narodne Republike Mozambika od 28. prosinca 1988. Tekst ugovora u engleskom izvorniku dostupan na: <https://www.>

Dakle, čini se da u partikularnom međunarodnom pravu postoji naznaka razvoja prakse i namjere država izražene u međunarodnim ugovorima između država koje vladaju obalama, usmjerenih na zatvaranje takvih zaljeva u unutrašnje morske vode. Time, s obzirom na pravnu narav unutrašnjih morskih voda, uređenje pojedinih režima u tim morskim prostorima glede, primjerice, plovidbe, ribolova, znanstvenog istraživanja i drugih načina korištenja tih prostora prestaje biti predmetom konvencijskog sustava ili općeg međunarodnog prava mora i ulazi u domenu njihovih dvostranih odnosa.<sup>36</sup> Razloge za takav stav obalnih država koji, barem kada je bio formuliran u pojedinim dvostranim ugovorima nije naišao na značajniji otpor međunarodne zajednice, treba tražiti u okolnosti što korištenje takvih zaljeva u stvarnosti dira, barem u premoćnoj većini zamislivih situacija, isključivo ili dominantno u interese obalnih država.<sup>37</sup>

Navedeni primjeri koji ukazuju na postojanje prakse država o zatvaranju ravnim polaznim crtama zaljeva čijim obalama vladaju dvije države, bili su dodatan argument nekim zaključcima prema kojima Konvencija nije riješila specifične slučajeve ovakvih morskih prostora, odnosno nije zabranila zatvaranje u unutrašnje morske vode zaljeva obalama kojih vlada više država. Siromašna praksa država ukazuje i na to kako su eventualno postojeća običajnopravna pravila o ovom pitanju dvojbena.<sup>38</sup> Na obalama Azovskog mora nalaze se isključivo ruske i ukrajinske luke te je, u smislu međunarodne plovidbe, jedina praktično moguća situacija plovidba prema nekoj od tih luka. Međutim, zamisliva je i si-

---

un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/TZA-MOZ1988TM.PDF (12. ožujka 2019.).

<sup>36</sup> Konzistentno s ovim, Konvencija ne sadrži odredbe o razgraničenju unutrašnjih morskih voda; Bardonnnet, Daniel, *Frontières terrestres et frontières maritimes*, *Annuaire français de droit international*, sv. 35, 1989., str. 40.

<sup>37</sup> U tom smislu i: Strohl, *op. cit.* (bilj. 32), str. 374; Scovazzi, Tulio, Bays and Straight Baselines in the Mediterranean, *Oceans Development and International Law*, sv. 19, 1988., str. 404. Zaista, obalne države u pravilu imaju najveći interes i najuže su povezane s vodama u zaljevu. No, u nizu je situacija ipak zamislivo kako bi zatvaranje zaljeva u morski pojas pod isključivom jurisdikcijom obalnih država moglo isključiti treće države iz ostvarivanja nekih legitimnih interesa na području iskorištavanja tog dijela mora. Osobito ako bi u suprotnom u zaljevu ostao pojas otvorenog mora, gdje postoji sloboda plovidbe, ribolova, polaganja kabela i cjevovoda i ostale slobode prema Konvenciji, ili isključivog gospodarskog pojasa, u kojem su suverena prava obalne države ograničena u mnogim aspektima.

<sup>38</sup> Tako: Verzijl, J. H., *International Law in Historical Perspective*. Part VII. Succession, Leiden, 1974., str. 329; Churchill, R. R., Lowe, A. V., *The Law of the Sea*, Manchester, 1999., str. 45-46; Symmons, Clive R., *The Maritime Border Areas of Ireland, North and South: An Assessment of Present Jurisdictional Ambiguities and International Precedents Relating to Delimitation of 'Border Bays'*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, sv. 24, br. 3, str. 466.

tuacija plovidbe koja nema za cilj uplovljavanje u neku od luka, već neku drugu aktivnost koja bi bila dopuštena u onom dijelu Azovskog mora koji, kada ono ne bi bilo zatvoreno na ovaj način, ne bi ulazio u pojaseve pod suverenom obalnih država (vidjeti *infra* pod 4.1.1).

Nadalje, Ruska Federacija i Ukrajina postupile su na opisani način i sklopile Sporazum kojim se Azovsko more i Kerčki tjesnac izrijekom proglašavaju unutrašnjim morskim vodama, unatoč izostanku dogovora o razgraničenju. Pri tome one su svoju tvrdnju uvelike, kako to pokazuju i preambula i formulacija članka 1. Sporazuma, utemeljile na historijskim razlozima, a i druge države posežu za tom argumentacijom prilikom sklapanja ovakvih ugovora.<sup>39</sup> Ova argumentacija korištena je prilikom opravdavanja sklapanja ugovora kojima se zaljevi čijim obalama vlada više država zatvaraju u unutrašnje morske vode. Osim toga, kao što je prikazano u ovom odlomku, postoje različiti stavovi i shvaćanja o mogućnosti zatvaranja zaljeva koji zadovoljavaju matematičke kriterije iz članka 10. Konvencije ravnim polaznim crtama kada njihovim obalama vlada više država. To je potpomognuto odredbom članka 10. stavka 6. Konvencije, u kojem se iz njezina opsega regulacije izrijekom isključuju historijski zaljevi.<sup>40</sup> Iz tih razloga potrebno se detaljnije osvrnuti na ulogu historijske argumentacije u ovakvim slučajevima.

---

<sup>39</sup> Primjerice, Peru i Ekvador u svojoj Zajedničkoj deklaraciji o priznanju zaljeva Guayaquil kao historijskog zaljeva iz 2012. na više mjesta izričito izjavljuju kako morske vode zaljeva Guayaquil historijski pripadaju dvjema obalnim državama. Tekst Zajedničke Deklaracije iz 2012. u engleskom prijevodu dostupan je na: [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ECU\\_PER\\_1617143\(E\).pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ECU_PER_1617143(E).pdf) (12. ožujka 2019.). Ekvador je slično postupio i ranije, prilikom razgraničenja s Kolumbijom 1975., kada je zahtjev za zatvaranjem morskog prostora između dviju zemalja temeljen na historijskim razlozima, o čemu više: Scovazzi, Tulio, Bays and Deeply Indented Coastlines: The Practice of South American States, *Ocean Development and International Law*, sv. 26, br. 2, 1995., str. 166-167. Oba ova zahtjeva izazvala su prijepore u međunarodnoj teoriji i praksi.

<sup>40</sup> Pri tome, Konvencija ne nudi definiciju tog pojma, niti postavlja kriterije prema kojima bi se neki zaljev mogao smatrati historijskim.

## 2.4. Tvrdnje obalnih država o historijskom naslovu<sup>41</sup> i mogućnost kondominija

Osim shvaćanja o zadržavanju režima unutrašnjih morskih voda u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu kakvo je implicitno sadržano u Sporazumu, a koje je teorijski i praktično sporno, argumentacija Ruske Federacije i Ukrajine u opravdavanju namjere zatvaranja Azovskog mora polaznim crtama te podjele tog morskog prostora kao unutrašnjih morskih voda dviju država dodatno se temeljila na historijskom naslovu, odnosno tvrdnji iz članka 1. Sporazuma kako ti morski prostori historijski predstavljaju unutrašnje morske vode. Tijekom svoga postojanja Sovjetski Savez je tretirao Azovsko more kao zaljev, no nakon raspada te države više nije samo jedna država bila obalna, čime su prestali biti ispunjeni uvjeti za podvrgavanje Azovskog mora režimu zaljeva prema uvjetima iz Konvencija iz 1958. i 1982. Pa ipak, obalne države sljednice smatrale su kako su ispunjeni uvjeti za nastavak tretiranja Azovskog mora kao zaljeva, pravdajući to historijskim razlozima.

Pri tome, povijesne i geografske okolnosti podsjećaju na one u zaljevu Fonseca, uz bitnu razliku kako režim uspostavljen u tom zaljevu nije utemeljen na institutu unutrašnjih morskih voda, već je režim *sui generis* temeljen na presudi Međunarodnoga suda.<sup>42</sup> Naime, zaljev Fonseca također je bio predmetom sukcesije nakon raspada Srednjoameričke Federacije 1841., a njegovim obalama vladaju tri države, El Salvador, Honduras i Nikaragva. Pravni status zaljeva Fonseca razmatran je u postupku pred Međunarodnim sudom u Sporu o granicama na kopnu,

---

<sup>41</sup> U ovom kontekstu razlikuju se pojmovi historijski zaljevi, historijske vode i historijski naslov. Nepostojanje kodifikacije koja bi sadržavala definiciju ovih pojmova, koji se pojavljuju i koriste u međunarodnopravnoj teoriji i praksi, otežava njihovo jasno razgraničenje. Ipak, u teoriji postoje prijedlozi prema kojima bi izraz historijski zaljev obuhvaćao one zaljeve kojima je obalna država tradicionalno vladala, bez protivljenja drugih država. Historijske vode čine oni morski prostori, uključujući zaljeve i druge morske površine, koji su dio unutrašnjih morskih voda, iako to ne bi bili kada obalna država nad njima ne bi imala suverenost utemeljenu na historijskim razlozima. Stoga, pojam historijske vode obuhvaća i historijske zaljeve. Ovakvu definiciju historijskih voda oblikovao je Međunarodni sud u presudi u Sporu o ribolovu u Sjevernom moru (*I.C.J. Reports*, 1951., str. 130). Historijski naslov je svaka tvrdnja država, utemeljena na historijskim razlozima, o postojanju prava na nekom području. Ovakvo definirani pojmovi nisu bez kontroverzi. Detaljnije o definiranju pojmova historijskog zaljeva, historijskih voda i historijskog naslova u: Keyuan, Zou, *Historic Rights in International Law and in China's Practice, Ocean Development and International Law*, sv. 32, br. 2, 2001., str. 149-152. Za potrebe ovoga rada prihvaća se izloženo razlikovanje ovih pojmova.

<sup>42</sup> Presuda u Sporu o granicama na kopnu, otocima i moru između El Salvadora i Hondurasa (u koji se umiješala Nikaragva), vidjeti: *I.C.J. Reports*, 1992., str. 351-618. Zaljev Fonseca nalazi se na tihooceanskoj obali središnje Amerike, a njegove obale zauzimaju tri države, Honduras, El Salvador i Nikaragva.

otocima i moru između El Salvadora i Hondurasa, u koji se umiješala Nikaragva, a koji je završio presudom<sup>43</sup> kojom je u tom zaljevu uspostavljen režim *sui generis*, polazeći donekle od pravila o historijskim zaljevima, odnosno historijskim razlozima koji opravdavaju mogućnost oblikovanja takvog režima u zaljevu Fonseca. Time je, za potrebe tog predmeta, očitovan stav kako specifični oblici historijskih zaljeva mogu postojati i u područjima koja nisu pod kontrolom isključivo jedne države, koja je ujedno i jedina obalna država u tom prostoru.<sup>44</sup>

Ovdje je bitno općenito podsjetiti na sadržaj instituta historijskih zaljeva koji je dio međunarodnog običajnog prava.<sup>45</sup> Ukratko, historijski su zaljevi oni zaljevi koji ne zadovoljavaju uvjete za zatvaranje polaznim crtama iz Konvencije, a države smatraju, pozivajući se na običaj koji je zadobio priznanje međunarodne zajednice, kako ti zaljevi ipak podliježu njihovoj suverenosti.<sup>46</sup> U tom smislu, u međunarodnom je običajnom pravu moguće identificirati uvjete koje određeni prirodni zaljev ili morski prostor treba zadovoljavati kako bi se mogao smatrati historijskim. To su: dugotrajno vremensko razdoblje tijekom kojeg je država koja smatra neki zaljev historijskim izražavala taj stav, zatim efektivna kontrola nad zaljevom kao unutrašnjim morskim vodama, također tijekom duljeg razdoblja, te zadobivanje barem prešutnog priznanja drugih država.<sup>47</sup> Tim se uvjetima, kao i pitanjem historijskih zaljeva uopće, bavila i Komisija za međunarodno pravo.<sup>48</sup> Ni zaljev Fonseca, ni Azovsko more *prima facie* ne spadaju u ovu kategoriju s obzirom na činjenicu da se radi o zaljevima koji zadovoljavaju matematičke kriterije za zatvaranje ravnim polaznim crtama. No, problem se pojavljuje u tome što njihovim obalama ne vlada samo jedna država te što se države koje vladaju njezinim obalama pozivaju na historijske razloge, točnije sukcesiju svoje prednice koja je vladala cijelim obalama zalje-

---

<sup>43</sup> Međunarodni je sud presudu donio 11. rujna 1992., nakon postupka koji je trajao od 1986.

<sup>44</sup> Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 38), str. 46.

<sup>45</sup> *Ibid.*, str. 43.

<sup>46</sup> *Ibid.*; Andrassy, Juraj, Bakotić, Božidar, Seršić, Maja, Vukas, Budislav, *Međunarodno pravo 1*, Zagreb, 2010., str. 219-220.

<sup>47</sup> Studija Tajništva Ujedinjenih naroda o historijskim zaljevima (A/CN.4/143), *Yearbook of the International Law Commission*, sv. 2, 1962., str. 13., toč. 80.

<sup>48</sup> Komisija je tijekom desetak godina, od 1959. kada ju je Opća skupština Rezolucijom 1453(XIV) pozvala na razmatranje pravnog uređenja historijskih zaljeva, održala niz zasjedanja o toj temi. Iako je rad, anticipirajući kodifikaciju te materije u okviru Konvencije prekinut, Komisija je u svojim izvještajima i studijama utvrdila niz obilježja historijskih zaljeva, među kojima su i temeljni uvjeti koji neki zaljev određuju historijskim. Tijekom procesa rada na ovom pitanju Komisija je pozvala Tajništvo na izradu studije o pravnom režimu historijskih voda, uključujući historijske zaljeve. Kronologiju rada s poveznicama na akte vidjeti na: [http://legal.un.org/ilc/guide/8\\_4.shtml](http://legal.un.org/ilc/guide/8_4.shtml) (9. ožujka 2019.).



va, kao temelj svojih zahtjeva o izuzimanju tih zaljeva iz općeg režima prava mora i podvrgavanje njihovoj suverenosti.

Svoju je odluku Međunarodni sud uvelike utemeljio na prethodnoj odluci Srednjeameričkoga suda iz 1917. koji je ovaj zaljev, prema tadašnjem stanju međunarodnog prava mora, nazvao historijskim, ali nije detaljno razmatrao razloge koji su ga vodili u tom zaključku.<sup>49</sup> Kritike odluke Srednjeameričkoga suda iz 1917. kretale su se, stoga, u smjeru osporavanja postojanja pravne osnove za tretiranje zaljeva Fonseca kao historijskog, posebice se pozivajući na teorijske stavove kako neki morski prostor ne može zadovoljavati kriterije za historijski zaljev ako njegovim obalama vlada više država, a ona je posebice aktualizirana nakon odluke Međunarodnoga suda. Iako detaljna analiza presude Srednjeameričkoga suda iz 1917. prelazi okvire ovoga rada, način na koji je ona dočekanu u pravnoj teoriji kritikama, ali i prihvaćanje njezina sadržaja u pitanjima određenja zaljeva Fonseca kao historijskog u kasnijoj presudi Međunarodnoga suda, imajući u vidu paralele između ovog slučaja i situacije u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu, ukazuju na to da u međunarodnome pravu nema jedinstvenog stava o historijskim zaljevima čijim obalama vlada više država.

Ipak, Međunarodni je sud u presudi iz 1992. naglasio kako je uređenje zaljeva Fonseca pravni režim *sui generis*, ne pokazujući tendencije uopćavanja takvog režima na druge potencijalno slične slučajeve. Bez obzira na takvo ograničavanje Suda i okolnost kako se Ruska Federacija i Ukrajina nisu pozivale na institut historijskih zaljeva, već samo na historijske razloge za zatvaranje Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca, rješenje iz presude prema kojem je zaljev Fonseca historijski zaljev pod suverenosti sve tri obalne države, pri čemu u većem dijelu zaljeva nije uspostavljeno razgraničenje,<sup>50</sup> *mutatis mutandis* je relevantno u kontekstu Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca, gdje također postoji više od jedne obalne države te nije postignut sporazum o njihovu razgraničenju u tim morskim prostorima.<sup>51</sup> Rješenje Međunarodnoga suda, unatoč različitim režimima koji su uspostavljeni u zaljevu Fonseca, odnosno koji Ruska Federacija i Ukrajina svojim Sporazumom postavljaju u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu, indikativno je iz razloga što je Međunarodni sud potvrdio kako je moguće izuzimanje iz općeg režima međunarodnoga prava mora onih zaljeva čijim obalama ne vlada samo jedna država temeljem historijskih razloga.

---

<sup>49</sup> Lucchini, Laurent, *Le différend entre le Honduras et El Salvador devant la C. I. J. : aspects insulaires et maritimes*, *Annuaire français de droit international*, sv. 38, 1992., str. 453.

<sup>50</sup> Izuzevši tri morske milje uz obalu država.

<sup>51</sup> Unatoč brojnim pokušajima i vođenju pregovora o razgraničenju, sporazum Ruske Federacije i Ukrajine do sada nije postignut. Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 223.

Nasuprot stavu izraženom u prethodno prikazanoj presudi, u kontekstu općeg uređenja slučajevea morskih površina koje bi mogle zadovoljavati uvjete za uspostavu režima sličnog onome u zaljevu Fonseca, zanimljivo je izdvojeno mišljenje suca Ode u predmetu o zaljevu Fonseca.<sup>52</sup> Sudac Oda polazi od stava kako je koncept historijskog zaljeva suštinski različit od situacija poput onih u zaljevu Fonseca ili Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu. Naime, kao što je izneseno ranije u radu, institut historijskog zaljeva obuhvaća samo one zaljeve koji se ne mogu zatvoriti ravnim polaznim crtama jer ne zadovoljavaju matematičke kriterije iz Konvencije te njihovim obalama vlada samo jedna država. Citirajući konzistentnu međunarodnu praksu i teoriju koja prihvaća ovo shvaćanje o historijskim zaljevima,<sup>53</sup> sudac Oda zaključuje kako između zaljeva koji bi se mogli smatrati historijskim i zaljeva Fonseca postoje barem dvije suštinske razlike, u broju država koje se nalaze na njihovim obalama i širini ulaza u zaljev.<sup>54</sup>

Uspoređujući ove zaključke sa situacijom u Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu dolazi se do sličnih rezultata, odnosno shvaćanja kako na zaljev čijim obalama vladaju dvije države i koji zadovoljava matematičke kriterije iz Konvencije nije moguće i dalje primjenjivati režim koji je bio uspostavljen od strane prednice, a čije su sljednice države koje formuliraju takav zahtjev samom činjenicom kako je on prethodno bio na ulazu zatvoren ravnom polaznom crtom od strane države koja je tada vladala cjelinom njegovih obala. Jednostavnije, kriterije za historijske zaljeve nije moguće primijeniti na zaljeve koji zadovoljavaju ostale konvencijske kriterije, ali njihovim obalama ne vlada jedna država, jer se radi o različitim institutima. Ipak, sudac Oda u svom mišljenju dopušta, referirajući se na konkretne geografske okolnosti u zaljevu Fonseca, uspostavu kondominija na dijelu zaljeva temeljem sporazuma država, ali samo u morskim prostorima koje državama pripadaju temeljem općih pravila.<sup>55</sup>

U kontekstu Azovskog mora postavlja se pitanje bi li taj stav bio jednak, s obzirom na znatno veću širinu tog morskog prostora koji bi, u slučaju primjene općeg režima iz Konvencije, obuhvaćao i dio mora koji ne bi mogao ući u pojaseve pod suverenosti država, unutrašnje morske vode i teritorijalno more. S dru-

---

<sup>52</sup> *I.C.J. Reports*, 1992., str. 732-761.

<sup>53</sup> Kako bi obrazložio svoj stav, sudac Oda u Izdvojenom mišljenju analizira razvoj instituta historijskog zaljeva, od njegovih najranijih konceptualizacija krajem 19. stoljeća do Konvencije iz 1982. Vidjeti para. 7.-21. Izdvojenog mišljenja.

<sup>54</sup> Para. 26. Izdvojenog mišljenja.

<sup>55</sup> Na primjer, države bi mogle uspostaviti kondominij u morskom prostoru koji bi, prema općem režimu, pripadao njihovim teritorijalnim morima, no one se u njemu iz nekog razloga ne žele ili ne mogu razgraničiti. Vidjeti para. 41. Izdvojenog mišljenja.

ge strane, sadržaj Sporazuma, u kojem nije postignut dogovor o razgraničenju između Ruske Federacije i Ukrajine, no koji sadrži odredbe o suradnji obalnih država u pitanjima plovidbe Kerčkim tjesnacem i drugim pitanjima vezanima uz korištenje Azovskog mora, na prvi pogled ukazuje na njihovo opredjeljenje za postojanje kondominija na prostoru Kerčkog tjesnaca i Azovskog mora do eventualnog postizanja takvog konačnog sporazuma o razgraničenju.

### 3. REŽIM PLOVIDBE KERČKIM TJESNACEM PREMA SPORAZUMU IZ 2003.

Ako uzmemo u obzir iznesene argumente koji podržavaju tvrdnje Rusije i Ukrajine o pravnoj dopustivosti zatvaranja Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca u unutrašnje morske vode, potrebno je razmotriti uređenje plovidbe u tim morskim prostorima uz prethodnu napomenu kako se u ovom poglavlju razmatra samo situacija u kojoj je Sporazum i dalje na snazi te ga se države pridržavaju. Ako oni pripadaju unutrašnjim morskim vodama, a slijedeći opće pravilo kako u unutrašnjim morskim vodama država ima suverenost i jurisdikciju izjednačenu s onom nad kopnenim područjem,<sup>56</sup> plovidbu u tom dijelu mora uređuje država svojim propisima. Isto rješenje primjenjivo je i u slučaju postojanja kondominija nad unutrašnjim morskim vodama, u kojem države samostalno određuju režim plovidbe. Temeljem ovih postavki, Ruska Federacija i Ukrajina su člankom 2. Sporazuma predvidjele specifičan režim plovidbe Kerčkim tjesnacem.

Temeljem analize članka 2. Sporazuma, brodove koji bi namjeravali ploviti Kerčkim tjesnacem i tako ući u Azovsko more ili izaći iz njega moguće je svrstati u četiri kategorije temeljem dva kriterija. Prvi kriterij razlikovanja važan za određivanje koji će brodovi i pod kojim uvjetima imati pravo prolaska je jesu li oni vojni odnosno državni ili trgovački brodovi, dok je drugi kriterij razlikovanja povezan s državnom pripadnošću broda,<sup>57</sup> onom Ruske Federacije ili Ukrajine s jedne strane, ili neke treće države.

Prema stavku 1. članka 2., svi brodovi ruske ili ukrajinske državne pripadnosti, bez obzira jesu li vojni, državni ili trgovački, imaju pravo slobodne plovidbe Azovskim morem i prolaska Kerčkim tjesnacem. Stavak 2. odnosi se na trgovačke brodove trećih država koji imaju pravo prolaska Kerčkim tjesnacem i Azovskim morem pod uvjetom plovidbe prema ruskoj ili ukrajinskoj luci

---

<sup>56</sup> Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 46), str. 221.

<sup>57</sup> Kriterij koji pri određivanju državne pripadnosti stranke Sporazuma uzimaju u obzir je zastava koju brod vije (čl. 2. st. 1. Sporazuma).

ili iz nje. Kako je praktično jedina mogućnost, osim zadržavanja u Azovskom moru bez uplovljavanja u luku, plovidba prema nekoj od luka obalnih država, iz odredbe stavka 2., koja određuje kako je samo plovidba u jednu od luka ili iz nje dopuštena, može se *a contrario* izvesti zaključak kako trgovačkim brodovima trećih država koji ne ulaze u luke obalnih država nije dopuštena plovidba Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem bez posebnoga odobrenja. Konačno, stavak 3. određuje kako strani vojni i državni netrgovački brodovi mogu prolaziti Kerčkim tjesnacem i Azovskim morem samo ako plove prema luci neke od obalnih država, uz poziv i suglasnost druge obalne države.

Time je uspostavljen relativno cjelovit režim plovidbe kroz ova morska područja, no Sporazum ne određuje potankosti vezane uz hidrografske uvjete ili plovne puteve. Iz sigurnosnih razloga i zbog specifičnosti hidrografskih uvjeta u Kerčkom tjesnacu<sup>58</sup> uspostavljeni su sustavi i sheme odvojene plovidbe i pilotaža obvezna za sve brodove u prolasku.<sup>59</sup> U tom je smislu, do trenutka aneksije Krima od Ruske Federacije, plovidba Kerčkim tjesnacem bila tehnički regulirana ukrajinskim pravom i Obveznim pravilima za luku Kerč.<sup>60</sup> Njima su bile uspostavljene sheme i sustavi odvojene plovidbe, naknade i tarife za prolazak trgovačkih brodova i pilotaža za određene kategorije trgovačkih i drugih brodova koji bi mogli predstavljati potencijalnu opasnost za neometano odvijanje prometa ili morski okoliš.<sup>61</sup> Nakon aneksije faktičnu kontrolu plovidbe Kerčkim tjesnacem preuzele su vlasti Ruske Federacije, koje su donijele Obvezna pravila za luku Kavkaz i njima uredile tehničke aspekte plovidbe tjesnacem.<sup>62</sup>

Konzistentno s ranije prikazanim stavovima država stranaka Sporazuma da morski prostor Kerčkog tjesnaca čine unutrašnje morske vode Ruske Federacije i Ukrajine, a uvažavajući međunarodnopravno shvaćanje o ništavosti aneksije, morski prostor Kerčkog tjesnaca treba smatrati unutrašnjim morskim vodama obiju država, ako prihvatimo Sporazum kao relevantan pravni izvor u ovom

---

<sup>58</sup> Postoji samo jedan plovni put znatnije dubine; Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 232.

<sup>59</sup> *Ibid.*, str. 233.

<sup>60</sup> *Ibid.*, str. 232.

<sup>61</sup> U vezi s ovim pravilima postojali su prigovori o diskriminatornom postupanju prema ruskim brodovima u odnosu na ukrajinske i jednostranom nametanju dodatnih obveza ruskim brodovima u prolasku u vrijeme kada je Ukrajina faktično kontrolirala plovidbu Kerčkim tjesnacem. Vidjeti: *Ibid.*, str. 233.

<sup>62</sup> Obvezna pravila prema pravnoj su naravi podzakonski akt, podložan odobrenju Ministarstva prometa Ruske Federacije. Dakle, ona su, u svakom slučaju dio unutarnjeg prava Ruske Federacije. U engleskom prijevodu, Obvezna pravila za luku Kavkaz dostupna su na: [http://kavkaz.azovseaports.ru/files/docslst/3094-compulsory\\_regulations\\_at\\_seaport\\_kavkaz.pdf](http://kavkaz.azovseaports.ru/files/docslst/3094-compulsory_regulations_at_seaport_kavkaz.pdf) (20. ožujka 2019.).

kontekstu. Iz takvog tumačenja, ali i prema izričitoj odredbi članka 2. stavka 1. Sporazuma, kojeg ni jedna od država stranaka nije otkazala,<sup>63</sup> državnim i ratnim brodovima jedne od država stranaka nije moguće zabraniti plovidbu vlastitim unutrašnjim morskim vodama, osobito ne jednostranim aktom druge države stranke, koristeći se pri tome obrazloženjem koje pripada tehničkim aspektima plovidbe. Već je iz ovakvog kratkog prikaza odredbi Sporazuma, akata koji tehnički reguliraju plovidbu tjesnacem i njihova odnosa u hijerarhiji pravnih izvora vidljivo kako se ukrajinskim brodovima koji su sudjelovali u incidentu, kao kategoriji brodova koji prema Sporazumu imaju slobodu plovidbe tjesnacem, nije jednostranim aktom mogla nametnuti obveza pilotaže.

Iz opisanih pravila o plovidbi u Kerčkom tjesnacu slijedi kako ukrajinski brodovi, dvije topovnjače i jedan remorker u službi obalne straže pripadaju u kategoriju brodova koje nije moguće spriječiti u plovidbi kroz tjesnac, ponajmanje odlukom samo jedne od država stranaka Sporazuma. Dakle, s obzirom na poznate okolnosti incidenta od 25. studenog 2018., moguće je zaključiti kako je, u slučaju kada bi Sporazum bio relevantan izvor prava koji uređuje prolazak kroz Kerčki tjesnac, postupak vlasti Ruske Federacije, koje nisu dopustile prolazak ukrajinskim brodovima, doveo do kršenja odredbe članka 2. stavka 1. Sporazuma. U nastavku ćemo prikazati drugu mogućnost sagledavanja ovih događaja i pravnog statusa morskih voda u Kerčkom tjesnacu i Azovskom moru, koja proizlazi iz općeg međunarodnog prava mora.

#### 4. PRIMJENA REŽIMA TRANZITNOG PROLASKA

Siromašna praksa država, zajedno s različitim teorijskim stavovima te dvojbenošću pravne naravi pravila o zaljevima čijim obalama vlada više država (vidjeti više *supra* u poglavljima 2.2.-2.4.) ne omogućuju bezrezervno prihvaćanje pravne dopustivosti Sporazuma iz 2003. Zbog svih dvojbi koje prate pravovlanost uspostave ovakvog posebnog režima sporazumom obalnih država, u nastavku se razmatra i mogućnost primjene općeg režima tranzitnog prolaska na Kerčki tjesnac.

---

<sup>63</sup> Skupina zastupnika u ukrajinskom parlamentu 16. srpnja 2015. inicirala je postupak otkazivanja Sporazuma, no njihov prijedlog nije prihvaćen. U Ruskoj Federaciji, koliko je poznato, sličnih pokušaja nije bilo.

#### 4.1. Kriteriji za primjenu režima tranzitnog prolaska

Prema stavu prihvaćenom tijekom pregovora koji su prethodili usvajanju Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, kako bi se na tjesnac u kojem plovni put vodi teritorijalnim morem primjenjivala pravila međunarodnog prava koja reguliraju plovidbu u režimu tranzitnog prolaska, taj tjesnac treba ispunjavati dva temeljna kriterija.<sup>64</sup> Prvi od njih je povezivanje dvaju dijelova otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa, a drugi korištenje tjesnaca za međunarodnu plovidbu.<sup>65</sup> Ovakav stav afirmirao je i Međunarodni sud u presudi u sporu Albanije protiv Ujedinjene Kraljevine o događaju u Krfskom tjesnacu, mnogo prije nego što su u Konvenciji oblikovana pravila o tranzitnom prolasku.<sup>66</sup> Dok je prvi kriterij relativno jasan i lako provjerljiv u situacijama kada je jasno koji se morski pojas nalazi u nastavku tjesnaca, problemi se pojavljuju kod nepostojanja jasnog uređenja tog pitanja, što nije čest slučaj, no upravo je Azovsko more jedno od prostora u kojem dolazi do te dvojbe. Ona je još značajnija kada se uzme u obzir kako je Međunarodni sud ovom kriteriju posvetio posebnu pozornost u navedenoj presudi, postavivši ga kao najvažnijeg i egzaktnog činitelja u potvrđivanju međunarodnog karaktera tjesnaca.<sup>67</sup>

Drugi kriterij o korištenju za međunarodnu plovidbu, za koji Međunarodni sud navodi kako nije od odlučne važnosti,<sup>68</sup> još je manje jasno određen te se u presudi Međunarodnoga suda u slučaju Krfskog tjesnaca on ne precizira, već se samo usputno spominju podaci koji bi mogli ukazivati na korištenje tog tjesnaca za plovidbu od strane brodova različitih državnih pripadnosti.<sup>69</sup> Zbog toga se oko njega razvila vrlo široka teorijska debata, koja je rezultirala određenim prijedlozima o pojašnjenjima, poput tonaže, broja brodova koji prolaze tjesnacem, prosječne veličine broda, broju brodova različitih zastava i slično, no niti jedno od navedenih razlikovanja nije zadobilo univerzalno priznanje.<sup>70</sup>

---

<sup>64</sup> Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 46), str. 259. Stav o potrebi uključivanja ovih uvjeta u Konvenciju UN-a o pravu mora, a što su predlagale pojedine delegacije, odbacivan je stavom kako je to samorazumljivo i nepotrebno. To pokazuje svijest država i odražava njihovu praksu, no uvjeti su u konačnici postali dio članka 37. Konvencije. Vidjeti: Nordquist *et al.*, *op. cit.* (bilj. 26), str. 289.

<sup>65</sup> Čl. 37. Konvencije, vidjeti: Nordquist *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 316-320.

<sup>66</sup> Presuda u sporu između Ujedinjene Kraljevine i Albanije o događaju u Krfskom tjesnacu, *I.C.J. Reports*, 1949. Ta presuda iz 1949. prva je presuda donesena pred Međunarodnim sudom nakon završetka Drugog svjetskog rata.

<sup>67</sup> *Ibid.*, str. 28.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> *Ibid.*, str. 29.

<sup>70</sup> Caminos, Hugo, *The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on*

Pitanje je li Kerčki tjesnac međunarodni u smislu ovih kriterija kompleksnije je nego se čini s obzirom na stavove obalnih država Ukrajine i Ruske Federacije, koje su oblikovale mišljenje kako je Azovsko more dio unutrašnjih morskih voda obalnih država (vidjeti *supra* pod 2.2.). Dvojbeno je i pitanje korištenja tjesnaca za međunarodnu plovidbu, osobito kada se uzme u obzir nepostojanje jasno određenih kriterija zadovoljavanja ovog uvjeta. U nastavku se razmatraju oba navedena pitanja.

#### **4.1.1. Uvjet povezivanja dijelova otvorenog mora ili isključivog gospodarskog pojasa**

Ako se prihvati kako Sporazumom Azovsko more nije zatvoreno ravnim polaznim crtama u unutrašnje morske vode obalnih država, preostaje se ravnati prema općim konvencijskim pravilima koja se oslanjaju na geografske kriterije. Tako, najveća širina Azovskog mora je oko 135, a duljina oko 340 kilometara,<sup>71</sup> iz čega je vidljivo kako su ispunjene geografske pretpostavke za postojanje morskih pojaseva izvan granica suverenosti obalnih država, odnosno isključivog gospodarskog pojasa, ako je proglašen, ili pojasa otvorenog mora. S južne strane Kerčkog tjesnaca nalazi se Crno more u kojem nedvojbeno postoje pojasevi u kojima vrijedi režim slobode plovidbe. No, potrebno je razmotriti i drugi uvjet, onaj o korištenju tjesnaca za međunarodnu plovidbu.

#### **4.1.2. Uvjet međunarodne plovidbe**

Kao što je rečeno ranije, ne postoji općeprihvaćeni standard kojim bi se određivalo je li u svakom konkretnom slučaju ispunjen uvjet međunarodne plovidbe kao karakteristike međunarodnog tjesnaca.<sup>72</sup> U obzir dolaze različiti parametri, poput tonaže, broja brodova koji prolaze tjesnacem, prosječne veličine broda, broja brodova različitih zastava. Sve su to najčešće statistički, egzaktno provjerljivi podaci, no teško je između njih odabrati neki ili kombinaciju nekih kao odlučne ili odrediti numeričku granicu koja će međunarodni tjesnac razlikovati od nemeđunarodnog. Problem se, ipak, pojavljuje kod selekcije između njih, odnosno davanja prednosti nekom od parametara, kao i granici od koje se on smatra dovoljno značajnim kako bi se zadovoljio uvjet međunarodne plovidbe. Tako bi se u različitim tjesnacima mogle primijeniti različite granice i kriteriji, od onih u kojima je posve jasno kako je promet brodova različitih zastava i državnih

---

the Law of the Sea, u: *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye*, sv. 1987(V), br. 205, Dordrecht/Boston/London, 1989., str. 126-129.

<sup>71</sup> Vidjeti: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=4948> (6. ožujka 2019.).

<sup>72</sup> Caminos, *op. cit.* (bilj. 70), str. 126-127.

pripadnosti stalan i raznolik ili onih u kojima je međunarodni promet tek sporadičan ili se sastoji od manjih plovila.<sup>73</sup>

Zahtjevi država kretali su se od maksimalističkih, u kojima je ovaj uvjet proglašavan zadovoljenim već u trenutku postojanja puke mogućnosti za međunarodnu plovidbu koja se tek treba ostvariti,<sup>74</sup> do onih u kojima bi tek obilan i stalan promet brodova različitih državnih pripadnosti mogao neki tjesnac kvalificirati kao onaj u kojem se obavlja međunarodna plovidba.<sup>75</sup> Očito, nejasni kriteriji tumačeni su na različite načine, ovisno o interesima pojedine države prema prolasku kroz neki tjesnac. Teorijski model koji pokušava razjasniti ove kriterije oblikovao je Caminos, prema kojem bi, da bi neki tjesnac bilo moguće klasificirati kao onaj koji služi za međunarodnu plovidbu, trebalo pronaći balans između stvarnog intenziteta korištenja tjesnaca za plovidbu i njegovog potencijala za upotrebu u tom smislu.<sup>76</sup> Caminos nastavlja kako je taj balans postignut dok god neki stupanj upotrebe stvarno postoji, a tjesnac zadovoljava i kriterij povezivanja dvaju morskih pojaseva u kojima vrijedi načelo slobode plovidbe.<sup>77</sup> Zbog toga, čini se kako je, u interesu održavanja međunarodnih komunikacija, u dvojbi potrebno prikloniti se stavu kako je ovaj kriterij zadovoljen u situacijama kada se tjesnac, povezivanjem morskih pojaseva u kojima postoji sloboda plovidbe, smatra međunarodnim. Slijedeći navedenu argumentaciju, Azovsko more zadovoljava ovaj kriterij.

#### 4.2. Specifičnost potencijalnih odredišnih luka u Azovskome moru

Ipak, Azovsko je more obilježeno još jednom specifičnošću. Naime, čak i ako prihvatimo stav kako trenutno u njemu postoje morski pojasevi u kojima vrijedi načelo slobode plovidbe, i dalje su jedine luke u koje je moguće uploviti u Azovskom moru upravo luke Ruske Federacije i Ukrajine. Te države jedine su koje u Kerčkom tjesnacu imaju teritorijalno more, zbog čega nema mogućnosti prolaska kroz njega koji bi uključivao plovidbu prema luci neke od država koja ne može nadzirati plovidbu barem dijelom tjesnaca te ju, u slučaju opstrukcije one druge, omogućiti. Prilikom izrade konačnog teksta Konvencije, upravo je ovaj razlog, onemogućavanje opstrukcija obalnih država, bio najvažniji u formiranju

---

<sup>73</sup> Caminos, Hugo, Cogliati-Bantz, Vincent P., *The Legal Regime of Straits*, Cambridge, 2014., str. 137.

<sup>74</sup> *Ibid.*, str. 130, usp. poziciju SAD-a u vezi sa Sjeverozapadnim prolazom.

<sup>75</sup> *Ibid.*, str. 141, usp. poziciju Kanade u vezi sa Sjeverozapadnim prolazom.

<sup>76</sup> Caminos, *op. cit.* (bilj. 70), str. 128.

<sup>77</sup> *Ibid.*, str. 128-129.



pravila o tranzitnom prolasku.<sup>78</sup> U situaciji u kojoj država u čiju se luku plovi ima suverenost nad dijelom tjesnaca, čini se kako otpada potreba za ovim režimom, unatoč ispunjavanju formalnih kriterija, jer država može osigurati plovni put onim dijelom tjesnaca u kojem se nalazi njezino teritorijalno more.

Nasuprot tome, u Azovskom moru zbog njegove relativne plitkosti i posljednjih ograničenja plovnih puteva<sup>79</sup> ovo rješenje ne može uvijek dovesti do odgovarajućih rezultata u smislu održavanja mogućnosti plovidbe. Dodatno ograničenje mogućnosti plovidbe Kerčkim tjesnacom nastupilo je uslijed izgradnje mosta između Krimskog i Tamanskog poluotoka od strane Ruske Federacije, čime je određenim tipovima brodova fizički onemogućen prolaz tjesnacom.<sup>80</sup> Iako detaljnija rasprava o pravnim aspektima izgradnje mosta prelazi okvire ovoga rada, jasno je kako most, barem za određene skupine brodova, predstavlja prepreku u plovidbi kroz tjesnac i onemogućuje ih u prolasku prema i iz Azovskog mora.<sup>81</sup> Jedini plovni put koji omogućava plovidbu brodova dubljeg gaza nalazi se uz obalu Krimskog poluotoka, zbog čega bi državi koja ne kontrolira taj dio tjesnaca plovidba mogla biti onemogućena kada se u tjesnacu ne bi primjenjivao režim tranzitnog prolaska. Isto vrijedi i za brodove svih drugih državnih pripadnosti jer se tranzitni prolazak ne smije obustaviti postupkom države koja kontrolira tjesnac (čl. 44. Konvencije).

Uvažavajući ovako postavljene, vrlo specifične geografske, hidrografske i druge uvjete čini se kako se u Kerčkom tjesnacu ostvaruje temeljna svrha režima tranzitnog prolaska. Barem tako dugo dok na obalama Azovskog mora, u koje je taj tjesnac jedini ulaz, postoje ekonomski značajne luke dviju država, a u Azovskom moru morski pojasevi u kojima vrijedi načelo slobode plovidbe.

U nastavku se kratko razmatra pitanje tranzitnog prolaska u prilazima tjesnacima, s obzirom na njegovu relevantnost za događaje u Kerčkom tjesnacu i ostvarivanje tranzitnog prolaska općenito.

---

<sup>78</sup> Nordquist *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 330.

<sup>79</sup> Kroz Kerčki tjesnac moguće je ploviti trima plovnim putevima, od kojih jedan omogućuje gaz do 8 m, a druga dva samo do 3 m. Skaridov, *op. cit.* (bilj. 15), str. 232.

<sup>80</sup> Otvor mosta nad dijelom Kerčkog tjesnaca kojim prolazi plovni put širok je 227 metara, a visok 35 metara, što može predstavljati prepreku za određene, veće brodove. Podaci o dimenzijama mosta preuzeti s: <https://www.theguardian.com/world/2018/may/15/putin-opens-bridge-between-crimea-and-russian-mainland> (29. ožujka 2019.).

<sup>81</sup> S tim u vezi, i Europski parlament je u svojoj Rezoluciji o stanju u Azovskom moru 2018/2870(RSP), između ostalog, upozorio na činjenicu kako most onemogućuje plovidbu brodovima višima od 33 metra i dužine veće od 160 metara, a koji su do izgradnje mosta mogli ploviti Kerčkim tjesnacom. Cjeloviti tekst dostupan na: [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435_EN.pdf) (29. ožujka 2019.).

### 4.3. Transitni prolazak u prilazima Kerčkom tjesnacu

Prilazi tjesnacu često također mogu biti dijelom teritorijalnog mora, dakle morskog pojasa pod suverenosti neke od obalnih država, čime se u njima primjenom općeg režima neškodljivog prolaska ograničava pravo plovidbe. Taj je režim stroži od režima tranzitnog prolaska te bi njegovom dosljednom primjenom tranzitni prolazak u tjesnacu do kojega vodi plovni put kroz taj dio teritorijalnog mora mogao biti znatno otežan.<sup>82</sup> To je osobito relevantno zbog mogućnosti određivanja zona isključenja od plovidbe i pozivanja na razloge za obustavu neškodljivog prolaska, što Konvencija omogućuje pod određenim uvjetima.<sup>83</sup> Iako pitanje režima plovidbe u prilazima tjesnacima koji vode teritorijalnim morem nije riješeno Konvencijom, u teoriji međunarodnoga prava postoji stav kako ni prolazak kroz te specifične dijelove teritorijalnog mora, kojima vodi neki od plovnih puteva koji su mogući prilaz tjesnacu, nije moguće obustavljati jednostranom odlukom obalne države čijim teritorijalnim morem vodi pojedini plovni put.<sup>84</sup> Više je praktičnih argumenata koji podupiru ovo razmišljanje, od kojih je svakako najvažniji onaj prema kojem bi, u slučajevima kada ovo pravo ne bi postojalo, brodovi koji žele prići tjesnacu kako bi ostvarili prolazak, morali birati isključivo jedan, često zagušen ili hidrografski nepovoljan plovni put koji vodi u točku na kojoj se račvaju granice teritorijalnog mora na ulazu u tjesnac.<sup>85</sup>

U konkretnom slučaju, ako prihvatimo ovo razmišljanje, u prilazima Kerčkom tjesnacu koji vode kroz teritorijalno more Ruske Federacije odnosno Ukrajine prolazak ukrajinskih brodova ne bi mogao biti obustavljen od strane vlasti Ruske Federacije ako je zadovoljavao sve opće uvjete za tranzitni prolazak. Ti se prilazi nastavljaju na Tamanski, odnosno Krimski poluotok, i sjeverno i južno od ulaza u Kerčki tjesnac, a u južnim se prilazima, prema nekim izvorima,<sup>86</sup> odvijao dio događanja koja su polazište ovoga rada.

---

<sup>82</sup> Caminos, Cogliati-Bantz, *op. cit.* (bilj. 73), str. 209.

<sup>83</sup> Prema članku 25. stavku 3. Konvencije, neškodljivi prolazak može se privremeno obustaviti u točno naznačenim dijelovima teritorijalnog mora, ako je takva obustava nužna za zaštitu sigurnosti obalne države.

<sup>84</sup> Caminos, Cogliati-Bantz, *op. cit.* (bilj. 73), str. 209.; Langdon, J. B. R. L., *The Extent of Transit Passage. Some Practical Anomalies*, *Marine Policy*, sv. 14, br. 2, 1990., str. 133-135; Stalakatos-Lovredos, Michael C., *The Contribution of Channels to the Definition of Straits Used for International Navigation*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, sv. 13, br. 1, 1998., str. 75; Clove, Ronald I., *Submarine Navigation in International Straits: A Legal Perspective*, *Naval Law Review*, sv. 39, 1990., str. 114.

<sup>85</sup> Caminos, Cogliati-Bantz, *ibid.*

<sup>86</sup> Vidjeti: <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/> (20. ožujka 2019.).

## 5. PLOVIDBA KERČKIM TJESNACEM U REŽIMU TRANZITNOG PROLASKA

Ako prihvatimo kako je u Kerčkom tjesnacu, do mogućeg zatvaranja cjeline Azovskog mora u morske pojaseve pod suverenosti obalnih država, uspostavljen režim tranzitnog prolaska,<sup>87</sup> kroz njega, u skladu sa člankom 38. stavkom 1.

<sup>87</sup> Nakon stupanja na snagu Sporazuma kojim države stranke izražavaju svoju volju za tretiranjem Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca kao dijelova unutrašnjih morskih voda i, posljedično, uređuju plovidbu njima isključivo temeljem dogovora obalnih država, a ne odredbi Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, postavlja se pitanje odnosa Sporazuma prema Konvenciji, barem u dijelu odredbi koje se odnose na status Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca i uređenje plovidbe tim morskim prostorima. Naime, upitno je bi li odredbe Sporazuma o plovidbi mogle prevladati nad općim uređenjem iz Konvencije, čak i ako status unutrašnjih morskih voda za ove morske prostore ostaje dvojbena. Ovakvo postavljena mogućnost partikularnog uređenja plovidbe, čak i ako u Azovskom moru postoje morski pojasevi koji nisu pod suverenosti obalnih država, ulazi u opseg regulacije članka 311. Konvencije, koji se bavi odnosom Konvencije prema drugim međunarodnim ugovorima. Ovdje je posebno relevantan stavak 3. članka 311., prema kojem: "Dvije ili više država stranaka mogu zaključivati sporazume koji mijenjaju ili suspendiraju primjenu odredaba ove Konvencije, a koji su primjenjivi jedino u njihovim međusobnim odnosima, pod uvjetom da se takvi sporazumi ne odnose na neku odredbu čije je nepoštovanje nespojivo s djelotvornim ostvarivanjem predmeta i cilja Konvencije, te pod uvjetom da takvi sporazumi ne diraju u primjenu temeljnih načela sadržanih u njoj, i da odredbe tih sporazuma ne utječu na uživanje prava ili ispunjavanje obveza drugih država stranaka na temelju Konvencije." Ukratko, sustavnom interpretacijom članka 311. zajedno s odredbama Konvencije o tranzitnom prolasku, moguće je razlikovati dvije skupine međunarodnih ugovora s obzirom na trenutak njihova zaključenja. U prvu skupinu mogu se svrstati "tjesnaci u kojima je prolazak u cjelini ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama koje su odavno na snazi posebno za te tjesnace" (čl. 35. toč. c. Konvencije). Tjesnaci uređeni takvim ugovorima izuzeti su iz primjene općeg konvencijskog režima o tranzitnom prolasku. Ne ulazeći u detaljniju raspravu o značenju kriterija "odavno na snazi", tumačenjem ove odredbe zajedno s člankom 311. stavkom 3. Konvencije, može se doći do zaključka kako između ugovora koji su sklopljeni nakon njezina stupanja na snagu, a mogu utjecati na uživanje prava trećih država stranaka iz Konvencije ili narušiti djelotvorno ostvarivanje predmeta i cilja Konvencije i odredbi Konvencije, prevladavaju potonje. Sporazum je sklopljen 2003., a stupio je na snagu godinu kasnije, dakle nakon stupanja na snagu Konvencije 1994. godine. Sporazum je uredio plovidbu Kerčkim tjesnacom restriktivnije od odredbi Konvencije o tranzitnom prolasku. Stoga, uređenje sadržano u Sporazumu moglo bi nepovoljno utjecati na prava trećih država, koja bi se mogla ostvariti tranzitnim prolaskom kroz Kerčki tjesnac. Dakle, u ovako postavljenim odnosima između akata koji bi mogli regulirati prolazak Kerčkim tjesnacom trebale bi prevladati odredbe Konvencije o tranzitnom prolasku. Usporedba situacije u Azovskom moru s onom u Botničkom zaljevu između Švedske i Finske, koja se nameće zbog sličnih geografskih okolnosti, iako moguća na razini sadržaja odredbi o plovidbi ulazom u te morske prostore (Ålandskim tjesnacom u slučaju Botničkog zaljeva, odnosno Kerčkim tjesnacom u slučaju Azovskog mora), pokazuje značajne razlike s obzirom na vrijeme stupanja na snagu akta kojim je oblikovano

Konvencije, načelno, mogu ploviti brodovi svih zastava, a otvoren je i za prelet zrakoplovima svih državnih pripadnosti.<sup>88</sup> U skladu s odredbama i interpretacijom članka 39., odnosno 44. Konvencije, taj prolazak treba biti neprekinut i brz te ga obalne države ne smiju obustavljati.<sup>89</sup> Prema izričitoj odredbi članka 38. stavka 2. Konvencije, prolazak je moguće ostvarivati bez obzira na odredište broda koji plovi tjesnecem, odnosno neovisno je li mu cilj uplovljavanje u luku države koja je istovremeno i obalna država tjesnaca ili nastavak plovidbe otvorenim morem prema nekom trećem odredištu.<sup>90</sup>

U specifičnom kontekstu Azovskog mora, jedina praktično značajna situacija je plovidba prema luci jedne od obalnih država, Ruske Federacije ili Ukrajine.<sup>91</sup> To posebice dolazi do izražaja u trenucima napetosti između obalnih država, kada bi neka od njih mogla biti sklona zatvaranju svih ili dijela plovnih puteva kroz tjesnac, čime bi se onemogućilo ostvarivanje svih prava druge obalne države, što pak može imati vrlo negativan učinak na ekonomiju, ali i druge interese te države. Pri ostvarivanju tranzitnog prolaska vrijedi načelo zabrane diskriminacije u odnosu na sve brodove, odnosno brodove svih državnih pripadnosti, bez obzira na namjenu i način na koji ostvaruju plovidbu, odnosno plove li pod vodom (podmornice) ili površinom mora (klasični brodovi).<sup>92</sup>

U konkretnom slučaju, relevantnost nediskriminacije kao temeljnog obilježja prolaska kroz ovaj tip tjesnaca dolazi do izražaja u odnosu prema brodovima državne pripadnosti jedne od obalnih država, Ukrajine, i to njezinih državnih, odnosno ratnih brodova, koji uživaju pravo tranzitnog prolaska kroz Kerčki tjesnac u plovidbi prema lukama svoje države u Azovskom moru. Iako ti brodovi nisu lišeni obveza poštivanja pravila o prolasku, od kojih je svakako najvažnije ono o neprekinutosti i brzini prolaska, o čemu više kasnije u ovom poglavlju,

---

partikularno uređenje. Naime, prolazak Ålandskim tjesnecem reguliran je ugovorima iz 1921. i 1940., dok je Sporazum, kao što je izneseno ranije, stupio na snagu 2004. Vidjeti: Nordquist *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 304-305; *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Volume V, Dordrecht/Boston/London, 2003., str. 229-243; Churchill, Lowe, *op. cit.* (bilj. 38), str. 114.

<sup>88</sup> Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 46), str. 260; Degan, Vladimir-Đuro, *Međunarodno pravo mora u miru i oružanim sukobima*, Rijeka, 2002., str. 107.

<sup>89</sup> Nordquist *et al.*, *op. cit.* (bilj. 27), str. 332.

<sup>90</sup> *Ibid.*, str. 321 i dalje.

<sup>91</sup> Moguće bi bilo zamisliti i plovidbu radi zadržavanja u pojasu otvorenog mora.

<sup>92</sup> Navedeni zaključak proizlazi iz tumačenja odredbe članka 42. stavka 2. Konvencije, koja zabranjuje obalnim državama u tjesnacu koji je podvrgnut režimu tranzitnoga prolaska donošenje propisa koji bi pravno ili stvarno diskriminirali između stranih brodova. Tako: Caminos, Cogliati-Bantz, *op. cit.* (bilj. 73), str. 267.

njihov tranzit ne smije biti obustavljen samo temeljem činjenice kako oni imaju državnu pripadnost obalne države (u konkretnom slučaju Ukrajine).

Dakle, tako dugo dok je na snazi primjena općeg režima tranzitnog prolaska i ne postoji oružani sukob između države koja nadzire plovidbu tjesnacem i one čiji državni ili ratni brod ostvaruje tranzitni prolazak, a taj brod poštuje sve obveze koje moraju poštovati svi brodovi u tranzitnom prolasku, taj se prolazak ne smije ometati, a osobito obustavljati. Štoviše, prolazak prema luci vlastite države, posebice ako se radi o državnom ili ratnom brodu, ne smije biti obustavljen, jer bi time moglo doći do ugroze niza temeljnih prava države čiji su brodovi zaustavljeni. To se, primjerice, odnosi na pravo države na samoobranu, kontrolu nad svojim državnim područjem i slično, detaljnija obrada čega prelazi opseg ovoga rada.<sup>93</sup>

S obzirom na opće okolnosti odnosa između Ruske Federacije i Ukrajine, potrebno je razmotriti i pitanje opstojanja režima prolaska kroz tjesnace kada dolazi do promjene faktične kontrole nad plovnim putem kroz pojedini tjesnac. Naime, režim tranzitnog prolaska u pojedinom tjesnacu uspostavljen je s ciljem održavanja međunarodne plovidbe.<sup>94</sup> Kada bi sama činjenica kako je neka država, na bilo koji način, protupravno ili ne, uspostavila kontrolu nad tjesnacem značila mogućnost odstupanja od dužnosti obalne države tjesnaca prema održavanju režima prolaska koji je do tada vrijedio u tjesnacu, takvo uređenje ne bi odgovaralo temeljnoj svrsi Konvencijskih pravila o tjesnacima važnima za međunarodnu plovidbu, jer bi država bila u mogućnosti jednostrano obustaviti takvu plovidbu, ne obazirući se na pravila međunarodnoga prava.<sup>95</sup> Upravo suprotno, vlast nad obalama tjesnaca stvara pozitivnu obvezu na poštivanje režima prolaska uspostavljenog u tom tjesnacu, bez obzira na to tko ima vlast nad obalama tjesnaca. Ako je u pojedinom tjesnacu uspostavljen režim tranzitnog prolaska, a kako se taj prolazak ne smije prekidati ni obustavljati ni u kojim okolnostima,<sup>96</sup> ta obveza vrijedi u svako doba. To znači kako faktično preuzimanje kontrole nad plovnim putem Kerčkim tjesnacem od strane Ruske Federacije ne predstavlja nikakvu promjenu u smislu režima koji se u tom tjesnacu primjenjuje u skladu s međunarodnim pravom mora, odnosno Konvencijom.

---

<sup>93</sup> Više o temeljnim pravima država i njihovom opsegu vidjeti u: Andrassy *et al.*, *op. cit.* (bilj. 46), str. 107 i dalje.

<sup>94</sup> Nordquist, *op. cit.* (bilj. 27), str. 330.

<sup>95</sup> U vrijeme incidenta vlasti Ruske Federacije su pozicioniranjem teretnog broda ispod Krimskog mosta, na dijelu gdje on nadvisuje plovni put Kerčkim tjesnacem, privremeno potpuno onemogućile prolazak tjesnacem. Vidjeti: <https://www.apnews.com/b9e44a0c2d-ce40aebfc117e1490c51b9> (21. ožujka 2019.).

<sup>96</sup> Članak 44. Konvencije.

## 6. ZAKLJUČAK

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. cjelovit je sustav uređenja prava i obveza država koji na globalnoj razini regulira korištenje morskih prostora. Ipak, neke njezine odredbe nisu bez dvojbi u interpretaciji. Okolnost različitih interpretacija dovodi u pitanje i primjenu određenih konvencijskih režima na pojedina morska područja, ali i odnos konvencijskog sustava prema eventualnim modifikacijama koje provode države međusobnim dvostranim ili višestranim ugovorima. Često je povod takvih dvojbi i različitih interpretacija u specifičnim hidrografskim, geografskim ili političkim okolnostima koje obilježavaju pojedini dio morskog prostora. Jedno od pitanja oko kojih konvencijske odredbe nailaze na različita tumačenja je i pitanje pravnog statusa morskih voda u zaljevima čijim obalama vlada više država. O njemu ovisi i režim kojem će biti podvrgnuta plovidba u zaljevima i tjesnacima koji se nalaze na ulazu u te zaljeve.

U smislu ovih dvojbi, za razmatranje je osobito bio zanimljiv primjer odnosa Ruske Federacije i Ukrajine s obzirom na morske prostore Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca. Geografski, Azovsko je more dovoljno široko kako bi se u njemu nalazili morski pojasevi u kojima postoji sloboda plovidbe prema općim pravilima iz Konvencije. Dodatno, jedini ulaz u Azovsko more je kroz Kerčki tjesnac. Osim u specifičnim geografskim okolnostima, posebnost ovih morskih prostora očituje se i u postojanju Sporazuma iz 2003., kojim su Ruska Federacija i Ukrajina Azovsko more i Kerčki tjesnac proglasile svojim unutrašnjim morskim vodama, opravdavajući to pozivanjem na historijske razloge. U konačnici, ovaj je primjer osobito naglašen zbog političkih napetosti između Ruske Federacije i Ukrajine koje su se, između ostalog, manifestirale u sprječavanju prolaska ukrajinskim državnim i ratnim brodovima kroz Kerčki tjesnac 25. studenog 2018.

Pravni režim morskih voda u zaljevima predmet je regulacije članka 10. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora. Naočigled, on u krug zaljeva koje je dopušteno ravnim polaznim crtama zatvoriti u unutrašnje morske vode ne uključuje one geografske zaljeve čijim obalama vlada više od jedne države. Ipak, u radu su prikazani i oprečni stavovi prisutni u teoriji međunarodnoga prava o smislu ove odredbe i njezinom odnosu prema toj specifičnoj skupini zaljeva. Pregledom dostupnih postojećih sporazuma u vezi sa zaljevima čijim obalama vlada više država i plovidbom u njima uočeno je nekoliko slučajeva u kojima su obalne države međusobnim sporazumima rješavale status i režim takvih zaljeva.

Slijedeći ovako postavljen problem, u radu je razmatrana pravna dopustivost zatvaranja ravnim polaznim crtama u unutrašnje morske vode zaljeva čijim

obalama vlada više država temeljem sporazuma obalnih država. S tim pitanjem izravno je povezana i mogućnost odstupanja od konvencijskog uređenja plovidbe u tjesnacima koji se nalaze na ulazu u takve zaljeve, s obzirom na opće pravilo prema kojem plovidbu u unutrašnjim morskim vodama određuje država kojoj taj morski prostor pripada. Nadalje, razmatran je i koncept historijskog naslova kao temeljni argument u prilog pravnoj dopustivosti takvih postupaka obalnih država.

Zbog skromnog obujma prakse država koja bi rezultirala sporazumima o uređenju pravnog statusa ovog tipa zaljeva i plovidbe u njemu te dvojbenosti pravne naravi pravila o zaljevima čijim obalama vlada više država, nije moguće bez rezerve prihvatiti pravno važenje Sporazuma Ruske Federacije i Ukrajine iz 2003. Dodatno, pravnu valjanost sporazuma upitnom čine geografska okolnost širine Azovskog mora te pozivanje na historijske razloge u obrazlaganju zatvaranja Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca ravnim polaznim crtama. Sporazumom je ujedno regulirana plovidba Kerčkim tjesnacem. Kao što je analizirano u radu, čak i u slučaju primjene Sporazuma iz 2003. ukrajinski brodovi imaju slobodu plovidbe Kerčkim tjesnacem.

Uvažavajući sve navedene okolnosti, koje dovode u pitanje pravnu dopustivost zatvaranja Kerčkog tjesnaca i Azovskog mora ravnim polaznim crtama u unutrašnje morske vode te posljedičnu regulaciju plovidbe u njima, bilo je potrebno prikazati i opći konvencijski režim, odnosno onaj režim kojem bi ovi morski prostori bili podvrgnuti kada Sporazuma ne bi bilo ili kada on ne bi bio pravno valjan.

Kerčki tjesnac zadovoljava kriterije za primjenu režima tranzitnog prolaska, a što je analizirano u radu. Naime, Kerčki tjesnac spaja Azovsko i Crno more, što su morski prostori u kojima, s obzirom na njihova geografska obilježja, mogu postojati pojasevi u kojima vrijedi načelo slobode plovidbe. Istovremeno, između njih se može ostvarivati međunarodna plovidba.

Različitost geografskih, političkih, ekonomskih i drugih okolnosti čine svaki zaljev, odnosno tjesnac ponešto jedinstvenim. Ipak, primjer Azovskog mora i Kerčkog tjesnaca ilustrativan je iz više razloga, koji su prikazani u radu. Iako je zaključak ovog rada kako u postojećim okolnostima u Kerčkom tjesnacu prevladava režim tranzitnoga prolaska, budući razvoj međunarodnoga prava mogao bi rezultirati drugačijim rješenjima.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige:

1. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, *Međunarodno pravo 1*, Zagreb, 2010.
2. Caminos, Hugo; Cogliati-Bantz, Vincent P., *The Legal Regime of Straits*, Cambridge, 2014.
3. Churchill, R. R.; Lowe, A. V., *The Law of the Sea*, Manchester, 1999.
4. Degan, Vladimir-Đuro, *Međunarodno pravo mora u miru i oružanim sukobima*, Rijeka, 2002.
5. Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer*, Tome III, Paris, 1934.
6. Nordquist, Myron H.; Nandan, Satya N.; Rosenne, Shabtai, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Volume II, Dordrecht/Boston/London, 2003.
7. Nordquist, Myron H.; Nandan, Satya N.; Rosenne, Shabtai, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Volume V, Dordrecht/Boston/London, 2003.
8. Strohl, Mitchell P., *The International Law of Bays*, The Hague, 1963.
9. Verzijl, J. H., *International Law in Historical Perspective*. Part VII. Succession, Leiden, 1974.

### Članci:

1. Bardonnet, Daniel, *Frontières terrestres et frontières maritimes*, *Annuaire français de droit international*, sv. 35, 1989., str. 1-64.
2. Bebler, Anton, *Crimea and the Russian-Ukrainian Conflict*, *Romanian Journal of European Affairs*, sv. 15, br. 1, 2015., str. 35-53.
3. Caminos, Hugo, *The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, u: *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye*, sv. 1987(V), br. 205, Dordrecht/Boston/London, 1989., str. 19-245.
4. Clove, Ronald I., *Submarine Navigation in International Straits: A Legal Perspective*, *Naval Law Review*, sv. 39, 1990., str. 103-116.
5. Darby, Joseph J., *Soviet Doctrine of the Closed Sea*, *San Diego Law Review*, sv. 23, br. 685, 1986., str. 685-699.
6. Degan, Vladimir-Đuro, *Consolidation of Legal Principles on Maritime Delimitation: Implications for the Dispute between Slovenia and Croatia in the North Adriatic*, *Chinese Journal of International Law*, sv. 6, br. 3, 2007., str. 601-634.
7. Fitzmaurice, Gerald, *Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea*, *The International and Comparative Law Quarterly*, sv. 8, br. 1, 1959., str. 78-121.



8. Karagiannis, Syméon, La succession d'États et le droit de la mer. Les zones maritimes de l'État successeur, *Revue belge de droit international*, sv. 39, br. 2, 2006., str. 459-506.
9. Keyuan, Zou, Historic Rights in International Law and in China's Practice, *Ocean Development and International Law*, sv. 32, br. 2, 2001., str. 149-168.
10. Langdon, J. B. R. L., The Extent of Transit Passage. Some Practical Anomalies, *Marine Policy*, sv. 14, br. 2, 1990., str. 130-136.
11. Lucchini, Laurent, Le différend entre le Honduras et El Salvador devant la C.I.J.: aspects insulaires et maritimes, *Annuaire français de droit international*, sv. 38, 1992., str. 427-459.
12. Rossi, Christopher R., Jura Novit Curia? Condominium in the Gulf of Fonseca and the "Local Illusion" of a Pluri-State Bay, *Houston Journal of International Law*, sv. 37, br. 3, 2015., str. 793-840.
13. Scovazzi, Tulio, Bays and Straight Baselines in the Mediterranean, *Ocean Development and International Law*, sv. 19, 1988., str. 401-420.
14. Scovazzi, Tulio, Bays and Deeply Indented Coastlines: The Practice of South American States, *Ocean Development and International Law*, sv. 26, br. 2, 1995., str. 161-174.
15. Skaridov, Alexander, The Sea of Azov and the Kerch Straits, u: Carron, David D.; Oral, Nilufer (ur.), *Navigating Straits*, Leiden/Boston, 2014., str. 220-237.
16. Stelakatos-Lovredos, Michael C., The Contribution of Channels to the Definition of Straits Used for International Navigation, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, sv. 13, br. 1, 1998., str. 71-89.
17. Symmons, Clive R., The Maritime Border Areas of Ireland, North and South: An Assessment of Present Jurisdictional Ambiguities and International Precedents Relating to Delimitation of 'Border Bays', *The International Journal of Marine and Coastal Law*, sv. 24, br. 3, str. 457-500.

### Pravni izvori:

1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9, 2000. Prijevod većeg dijela Konvencije na hrvatski dostupan je i u Lapaš, Davorin; Šošić, Trpimir M. (ur.), *Međunarodno javno pravo: izbor dokumenata*, Zagreb, 2005., str. 124-253.
2. Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12, 1994.
3. Sporazum o suradnji u korištenju Azovskim morem i Kerčkim tjesnacem, [http://www.fao.org/fishery/shared/faolextrans.jsp?xp\\_FAOLEX=LEX-FAOC045795&xp\\_faoLexLang=E&xp\\_lang=en](http://www.fao.org/fishery/shared/faolextrans.jsp?xp_FAOLEX=LEX-FAOC045795&xp_faoLexLang=E&xp_lang=en) (9. ožujka 2019.)
4. Ugovor između Federalne Republike Brazil i Francuske Republike od 30. I. 1981., UNTS, sv. 1340, br. 22476, 1983., str. 6-7.

5. Ugovor između Vlade Ujedinjene Republike Tanzanije i Vlade Narodne Republike Mozambika od 28. XII. 1988., <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/TZA-MOZ1988TM.PDF> (12. ožujka 2019.)
6. Zajednička izjava predsjednika Ukrajine i Ruske Federacije o Azovskom moru i Kerčkom tjesnacu, *Law of the Sea Bulletin*, br. 54, 2004., str. 131.
7. Zajednička deklaracija Republike Peru i Republike Ekvador o međunarodnom priznanju zaljeva Guayaquil kao historijskog zaljeva, [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ECU\\_PER\\_1617143\(E\).pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ECU_PER_1617143(E).pdf) (12. ožujka 2019.)
8. Rezolucija Europskog parlamenta o stanju u Azovskom moru 2018/2870(RSP), [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0435_EN.pdf) (29. ožujka 2019.)
9. Obvezna pravila za luku Kavkaz, [http://kavkaz.azovseaports.ru/files/docslist/3094-compulsory\\_regulations\\_at\\_seaport\\_kavkaz.pdf](http://kavkaz.azovseaports.ru/files/docslist/3094-compulsory_regulations_at_seaport_kavkaz.pdf) (20. ožujka 2019.)

### **Presude Međunarodnoga suda i izdvojena mišljenja sudaca:**

1. Presuda u sporu između Ujedinjene Kraljevine i Albanije o događaju u Krfskom tjesnacu, *I.C.J. Reports*, 1949.
2. Presuda u sporu o ribolovu u Sjevernom moru, *I.C.J. Reports*, 1951.
3. Presuda u sporu o granicama na kopnu, otocima i moru između El Salvadora i Hondurasa (u koji se umiješala Nikaragva), *I.C.J. Reports*, 1992.
4. Izdvojeno mišljenje suca Ode uz presudu u Sporu o granicama na kopnu, otocima i moru između El Salvadora i Hondurasa (u koji se umiješala Nikaragva), *I.C.J. Reports*, 1992.

### **Ostalo:**

1. Studija Tajništva Ujedinjenih naroda o historijskim zaljevima (A/CN.4/143), *Yearbook of the International Law Commission*, sv. 2, 1962.
2. Dokument A/CN.4/71 i ADD.1-2, *Yearbook of the International Law Commission*, sv. II, 1953.
3. *Hrvatska enciklopedija*, članak o Azovskom moru, dostupan na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=4948> (6. ožujka 2019.)
4. Kerch strait confrontation: what happened and why does it matter?, studeni 2018., dostupno na: <https://www.theguardian.com/world/2018/nov/27/kerch-strait-confrontation-what-happened-ukrainian-russia-crimea> (6. ožujka 2019.)

5. Kronologija postupka za određivanje privremenih mjera pred Međunarodnim sudom za pravo mora u slučaju između Ruske Federacije i Ukrajine glede zadržavanja tri ukrajinska broda, dostupna na: <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-26/#c4451> (5. svibnja 2020.).
6. Kronologija rada Komisije za međunarodno pravo o problematici historijskih voda, uključujući zaljeve, s poveznicama na akte, dostupna na: [http://legal.un.org/ilc/guide/8\\_4.shtml](http://legal.un.org/ilc/guide/8_4.shtml) (9. ožujka 2019.).
7. Objava za medije Međunarodnog suda za pravo mora o traženju Ukrajine za određivanje privremenih mjera u sporu s Ruskom Federacijom glede zadržavanja triju brodova i njihovih posada, dostupna na: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_280\\_EN.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_280_EN.pdf) (23. travnja 2019.).
8. Putin opens 12-mile bridge between Crimea and Russian mainland, svibanj 2018., dostupno na: <https://www.theguardian.com/world/2018/may/15/putin-opens-bridge-between-crimea-and-russian-mainland> (29. ožujka 2019.).
9. Russian ships used weapons to stop & seize Ukrainian vessels violating territorial waters – FSB, studeni 2018., dostupno na: <https://www.rt.com/news/444853-russia-ukraine-ships-conflict/> (6. ožujka 2019.).
10. Russia shrugs off Western pressure over Black Sea incident with Ukraine, studeni 2018., dostupno na: [https://www.washingtonpost.com/world/europe/russia-shrugs-off-western-pressure-over-black-sea-incident-with-ukraine/2018/11/27/308a2df0-f245-11e8-99c2-cfca6fcf610c\\_story.html?noredirect=on&utm\\_term=.3797511ec187](https://www.washingtonpost.com/world/europe/russia-shrugs-off-western-pressure-over-black-sea-incident-with-ukraine/2018/11/27/308a2df0-f245-11e8-99c2-cfca6fcf610c_story.html?noredirect=on&utm_term=.3797511ec187) (6. ožujka 2019.).
11. Russia, Ukraine signs a dozen documents on mutual coop, srpanj 2012., dostupno na: <http://tass.com/archive/678698> (12. ožujka 2019.).
12. The Kerch Strait Incident: Law of the Sea or Law of Naval Warfare?, prosinac 2018., dostupno na: <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/> (6. ožujka 2019.).
13. Three Ukrainian warships intrude into Russia's territorial waters – FSB, studeni 2018., dostupno na: <http://tass.com/emergencies/1032402> (16. ožujka 2019.).
14. Ukraine says Russia opened fire on its naval vessels, seized them, studeni 2018., dostupno na: <https://edition.cnn.com/2018/11/25/europe/russia-ukraine-kerch-strait-intl/index.html> (6. ožujka 2019.).
15. Ukraine will never refuse from navigation in Kerch Strait, Poroshenko pledges, prosinac 2018., dostupno na: <http://tass.com/world/1038081> (16. ožujka 2019.).

**Summary:**

**PASSAGE THROUGH STRAITS USING AS AN EXAMPLE  
RUSSIAN-UKRAINIAN RELATIONS  
REGARDING THE SEA OF AZOV**

*The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea was, inter alia, an attempt to create an integral system of rules governing passage through straits. Nevertheless, straits that are entryways into pluri-state bays remain a controversial issue. An interesting example of this situation is the Kerch Strait leading into the Sea of Azov. These areas received more attention from the international community after 25 November 2018, when three Ukrainian vessels were prevented from passing through the Kerch Strait by the authorities of the Russian Federation. The Sea of Azov is wide enough to accommodate maritime areas in which freedom of navigation exists. However, in 2003 its coastal states, the Russian Federation and Ukraine, concluded the Agreement on Cooperation on the Use of the Sea of Azov and the Kerch Strait. In this Agreement, the coastal states proclaimed that the Sea of Azov and the Kerch Strait form part of their internal waters, citing historical reasons for doing so. Regulation concerning navigation rights contained in the Agreement is stricter than the rules governing transit passage, which would be applicable as general law. This paper addresses the question of the admissibility of applying the 2003 Agreement to its target maritime areas. Some aspects of the rights and duties of ships in passage according to the regimes of both the 2003 Agreement and transit passage contained in the 1982 Law of the Sea Convention are also considered. The reason for this examination is that both the Russian Federation and Ukraine claim that the other side failed to comply with its duties. Finally, conclusions are drawn as to which regime seems to be applicable.*

**Keywords:** Kerch Strait; Sea of Azov; bay; internal waters; transit passage.