

Dr Vladimir-Djuro Degan  
znanstveni savjetnik

UDK 341.225.

### REŽIM PLOVIDBE I PRELIJETANJA OTRANTSkim VRATIMA

PREMA KONVENCIJI UN O PRAVU MORA IZ 1982.

U Otrantskim vratima, s obzirom na njihovu širinu, danas postoji put otvorenim morem, te brodovi u prolasku tim putom nisu podvrgnuti nikakvoj vlasti obalnih država. Raspavljaju se o režimu prolaska i prelijetanja dijelom toga tjesnaca izvan teritorijalnog mora obalnih država u njemu, ukoliko bi sve one protegле svoj vanjski pojas do nove najveće dozvoljene širine, i ako bi proglašile svoj gospodarski pojas. Također se raspravlja o problemima razgraničenja tih prostora u tome tjesnacu izmedju obalnih država koje leže sučelice. Novi pravni režim u tome tjesnacu po Konvenciji iz 1982, usporedjuje se s tjesnacima pod režimom neškodljivog i tranzitnog prolaska.

#### 1. O Otrantskim vratima

Otrantska vrata su jedini plovni put koji povezuje Jadran-sko more s Jonskim, Sredozemnim, te s drugim morima i oceanima. Cjelokupan pomorski promet naše zemlje prolazi kroz taj tjesnac, ali ona na njemu nema svojih obala i stoga ne može vršiti никакvu nadležnost u njegovu vodenom prostoru. Stoga je bilo razumljivo izuzetno zanimanje Jugoslavije za prolazak tjesnacima općenito, i Otrantskim vratima posebno, na Trećoj konferenciji UN o pravu mora.<sup>(1)</sup>

Obalne države na istočnoj strani Otrantskih vrata su Albanija i Grčka, a na zapadnoj strani je to Italija. Širina Otrantskih vrata u njihovu nazužem dijelu iznosi oko 40 morskih milja. S obzirom na tu širinu, na plovidbu tim tjesnacem neće se primjenjivati ni režim tranzitnog, niti režim neškodljivog prolaska iz Konvencije UN o pravu mora iz 1982. (dalje - "Konvencija iz 1982"). Ali Otrantska vrata čine po toj Konvenciji ipak tjesnac koji služi medjunarodnoj plovidbi jer povezuje dva dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa.<sup>(2)</sup>

Konvencija iz 1982. sadrži poseban propis u članu 36, koji se primjenjuje na tjesnace poput Otranta, a čiji naslov glasi: "Putovi otvorenim morem ili gospodarskim pojasom koji služe međunarodnoj plovidbi". Njegov prvi dio je negativne naravi.

Tamo se navodi da se dio III Konvencije, o tjesnacima koji služe medjunarodnoj plovidbi - "ne primjenjuje na tjesnac koji služi medjunarodnoj plovidbi ako u tom tjesnacu postoji put otvorenim morem ili kroz gospodarski pojaz koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine; ". Drugi dio toga propisa je pozitivne naravi, i on glasi: "... u takvim putovima primjenjuju se drugi odgovarajući dijelovi ove Konvencije, uključujući odredbe o slobodi plovidbe i prelijetanja."

U onim dijelovima Otrantskih vrata koji čine teritorijalno more obalnih država, neškodljiv prolazak stranih brodova je dozvoljen uz ograničenja koja propisuju opće medjunarodno pravo i Konvencija iz 1982. Na neka od njih ćemo se kasnije detaljnije osvrnuti. Ovdje valja istaći da su podmornice i druga podmorska prijevozna sredstva dužna u tome dijelu Otranta ploviti površinom i vijati svoju zastavu. Preljetanje zrakoplova stranih država u zračnom prostoru teritorijalnog mora zabranjeno je u nedostatku odobrenja obalne države.

Obalna država može u skladu s Konvencijom iz 1982, i drugim pravilima medjunarodnog prava, donositi zakone i propise o neškodljivom prolasku svojim teritorijalnim morem, po kojima se moraju ravnati svi strani brodovi u prolasku. Najvažnije je ograničenje što obalna država može, bez pravne ili stvarne diskriminacije medju stranim brodovima, privremeno obustaviti u točno naznačenim dijelovima svoga teritorijalnog mora neškodljiv prolazak stranih brodova, ako je takvo obustavljanje bitno za zaštitu njene sigurnosti, "uključujući provodjenje obuke s upotrebom oružja", kako to izričito navodi član 25 točka 3 Konvencije iz 1982.

S obzirom na gornja ograničenja u teritorijalnom moru, za Jugoslaviju i za druge strane države, mnogo je bitniji režim onoga dijela Otrantskih vrata koji je izvan unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora obalnih država u tome tjesnacu.

Naime, ukoliko bi sve obalne države proširile svoje teritorijalno more na 12 morskih milja od polazne crte, koliko dopušta Konvencija iz 1982, u najužem dijelu Otranta postojao bi i dalje dio najmanje širine od 16 milja izvan njihova teritorijalnog mora. Kao što znamo, Albanija je svoje teritorijalno more proširila na 15 milja, što je medjunarodnopravno nije priznato, a Jugoslavija je medju nekim drugim zemljama na taj akt uložila

i formalan protest. Prema tome, Albanija ne može prema Jugoslaviji ili trećim državama pravno osnovano vršiti suverenost u dijelu mora u Otrantu i izvan njega, koji prelazi širinu od 12 milja od njene polazne crte.

Medutim, u dijelu Otranta izvan vanjskih granica teritorijalnog mora, obalne države prema Konvenciji iz 1982. imaju pravo proglašiti svaku svoju vanjski morski pojas, čija je najveća širina dopuštena po toj Konvenciji 24 milje od polazne crte, te gospodarski pojas, čija najveća dozvoljena širina može ići od polazne crte prema otvorenom moru do 200 morskih milja.<sup>(3)</sup>

Stoga je od posebnog značaja jurisdikcija obalnih država koju one imaju u vanjskom i u gospodarskom pojasu, a koja bi se mogla odraziti na slobodu plovidbe brodova i prelijetanja zrakoplova tim dijelom Otrantskih vrata.

Za Jugoslaviju nije bez značaja ni problem razgraničenja tih pojaseva obalnih država koje leže sučelice na Otrantskim vratima. Italija i Grčka su zemlje s jakom pomorskom privredom i pomorskom tradicijom. One imaju vlastitog interesa da brodovi pod njihovom zastavom neometano prolaze svim tjesnacima i svim kanalima svijeta. To ih upućuje da i one same s mjerom vrše svoju jurisdikciju i da nepotrebno ne ometaju prolazak stranih brodova Otrantom. Naprotiv, Albanija je obalna država u izrazito nepovoljnem geografskom položaju. Njena obala je kratka i ona izlazi na uska i zatvorena mora, medju kojima su Krfski tjesnac i Otrantska vrata. Stoga su njena prava na morske prostore u produžetku njene obale veoma skučena, a i kopnena granica na obali joj je izrazito nepovoljna u pogledu lateralnog razgraničenja morskih prostora sa susjednim državama. Njen poseban politički položaj i veoma mala trgovačka mornarica usmjeravaju je da u dijelovima mora pod svojom jurisdikcijom poklanja mnogo više pozornosti svojoj vlastitoj sigurnosti negoli slobodi plovidbe tjesnacima, morima i oceanima. Odraz toga njenog posebnog položaja je i njeno proglašenje teritorijalnog mora preko najveće dozvoljene širine.

S obzirom na gornje za Jugoslaviju je važno koja će od obalnih država, i u kojem prostoru, vršiti svoje nadležnosti u onom dijelu Otrantskih vrata izvan granica svoga teritorijalnog mora. Ali, mada Jugoslavija kao jadranska zemlja u svim tim pitanjima ima velikog interesa, ona nema nikakvih vlastitih prava da na ta razgraničenja neposredno utječe.

## 2. Vanjski morski pojas obalnih država u Otrantu

(a) Problemi razgraničenja. Ženevska konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojusu iz 1958., (dalje - "Ženevska konvencija iz 1958"), sadrži poseban propis o razgraničenju vanjskog pojasa. Član 24 točka 3 navodi: "Kad obale dviju država leže sučelice ili se graniče, nijedna od tih država nije ovlaštena, ako medju njima nema protivnog sporazuma, da proširi svoj vanjski pojas preko crte sredine, kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih točaka polaznih crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora tih dviju država."

Stranke te Konvencije vezane su, dakle, načelnom ekvidistance, od koga se može odstupiti jedino na temelju protivnog sporazuma. Gornji propis je jednak članu 12 stavak 1 te Konvencije, koji se odnosi na razgraničenje teritorijalnog mora, osim što se tamo predviđa još jedan izuzetak od načela ekvidistance: "Odredbe ovog stavka neće se primijeniti, kad je zbog historijskog naslova ili drugih posebnih okolnosti potrebno da se teritorijalna mora dviju država razgraniče drugačije, nego što je predviđeno u ovim odredbama."

Značajno je, dakle, naglasiti da historijski naslovi i druge posebne okolnosti ne mogu izmijeniti crtu sredine kao granicu vanjskih pojaseva obalnih država koje leže sučelice, ali je može izmijeniti sporazum stranaka. Međutim, u nedostatku takvog sporazuma, crta razgraničenja vanjskih pojaseva u nekom tjesnacu je crta sredine.

Zanimljivo je da je Konvencija iz 1982. u članu 15 preuzeala bez izmjena propis o razgraničenju teritorijalnog mora, ali da za razliku od ženevske konvencije iz 1958, ona ne predviđa nikakav propis o razgraničavanju vanjskih pojaseva. Pitanje je da li se radi o nenamjernom propustu Treće konferencije UN o pravu mora, ili su države učesnice podrazumjevale da takav propis više nije potreban, s obzirom da se na vanjske granice teritorijalnog mora nadovezuje i gospodarski pojas u kome je vanjski pojas do njegove najveće širine prekopljen. A Konvencija iz 1982. predviđa poseban propis o razgraničenju gospodarskog pojasa, mada njegov sadržaj nije veoma određen.

Za ovu novonastalu pravnu situaciju moguće je nekoliko rješenja koja sva nisu jednako povoljna za slobodu plovidbe takvim tjesnacima.

Ako su sve obalne države na tjesnacu stranke Ženevske konvencije iz 1958., svaka od njih može se pozvati na njen član 24 točku 3, kao na poseban ugovorni propis koji ih obvezuje u međusobnim odnosima, i smatrati da se njen vanjski pojas proteže do crte sredine u tjesnacu, ukoliko nije sklopljen neki ugovor o razgraničenju. To pravno stanje ne vrijedi za Otrantska vrata. Medju obalnim državama na njima jedino je Italija stranka te Konvencije, a više nema ni mnogo izgleda da bi joj u budućnosti pristupile Albanija ili Grčka.

Na ovaj propis kao na pravilo općeg običajnog prava moglo bi se pozvati i države koje nisu stranke te Konvencije, ili bi se na njega moglo pozvati stranke Konvencije u odnosu na treće države. Ali u tome slučaju ne bi bio isključen spor o postojanju takvog općeg običajnog pravnog pravila.

Druge moguće rješenje najmanje je povoljno za slobodu plovidbe tjesnacima. Po njemu bi svaka obalna država mogla proširiti svoj vanjski pojas do granice od 24 milje od polazne crte, ili tamo gdje širina tjesnaca ne dopušta tu širinu, do vanjske granice teritorijalnog mora države koja joj leži sučelice. U dijelu tjesnaca u kojem bi se vanjski pojasevi obalnih država preklapali, svaka bi od njih vršila svoju jurisdikciju na koju bi imala pravo u svome vanjskom pojasu. Radilo bi se o nekoj vrsti koimperija vanjskih pojaseva obalnih država. Nije sasvim isključeno da bi i po Ženevskoj konvenciji iz 1958. obalne države mogle medjusobno sklopiti takav izričiti sporazum, mada bi to išlo na uštrbu prava svih trećih država čiji brodovi plove tim tjesnacem, te slobodi plovidbe općenito.

Nesumnjiv je propust država učesnica Treće konferencije o pravu mora što takvu mogućnost nisu u tekstu Konvencije iz 1982. izričito isključile. To se moglo učiniti, bilo predvidjanjem posebnog kriterija za razgraničenje vanjskog pojasa, ili upućivanjem u tome pogledu na propis o razgraničenju gospodarskog pojasa.

I napokon, treće bi rješenje bilo da se u dijelovima mora u kojima obalne države ne mogu proširiti punu mjeru svoga vanjskog pojasa, crtu razgraničenja toga pojasa čini crta razgraničenja gospodarskog pojasa. Nezgoda toga rješenja je, kao što ćemo vidjeti, u tome što Konvencija iz 1982. ni ne spominje crtu

sredine kao kriterij razgraničenja gospodarskog pojasa. Ona za svako takvo razgraničenje predviđa ugovor država u pitanju. A sve dok se ugovor ne postigne može postojati spor obalnih država u tome pogledu, što ne pogoduje pravnoj sigurnosti u pogledu prolaska tjesnacem brodova trećih država.

(b) Nadležnosti obalnih država. To pitanje u ovom slučaju je značajnije od problema razgraničenja.

Nadležnost obalne države u njenom vanjskom pojasu jednakim riječima uredjuju Ženevska konvencija iz 1958., kao i Konvencija iz 1982. To znači da su te nadležnosti postale dio općeg običajnog medjunarodnog prava jer ih prihvataju praktično sve države svijeta.<sup>(4)</sup>

U obje ove konvencije predviđeno je da obalna država u svome vanjskom pojasu može vršiti nadzor potreban da bi:

(a) spriječila povrede svojih carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih propisa na svome području i u svome teritorijalnom moru;

(b) kaznila povrede istih tih propisa na svome području i u svome teritorijalnom moru.

Prema tome, ne radi se o pojasu u kojem obalna država vrši neku isključivu jurisdikciju ili suverenu vlast. Radi se o pravu nadzora u kome obalna država ima pravo sprečavati i kažnjavati povrede svojih propisa na njenom kopnenom području, u unutrašnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru.

Strani brod koji se nalazi u prošlaku vanjskim pojasom obalne države, koji ne namjerava ući u njen teritorijalno more ili u neku njenu luku, je izvan nadzora obalne države. Obalna država ima pri tome pravo sprečavati i kažnjavati jedino ukrcavanje ili iskrcavanje robe, novca ili s toga broda osoba na neki drugi brod koji se bavi krijumčarenjem i koji namjerava povrijediti njene carinske, fiskalne, zdravstvene ili useljeničke propise. To, naravno, podrazumijeva i krijumčarenje putem čamca stranog broda koji se nalazi u prolasku.

Stoga, ukoliko obalna država vrši bona fide pravo nadzora u svome vanjskom pojasu, a strani brod kroz njega prolazi bez zaustavljanja i bez protivpravnog održavanja veza s njenim kopnom, ona nema nikakve vlasti nad tim brodom u prolasku. Ovo vrijedi čak i uz inače teško održivu pretpostavku da bi se vanjski

pojasevi obalnih država koje u nekom tjesnacu leže sučelice, mogli preklapati.

Unatoč tome, zloupotrebe prava nadzora od strane obalne države mogle bi dovesti do neopravdanog zaustavljanja i šikani- ranja stranog trgovackog ili ribarskog broda u prolasku, te do njegova lažnog optuživanja da je povrijedio njene propise. U pogledu stranog ratnog broda ili državnog broda koji ne služi u trgovacke svrhe, takve zloupotrebe su isključene s obzirom na njihov suvereni imunitet koji uživaju ma gdje se nalazili.

Gornjim pravima nadzora, Konvencija iz 1982. u članu 303, stavak 2, dodaje novo pravo koje se odnosi i na sam prostor vanjskog pojasa. Obalna država ima pravo suzbijati promet arheološkim i povijesnim predmetima nadjenim u moru. Ona može u vanjskom pojasu kažnjavati i vadjenje s dna njenih unutrašnjih voda, teritorijalnog mora i toga vanjskog pojasa spomenutih predmeta bez njenog odobrenja. Ali gornja nadležnost, za koju još nema dovoljno dokaza da je prerasla u pravilo općeg običajnog prava, od malog je značaja za slobodu plovidbe i prelijetanja vanjskog morskog pojasa.

U zračnom prostoru iznad svoga vanjskog pojasa obalna država ne uživa nikakva prava. Po Ženevsкоj konvenciji iz 1958, vanjski pojas, kao i zračni prostor iznad njega, činili su dio otvorenog mora. Po Konvenciji iz 1982, vanjski pojas preklapa se s gospodarskim pojasom u pogledu država koje i jedan i drugi takav pojas izričito proglose. Ali u suštini, kako ćemo vidjeti, ni gospodarski pojas ne obuhvaća zračni prostor iznad toga dijela mora.

### 3. Gospodarski pojas obalnih država u Otrantu

(a) Problemi razgraničenja. Gospodarski pojas je nov institut općeg medjunarodnog prava, koji pod tim imenom i s tim pravnim režimom nije postojao u vrijeme održavanja prve i druge Konferencije UN o pravu mora. Taj pojas dobio je općenito priznanje u toku rada Treće konferencije, a Konvencija iz 1982. donosi detaljne propise o pravima i jurisdikciji obalne države u njemu.

Član 74 te Konvencije sadrži propis o razgraničenju toga pojasa, koji je u tekstu potpuno istovjetan s članom 83 o raz-

graničenju epikontinentalnog pojasa. Oba ta propisa nastala su pod utjecajem presude Medjunarodnog suda u Haagu iz 1969, a povodom parnice o epikontinentalnom pojusu u Sjevernom moru. (5)

Taj propis čini u neku ruku ustupak upornim zahtjevima znatnog broja država da se odustane od crte sredine kao pravnog pravila u pogledu razgraničenja tih prostora mora, njegova dna i podzemlja.

Ovaj propis dovest će do mnogih nepotrebnih teškoća i nedefiniranih stanja prilikom razgraničenja gospodarskog pojasa u tjesnacima poput Otrantskih vrata. Njegov prvi stavak glasi: "Razgraničenje gospodarskog pojasa izmedju država kojih su obale sučelice ili se dodiruju uredjuje se sporazumom na temelju medjunarodnog prava, kako je izloženo u članu 38 Statuta Medjunarodnog suda, radi postizavanja pravičnog rješenja."

Bilo bi normalno da države čije obale leže sučelice u nekom tjesnacu razgraniče svoj gospodarski pojас u njemu crtom sredine. Tu se ne radi o značajnim prostorima mora, njegova dna i podzemlja, i stoga prirodna bogatstva tih prostora nisu od neke velike privredne koristi. Upravo bi stoga crta sredine u tjesnacima morala redovito polučivati pravično rješenje. Ali dosadašnja sudска i arbitražna praksa o razgraničenju epikontinentalnog pojasa davat će obilje razloga nekim obalnim državama koje se smatraju da su u nepovoljnem geografskom položaju u odnosu na njihove susjede, da iz razloga pravičnosti traže odstupanje od crte sredine.

U svakom slučaju, slijedeći ovaj propis, gospodarski pojас obalnih država u tjesnacima ostaje nakon njegova jednostranog proglašenja od svake od njih nerazgraničen, sve dok se ne postigne sporazum o razgraničenju. Za razliku od razgraničenja teritorijalnog mora, ovdje crta sredine ne važi kao obvezno pravilo u nedostatku sporazuma izmedju država u pitanju. A to je veoma nepovoljno za sigurnost medjunarodne plovidbe tim tjesnacima.

Bilo bi moguće ustvrditi da stavak 1 člana 83 Konvencije iz 1982. ne predstavlja, ili makar još ne predstavlja, pravilo općeg običajnog prava, nego da će on kao ugovorni propis obvezivati jedino stranke te Konvencije nakon što ona stupi na snagu.<sup>(6)</sup> Ali svaka obalna država kojoj crta sredine ne odgovara, pozvat će se upravo na taj propis kao na dokaz da ni crta sredine nije nikad predstavljala pravilo općeg običajnog prava u pogledu razgraničenja gospodarskog pojasa. I upravo stoga, nedostatak

izričitog propisa u Konvenciji iz 1982. o razgraničenju vanjskog pojasa, ili nekog posebnog propisa o razgraničenju gospodarskog pojasa u tjesnacima, predstavlja ozbiljnu prazninu u pravu kad se radi o tjesnacima.

Stavak 2 člana 83 Konvencije iz 1982, nadalje, predviđa slijedeće: "Ako se u razumnom vremenskom razdoblju sporazum ne postigne, zainteresirane države služe se postupcima predviđenim u dijelu XV." Taj propis nesumnjivo predstavlja samo partikularnu obvezu stranaka Konvencije nakon što ona stupi na snagu. Stoga će obvezni postupci koji povlače obvezujuće odluke o razgraničenju gospodarskog pojasa u nekom tjesnacu biti od vrijednosti tek ako sve, ili makar dvije države čije obale u njemu leže sučelice, budu i stranke te Konvencije. Ali će i to vrijediti samo pod uvjetom da se neka od tih stranaka nije izuzela od tih obvezujućih postupaka pismenom izjavom na temelju člana 298, stavak 1, točka (a) (i) Konvencije, u pogledu sporova o tumačenju ili primjenu njenog člana 74. Za takve stranke bit će obvezan postupak mirenja (koncilijacije) koji, međutim, ne dovodi do obvezujuće odluke.

Stoga od glave XV Konvencije ne treba očekivati velike učinke u pogledu rješavanja sporova o razgraničenju gospodarskog pojasa u tjesnacima poput Otrantskih vrata.

Stavak 3 člana 74, nadalje, predviđa: "Dok se ne postigne sporazum predviđen u stavku 1, zainteresirane države će u duhu razumijevanja i suradnje učiniti svaki napor radi postizanja privremenih aranžmana praktične naravi i za vrijeme toga prije-laznog razdoblja neće ugroziti niti priječiti postizanje konačnog sporazuma. Ti aranžmani ne prejudiciraju konačno razgraničenje."

Tu se ne radi o čvrstoj pravnoj obvezi čak ni stranaka Konvencije, a pogotovo ne trećih država. Radi se u suštini o preporuči koja tek kao takva ima značajnu vrijednost za obalne države u tjesnacima. Najvjerojatnije će ti privremeni aranžmani o razgraničenju gospodarskog pojasa u tjesnacima, ukoliko se postignu, slijediti crtu sredine. Ali oni, kako je navedeno, neće prejudicirati konačno razgraničenje.

I napokon, stavak 4 toga člana predviđa: "Kada je na snazi sporazum između zainteresiranih država, pitanje razgraničenja gospodarskog pojasa uredjuje se u skladu s odredbama toga sporazuma."

Ukoliko bi bilo mjesta tvrdnji da točka 1 člana 74 već predstavlja pravilo općeg običajnog prava, to bi važilo i za točku 4 kao njegovu nadopunu. Taj propis će biti veoma dragocjen za buduću sudsku i arbitražnu praksu o razgraničenju gospodarskog pojasa, u pogledu onih sporova gdje do takvih postupaka dodje. Pošto se u tome propisu govori o "sporazumu", on nije ograničen na ugovore u pismenom obliku. Stoga, posebno kada se radi o razgraničenju gospodarskog pojasa u tjesnacima, prešutan sporazum stranaka, koji će najčešće ići crtom sredine, nadležan organ može uzeti kao "sporazum", ukoliko zaključi da ima elemenata za njegovo postojanje. Ali zaista je teško predvidjeti način razmišljanja sudskih organa u njihovoj budućoj praksi, koji će u mnogome ovisiti o posebnim geografskim i drugim okolnostima svakog tjesnaca. A naglasili smo već da se sudsko ili arbitražno rješavanje ne može očekivati kod razgraničenja gospodarskog pojasa u svim tjesnacima. Za Otrantska vrata to je u ovom trenutku i veoma teško prepostaviti.

Ukoliko se obalne države na nekom tjesnacu putem ugovora razgraničile svoj epikontinentalni pojas, taj ugovor bi po našem mišljenju predstavljaо "sporazum" iz točke 4 člana 74 i pošto su Italija i Grčka 24. svibnja 1977. sklopile sporazum o razgraničenju epikontinentalnog pojasa, crta razgraničenja toga pojasa bila bi crta razgraničenja njihovog gospodarskog pojasa ako ga jedna od njih ili obje proglose, i to sve dok možda ne bi sklopile novi poseban sporazum u razgraničenju gospodarskog pojasa.

(b) Nadležnosti obalnih država. U svome gospodarskom pojusu obalna država ima izvjesna suverena prava, te jurisdikciju u pogledu određenih djelatnosti. Po članu 56 stavak 1 Konvencije, ona ima - "suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima voda nad morskim dnom i onih morskog dna i podzemlja, te u pogledu drugih djelatnosti radi ekonomskog istraživanja i iskorištavanja toga pojasa, kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova."

. Po istom propisu Konvencije, obalna država ima jurisdikciju u tome pojusu s obzirom na: (i) podizanje i upotrebu umjetnih otoka, uredjaja i naprava; (ii) znanstveno istraživanje mora; i (iii) zaštitu i očuvanje morskog okoliša. Obalna država ima i druga prava i dužnosti u svome gospodarskom pojusu predviđene Konvencijom, poput na primjer prava progona.

S druge strane, ostale države, obalne i neobalne, po članu 58 stavak 1 Konvencije, i nadalje uživaju, podložno njenim propisima, neke slobode jednake slobodama u otvorenom moru iz njegova člana 87.<sup>(7)</sup> Konvencija tu izričito navodi slobode plovidbe i prelijetanja, uz slobodu polaganja podmorskih kablova koja je manje bitna za prolazak tjesnacima. Pri tome taj propis dodaje - "i druge medjunarodnopravno dozvoljene upotrebe mora koje se tiču tih sloboda, kao što su one vezane uz iskorištavanje brodova, zrakoplova i podmorskih kablova i cjevovoda, a u skladu s drugim odredbama ove Konvencije."<sup>(8)</sup>

Konvencija, nadalje, izričito propisuje da se njeni članci 88 do 115 iz njenog dijela VII o otvorenom moru, kao - "i druga prikladna pravila medjunarodnog prava", primjenjuju u gospodarskom pojasu u onoj mjeri u kojoj nisu nespojiva s njenim dijelom V, koji se odnosi na gospodarski pojas.

Na taj način Konvencija ustanavljuje u gospodarskom pojasu izvjesnu ravnotežu između, s jedne strane suverenih prava i jurisdikcije obalne države, i s druge strane sloboda mora za sve ostale države. Član 56 stavak 2 i član 58 stavak 3 Konvencije sadrža simetrične propise o pravima i dužnostima. U ostvarivanju svojih prava i ispunjavanju svojih dužnosti na temelju Konvencije u gospodarskom pojasu obalna država "dolično poštuje prava i dužnosti drugih država i postupa na način koji je u skladu s odredbama Konvencije." Takodjer i sve ostale države, "u ostvarivanju svojih prava i ispunjavanju svojih dužnosti na temelju ove Konvencije u gospodarskom pojasu, ... dočno poštuju prava i dužnosti obalne države i pridržavaju se zakona i propisa koje je donijela obalna država u skladu s odredbama ove Konvencije i drugim pravilima medjunarodnog prava u onoj mjeri u kojoj nisu nespojiva..." s dijelom V Konvencije o gospodarskom pojasu. Prema tome, zakoni i propisi obalne države koji nisu u skladu s odredbama Konvencije ne obvezuju treće države u tome pojasu.

Za našu raspravu suštinsko je pitanje, u kojoj se mjeri suverena prava i jurisdikcija obalne države u dijelu tjesnaca koji čini njen gospodarski pojas mogu odraziti na slobodu plovidbe i prelijetanja tjesnaca od strane svih drugih država.

Ribolovne i druge djelatnosti u vršenju suverenih prava nad živim bogatstvima mora u gospodarskom pojasu normalno ne bi tre-

bale ometati slobodu plovidbe i prelijetanja tim pojasom, kao što te iste djelatnosti ne ometaju ove slobode ni na otvorenom moru.<sup>(9)</sup> Istraživanje i iskorištavanje neživih prirodnih bogastava morskog dna i podzemlja gospodarskog pojasa, ukoliko je skopčano s podizanjem umjetnih otoka, uredjaja i naprava, podložno je ograničenjima koja se na njih odnose.

Na sličan način i buduća suverena prava obalne države u proizvodnji energije korištenjem vode, struje i vjetrova na moru u tome pojasu, ako traže podizanje nekih gradjevina na moru, uredjaja i naprava u tome pojasu, podložna su istim ograničenjima.

Obalna država na temelju svoje jurisdikcije u pogledu znanstvenih istraživanja mora, nema po Konvenciji isključivo pravo da ta istraživanja jedino ona vrši u svome gospodarskom pojusu. Ali, ako su takva istraživanja, bilo tko da ih vrši, vezana za podizanje umjetnih otoka, uredjaja i naprava, i tada važe ograničenja koja ćemo izložiti.

Stoga je za slobodu plovidbe tjesnacima, a i drugim dijelovima gospodarskog pojasa, bitna jurisdikcija obalne države u pogledu podizanja i upotrebe umjetnih otoka, uredjaja i naprava u bilo koje svrhe. U tome pogledu član 60, stavak 7 Konvencije propisuje značajno ograničenje: "Umjetni otoci, uredjaji, naprave i zone sigurnosti uokolo njih, ne smiju se postavljati tamo gdje mogu ometati upotrebu priznatih plovnih putova bitnih za medjunarodnu plovidbu."

Ovaj izričit propis daje nam za pravo da ustvrdimo da postavljanje umjetnih otoka, uredjaja i naprava ne treba smatrati dozvoljenim u dijelu tjesnaca koji čini gospodarski pojaz obalne države, posebno kad se radi o toliko uskim tjesnacima i s intenzivnim medjunarodnim prometom kao što su Otrantska vrata.

Sva do sada opisana suverena prava i vršenja jurisdikcije obalne države u njenom gospodarskom pojusu ne daju joj nikakva prava da zaustavlja i da podvrgava nadzoru strane trgovačke brodove koji se nalaze u prolasku kroz taj pojaz. To pravo postojalo bi u pogledu stranih ribarskih brodova i brodova namijenjenih znanstvenim istraživanjima koji bi te svoje djelatnosti vršili u tome pojusu bez odobrenja ili u kršenju zakona i propisa obalne države.

Ali za obalnu državu u njenom gospodarskom pojasu znatna prava zaustavljanja i nadzora nad stranim brodovima proizlaze iz njenog prava na vršenje jurisdikcija u tome pojasu u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša.<sup>(10)</sup> Neumjereni vršenje te jurisdikcije, i posebno njene zloupotrebe, mogli bi zaista predstavljati smetnju slobode plovidbe tjesnacima, mada, kako ćemo vidjeti, ne za sve vrste brodova.

Obalna država, kao i sve druge države, po članu 192 Konvencije, dužna je štititi i očuvati morski okoliš. Po članu 197, države suradjuju na općem, i ako je potrebno na regionalnom nivou, izravno ili preko nadležnih medjunarodnih organizacija, u formuliranju i provedbi medjunarodnih propisa, standarda, te preporučene prakse i postupaka u skladu s Konvencijom, imajući na umu regionalne značajke. Stoga valja smatrati da se Jugoslavija ima pravo uključivati u formuliranju i u provedbi takvih regionalnih propisa za Jadransko more, za Otrantska vrata, za Jonsko more i za čitav prostor Sredozemnog mora.

Po članu 211, stavak 5 Konvencije, obalna država može za svoj gospodarski pojas donositi vlastite zakone i propise iz te oblasti jedino ako su uskladjeni i ako omogućuju ostvarivanje općeprihvaćenih medjunarodnih pravila i standarda usvojenih preko nadležne medjunarodne organizacije ili na općoj diplomatskoj konferenciji.<sup>(11)</sup>

To je značajno ograničenje za obalnu državu u njenom gospodarskom pojasu. Jer po stavku 4 ovoga člana, obalna država može "ostvarujući svoju suverenost u granicama svoga teritorijalnog mora" donositi i strože zakone i propise, uz jedino ograničenje da ne smiju ometati neškodljivi prolazak stranih brodova teritorijalnim morem.

Po stavku 6 člana 211, obalna država može donositi i strože propise za pojedine, posebno ugrožene dijelove svoga gospodarskog pojasa, za koje su neophodne posebne obvezne mjere, ali po posebno propisanim uvjetima. Ona u tome pogledu upućuje obavijest nadležnoj organizaciji nakon savjetovanja s tom organizacijom i "sa drugim zainteresiranim državama". Organizacija odlučuje o predloženim mjerama u roku od 12 mjeseci nakon prijema takve obavijesti. Ako organizacija tako odluči, obalna država može za to područje donijeti posebne zakone i propise, ali se oni ne smiju primjenjivati na strane brodove prije isteka roka od 15 mjeseci nakon podnošenja obavijesti organizaciji.

Ako bi neka obalna država na Otrantu željela za svoj gospodarski pojas u njemu donijeti strože propise, morala bi se posavjetovati s Jugoslavijom, i ti propisi ne bi važili bez odobrenja odgovarajuće medjunarodne organizacije.

Iz gornjeg proizlazi da se strani brodovi moraju pokoravati propisima obalne države u pogledu sprečavanja, smanjivanja i nadziranja zagadjivanja, jedino ako je država u pitanju proglašila svoj gospodarski pojas, ako je donijela i na propisan način objavila takve zakone i propise, i ako su oni uskladjeni s općeprihvaćenim međunarodnim pravilima i standardima, odnosno ako je za strože propise dobila odobrenje nakon savjetovanja sa zainteresiranim državama i organizacijom u pitanju. Ako neki od tih uvjeta nije ispunjen, u tome pogledu primjenjuju se ograničenja u pogledu zagadjivanja koja vrijede za otvoreno more. Ipak, ukoliko je obalna država proglašila svoj gospodarski pojas, moglo bi se razumno pretpostaviti da ona u njemu može izravno primjenjivati općeprihvaćena medjunarodna pravila i standarde o zaštiti od zagadjenja, sve dok ne donese i objavi svoje zakone i propise u skladu s njima.

Pod gornjim uvjetima obalna država stiče znatna prava pregleda i nadzora nad stranim brodovima koji plove njenim gospodarskim pojasom. Pitanje je tko je ovlašten da vrši taj nadzor i pregled u ime obalne države. Po članu 244 Konvencije samo javni službenici, ratni brodovi ili zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi koji nose vanjske oznake da su u vladinoj službi, i koji su ovlašteni u tu svrhu, mogu ostvarivati redarstvena ovlaštenja u odnosu na strane brodove.

Prema članu 220, stavak 3 Konvencije, kada obalna država ima ozbiljnog razloga vjerovati da je brod koji plovi u njenom gospodarskom pojasu prekršio u tome pojasu mjerodavna medjunarodna pravila i standarde, ili njene zakone i druge propise o zagadjivanju mora s brodova, ona može zahtijevati da taj brod pruži podatke o svome identitetu i luci upisa, svojoj posljednjoj i idućoj luci pristajanja te druge relevantne podatke potrebne da bi se utvrdilo da li je kažnjivo djelo počinjeno. Ti se podaci mogu dobiti radio-vezom bez zaustavljanja broda.

Prema stavku 5 toga člana, ako su posljedice ispuštanja većih razmjera koje je prouzročilo ili prijeti prouzročiti

znatno zagadjenje morskog okoliša, obalna država može pregledati brod u vezi s tim kažnjivim djelom, ukoliko je brod odbio dati gornje podatke ili ako su ti podaci očito u suprotnosti sa stvarnim stanjem, te - "ako okolnosti slučaja opravdavaju takav pregled."

Prema stavku 6, kad obalna država ima jasne i stvarne dokaze da je brod koji plovi u njenom gospodarskom pojasu počinio zagadjenje većih razmjera koje prouzročuje veću štetu ili opasnost od veće štete obali ili interesima obalne države vezanima za morskú obalu, ili bilo kojim njenim bogatstvima teritorijalnog mora ili gospodarskog pojasa, ona može protiv toga broda pokrenuti postupak, ali ga samo izuzetno može zadržati, i to po propisanim uvjetima.

Po članu 226, stavak 1, obalna država smije zadržati strani brod samo onoliko vremena koliko je zaista potrebno za svrhe istrage. Svaka pretraga stranog broda ograničava se na ispitivanje onih svjedodžbi, zapisnika i drugih isprava koje brod mora imati na temelju općeprihvaćenih medjunarodnih pravila i standarda ili bilo kojih sličnih isprava koje brod ima.

Daljnja pretraga može se poduzeti samo nakon takvog istraživanja i ukoliko se ispuni neki od sljedećih uvjeta: (i) postoji jasni razlozi vjerovanju da stanje broda ili njegove opreme u znatnoj mjeri ne odgovaraju podacima u tim ispravama; (ii) sadržaj takvih isprava nije dovoljan da potvrđi ili dokaže kažnjivo djelo o kojem se sumnja da je počinjeno; ili (iii) brod nema valjane svjedodžbe i zapisnike.

Ako tako obavljena istraga ukazuje na kršenje mjerodavnih zakona i propisa ili medjunarodnih pravila i standarda o zaštiti i očuvanju morskog okoliša, brod se odmah nakon istrage oslobadja pod uvjetom ispunjenja razboritih postupaka, poput polaganja jamčevine ili drugog odgovarajućeg novčanog jamstva.<sup>(12)</sup>

Medutim, kad god bi oslobadjanje broda predstavljalo neopravdan rizik od štete za morski okoliš, brod se ne mora oslobođiti ili se može oslobođiti pod uvjetom da proslijedi u najbliže prikladno remontno brodogradilište. U takvim slučajevima obalna država dužna je odmah obavijestiti državu zastave broda, koja može zatražiti oslobođenje toga broda u skladu s dijelom XV Konvencije, koji se odnosi na mirno rješavanje sporova.

Član 292 iz dijela XV Konvencije, predvidja za takve slučajevе hitan postupak za oslobođanje broda i posade, koji se obavlja pred nekim od sljedećih organa po izboru obiju stranaka: Medjunarodni tribunal za pravo mora; Medjunarodni sud u Haagu; arbitražni tribunal ustanovljen u skladu s Aneksom VII Konvencije; ili poseban arbitražni tribunal ustanovljen u skladu s Aneksom VIII Konvencije. Ako se ne postigne sporazum u roku od 10 dana, zahtjev za oslobođanje broda podnosi se onom organu koji je prihvatile države koja je zadržala brod. Zahtjev za oslobođanje broda ili posade može se podnijeti samo od ili u ime države zastave zadržanog broda. Sudski organ odlučuje u ovom postupku samo o oslobođanju, bez štete za rješavanje pred odgovarajućim domaćim forumom. Ako sudski organ u tome postupku odredi polaganje jamčevine ili drugog novčanog jamstva, država koja je zadržala brod odmah će udovoljiti njegovoj odluci o oslobođanju broda ili posade.

Medjutim, ovaj postupak iz člana 292 Konvencije moguće je skoro isključivo ako su i obalna država i država zastave zadržanog broda stranke Konvencije iz 1982.<sup>(13)</sup> Moguće je da i ostale države pod istim uvjetima sklope kompromis o takvom postupku, ali je to malo vjerojatno, naročito s obzirom na potrebu hitnosti toga postupka. Za druge propise Konvencije koje smo naveli u pogledu postupka nadzora i istrage nad stranim brodom postoji vjerojatnoća da će ih se pridržavati države koje ne postanu stranke Konvencije, ali koje su članice Medjunarodne pomorske organizacije, ili su stranke nekog općeg, regionalnog ili dvostranog sporazuma o zaštiti od zagadjivanja mora s brodova.

Član 277 Konvencije iz 1982. propisuje da, ostvarujući svoja prava i izvršavajući svoje dužnosti na temelju njenog dijela XII koji se odnosi na zaštitu i očuvanje morskog okoliša, države ne smiju diskriminirati ni pravo ni stvarno borodove bilo koje države. U tome pogledu neće bitno da li brod plovi pod zastavom države koja jeste ili nije stranka te Konvencije.

Medjutim, svi ovi propisi o pregledu i zadržavanju stranih brodova u gospodarskom pojasu uslijed zagadjivanja, ne primjenjuju se na sve brodove. Oni se odnose na državne i privatne, trgovачke i ribarske brodove, na privatne jahte i čamce za razonodu, i na slične vrste brodova.

Ti propisi, međutim, ne primjenjuju se na brodove koji uživaju suvereni imunitet. Po članu 236 Konvencije iz 1982., to su ratni brodovi, pomoći ratni brodovi, drugi brodovi ili zrakoplovi koji pripadaju državi ili se u datom trenutku koriste isključivo u vladine nekomercijalne svrhe. Obalna država ne smije, dakle, zaustaviti u dijelu tjesnaca koji čini njen gospodarski pojas pod bilo kakvim izgovorom ni jedan brod koji uživa suvereni imunitet. Ti brodovi zaista imaju neograničeno pravo prolaska medjunarodnim tjesnacima poput Otrantskih vrata. I za razliku od neškodljivog prolaska teritorijalnim morem, podmornice smiju ploviti kroz te tjesnace pod vodom.

Navedeni član 236, međutim, propisuje jednu izravnu obvezu države zastave broda koji uživa suvereni imunitet. Prihvatajući prikladne mjere koje ne diraju u operacije niti u operativnu sposobnost takvih brodova i zrakoplova, ona je dužna osigurati da oni djeluju, koliko je opravdano i praktički moguće, na način sukladan s Konvencijom iz 1982.

Ovdje valja napomenuti član 31 Konvencije, koji se odnosi na neškodljivi prolazak teritorijalnim morem stranih ratnih brodova ili drugih državnih brodova koji ne služe u trgovačke svrhe, propisuje da država zastave snosi medjunarodnu odgovornost za svaki gubitak ili štetu koju bi takav brod nanio obalnoj državi zbog nepoštivanja njenih zakona i propisa o prolasku teritorijalnim morem, ili odredaba Konvencije iz 1982., ili drugih pravila medjunarodnog prava.

Sličan propis nije predviđen u pogledu odgovornosti za štetu počinjenu prilikom plovidbe gospodarskim pojasom. Ali takva odgovornost proizlazi iz općeg medjunarodnog prava, naravno, samo uslijed stvarno nanesene štete, a ne jedino zbog kršenja propisa obalne države. Ali ni ta medjunarodna odgovornost države za štete koje počini njen brod koji uživa suvereni imunitet, ne daje pravo obalnoj državi da ga zadržava ili da nad njim vrši bilo kakvu istragu ili pretragu.

Ostaje nam da razmotrimo režim zračnog prostora iznad gospodarskog pojasa, s obzirom na pravo prelijetanja. Obalna država po propisima Konvencije iz 1982. nema nikakvih suverenih prava u tome zračnom prostoru. Ona bi, apstraktno govoreći, mogla u njemu vršiti jurisdikciju jedino ukoliko bi neki zrako-

plov u prelijetanju, koje traje veoma kratko, izvršio zagadjenje morskog okoliša ispuštanjem u more, što je inače teško i zamisliti.

Stoga se priklanjamo gledištu Davorina Rudolfa iz koga proizlazi da po općem medjunarodnom pravu danas na snazi, a i po propisima Konvencije iz 1982, gospodarski pojasa ne obuhvaća zračni prostor iznad njega. Stoga se sloboda prelijetanja toga prostora iznad gospodarskog pojasa ostvaruje jednako kao i nad otvorenim morem.<sup>(14)</sup>

U tome pogledu i prelijetanje zračnim koridorom iznad Otrantskih vrata, koji se nalazi izmedju pojaseva teritorijalnog mora obalnih država, slobodno je za sve zrakoplove, vojne i civilne, svih država. Tu se neće ništa promijeniti čak ukoliko bi sve obalne države na Otrantu proglašile svoj gospodarski pojas.

#### 4. Usporedbe s tjesnacima pod režimom neškodljivog i tranzitnog prolaska

Nije bez interesa da ovaj upravo opisani režim prolaska i prelijetanja koji vrijedi za Otrantska vrata, na veoma općenit način usporedimo s režimom neškodljivog prolaska i s režimom tranzitnog prolaska kroz druge tjesnace koji služe medjunarodnoj plovidbi.

Odmah valja istaknuti da su svi ti ostali tjesnaci koji služe medjunarodnoj plovidbi uži od onih na koje se primjenjuje član 36 Konvencije. U njima ne postoji put otvorenim morem ili gospodarskim pojasmom, niti u njima obalne države mogu proglašiti svoj vanjski morski pojasa. Oni su u cjelini pokriveni unutrašnjim morskim vodama ili i teritorijalnim morem jedne ili više država.

Najprije o tjesnacima koji su pod režimom neškodljivog prolaska. Po članu 45 Konvencije taj se režim primjenjuje na dvije vrste tjesnaca. Prvi su oni izmedju otoka obalne države i njenog kontinentalnog područja, ako pored njih postoji alternativni put otvorenim morem ili gospodarskim pojasmom jednakih navigacijskih i hidrografskih osobina. Taj opis odgovara Krfskom tjesnacu. Drugi su tjesnaci izmedju dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države. Taj opis odgovara Tiranskom prolazu na ulazu u zaljev Aquaba.

Režim prolaska Krfskim tjesnacem ovdje nas posebno zanima, jer on predstavlja alternativni plovni put na izlasku iz Otrantskih vrata u Jonsko i Sredozemno more, mada ne i alternativni put Otrantskim vratima na izlazu iz Jadranskog mora.

U tim tjesnacima vrijedi režim neškodljivog prolaska teritorijalnim morem, uz važan izuzetak, predviđen točkom 2 člana 45 Konvencije iz 1982, da se taj neškodljivi prolazak ne smije obustaviti.

Na tim tjesnacima nije dozvoljeno prelijetanje stranih zrakoplova. Podmornice i druga podmorska prijevozna sredstva dužna su pri prolasku ploviti površinom i vijati svoju zastavu.

Već je i prema Ženevsкоj konvenciji iz 1958, prolazak okvalificiran neškodljivim - "sve dok ne dira u mir, red i sigurnost obalne države". Ali Konvencija iz 1982, u članu 19 točka 2, tu izričito dodaje opis nekih djelatnosti koje prolazak stranog broda čine škodljivim. To su najprije neke nasilne ili prikrivene vojne i obavještajne djelatnosti stranog broda (prijetnja ili upotreba sile ili drugo ponašanje suprotno načelima iz Povelje UN; svaka vojna vježba ili obuka s oružjem; djelatnosti radi prikupljanja obavještenja i svaka propagandna djelatnost; polijetanje, spuštanje ili prihvatanje na brod bilo kakvog zrakoplova ili lansiranje ili prihvatanje neke vojne naprave). To su potom carinski, fiskalni i zdravstveni prekršaji, te prekršaji o useljavanju (ukrcavanje ili iskrcavanje robe, novca ili osoba suprotno propisima obalne države). To su nadalje - svaki čin hotimičnog ili ozbiljnog zagadjenja u teritorijalnom moru suprotno Konvenciji; svaka ribolovna djelatnost; obavljanje istraživanja ili mjerena; te uplitanje u sustav komunikacija ili nekih drugih sredstava ili uredjaja obalne države. Na kraju toga propisa navodi se i - "svaka druga djelatnost koja nije u izravnom odnosu s prolaskom" broda, što znači da ovo nabranjanje zabranjenih djela nije potpuno.

Dakle, mnoge od tih zabranjenih djelatnosti odnose se na ratne brodove. Ipak, strani ratni brodovi ne potпадaju pod sudbenost obalne države ni pri prolasku takvim tjesnacima. Ako neki takav brod ne poštuje zakone i propise obalne države o prolasku teritorijalnim morem, ona ga može pozvati da im se pokori. Ako se tome pozivu ne odazove, obalna država može jedino zahtijevati da takav ratni brod odmah isplovi iz njenog teritorijalnog mora.

Ako se brod nalazi u prolasku kroz tjesnac, takav poziv u stvari ne predstavlja neku sankciju.

Medjutim, u članu 25 stavak 1, nalazi se propis kome nema sličnoga u dijelu Konvencije koji se odnosi na tranzitni prolazak: "Obalna država može poduzimati u svome teritorijalnom moru mjere potrebne radi sprečavanja prolaska koji nije neškodljiv."<sup>(15)</sup> Nije sasvim jasno o kakvima se mjerama može raditi i kakav bi njihov učinak mogao biti na strane ratne brodove.<sup>(16)</sup>

Ostali strani brodovi, koji ne uživaju suvereni imunitet, potпадaju pod kaznenu i gradjansku sudbenost obalne države po propisima općeg medjunarodnog prava, na istovjetan način kodificiranim Ženevskom konvencijom iz 1958, i Konvencijom iz 1982, koje ćemo na drugom mjestu opisati.

Konvencija iz 1982, uz to, u članu 21 predviđa široku nadležnost obalne države da donosi zakone i propise koji obvezuju strane brodove u neškodljivom prolasku u njenom teritorijalnom moru. Radi se o sljedećim pitanjima: sigurnost plovidbe i reguliranje pomorskog prometa, u što spadaju i propisi o plovnim putovima i sustavima odijeljenog prometa u teritorijalnom moru; zaštita navigacijskih i tehničkih pomagala i drugih pomagala i uredjaja; zaštita kablova i cjevovoda; očivanje živih bogatstava mora; sprečavanje kršenja zakona i propisa obalne države o ribolovu; očuvanje okoliša obalne države i sprečavanje, smanjivanje i nadziranje njegova zagadjivanja; znanstveno istraživanje mora i hidrografska mjerenja; te sprečavanja kršenja carinskih, fiskalnih, zdravstvenih i useljeničkih zakona i propisa obalne države.

Prema tome, pravo neškodljivog prolaska Krfskim tjesnacem postoji i prema Konvenciji iz 1982. za sve strane brodove, mada ne i pravo prelijetanja iznad njega. Ali su ratni brodovi izloženi manjim ograničenjima, a ostali brodovi uživaju mnogo veću zaštitu, kad plove Otrantskim vratima.

Režim tranzitnog prolaska odnosi se na tjesnace koji služe medjunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa, ali u njima ne postoji put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom, jer im u nazužem dijelu širina. iznosi 24 milje ili manje.

Pravo tranzitnog prolaska uključuje i pravo prelijetanja zrakoplova. Podmornice u tome prolasku smiju ploviti pod vodom. Inače, pravo trazitnog prolaska jeste ostvarivanje slobode plovidbe i prelijetanja jedino radi neprekinutog i brzog tranzita tjesnaca. Brodovi i zrakoplovi dužni su da plove, odnosno da prelijeću, bez zadržavanja. Oni se uzdržavaju od svih drugačijih djelatnosti, osim ako im nalaže viša sila ili nevolja.<sup>(17)</sup>

U interesu obalnih država na takvim tjesnacima Konvencija iz 1982. izričito potvrđuje u tome pogledu pravilo općeg međunarodnog prava - da se brodovi i zrakoplovi, ostvarujući pravo tranzitnog prolaska, uzdržavaju od svake prijetnje silom ili upotrebe sile protiv suverenosti, teritorijalne cjelovitosti ili političke nezavisnosti obalnih država na tjesnacu, ili nekog drugog ponašanja kojim se narušavaju načela medjunarodnog prava sadržana u Povelji Ujedinjenih naroda.

Tu, dakle, nisu izričito zabranjena neka djela kao u pogledu neškodljivog prolaska. Ali to ne znači da postoji neka suštinska razlika. Većina djela koja su izričito zabranjena kod neškodljivog prolaska obuhvaćena su gornjom zabranom općenite naravi. Neka druga djela inače su zabranjena u teritorijalnom moru obalne države. Stoga, makar u pogledu zabranjenih djela pri neškodljivom i pri tranzitnom prolasku, čini nam se da suštinskih razlika u stvari i nema.<sup>(18)</sup>

Ali je lista zakona i propisa koje obalne države na tjesnacima mogu donositi o tranzitnom prolasku prema članu 42 Konvencije, znatno uža od one u pogledu neškodljivog prolaska. To su - sigurnost plovidbe i uredjenje pomorskog prometa u pogledu plovnih putova i sustava odijeljenog prometa u tjesnacu; sprečavanje, smanjivanje i nadziranje zagadjivanja provodjenjem primjenljivih medjunarodnih propisa koji se odnose na izljevanje nafte, naftnih otpadaka i drugih štetnih tvari u tjesnacu; sprečavanje ribolova od ribarskih brodova, uključivši pohranu njihova ribolovnog pribora; te ukrcavanje ili iskrcavanje bilo kakve robe, novca ili osoba protivno carinskim, fiskalnim, useljeničkim ili zdravstvenim zakonima i propisima obalnih država na tjesnacu. Članom 40, stranim brodovima u tranzitnom prolasku još su zabranjena sva istraživanja ili mjerjenja bez prethodnog odbrenja obalnih država na tjesnacu.

U odnosu na neškodljivi prolazak, značajna je i razlika, što obalnim državama na tjesnacima u kojima se primjenjuje tranzitni prolazak, ipak nisu izričito priznate kaznena i građanska sudbenost nad stranim brodovima koji taj prolazak obavljaju bez zadržavanja.

\*Usporedjujući režim neškodljivog prolaska, tranzitnog prolaska i prolaska tjesnacima u kojima postoji put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom, uočljivo je da Konvencija iz 1982., samo za prve dvije grupe tjesnaca, u članovima 44 i 45, stavak 2, propisuje da se taj prolazak ne smije obustaviti. Unatoč nastojanjima Jugoslavije, takva zabrana nije izričito propisana i u članu 36 Konvencije.

Ali i drugih propisa te Konvencije nesumnjivo proizlazi da obalna država nikad ne smije obustaviti prolazak stranim brodovima u onom dijelu tjesnaca koji čini njen gospodarski pojas, kao ni u bilo kojem drugom dijelu svoga gospodarskog pojasa. Na to je ne ovlašćuju ni suverena prava koja ona o tome pojasu uživa, a ni jurisdikcija u djelatnostima koje smo naprijed izložili. Ta zabrana obustavljanja prolaska još više proizlazi iz afirmacije slobode plovidbe i prelijetanja gospodarskim pojasom i upućivanjem u tome pogledu na odgovarajuće propise o slobodi otvorenog mora.

Zabranu obustavljanja prolaska, koja bi se odnosila na određeno vrijeme za sve strane brodove iz razloga sigurnosti obalne države, nipošto ne treba poistovjećivati s pravom obalne države da u vršenju svoje jurisdikcije zaustavi neki brod pojedinačno, koji je prekršio neke propise.

Već smo opisali domaćaj toga prava obalne države po Konvenciji iz 1982. u njenom gospodarskom pojasu, ukoliko bi neki strani brod koji ne uživa suvereni imenitet počinio zagadjenje većih razmjera i time prouzročio veću štetu ili opasnost obali ili interesima obalne države vezanim za morsku obalu.

Još šira prava obalne države uživaju na tjesnacima u kojima se primjenjuje režim tranzitnog prolaska, i to također u pogledu onih stranih brodova koji ne uživaju suvereni imunitet. Član 233 Konvencije iz 1982. propisuje da obalna država na tjesnacu može poduzeti mjere protiv stranog broda koji je prekršio njene zakone i propise o tranzitnom prolasku koja je ona ovlaštena donositi na temelju člana 42 Konvencije, a koje smo naprijed izložili.

Ona pri tome poštuje mutatis mutandis sve odredbe koje smo također izložili, o traženju podataka od stranog broda o njegovu zaustavljanju u svrhu istrage nad njim, pa u izuzetnim slučajevima i o zabrani njegove daljnje plovidbe ili o upućivanju u najbliže remontno brodogradilište, čak ako je i spremam položiti jamčevinu.

Jednak postupak obalna država može provoditi i nad stranim brodovima koji se nalaze u prolasku tjesnacem u kojem vrijedi režim neškodljivog prolaska. Ali pošto je lista pitanja o kojima ona može donositi svoje zakone i propise u pogledu toga prolaska najšira, tu je i njena vlast kažnjavanja prekršaja najveća.

Što je još značajnije, strani državni ili privatni trgovачki brod u prolasku tim tjesnacima podvrgava se kaznenoj i gradjanskoj sudbenosti obalne države. Kaznena sudbenost odnosi se na sva kažnjiva djela kojih se posljedice protežu na obalnu državu, ili ako remete mir zemlje ili red u teritorijalnom moru, ili ako se radi o nedopuštenoj trgovini opojnim drogama ili psihotropnim tvarima. Gradjanska sudbenost, uključujući mjere izvršenja ili zadržavanja, vrši se nad brodom radi obveza koje je on sam preuzeo, ili radi odgovornosti koje su za brod nastale u toku plovidbe ili zbog plovidbe vodama obalne države, uključivši i zagadjivanje mora.

Važno je ovdje napomenuti da se strani trgovaci brodovi podvrgavaju toj vlasti obalne države, bilo da plove tjesnacem za koji važi režim neškodljivog prolaska poput Krfskog tjesnaca, ili prolaze dijelom šireg tjesnaca, poput Otrantskih vrata, koji čini teritorijalno more neke obalne države.

##### 5. ZAKLJUČAK

Nastojali smo sa što je moguće više pojedinosti opisati režim plovidbe i prelijetanja Otrantskim vratima prema Konvenciji iz 1982., i usporediti ga s režimom neškodljivog i tranzitnog prolaska.

Taj režim još uvijek ne vrijedi na Otrantskim vratima, jer ni jedna obalna država тамо još nije proglašila svoj gospodarski pojas. A koliko nam je poznato, ni jedna od njih nije proširila ni svoj vanjski morski pojas na širinu veću od 12 milja od polazne crte. Kako smo već naveli, Albanija je protivpravno pro-

širila svoje teritorijalno more na 15 milja od polazne crte. Italija danas ima širinu svoga teritorijalnog mora od 12 milja, a Grčka zasada samo 6 milja od polazne crte. Prema tome, dio voda Otrantskih vrata izvan teritorijalnog mora obalnih država još uvijek čini prostor otvorenog mora, i brodovi koji se nalaze u prolasku tim dijelom toga tjesnaca nisu podvrgnuti nikakvoj vlasti obalnih država.

Ali ne treba očekivati da će to stanje zadugo potrajati, i da se neće izmjeniti čak i prije stupanja na snagu Konvencije UN o pravu mora iz 1982. Mnoge druge države koje čak nisu potpisale, niti ratificirale tu Konvenciju, a neke od njih to ni ne namjeravaju učiniti, već su proglašile svoj gospodarski pojas, smatrajući ga institutom općeg običajnog prava na snazi. Medju njima su Sjedinjene Američke Države. Pod istim uvjetima to mogu učiniti i druge države.

Neke države, poput nama susjedne Italije, danas se uporno zalažu za to da obalne države ne proglašavaju svoj gospodarski pojas u Sredozemlju. Ali su i one u jednom trenutku drugačije procijenile svoje nacionalne interese, i promijenile su stav. U 1976. godini redom su proširile svoje zone isključivih ribolovnih prava na pojas mora do 200 milja od polazne crte - Sjedinjene Države, Kanada, Francuska, Evropska ekonomска zajednica, i Sovjetski Savez. Time je institut gospodarskog pojasa postao dijelom općeg običajnog prava još dok je Treća konferencija UN o pravu mora bila u toku i dok se nije znao njen ishod. Stoga Italija, ili bilo koja druga zemlja na Otrantu, kao uostalom i Jugoslavija, imaju pravo proglašiti svoj gospodarski pojas, ali pri tome, bez obzira da li namjeravaju postati strankama Konvencije iz 1982, ne smiju u tome pojasu zahtijevati i vršiti veća prava i nadležnosti od onih propisanih u njoj. Ta prava nije im dužna priznati ni bilo koja druga država.

Nije sasvim sigurno da li bi već danas, prije stupanja na snagu Konvencije iz 1982, države imale pravo proširiti svoj vanjski morski pojas na širinu do 24 milje od polazne crte. Ipak je to već učinilo više od deset država. (19)

Ali i nakon što sve obalne države na Otrantskim vratima prošire svoj vanjski pojas i proglaše svoj gospodarski pojas, režim prolaska tim tjesnacem neće se izmjeniti u mjeri da bi time sam prolazak postao ugrožen. Naveli smo već da obalne dr-

žave time neće steći nikakva prava u zračnom prostoru Otranta izvan pojasa njihova teritorijalnog mora. Taj zračni prostor i dalje će ostati pod istim režimom kao i prostor iznad otvorenog mora.

Obalne države neće imati pravo iz ma kojeg razloga, makar i privremeno, zatvoriti prolazak za sve strane brodove u dijelu Otranta koji će činiti njihov vanjski morski pojas ili gospodarski pojas. U tome pogledu Otrantska vrata su potpuno izjednačena sa svim drugim tjesnacima koji služe medjunarodnoj plovidbi, a u kojima se primjenjuje režim bilo tranzitnog ili neškodljivog prolaska.

Obalne države, nadalje, neće imati pravo po bilo kojoj osnovi zadržavati i sprovoditi postupak protiv stranih ratnih borodova i drugih brodova koji uživaju suvereni imunitet, u prolasku Otrantskim vratima. One neće imati pravo nadzora ni po osnovi svojih prava u vanjskom morskom pojasu ni nad trgovačkim ribarskim i drugim brodovima koji se nalaze u prolasku i ne održavaju veze s njihovim kopnom.

Ali će postojati znatna ovlaštenja obalnih država, na temelju njihove jurisdikcije koju uživaju u svome gospodarskom pojasu, u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša, mada samo u pogledu stranih brodova koji ne uživaju suvereni imunitet.

Uočili smo već da će i tada režim prolaska stranih brodova Otrantom i njihov položaj u njemu, biti znatno povoljniji negoli u drugim tjesnacima u kojima vrijedi tranzitni, te pogotovo u onima u kojima važi neškodljivi prolazak.

Jugoslavija je bila medju onim zemljama koje su se iz načelnih razloga zalagale za priznanje gospodarskog pojasa u međunarodnom pravu. Čak da je imala i suprotan stav, ona sama ne bi bila u stanju spriječiti njegovu transformaciju u institut općeg običajnog prava. Moralo je svakome biti jasno da režim plovidbe i prolaska tim pojasom ne može ostati sasvim jednak onome na otvorenom moru. I stoga jugoslavenska delegacija na Trećoj konferenciji UN o pravu mora nije ni mogla ishoditi никакav povoljniji režim prolaska koji bi vrijedio za Otrantska vrata. Čak da je i uspjela da se u tekst člana 36 Konvencije, ili u nekoj drugoj odredbi, propiše da se u takvim tjesnacima sloboda plovidbe - "ne smije ometati", to ne bi ni malo umanjilo jurisdikciju obalnih država u njihovu gospodarskom pojasu

u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša. Jer kako smo vidjeli, još širu jurisdikciju i prava obalne države uživaju u drugim tjesnacima u pogledu kojih je izričito propisano da se prolazak ne smije obustaviti.

- 
- (1) Vidi - Budislav Vuks: "Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i plovidba Otrantom", Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja 1984, broj 103-104, str. Prikaz stajališta Jugoslavije, Italije, Albanije i Grčke na toj konferenciji izlaže i - Davorin Rudolf: Međunarodno pravo mora, Zagreb 1985, str. 172-176.
- (2) U pogledu ovog novog pojasa mora u nas se koriste najrazličitiji nazivi, poput onih: "isključiva ekomska zona", "isključiva gospodarska zona", "isključiva privredna zona", i dr. S obzirom da je za područje morskog dna i podzemlja izvan granica nacionalne jurisdikcije (na engleskom "Area"), kod nas prihvaćen izraz "Zona", dolazilo bi do zbrke kad bi se i u nazivu ovog djela mora koristilo izraz "zona", posebno što su kod nas gotovo općenito usvojeni nazivi - "vanjski morski pojas", i "epikontinentalni pojas". Po našem mišljenju najadekvatniji bi izraz bio "isključivi ekonomski pojas". Ali da ne bismo povećavali ovo štetno šarenilo naziva za isti pravni pojam, usvojili smo i ubuduće čemo koristiti izraz kojim se služi Davorin Rudolf u svome sistematskom djelu iz prethodne bilješke.
- (3) Obalne države već imaju u Otrantu ipso facto svoj epikontinentalni pojas, koji obuhvaća morsko dno i podzemlje u produžetku njihova teritorijalnog mora. Ali taj pojas je od malog značaja za prolazak stranih brodova Otrantskim vratima. Sve dok obalne države ne proglose na tom prostoru svoj gospodarski pojas, kojim će asimilirati taj epikontinentalni pojas, po članu 3 Ženevske konvencije o epikontinentalnom pojasu iz 1958, vode i zračni prostor iznad njega čine otvoreno more. Član 5, stavak 6 te Konvencije propisuje da obalna država u istraživanju i iskorištavanju toga pojasa ne smije postavljati instalacije ili uredjaje, ni zone sigurnosti uokolo njih, tamo gdje bi mogli ometati upotrebu priznatih pomorskih putova neophodnih za međunarodnu plovidbu. Ta zabrana se upravo odnosi na epikontinentalni pojas u tjesnacima poput Otranta. Slična zabrana propisana je i Konvencijom iz 1982, i u nastavku čemo je izložiti.
- (4) Skoro sve države svijeta, osim rijetkih poput Albanije, stranke su Ženevske konvencije iz 1958, ili su potpisnice Konvencije iz 1982. Stoga se s razlogom može smatrati za propise koji su na jednak način formulirani u tim dvjema konvencijama da ih je prihvatile čitava međunarodna zajednica država.
- (5) Vidi prikaz sudske i arbitražne prakse o razgraničenju epikontinentalnog pojasa i osvrt na te propise Konvencije iz

1982. o razgraničenju, u našoj raspravi - "Kriteriji razgraničenja morskih prostranstava između država", Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja 1983, broj 100, str. 43-84.

- (6) To mišljenje kod nas zastupa Vladimir Ibler: "Isključiva gospodarska zona s posebnim osvrtom na Jadran", Pomorski zbornik 1983, Rijeka, str. 28-29.
- (7) Vidi u tome pogledu još i drugu rečenicu u članu 86 te Konvencije.
- (8) Neki američki pisci pozivaju se upravo na ovaj dio rečenice u članu 58, kao na pravnu osnovu za slobodu vršenja vježbi i manevra ratnih flota u gospodarskom pojasu, jednako kao i u otvorenom moru. Usp., Horace B. Robertson, Jr.: "Navigation in the Exclusive Economic Zone", Virginia Journal of International Law 1984, No. 4, pp. 885-888, i тамо navedena druga gledišta. Ovdje se ne možemo upustiti u ovu složenu problematiku, ali ističemo i stav toga pisca, da su te djelatnosti, koje su uključene u slobode otvorenog mora, "podložne jedino obvezi poštivanja prava drugih država da se koriste slobodama otvorenog mora", ibid.p. 886. Stoga nema sumnje da bi vojne vježbe i manevri u tako uskom prostoru mora, kao što su Otrantska vrata, predstavljali ometanje slobode plovidbe, prolaska i prelijetanja, čak kad bi ih vršila i sama obalna država u svome gospodarskom pojasu.
- (9) Horace B. Robertson u navedenom članku, op. cit., pp. 882-883, raspravlja o tome da li bi obalna država na temelju svoga prava iz člana 61 Konvencije smjela podizati naprave u svome gospodarskom pojasu u svrhu održanja populacija životih bogatstava mora. Njegov zaključak je sljedeći: "Očito je da, ukoliko obalna država zakonito izgradi vještačku napravu u tome pojasu, upotreba te naprave za to vrijeme ima prednost u odnosu na pravo plovidbe kroz mjesto gdje je ona smještena. Na sličan način, ako postoji priznat plovni put bitan za medjunarodnu plovidbu, tada obalna država tamo ne smije podići vještačku napravu, jer plovni put u tome slučaju ima prednost." Ovaj se zaključak po našem mišljenju a fortiori odnosi na dio tjesnaca koji čini gospodarski pojas neke obalne države.
- (10) U pobledu zagadjivanja mora potapanjem u gospodarskom pojasu obalne države, vidi član 194, stavak 3 točka (a); član 210, stavak 5; i član 216, točka (a) Konvencije.
- (11) Nadležna univerzalna organizacija u tome pogledu je Medunarodna pomorska organizacija.
- (12) Član 230, stavak 1 predviđa za takva kršenja koja su počinili strani brodovi izvan teritorijalnog mora isključivo novčane kazne.
- (13) Stranke Konvencije, nakon što stupi na snagu, moći će na temelju člana 297, stavak 1, rješavati međusobne sporove

putem obveznih postupaka u pogledu svih dopustivih upotreba mora u gospodarskom pojasu iz člana 58. Posebno će nezadovoljne države imati mogućnost tužbe protiv obalne države u slučajevima njenog kršenja medjunarodnih pravila i standarda za zaštitu i očuvanje morskog okoliša u njenom gospodarskom pojasu. I to bi predstavljalo značajno osiguranje slobode plovidbe Otrantskim vratima kad bi sve obalne države na njima postale stranke te Konvencije, što se danas čini malo vjerovatnim.

- (14) Usp., Davorin Rudolf: Medjunarodno pravo mora, Zagreb 1985., str. 223.
- (15) Ovaj propis formuliran je jednakim riječima kao i član 14, stavak 4 Ženevske konvencije iz 1958.
- (16) Ni definicija agresije, usvojena rezolucijom Opće skupštine UN 3314 (XXIV) od 14. prosinca 1974, ne pruža nam siguran putokaz za stanje koje bi moglo nastati primjenom mjera obalne države protiv ratnog broda u njenom teritorijalnom moru. Prema njenom članu 4, točka (d), napad na takav brod mogao bi prima facie predstavljati čin agresije. Ali isto tako, i nasilni prolazak takvog broda, posebno ako bi pri tome upotrijebio silu, mogao bi se shvatiti kao čin agresije protiv obalne države prema članu 1, i po članu 3, točka (a) i (b) te definicije.
- (17) U članu 38, točka 3 Konvencije iz 1982. navedeno je sljedeće: "Svaka djelatnost koja nije ostvarivanje prava tranzitnog prolaska tjesnacem ostaje podložna drugim odgovarajućim odredbama ove Konvencije." To bi, između ostalog, moglo značiti da bi strani brod koji se neovlašteno zadržao u tjesnacu potpao pod jurisdikciju obalne države koju ona uživa u svome teritorijalnom moru.
- (18) Ne bismo se nikako mogli složiti s gledištem Bernarda H. Oxmana: "The Regime of Warship Under the United Nations Convention on the Law of the Sea", Virginia Journal of International Law 1984, No. 4, pp. 851, 857. Na temelju naprijed navedenog člana 25, točka 1, on smatra da obalna država ima pravo spriječiti prolazak koji nije neškodljiv u dijelu mora na koji se odnosi neškodljiv prolazak, a da ona to pravo nema u pogledu tranzitnog prolaska, jer je navodno zabrana prijetnje ili upotrebe sile tu formulirana kao dužnost države zastave, a ne i kao pravo obalne države. Kad bi svaka država vršila ovakve redukcije, koje idu ab absurdo, svojih obveza propisanih u Konvenciji, možda uopće ne bi bilo uvjeta za postojanje pravnog poretku na moru.
- (19) Davorin Rudolf, op. cit., str. 195, služeći se podacima iz Law of the Sea Bulletin, No. 2, 1983, u tome pogledu navodi sljedećih trinaest država: Antigua i Barbuda, Burma, Dominika, Dominikanska Republika, Indija, Jemen, Kampučija, Malta, Maroko, Pakistan, Šri Lanka, Vanuatu i Vijetnam. Prema istom izvoru, vanjski pojas od 18 milja od polazne crte proglašili su Bangladeš, Egipat, Gambija, Saudijska Arabija i Sudan, te Venezuela od 15 milja.

## SUMMARY

Prof. dr Vladimir-Djuro Degan: THE REGIME OF NAVIGATION AND OVERFLIGHT THROUGH THE STRAIT OF OTRANTO ACCORDING TO THE U. N. LAW OF THE SEA CONVENTION OF 1982.

The Strait of Otranto is used for international navigation, and as at its narrowest point it is about 40 nautical miles wide, there is actually a high sea route through it. Thus ships in passage and air-planes in overflight on this route are to-day not submitted to any authority of coastal States.

This article deals, however, with a situation which might arise in the future, if all coastal States in this Strait extend their contiguous zone to the new maximal breadth which can be 24 miles from the baselines, and if all of them proclaim their exclusive economic zone in it, following the provisions of the new 1982 Law of the Sea Convention.

In such future regime the coastal States will not obtain any rights in the air-space above their exclusive economic zone. The regime of this air-space will remain the same as the space above the high sea, and therefore flight in it will be entirely free for planes of all kinds.

The coastal States will furthermore have no right to suspend the passage and navigation of foreign ships in the part of the Strait forming their exclusive economic zone. Thus, as for other straits used for international navigation, under the regime either of transit or of innocent passage, the right of suspension of passage through this Channel is neither provided for, nor allowed.

The coastal States will have no rights, on whatever basis, to delay or to investigate any ship which enjoys sovereign immunity (warships and ships on government non-commercial service). The navigation of these ships through the parts of the Strait of Otranto out of the territorial sea of coastal States, will be completely free in all circumstances.

On the basis of their rights in their contiguous zone, the coastal States will furthermore have no right of control over any kind of ship (including merchant ships and fishing boats) which are in transit through this strait, if they do not maintain any contact with the territory or territorial sea of coas-

tal States.

Nevertheless, in such a future situation, in exercising their jurisdiction with regard to the protection and preservation of the marine environment in their exclusive economic zone, the coastal States will obtain considerable rights of delay and of investigation of ships not enjoying sovereign immunity.

It is, however, in the interests of the freedom of navigation, that they exercise this jurisdiction in a cautious manner, not in disregard of the relevant provisions of the 1982 Convention. No coastal State, whether it intends to become a party to this Convention or not, is entitled to claim any rights whatsoever in its exclusive economic zone outside the provisions of this Convention, and no other State is legally bound to abide by such claims.