

REŽIMI PLOVIDBE TJESNACIMA U JADRANSKOM MORU PREMA KONVENCIJI UJEDINJENIH NARODA O PRAVU MORA IZ 1982.

Daška Dugošević,
stručni suradnik

UDK 341.225
izvorni znanstveni rad

Izlažu se režimi prolaska tjesnacima prema novoj Konvenciji UN o pravu mora. Odredbe o tjesnacima sadržane u Konvenciji vrlo su aktualne za našu zemlju, jer važni plovidbeni putovi prolaze u središnjem Jadranu tjesnacima što su smješteni u teritorijalnom moru Jugoslavije, a smatra se da ti tjesnaci služe međunarodnoj plovidbi. Stoga se posebno razmatra izjava što ju je vlada SFR Jugoslavije dala prilikom ratifikacije Konvencije uz čl. 38. st. 1. u vezi zadržavanja režima neškodljivog prolaska u tjesnacu koji od više njih služi međunarodnoj plovidbi, a nalazi se u teritorijalnom moru Jugoslavije.

Za sve pomorske zemlje prolazak tjesnacima predstavlja jedan od uvjeta za plovidbu njezinih brodova oceanima i korištenje slobode plovidbe koja tamo vlada, jer putovi do otvorena mora vode kroz mnogobrojne tjesnace. To se prije svega odnosi na zemlje koje nemaju svojih obala na oceanima, a u takvom je položaju i naša zemlja, čije se obale nalaze na zatvorenom ili poluzatvorenom moru — Jadranskom moru — iz kojeg je put u drugo zatvoreno ili poluzatvoreno more — Sredozemno more — moguć jedino kroz Otrantska vrata. Naša ovisnost o zajamčenosti prolaska tjesnacima čini se još veća kada se ima u vidu da je naša zemlja jedina obalna država na Jadranu koja nema svojih obala na Otrantu.

Prema Konvenciji UN o pravu mora iz 1982.¹ za plovidbu tjesnacima predviđena su dva režima: režim tranzitnoga prolaska, koji vrijedi kao pravilo i režim neškodljiva prolaska, koji je zadržan samo u odnosu na neke tjesnace.

¹ Konvencija o pravu mora iz 1982. nije do danas stupila na snagu. Za njezino stupanje na snagu potrebno je šezdeset akata o ratifikaciji ili pristupanju, a do početka ožujka 1989. Konvenciju je ratificiralo četrdeset potpisnica. Vidi: Law of the Sea Bulletin, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, May 1989, br. 13, str. 6.

Proširenje granice teritorijalnoga mora na 12 milja i prihvaćanje toga pravila na Trećoj konferenciji UN o pravu mora imalo je za posljedicu da brodovi moraju ploviti kroz teritorijalno more jedne od obalnih država u tjesnacu, jer se veliki broj tjesnaca našao u cijelosti prekriven teritorijalnim morem obalnih država i u takvoj situaciji velike pomorske sile nisu prihvaćale više režim neškodljiva prolaska tjesnacima kao zadovoljavajući. Naime, velike pomorske sile nisu više režim neškodljiva prolaska, koji je vrijedio kao pozitivno međunarodno pravo prema Ženevskoj konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. smatrale prikladnim i prihvatljivim za osiguranje plovidbe tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi. Stoga je na Trećoj konferenciji o pravu mora došlo do prihvaćanja kompromisnoga rješenja, tako da prema novoj Konvenciji za plovidbu tjesnacima vrijedi režim tranzitnoga prolaska za većinu tjesnaca, dok je režim neškodljiva prolaska zadržan samo za točno određene slučajeve.²

Tranzitni prolazak primjenjivat će se na sve tjesnace između jednoga dijela otvorenoga mora ili isključive ekonomske zone i drugoga dijela otvorenoga mora ili isključive ekonomske zone (čl. 37. Konvencije). Režim neškodljiva prolaska zadržava se u dva slučaja i to: a) za tjesnace između obalne države na tjesnacu i njezina kopna, ako postoji put otvorenim morem ili put kroz isključivu ekonomsku zonu i to od otoka u smjeru otvorena mora, koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske uvjete (čl. 38. st. 1); za tjesnace koji spadaju dio otvorena mora ili isključive ekonomske zone s teritorijalnim morem strane države (čl. 45. st. 1b).

Tranzitni prolazak u skladu s odredbama Konvencije znači slobodnu plovidbu i prelijetanje radi neprekinutog i brzog tranzita tjesnacem između jednoga dijela otvorena mora ili isključive ekonomske zone i drugoga dijela otvorenog mora ili isključive ekonomske zone. Pravo tranzitnoga prolaska odnosi se na sve brodove i zrakoplove, dakle tranzitni prolazak isključuje i plovidbu ratnih brodova i prelijetanje ratnih zrakoplova, za koje se ne spominje traženje bilo kakve dozvole ili notifikacije. Režim neškodljiva prolaska mnogo je stroži i on ne uključuje prelijetanje zrakoplova, dok za podmornice vrijedi pravilo da moraju ploviti na površini i istaknuti svoju zastavu. Naveli smo samo neke razlike između dva spomenuta režima iz kojih je jasno vidljivo da je režim tranzitnog prolaska mnogo liberalniji od režima neškodljiva prolaska, pa, iako je donesen na zahtjev velikih pomorskih sila, sigurno će koristiti i našim brodovima, koji na putu do otvorena mora moraju prolaziti mnogobrojnim tjesnacima.

² Velike pomorske sile zalagale su se da režim plovidbe u tjesnacima bude sličan onome što vrijedi na otvorenom moru, a to je režim slobode plovidbe. Na taj način formulirani su i prijedlozi Sjedinjenih Američkih država: Doc. A/AC 138/SC. II/L.4 od 30. 7. 1971. i prijedlog Sovjetskoga Saveza, Doc. A/AC 138/SC. II/L.7 od 25. 7. 1972. podneseni još Komitetu za morsko dno; nasuprot tomu zajednički prijedlog u kojem se traži jedinstveni pravni režim u svim dijelovima teritorijalnoga mora podnijele su Cipar, Grčka, Indonezija, Malezija, Maroko, Filipini, Španjolska, Jemen, Doc. A/AC. 138/SC. II/L.18 od 27. 3. 1973; Kompromisni prijedlog na temelju kojega je izrađen i prihvaćen režim tranzitnoga prolaska podnijela je Velika Britanija, Doc. A/CONF. 62./C. 2/L.3 od 3. 7. 1974.

Međutim, treba imati na umu da kroz tjesnace u Jadranskom moru (vrata, prolaze, kanale), koji su smješteni između naših otoka prolaze plovni putovi koji služe međunarodnoj plovidbi. Iako je jedan od nedostataka Konvencije o pravu mora što ona ne sadrži definiciju tjesnaca, jedan od uvjeta, i to po našem mišljenju bitni uvjet, jest da tjesnac služi međunarodnoj plovidbi. Budući da između tjesnaca, koji se nalaze u teritorijalnom moru Jugoslavije, prolaze međunarodni plovni putovi kroz koje se faktično odvija promet, smatramo da je taj bitni uvjet iz Konvencije o pravu mora ispunjen.

Analize prometa u Jadranu su pokazale da postoje tri velika područja koncentracije brodova u Jadranskom moru, i to: na izlazu iz Otrantskih vrata u pravcu sjevera; između skupine otoka Palagruže, Pianose i rta Gargano; zapadno od Pule. Ta se koncentracija prometa nalazi na glavnom središnjem prekomorskom plovidbenom putu, odnosno na počecima i sredini toga puta.³ Budući da taj plovidbeni put prolazi djelomično u svom srednjem dijelu i tjesnacima koji se nalaze u srednjem Jadranu, potrebno će biti utvrditi pod kojim će režimom strani brodovi ploviti ovim tjesnacima, te utvrditi potrebu određivanja plovnih putova i sustava odijeljenoga prometa u tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi u skladu s Konvencijom o pravu mora.

Od glavnoga središnjega plovidbenog puta odvajaju se prilazni putovi što vode u luke na Jadranu. Sa stajališta sigurnosti plovidbe, te očuvanja i zaštite morske okoline posebno su važni ovi plovidbeni putovi koji vode prema lukama, te je nužno u tim dijelovima mora regulirati plovidbu brodova, posebno velikih brodova, tankera i brodova s opasnim teretom, što sve spada u nadležnost obalne države.

Kao što je rečeno, važni plovidbeni putovi prolaze srednjim Jadranom kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi i većina njih nalazi se u teritorijalnom moru Jugoslavije. Imajući to u vidu vlada je SFR Jugoslavije dala prilikom ratifikacije Konvencije o pravu mora u skladu s čl. 310. Konvencije⁴ izjavu uz čl. 38. st. 1. da »...vlada Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije smatra da svojim zakonima i propisima može odrediti, na osnovu čl. 38. st. 1. i u vezi s članom 45. st. 1(a) Konvencije, u kojem će se tjesnacu od više njih koji služe međunarodnoj plovidbi, u teritorijalnom moru Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije zadržati režim neškodljivog prolaska, kako to bude najcjelishodnije«.⁵

³ Vidi: S. Lakoš, Sadašnji i budući plovidbeni putovi na Jadranu, Pomorski zbornik, 1985, vol. 23, str. 341.

⁴ Spomenuti čl. 310. Konvencije o pravu mora odnosi se na deklaracije i izjave i glasi: »Član 309. ne priječi državu da prilikom potpisivanja, ratifikacije ili pristupanja ovoj Konvenciji daje deklaracije ili izjave, kako god izražene ili nazvane, među ostalim, o usklađivanju svojih zakona i propisa s odredbama ove Konvencije, s tim da takve deklaracije ili izjave nisu usmjerene na isključivanje ili preinake pravnog učinka odredaba ove Konvencije u njihovoj primjeni na tu državu.«

⁵ Vidi: Law of the Sea Bulletin, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, November 1986, br. 8. str. 9.

Međutim, tumačeći doslovno odredbu sadržanu u čl. 38. st. 1. Konvencije po kojoj se tranzitni prolazak ne primjenjuje jedino ako se tjesnac nalazi između otoka obalne države i njezina kopnenoga područja, i to kada postoji put otvorenim morem ili kroz isključivu ekonomsku zonu od otoka u pravcu otvorena mora, koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske uvjete, ne bi na prvi pogled bilo uvjeta za primjenu zadržaja iz naše izjave. Naime, spomenuti čl. 38. st. 1. odnosi se samo na slučajeve kada postoji alternativni plovni put u odnosu na tjesnac smješten između otoka i kopnenoga područja obalne države, a ne na tjesnace smještene između više otoka. U Konvenciji, dakle, ne bi mogli naći konkretnoga uporišta na temelju kojega bi obalna država mogla određivati u kojem će se tjesnacu od više njih koji služe međunarodnoj plovidbi primjenjivati režim tranzitnog prolaska, a u kojem režim neškodljiva prolaska. Gledajući s druge strane, takovo doslovno tumačenje Konvencije dovelo bi do situacije da se u tjesnacima koji su u teritorijalnom moru Jugoslavije i koji služe međunarodnoj plovidbi, primjenjuje režim tranzitnog prolaska, što bi se u prvom redu odnosilo na Viški i Biševski kanal, dok bi u dijelu teritorijalnoga mora između Palagruže i Pianose, te između Palagruže i rta Gargano primjenjivao stroži režim neškodljiva prolaska, jer se ovdje ne radi o tjesnacima u smislu međunarodnoga prava s obzirom da u dijelovima ovih prolaza postoje vrlo mali pojava-sevi otvorena mora. Imajući to u vidu mogao bi se na plovidbu ovim prolazima primijeniti čl. 36. Konvencije i u tom slučaju bi u teritorijalnom moru oko spomenutih otoka vrijedio neškodljivi prolazak, koji i inače vrijedi u teritorijalnom moru obalne države, dakle bez zabrane zaustavljanja, dok bi u pojasu otvorena mora bio na snazi režim slobode plovidbe koji vrijedi na otvorenom moru. Kako je u spomenutom slučaju put otvorenim morem vrlo uzak, držimo da bi se moglo smatrati da takav put nije dovoljan za postojeću gustoću prometa u tom dijelu mora, jer ovuda prolazi glavni plovidbeni put iz Otranta u sjeverni Jadran — tako da put otvorenim morem nije jednako prikladan, s obzirom na navigacijske i hidrografske uvjete, kao što je to put kroz teritorijalno more Jugoslavije ili Italije. Takovo bi tumačenje isključilo ove tjesnace od primjene čl. 36. Konvencije, pa ako se prihvati ovo stajalište i zaključi da plovni put otvorenim morem nije dovoljan za tako intenzivni promet kakav se odvija u ovom dijelu Jadrana, moglo bi se i na spomenute tjesnace primjenjivati režim tranzitnoga prolaska koji općenito vrijedi za prolazak brodova tjesnacima. Time bi se možda raste- retio promet kroz tjesnace kroz koje bi po doslovnoj interpretaciji Konvencije ionako vrijedio režim tranzitnoga prolaska, a to je slučaj u Viškom i Biševskom kanalu. Kroz ovaj dio Jadrana trebale bi plovidbu regulirati zajednički vlade Jugoslavije i Italije u skladu s odredbama Konvencije o pravu mora i eventualno u dogovoru s nadležnom međunarodnom organizacijom, u ovom slučaju Međunarodnom pomorskom organizacijom (IMO).

U skladu s odredbama koje reguliraju plovidbu tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi prema Konvenciji o pravu mora, trebao bi se režim tranzitnoga prolaska primjenjivati i na tjesnace što se nalaze u teritorijalnom moru Jugoslavije. Radi se o tjesnacima koji povezuju dva dijela otvorena mora i kojima prolaze važni plovidbeni putovi, pa prema tomu ovi

tjesnaci služe međunarodnoj plovidbi, te bi s tog stajališta izjava dana uz čl. 38. st. 1. Konvencije mogla smatrati »nerealnom«, budući da u samoj Konvenciji ne nalazimo osnove na temelju koje bi obalna država mogla određivati u kojem će se tjesnacu primjenjivati neškodljivi prolazak, odnosno u kojem bi tjesnacu od više njih, država mogla zadržati režim neškodljiva prolaska.

Rukovodeći se sličnim motivima, s obzirom na sličnu konfiguraciju svoje obale kao što je i jadranska obala, i Grčka je vlada prilikom potpisivanja Konvencije u odnosu na slučajeve kada se radi »... o brojnim otocima koji formiraju veliki broj alternativnih tjesnaca, koji u stvari služe jednoj te istoj ruti za međunarodnu plovidbu, shvaćanje je Grčke, da odnosna obalna država ima odgovornost da odredi rutu ili rute u tim alternativnim tjesnacima, kroz koje brodovi i zrakoplovi trećih država mogu prolaziti u režimu tranzitnog prolaska«.⁶

Analizirajući zajedno izjavu vlade Grčke i Jugoslavije dolazimo do zaključka da su se one rukovodile istim ciljevima, a to je »... osiguranje slobode plovidbe i prelijetanja, radi neprekinutoga i brzoga tranzita tjesnacem između jednoga dijela otvorenoga mora ili isključive ekonomske zone i drugoga dijela otvorenoga mora ili isključive ekonomske zone«, kako je to sadržano u čl. 38. st. 1. Konvencije, s time da se nesmetani prolazak osigura u jednom tjesnacu od više njih koji vode u istom pravcu. Ako se prihvati takvo tumačenje, ne bi se trebalo obalnoj državi nametati tranzitni prolazak u svakom tjesnacu koji alternativno služe međunarodnoj plovidbi i pripada jednoj te istoj ruti koja vodi između jednoga dijela otvorena mora i drugoga dijela otvorena mora. Iako razlozi navedeni u grčkoj i jugoslavenskoj izjavi nisu obuhvaćeni izuzetkom iz čl. 38. st. 1. Konvencije, oni bi se bez štete po međunarodnu plovidbu mogli primijeniti i u slučajevima gdje postoji jedna ili više alternativnih ruta koje se nalaze između otoka jedne te iste obalne države.⁷ Trebalo bi tada utvrditi koji su to tjesnaci u kojima vrijedi režim tranzitnoga prolaska, a koji su oni u kojima vrijedi režim neškodljiva prolaska. Obalna država bi to trebala učiniti u suradnji s Međunarodnom pomorskom organizacijom i u skladu s čl. 41. Konvencije, koji se odnosi na plovne putove i sustave odijeljenoga prometa u tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi.

Obalna država na tjesnacu može odrediti plovne rute i sustave odvojenoga prometa u tjesnacima, ako je potrebno radi unapređenja sigurnosti plovidbe, što bi se svakako trebalo primijeniti i na plovidbu u tjesnacima na Jadranu. Treba, međutim, imati u vidu neke razlike između propisivanja tih plovnih putova i sustava odijeljenoga prometa u slučajevima kada se radi o tranzitnom prolasku i kada se radi o režimu neškodljiva prolaska. Kada se primjenjuje tranzitni prolazak plovni putovi i sustavi odijeljenoga prometa određuju se tamo gdje je to potrebno radi sigurnosti plovidbe u skladu s čl. 41. Konvencije. Prije nego što se odrede ili zamijene plovni pu-

⁶ Vidi: Ibid, July 1985, br. 5, str. 13.

⁷ Slično mišljenje iznosi i T. Treves, *La Navigation* u: R. J. Dupuy-D. Vignes, *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Paris — Bruxelles, 1985, str. 790.

tovi, propišu ili zamijene sustavi odijeljenog prometa država dostavlja svoje prijedloge Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) radi njihova usvajanja od strane ove nadležne organizacije. Međunarodna pomorska organizacija može usvojiti samo one plovne putove i sustave odijeljenog prometa s kojima se slaže obalna država na tjesnacu, ali ih obalna država može propisati tek nakon što ih usvoji IMO. Radi se dakle o nekoj vrsti sporazuma između obalne države i IMO. Nakon usvajanja od strane IMO država je obvezna jasno naznačiti na pomorskim kartama sve plovne rute i sustave odijeljenog prometa, a pomorske karte na propisan način objaviti. Kada se pak radi o tjesnacima gdje važi režim neškodljiva prolaska određivanje plovnih ruta i sustava odijeljenoga prometa određuje obalna država vodeći računa o preporukama IMO u skladu s čl. 22. st. 3(a) Konvencije o pravu mora.

Što se tiče tjesnaca (prolaza, vrata) koji se nalaze u unutrašnjim morskim vodama Jugoslavije, a kroz koje vode prilazni putovi lukama, a kojima se služe strani brodovi, trebalo bi odrediti, odnosno naznačiti kojim će tjesnacima ti brodovi uplovljavati u naše luke otvorene za međunarodni promet, te uvesti sustave odijeljenoga prometa, što je za sada učinjeno jedino u Velim vratima i Kvarnerskom zaljevu.⁸ Kada je riječ o plovidbi unutrašnjim morskim vodama treba istaknuti da je reguliranje plovidbe u takvim vodama po općem međunarodnom običajnom pravu u isključivoj nadležnosti obalne države, a međunarodno pravo jedino nameće obalnim državama da u pogledu reguliranja plovidbe ne čine diskriminaciju među brodovima različitih zastava.⁹

S obzirom na stav općega običajnoga prava ni Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958, niti Konvencija o pravu mora iz 1982. ne reguliraju plovidbu unutrašnjim morskim vodama. Iznimku čini odredba iz čl. 8. st. 2. Konvencije o pravu mora koja se odnosi na poštivanje prava neškodljiva prolaska u onim dijelovima unutrašnjih morskih voda, koje su to postale na temelju pravila o povlačenju ravnih polaznih crta u skladu s čl. 7. Konvencije. Budući da smo se i mi koristili metodom ravnih polaznih crta i time obuhvatili dijelove mora koji su do tada bili dio našega teritorijalnoga mora, trebalo bi pravilo iz spomenutoga čl. 8. st. 2. Konvencije naći mjesto i u našem zakonodavstvu. Prema Zakonu o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije iz 1987.¹⁰ riješena je plovidba stranih trgovačkih brodova u odredbi iz čl. 4. st. 2. Zakona prema kojoj »Strani trgovački brod može ploviti unutrašnjim morskim vodama radi uplovljavanja u luku, odnosno isplavljenja iz luke te radi plovidbe između luka otvorenih za međunarodni pomorski promet, najkraćim uobičajenim putom.«

⁸ Vidi: S. Lakoš, op. cit., str. 350.

⁹ Vidi: J. Andrassy, Međunarodno pravo, 9. izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 1987, str. 165—166; B. Vukas, Uz Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFR Jugoslavije od godine 1987, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo, 34/1987, br. 1—2, str. 208—209. Vidi različito mišljenje V. Đ. Degan, Režim dijelova unutrašnjih voda naknadno zahvaćenih ravnim polaznim crtama, ista Revija 35/1988, br. 3, str. 395.

¹⁰ Zakon je objavljen u Službenom listu SFRJ, 1987, br. 49.

Za uplovljavanje u luke otvorene za međunarodni saobraćaj nije dakle stranim trgovačkim brodovima i jahtama potrebno posebno odobrenje, dok je za uplovljavanje i boravak stranih ratnih, javnih, nuklearnih, ribarskih i znanstvenoistraživačkih brodova potrebno posebno odobrenje (čl. 6. str. 2. Zakona). Ako pak strani trgovački brod ili strana jahta uplove u unutrašnje morske vode bez nakame da ulaze u luke otvorene za međunarodni promet, čine pomorski prekršaj (čl. 32. st. 2. Zakona).

Kako na prilaznim putovima lukama brodovi prolaze uglavnom kroz naše unutrašnje morske vode, treba sa stajališta sigurnosti plovidbe obratiti posebnu pažnju na plovidbu ovim putovima. To posebno vrijedi za sjeverni Jadran, gdje se isprepliću i ukrštaju plovni putovi koji povezuju luke s prekomorskim plovnim putovima i prilaznim putovima lukama. Imajući u vidu gustoću prometa u srednjem i sjevernom Jadranu, bilo da se radi o prekomorskim plovidbenim putovima ili prilaznim putovima, koji vode u naše luke, bilo bi nužno odrediti plovne rute i sustave odijeljenoga prometa u skladu s čl. 22. i 41. Konvencije, a imajući pri tom u vidu čl. 194, 199, 211, 220, 221. Konvencije, koji se odnose na zaštitu i očuvanje morske okoline.

Summary

REGIME OF STRAITS IN THE ADRIATIC SEA UNDER THE UN CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA

The extension of the territorial sea to 12 nautical miles and the adoption of that rule in UNCLOS III have consequences in respect to passage through straits important for international navigation because ships have to navigate through the territorial sea of one of the coastal States. In this situation the maritime powers did not consider the innocent passage régime as appropriate to ensure navigation through international straits.

The UN Convention on the Law of the Sea provides two régimes for passage through such straits: the régime of transit passage, which is the régime generally adopted for straits used for international navigation, and the régime of innocent passage retained only in respect of some straits. As provided in Article 38 par. 2, transit passage represents the exercise »of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high sea or an exclusive economic zone and another part of the high sea or an exclusive economic zone«. The régime of innocent passage is retained only in respect of two kinds of straits: a) straits formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, if there exists seaward of the island a route through the high sea of through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics; b) a strait between a part of the high seas or an exclusive economic zone and territorial sea of the foreign State. The régime of innocent passage is applicable only to ship while in the régime of transit passage warships and all kinds of aircraft are included, submarines are not required to navigate on surface and to show their flag. It is obvious that the régime of transit passage is more liberal than the régime of innocent passage.

In the case of States possessing numerous islands adjacent to their coast that form a great number of alternative straits, which is the situation in the Adriatic sea, the question of interpretation of Article 38 par. 1 of the Convention arises. This Article provides an exception of transit passage in the case of straits formed by the mainland and islands belonging to the same State, but this Article does not provide this solution for the straits situated between numerous islands. Faced with this situation the Governments of Yugoslavia and Greece made declarations in accordance with Article 310 of the Convention at the time of ratification and signing the Convention. The meaning of the declarations was to ensure for ships and aircraft of third countries the right of transit passage at least in one of the straits serving the same route, but the State bordering the strait should not be obliged to permit the application of the liberal régime of transit passage in all straits serving the same route for international navigation. In conformity with the Convention the State bordering the strait may designate sea lines and prescribe traffic separation schemes for navigation in straits where necessary to promote the safe passage of ships in accordance with the recommendation of the International Maritime Organization. Such regulation should be useful in the Adriatic sea, especially for navigation of large ships, tankers and ships with dangerous cargoes.