

# Konvencija iz Montreuxa te njena primjena u pomorskom prometu u ratu i miru

---

Krnet, Irena

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:067309>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-27**



**Sveučilište u Zadru**  
Universitas Studiorum  
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr

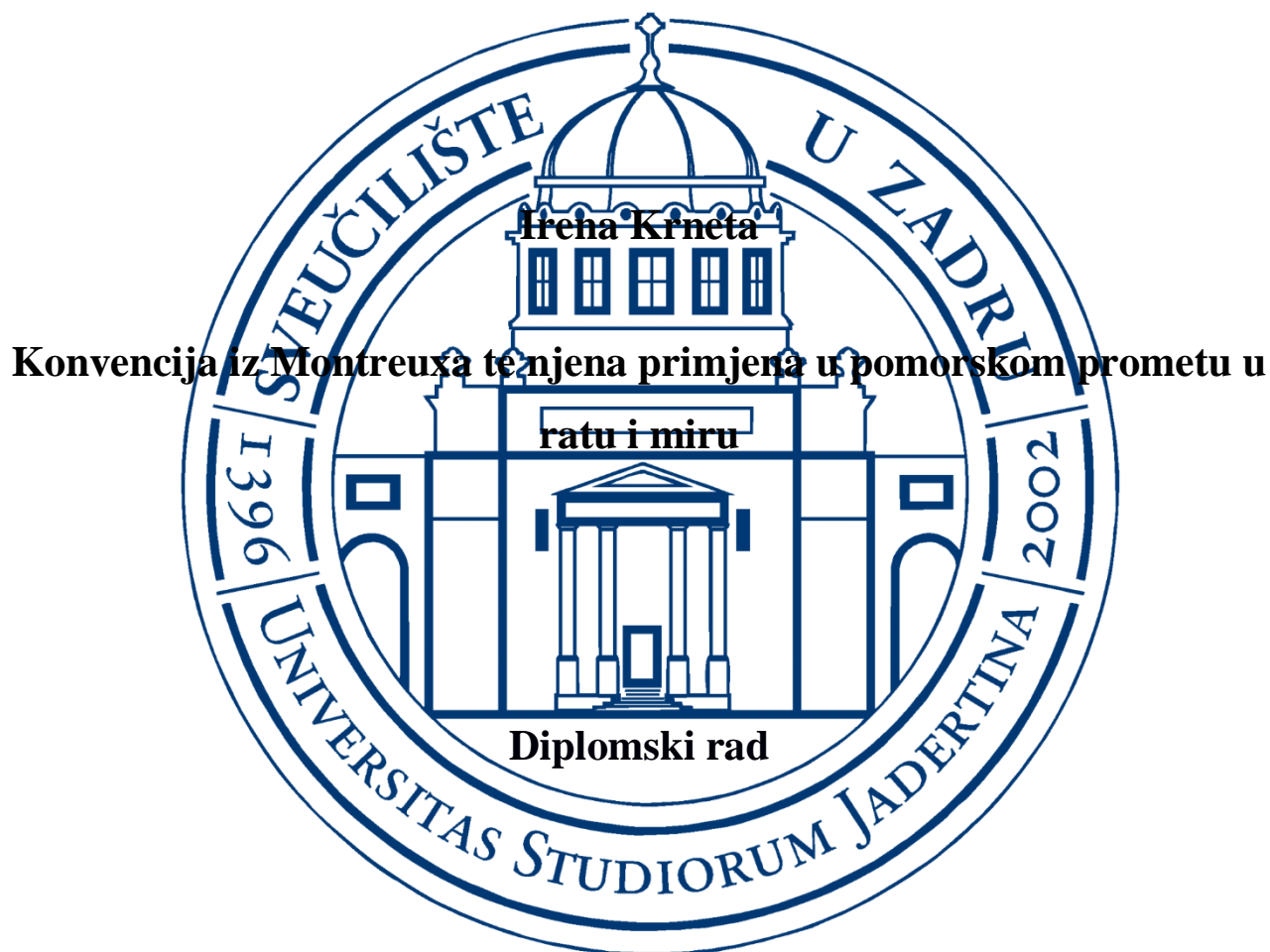


DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Sveučilišni diplomski studij

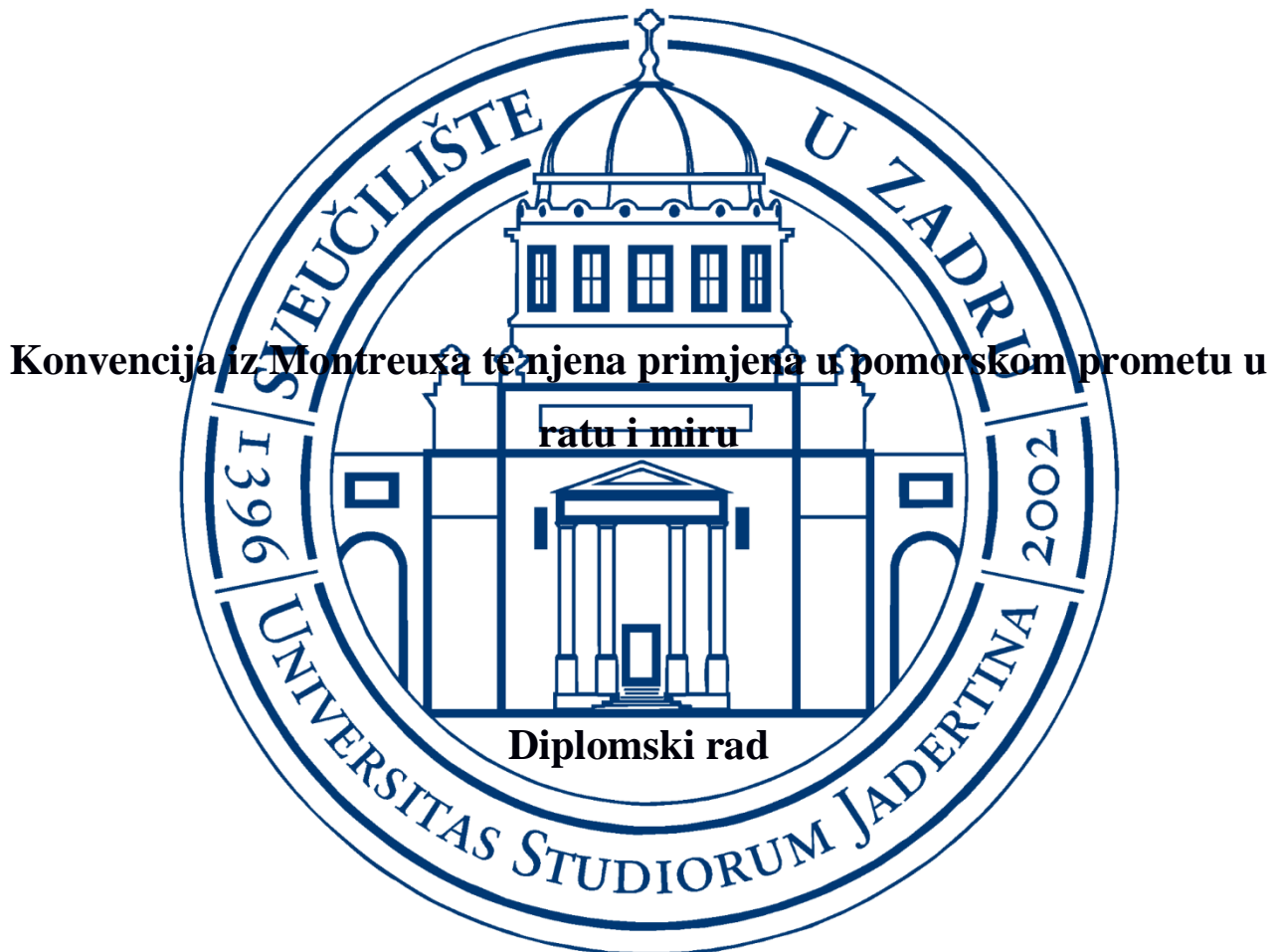


Zadar, 23/10/2024

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Sveučilišni diplomski studij



Student/ica:  
Irena Krneta

Mentor/ica:  
izv. prof. dr. sc Marija Pijaca

Zadar, 23/10/2024

Zadar, 23/10/2024



## Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Irena Krneta**, ovime izjavljujem da je moj diplomski rad pod naslovom **Konvencija iz Montreuxa te njena primjena u pomorskom prometu u ratu i miru** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 23/10/2024

## Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Pojam i podjela tjesnaca .....	3
3. Povijesni tijek upravljanja tjesnacima Bospor i Dardaneli.....	4
4. Položaj Turske kroz povijest prije i poslije <i>Montreux</i> konvencije .....	6
5. Konvencija o tjesnacima iz Lausanne .....	8
6. <i>Montreux</i> konvencija iz 1936. ....	10
6.1. Načelo "slobode prolaza" kroz tjesnace .....	10
6.2. Trgovački brodovi .....	11
6.3. Ratni brodovi.....	12
6.4. Zrakoplovi.....	17
7. Režim plovidbe tjesnacima prije i poslije II. svjetskog rata.....	19
7.1. Režim plovidbe tjesnacima od <i>Montreux</i> konvencije do II. svjetskog rata.....	19
7.2. Režim plovidbe tjesnacima nakon II. svjetskog rata.....	21
8. Režim plovidbe tjesnacima u vrijeme rata u Južnoj Osetiji (Petodnevnog rata).....	26
9. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS).....	28
10. Režim plovidbe tjesnacima u vrijeme rata Rusije i Ukrajine .....	30
10.1. Primjena <i>Montreux</i> konvencije u pogledu sigurnosti plovidbe u Crnom moru.....	31
11. Izmjene i dopune <i>Montreux</i> konvencije .....	34
11.1. Pomorske prometne regulacije iz 1994. godine .....	34
11.2. Pomorske prometne regulacije iz 1998. godine .....	34
12. Kanal Istanbul.....	36
ZAKLJUČAK.....	38
PRILOG 1. <i>Montreux</i> konvencija.....	40
LITERATURA .....	60
Sažetak .....	64
Summary .....	65

## 1. Uvod

Tjesnaci Bospor i Dardaneli uvijek su privlačili pažnju zbog svoje važnosti u pomorskom prometu. Ovaj interes proizlazi posebno iz ekonomskih, političkih i vojnih razloga. Isti tjesnaci su kroz povijest imali stratešku važnost u političkom, vojnom i ekonomskom smislu te su bili poprište velikih sukoba država koje su željele uspostaviti dominaciju nad njima. Nakon turskog osvajanja Istanbula 1453. godine, čime je uništeno Istočno Rimsko carstvo, ova dva tjesnaca dolaze pod kontrolu Turske. (Trutanić, 2016.)

Prema Lausanskom ugovoru potpisanom 1923. godine i konvenciji o tjesnacima, koja je sastavni dio ugovora (Ministry of foreign affaris, Turkey, 2024.), prolaz kroz tjesnace Bospor i Dardaneli trebao je biti slobodan za sve brodove u mirnodopskom vremenu, odnosno u slučajevima kada Turska nije uključena u vojne sukobe. Ako je Turska sudjelovala u ratu, prolaz neprijateljskih brodova kroz tjesnace mogao je biti zabranjen, a neutralni brodovi mogli su biti pregledani kad je to potrebno. Nezadovoljna sadržajem Lausanskog ugovora i konvencije o tjesnacima, Turska je tražila ukidanje odredbe iz naznačenog ugovora/konvencije budući da režim tjesnaca nije bio u skladu s uvjetima toga vremena. Ove su inicijative ostvarene 1936. godine potpisivanjem *Montreux* konvencije o tjesnacima (u nastavku: *Montreux* konvencija, dostupna na: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1936-Convention-Regarding-the-Regime-of-the-Straits-1.pdf>).

*Montreux* konvencija ponovno je uspostavila punu kontrolu Turske nad tjesnacima i ograničila pristup mornaricama država koje ne pripadaju crnomorskoj regiji. *Montreux* konvencija nikada nije ukinut te je njezina primjena i dalje na snazi. (Europska konvencija o ljudskim pravima, čl. 4., 2014.)

Značaj *Montreux* konvencije posebno je došao do izražaja u Drugom svjetskom ratu kad je, zahvaljujući njezinoj primjeni, spriječen nastavak sukoba i gubitci ljudskih života.

*Montreux* konvencija i danas doprinosi miru, posebno uzmemo li u obzir ratne sukobe zamalja u neposrednoj blizini turskih tjesnaca.

Ista konvencija je važna ne samo za Tursku, već i za zemlje koje su smještene uz ili u blizini Crnog i Mramornog mora koja okružuju tjesnace.

### 1.1. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja obuhvaćen ovim radom odnosi se na utvrđivanje ključnih obilježja i značaja *Montreux* konvencije u okviru međunarodnog prava mora. U okviru predmeta istraživanja obuhvaćen je povijesni kontekst primjene konvencije, ujedno i njezina primjena u suvremenom vremenu s osvrtom na ulogu Turske tijekom ovog procesa.

## **1.2. Ciljevi istraživanja**

Nakon definiranja predmeta, postavljaju se sljedeći ciljevi istraživanja. Naime, ciljevi istraživanja jesu:

- definiranje pojma i podjela tjesnaca
- isticanje strateške važnosti tjesnaca Bospor i Dardaneli
- proučavanje načela "slobode prolaza" kroz tjesnace u skladu s *Montreux* konvencijom
- ispitivanje režima plovidbe u uvjetima mira i rata prema *Montreux* konvencijom.

## **1.3. Istraživačko pitanje**

Istraživačko pitanje koje se postavlja u radu glasi:

koje su specifične odredbe *Montreux* konvencije u vezi prolaska tjesnacima u Turskoj te koja je njezina uloga tijekom prošlosti i danas u okviru međunarodnog prava mora?

## **1.4. Znanstvene metode**

U svrhu ostvarenju predmeta i ciljeva istraživanja, u radu se primjenjuju različite znanstveno priznate metode, prije svega metoda analize i sinteze te deskriptivne, induktivne i deduktivne metode.

Rad se oslanja na relevantnu dostupnu znanstvenu i stručnu literaturu, uključujući knjige, članke, međunarodne konvencije, nacionalne zakone i ostaje pravne izvore.

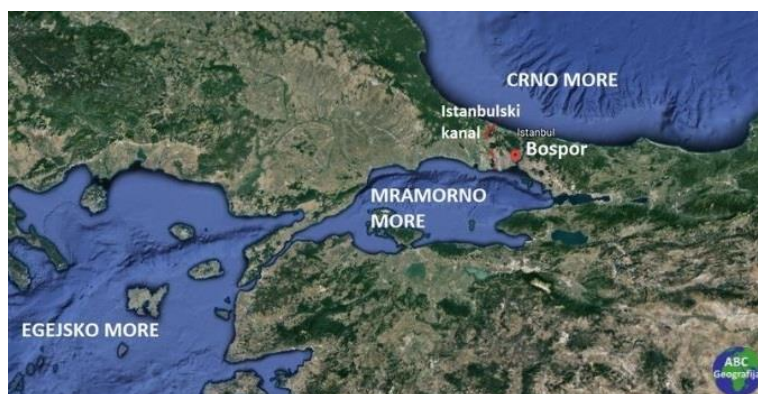
## 2. Pojam i podjela tjesnaca

U geografskom kontekstu, tjesnaci su „uski morski prolazi između dvaju kopnenih područja, uključujući otoke, kroz koje je moguć prolaz brodova“. Nadalje, tjesnaci su „prirodne tvorevine“, što ih razlikuje od umjetno izgrađenih prokopa ili kanala, poput Sueskog, Panamskog i Kielskog kanala, koji su regulirani različitim režimima prolaska. (Degan, 2002.) Dakle, možemo razlikovati dvije vrste tjesnaca, one koju su prirodne tvorevine te prokopane, odnosno nastali radom čovjeka.

Prema njihovoj stvarnoj uporabi, tjesnaci mogu biti nacionalni ili međunarodni. Pravni režim nacionalnih tjesnaca, unutar granica unutarnjih morskih voda, uređen je propisima obalne države, dok se u području teritorijalnog mora primjenjuju propisi nacionalnog i međunarodnog prava. Međunarodni tjesnaci služe međunarodnoj plovidbi između dvaju dijelova otvorenog mora, dvaju gospodarskih pojasa, ili između otvorenog mora i teritorijalnog mora države koja nema obalu na tjesnacu. (Dergisi, 2016.)

Bospor i Dardaneli su dva ključna tjesnaca za međunarodni promet koja povezuju Crno sa Sredozemnim preko Mramornog mora ( Slika 1.). Svi morski prostori unutar ovih tjesnaca smatraju se unutarnjim morskim vodama Turske. Unutarnje morske vode su oni dijelovi mora koji se nalaze odmah uz obalu, odnosno uz kopno te svaka država samim svojim geografskim položajem uz more ima pravo na unutarnje morske vode. (Grabovac, Petrinović, 2003.) U slučaju Turske, Mramorno more predstavlja unutarnje morske vode Turske, a unutar Mramornog mora nalaze se i tjesnaci Bospor i Dardaneli.

Bospor je dugačak 28 kilometara, a širok od 0,6 do 3 kilometra, dok je Dardaneli dugačak 70 kilometara, a širok od 1,3 do 7,4 kilometra. (Proleksis enciklopedija, 2015.) Dok su Gibraltarska vrata i Magellanov prolaz, također tjesnaci, djelomično regulirani međunarodnim ugovorom i ne ograničavaju prolaz, Bospor i Dardaneli su jedini tjesnaci čiji je prolazak u potpunosti reguliran međunarodnim ugovorom. (Degan, 2002.).



Slika 1. Tjesnaci Bospor i Dardaneli (izvor: <https://abcgeografija.com/teme/istanbulski-kanal/>)



### 3. Povijesni tijek upravljanja tjesnacima Bospor i Dardaneli

Prolaz tjesnacima Bospor i Dardaneli bio je zatvoren za sve brodove pod stranom zastavom sve dok Rusija 1774. godine nije stekla obale Crnog mora. Crno more je tada u cjelini činilo unutrašnje vode Osmanskog Carstva. Nakon što je Rusija postala obalna država na Crnom moru, režim prolaska kroz tjesnace počeo se regulirati dvostranim ugovorima između Rusije i Osmanskog Carstva. Naime, ugovorom iz Unkiar - Iskelessija iz 1833. godine, Rusija je od Turske dobila obećanje da kroz tjesnace neće propuštati "strane brodove", tj. one koji nisu turski ili ruski. Jedrenskim ugovorom iz 1829. godine propisano je pravo prolaska tjesnacima trgovačkim brodovima svih zemalja. (World History, 2015.)

Nakon toga slijedio je jednostrani ugovori o režimu prolaska tjesnacima, a stranke tih ugovora bile su europske velesile. Naime, Londonskom konvencijom iz 1841. godine uvedena je zabrana prolaska ratnim brodovima kroz tjesnace, uključujući i ruske brodove. Nakon Krimskog rata, Pariškim ugovorom iz 1856. godine, Crno more proglašeno je neutralnim područjem, čime su potvrđene i proširene zabrane iz Londonske konvencije. Iako je neutralnost Crnog mora ukinuta Londonskim ugovorom iz 1871. godine, opća zabrana prolaska stranih ratnih brodova ostala je na snazi. Sultan je, međutim, dobio ovlast da *fermanom* omogućiti prolazak ratnih brodova prijateljskih država u mirnodopskim uvjetima ako je to bilo potrebno za provedbu ugovora. Ove odredbe potvrđene su i Berlinskim ugovorom iz 1878. godine. (Britannica: London Straits Convention, 2024.)

U siječnju 1918. godine, Wilsonov program za mir, uključio je prijedlog trajnog otvaranja tjesnaca i slobodu prolaska brodovima svih zemalja uz međunarodna jamstva, posebno u dvanaestoj točki.<sup>1</sup>

Nadalje, mirovni ugovor s poraženom Turskom, potpisan u Sevresu 1920. godine, trebao je internacionalizirati tjesnace i uspostaviti međunarodni nadzor. Međutim, budući da ugovor nije stupio na snagu, novi mirovni sporazum potpisan je u Lausanni 1923. godine. Ovaj ugovor, koji je bio

1

Ostale točke predsjednika Wilsona u poslanici američkom Kongresu uključile su: 1) da se ugovori o miru donesu javno, a nakon toga da ne bude više nikakvih tajnih međunarodnih ugovora, 2) da se osigura apsolutna sloboda plovidbe morima izvan teritorijalnih voda kako u miru tako i u ratu, osim u slučaju međunarodne akcije radi izvršavanja međunarodnih ugovora, 3) da se ukinu sve ekonomske zapreke i uspostavi jednakost u uvjetima trgovanja; 4) da se naoružanje smanji do najnižeg opsega spojivoga s vlastitom sigurnošću 5) da se prilikom uređenja pitanja kolonija vodi računa kako o interesima stanovništva tako i o opravdanim zahtjevima vlada, kojih se utemeljenost ima utvrditi 6) da se cio teritorij Rusije evakuira, a pitanja koja se tiču Rusije riješe tako da joj se osigura mogućnost neovisnog određenja njezina razvoja i njezine politike, da joj se omogući primanje u društvo slobodnih naroda prema poretku koji sama sebi odabere te da joj se pruži potrebna pomoć, 7) da se Belgija evakuira i obnovi, 8) da se cio teritorij Francuske oslobodi i Francuskoj vrati Alsace-Lorraine, 9) da se izvrši ispravak granica Italije prema jasno određenoj etničkoj granici; 10) da se narodima Austro-Ugarske dâ najšira mogućnost za autonomni razvoj, 11) da se Rumunjska, Srbija i Crna Gora evakuiraju i obnove, Srbiji i Poljskoj da se osigura siguran prilaz moru, a odnosi među balkanskim državama da se srede na temelju povijesno utvrđenih linija pripadnosti i narodnosti, 12) da se osmanskim dijelovima Osmanskoga Carstva osigura suverenost, a ostalim narodima toga Carstva mogućnost slobodnog razvoja, dok Dardaneli imaju biti otvoreni za slobodan prolaz brodova, 13) da se osnuje neovisna poljska država sa slobodnim prilazom moru, 14) da se osnuje opći savez naroda kako bi se pružila jamstva velikim i malim državama za njihovu političku neovisnost i teritorijalni integritet. (Gaić, 2022.)

povoljniji za Tursku, donio je detaljna pravila o prolasku brodova, od kojih su mnogi i danas na snazi. Predviđao je i neutralizaciju nekih otoka u tjesnacima te uspostavu međunarodne Komisije za tjesnace sa sjedištem u Istanbulu, pod pokroviteljstvom Lige naroda. Ovo uređenje ograničilo je suverena prava Turske, koja je uspjela poništiti neke njegove aspekte. Konačno, 1936. godine, održana je i Konferencija u Montreux-u u Švicarskoj. (Gaić, 2022.)

U pregovorima, u cilju donošenja konvencije, započetim u lipnju 1936., sudjelovali su predstavnici Australije, Bugarske, Francuske, Njemačke, Grčke, Japana, Rumunjske, Sovjetskog Saveza, Turske, Velike Britanije i Jugoslavije, no dvije velike sile nisu bile prisutne. Prva među njima je Italija, čija je agresivna politika širenja djelomično doprinijela održavanju konferencije, i Sjedinjene Američke Države (u nastavku: SAD), koje nisu poslale ni kao promatrači. (Gajić, 2022.)

Turska, Velika Britanija i Sovjetski Savez izložili su svoje prijedloge, štiteći vlastite interese. Britanci su težili nastavku, uglavnom, restriktivnog režima, Turci su predlagali liberalni režim koji je i dalje potvrđivao njihovu kontrolu nad prolazima, dok su Sovjeti predlagali režim koji bi garantirao potpunu slobodu prolaza. Britanci, podržani od strane Francuske, pokušali su isključiti sovjetske flote iz Mediteranskog mora kako bi zaštitili vitalne transportne brodske linije prema Indiji, Egiptu i Dalekom istoku. (American Statecraft and the 1946 Black Sea Straits Controversy, 1975.) Na kraju, Britanci su odustali od nekih svojih zahtjeva, dok su Sovjeti uspjeli u osiguravanju da crnomorskim zemljama budu ukinute neke militarne restrikcije nametnute zemljama koje ne pripadaju obalama Crnog mora. (Gajić, 2022.)

Ugovor nije potpisala Njemačka i Japan koji je ostao suzdržan.

#### 4. Položaj Turske kroz povijest prije i poslije *Montreux* konvencije

Međunarodni položaj Turske, kao i Osmanskog Carstva u prošlosti, proizlazi iz činjenice da je Turska „most“ između Europe i Azije i da upravlja tjesnacima između Crnog, Mramornog, Egejskog i Sredozemnog mora. S obzirom na svoj geografski položaj, Turska je izravno (više nego bilo koja druga država) svjesna problema sigurnosti ovog plovnog puta. Kao poveznica između Europe i Azije, Turska se brine za sigurnost balkanskih i azijskih prilaza tjesnacima i za problem političke sigurnosti ovih regija. (Inalcik, (2002.)

Gospodarski interes Turske u tjesnacima jednako je izravan i vitalan. Istanbul je jedina velika europska luka europske Turske te najveće i najvažnije trgovačko središte.

Kontrola tjesnaca je najstariji i najvažniji problem u povijesti Otomanskog Carstva i Turske. Od razdoblja svog dolaska u Europu 1354. godine, Osmansko Carstvo branilo je svoju kontrolu nad Dardanelima, a od razdoblja 1453. do svog pada 1918. godine, kontroliralo je cijelo područje tjesnaca. U jednom je stoljeću Osmansko Carstvo vodilo devet ratova. Dva su rata vodili protiv oružanih snaga koje su marširale iz Egipta, 1799. i 1833. Pet ratova vođeno je protiv carske Rusije, 1806., 1828., 1853.–1856., 1877. i 1914. Dva su rata vođena protiv pomorskih sila sa Sredozemlja. (Knight, 1975.)

Turska politika u međuratnom razdoblju zahtijevala je puni suverenitet nad tjesnacima, Istanbulom i turskim teritorijem općenito. Budući da je sigurnost osigurana, turska je vlada potvrdila svoju spremnost jamstva slobode trgovine kroz tjesnace. Povijesna politika navedena je u Turskom nacionalnom paktu, koji je usvojila Velika narodna skupština u Ankari u travnju 1920. Prema istom paktu:

"Sigurnost grada Konstantinopola, [...], treba biti zaštićena od svake opasnosti. Pod uvjetom ovog principa drži se da je valjana bilo kakva odluka koju zajednički donesemo mi i sve druge zainteresirane vlade u vezi s otvaranjem Bosfora za trgovinu i promet svijeta." (Toynbee, 1922.)

Na konferenciji u Lausanni, 1922.-1923., tursko se izaslanstvo zalagalo za puni suverenitet nad tjesnacima, s pravom utvrđivanja regije, zatvaranjem ratnih brodova i slobodom trgovine. Zauzevši to stajalište, turska vlada, potpomognuta sovjetskim izaslanstvom, ustvrdila je da samo traži prava identična onima koje ostvaruje američka vlada u zoni Panamskog i britanska vlada u vezi Sueskog kanala. (Howard, 1931.) Turska vlada nije ispunila svoje želje u Lausanni, budući da je Konvencija iz Lausanne demilitarizirala tjesnace i stavila regiju pod Međunarodnu komisiju. (Martin, 2010.)

Na Konferenciji za smanjenje naoružanja (*Conference for the Reduction of Armaments*) iz 1933. godine, Turska je uputila prvi službeni zahtjev za reviziju Lausanske konvencije.

U godinama nakon II. svjetskog rata, Turska je slijedila politiku bliskog razumijevanja sa Sovjetskim

Savezom, koja se uglavnom temeljila na Moskovskom ugovoru potpisanom 1921. i Sovjetsko-turskom ugovoru o prijateljstvu i neutralnosti potpisanom 1925. godine. Potonji ugovor ponovno je potvrđen 1929. i 1941. godine, s dodatnom deklaracijom kojom se potvrđuje razumijevanje u slučaju da bilo koja od njih bude žrtva agresije od strane treće sile. Turska je 1941., samo četiri dana prije njemačkog napada na Sovjetski Savez, potpisala ugovor o prijateljstvu s Njemačkom.

## 5. Konvencija o tjesnacima iz Lausanne

Konvencija o tjesnacima, potpisana u Lausanni 1923., uspostavila je novi režim za kontrolu tih strateških voda nakon poraza Grčke u Grčko-turskom ratu koji je trajao 1919.-1923. Potpisale su je predstavnici Turske (nasljednice Osmanskog Carstva) s jedne, i Britanije, Francuske, Italije, Japana, Grčke, Rumunjske i Jugoslavije, s druge strane.

Ugovorom su priznate granice moderne države Turske. Turska nije polagala pravo na svoje bivše arapske pokrajine te je priznala britanski posjed nad Ciprom i talijanski nad Dodekanezom. Saveznici su odustali od svojih zahtjeva za autonomijom turskog Kurdistanu te su, turskim prepuštanjem teritorija Armeniji, odustali od zahtjeva za sferama utjecaja u Turskoj. Također, nisu nametnuli nikakvu kontrolu nad turskim financijama ili oružanim snagama. Tjesnaci između Egejskog i Crnog mora proglašeni su otvorenima za svu plovidbu. (Britannica, 2024.)

Članak 1. Konvencije o tjesnacima istaknio je načelo "slobode tranzita i plovidbe morem i zrakom u tjesnacu Dardaneli, Mramornom moru i Bosporu". Za trgovačke brodove i civilne zrakoplove trebala je postojati potpuna sloboda prolaza.

Tijekom rata, budući da je Turska bila neutralna, trebala je prevladati potpuna sloboda, a ako je Turska bila zaraćena, morala je postojati sloboda za neutralna plovila i civilne zrakoplove s tim da se neprijatelju ne pruži nikakva pomoć. Nijedna mjera koju bi Turska mogla poduzeti u spriječivanju neprijateljskog prolaza nije smjela utjecati na slobodan prolaz neutralnih brodova. Ratni brodovi koje bi bilo koja sila, u vrijeme mira, mogla poslati kroz tjesnace u Crno more, nisu smjeli nadmašiti snagu najmoćnije crnomorske flote, Rusije. Sile su, unatoč tome, zadržale pravo "u svakom trenutku i pod svim okolnostima," u Crno more poslati najviše tri ratna broda, od kojih nijedan pojedinačno ne smije premašiti 10 000 tona. (Vojna povijest, 2023.)

U skladu s navedenim člankom 1. Konvencije o tjesnacima, za vrijeme rata, budući da je Turska bila neutralna, vladala je potpuna sloboda za ratne brodove, uz uvjet zabrane bilo kakvih neprijateljskih radnji. Ako je Turska bila u ratu, sloboda prolaza tjesnacima dopuštena je neutralnim brodovima, ali uz poštivanje strogo postavljenih propisa. (Vojna povijest, 2023.)

Zona tjesnaca bila je potpuno demilitarizirana. Obuhvaćala je Dardanele, Mramorno more i Bospor, s kopnenim područjem koje se protezalo oko sedamdeset pet milja, puta tri do petnaest milja, u unutrašnjost. Propisano je da u zoni ne smiju postojati stalne utvrde, topnička organizacija, pomorska, podmornička ili zračna baza. Međutim, Carigradu je dopušten garnizon od 12 000 ljudi i ondje se mogla uspostaviti pomorska baza i arsenal. Za provedbu ovih odredbi osnovana je Međunarodna komisija za tjesnace sa sjedištem u Istanbulu. (Oral, 2006.) Komisija je trebala biti sastavljena od jednog predstavnika Turske (predsjednik), Francuske, Velike Britanije, Italije, Japana, Bugarske,

Grčke, Jugoslavije, Rumunjske i Sovjetskog Saveza. (Howard, 1931.)

Turska je željela, ako se tjesnaci demilitariziraju, pojedinačno i zajedničko jamstvo za područje tjesnaca, ali su ostale države odbile razmotriti takav prijedlog. Umjesto toga ponudili su, ako sloboda tjesnaca ili sigurnost regije budu ugrožena, da djeluju zajedno "svim sredstvima koje Vijeće Lige naroda odluči u tu svrhu."(Oral, 2006.)

Rezultat toga bio je da Turci nisu dobili učinkovito jamstvo sigurnosti, a tjesnaci su bili sigurni samo u vrijeme mira. U slučaju rata, čak i kada je Turska bila neutralna, država nije mogla biti sigurna od napada. Štoviše, Rusi su na odredbe Konvencije o tjesnacima gledali kao na stalnu prijetnju svojim obalama. Sovjetsko izaslanstvo u Lausanni držalo je da nova Konvencija o tjesnacima prijeti "sigurnosti i vitalnim interesima" Sovjetskog Saveza, onemogućuje uspostavu stabilne i mirne situacije na Bliskom istoku i Crnom moru, nameće teret dodatnog pomorskog naoružanja Sovjetskom Savezu i drugim riječnim državama, te stoga ne služi interesima mira. Sovjetska je vlada tek u kolovozu 1923. godine potpisala Konvenciju iz Lausanne, ali nikada nije ratificirala isti ugovor. (Howard, 1931.)

## 6. *Montreux* konvencija iz 1936.

*Montreux* konvencija predstavljala petu reviziju uređenja statusa tjesnaca. (Informator, 2022.) Naime, Turci su se osjećali „nesigurno“ prema odredbama Lausanske konvencije jer Turskoj nije bilo zajamčeno stvarno pravo protiv napada unatoč demilitarizaciji područja tjesnaca, te su tražili potpuni suverenitet nad tjesnacima s punim pravom utvrđivanja regije. S druge strane, Sovjetski Savez, kao primarna crnomorska pomorska sila, želio je najpotpuniju slobodu prolaska kroz tjesnace za svoja ratna plovila, dok je najstrože ograničio pristup stranih ratnih brodova kroz tjesnace u Crno more. (Priyanka, 2022.) Ovo su bili prvenstveni razlozi nekoliko revizija uređenja statusa tjesnaca.

*Montreux* konvencija sadrži pet odjeljaka s odredbama o trgovačkim i ratnim brodovima, zrakoplovima te općim i završnim odredbama. Prema *Montreux* konvenciji, prolaz trgovačkih i ratnih brodova kategoriziran je ovisno događa li se prolaz u vrijeme rata ili mira te je li Turska zaraćena strana ili neutralna. Uz to, postoje četiri aneksa i protokola *Montreux* konvencije. Ako se dvije godine prije isteka *Montreux* konvencije ne da obavijest o otkazivanju, ona će ostati na snazi "do dvije godine nakon što je takva obavijest dana". Međutim, u slučaju otkazivanja, ugovorne strane pristaju sazvati konferenciju u svrhu sklapanja nove konvencije o tjesnacima. Štoviše, članak 19. *Montreux* konvencije propisuje da na kraju svakog petogodišnjeg razdoblja potpisnici mogu davati prijedloge za izmjene i dopune *Montreux* konvencije. Iako, da bi isti bili valjani, takve prijedloge moraju podržati druga dva potpisnika.

Kao i Lausanska, *Montreux* konvencija priznala je i potvrdila "načelo slobode prolaza i plovidbe morem u tjesnacima" koje je uređeno sadržajem odredbi *Montreux* konvencije.

### 6.1. Načelo "slobode prolaza" kroz tjesnace

Načelo "slobode prolaza" kroz tjesnace zajamčeno je bez vremenskog ograničenja. Po prvi put u dugoj povijesti turskih tjesnaca, sloboda prolaza kroz tjesnace spomenuta je kao "načelo". Turski tjesnaci tradicionalno nisu uživali slobodu prolaza i plovidbe. Iako, sloboda prolaza nije bila duboko ukorijenjeno načelo u međunarodnom pravu, te je dodana u *Montreux* konvenciju kao relativno novija praksa u 20. stoljeću. Članka 1., st. 2. *Montreux* konvencije i ostali članci koji se odnose na prolazak ratnih brodova kroz tjesnace spominju točke poput ograničenja tonaže i broja brodova, vremenskog ograničenja boravka u Crnom moru, te zahtjeve za obavještanje o dozvoli prolaska. Članka 1., st. 2. *Montreux* konvencije predviđa da se "ostvarivanje ove slobode od sada regulira odredbama ove Konvencije." Međutim, Turska i ostali korisnici različito su tumačili ovu odredbu, te su se tijekom vremena pojavila neslaganja. U interesu sigurnog prolaza, Turska je tvrdila da može poduzeti neke nužne mjere i regulirati prolaz kroz tjesnace, dok su neke države korisnice tvrdile da je Turska

zabranila slobodu prolaza kroz tjesnace. (Priyanka, 2022.)

## 6.2. Trgovački brodovi

Pojam *trgovački brod/brodovi* definirani su u članku 7. *Montreux* konvencije na način da se pojam odnosi na „sve brodove koji nisu obuhvaćeni Odjeljkom II ove Konvencije“. Budući da se Odjeljak II. odnosi na ratne brodove, trgovački brodovi definirani su kao „svi brodovi osim ratnih brodova identificirani Aneksom II. *Montreux* konvencije“.

U vrijeme mira, *Montreux* konvencija osigurava slobodu prolaza trgovačkih brodova kroz tjesnace. Isto je regulirano člankom 2. i 3. te Aneksom I. *Montreux* konvencije.

Za tumačenje pojma „trgovački brod/brodovi“ treba uzeti u obzir ove uvjete iz *Montreux* konvencije:

"U vrijeme mira, trgovački brodovi uživaju potpunu slobodu prolaza i navigacije kroz tjesnace, danju i noću, pod bilo kojom zastavom i s bilo kojom vrstom tereta, bez ikakvih formalnosti, osim kako je predviđeno u članku 3. Ni porezi niti naknade osim onih ovlaštenih Aneksom I. ove Konvencije neće se naplaćivati od strane turskih vlasti na te brodove kada prolaze u tranzitu bez zaustavljanja u luci u tjesnacima. Kako bi se olakšalo prikupljanje ovih poreza ili naknada, trgovački brodovi koji prolaze kroz tjesnace trebaju službenicima na stanicama spomenutim u članku 3. dostaviti svoje ime, nacionalnost, tonažu, odredište i posljednju luku pristajanja (porijeklo). Peljarenje i vuča ostaju opcionalni." (Članak 2. *Montreux* konvencije)

"Svi brodovi koji ulaze u tjesnace iz Egejskog mora ili Crnog mora moraju se zaustaviti na sanitarnoj stanici blizu ulaza u tjesnace radi sanitarne kontrole propisane turskim zakonima u okviru međunarodnih sanitarnih propisa. [...] Brodovi na kojima se nalaze slučajevi kuge, kolere, žute groznice, osipnog tifusa ili velikih boginja, ili na kojima su takvi slučajevi bili prisutni tijekom prethodnih sedam dana, kao i brodovi koji su napustili zaraženu luku unutar manje od pet puta dvadeset sati, moraju se zaustaviti na sanitarnim stanicama navedenim u prethodnom stavku kako bi se ukrcali sanitarni stražari koje odrede turske vlasti. [...]" (Članak 3. *Montreux* konvencije)

Prema Aneksu I. *Montreux* konvencije, turske vlasti mogu naplaćivati poreze i naknade za pružene usluge. Iako su peljarenje i vuča dani na izbor, plaćanje je obvezno za sanitarne kontrole te za održavanje svjetionika, svjetlosnih plutača, spasilačkih službi (uključujući signale), stanica za radiogoniometriju i sličnih instalacija. Može se zaključiti da je Turska odgovorna za poduzimanje potrebnih prometnih aranžmana kako bi se osigurala sigurnost prometa u tjesnacima. To znači da, kako bi održala potrebne prometne aranžmane u oba smjera, Turska može naplaćivati poreze i naknade. Međutim, porezi i naknade ne smiju biti viši od iznosa potrebnog za pokrivanje troškova održavanja usluga i ne mogu se povećavati. Međutim, Turska je ovlaštena smanjiti iznos kada ne



pravi razliku prema zastavi broda. Također, od trgovačkih brodova može se zahtijevati plaćanje poreza i naknada za opcionalne usluge poput vuče i peljarenja. (Cil-nus, 2024.)

U vrijeme mira trgovački su brodovi trebali uživati potpunu slobodu, iako su podliježali sanitarnim propisima pri ulasku u tjesnace, bilo preko Crnog, bilo preko Egejskog mora.

U vrijeme rata, ako Turska nije zaraćena, trgovački brodovi, pod bilo kojom zastavom ili s bilo kojom vrstom tereta, također su trebali uživati potpunu slobodu tranzita i plovidbe tjesnacima. (Cil-nus, 2024.)

U vrijeme rata, ako je Turska zaraćena, trgovački brodovi prijateljskih sila trebali su uživati slobodu tranzita i plovidbe tjesnacima pod uvjetom da ne pomažu neprijatelju. (Cil-nus, 2024.)

Štoviše, takva su plovila morala ulaziti u tjesnac danju i ići rutom koju su odredile turske vlasti. Slične odredbe trebale su se primjenjivati ako je Turska smatrala da je u neposrednoj opasnosti od rata. (Meray & Olcay, 1976.)

U razdoblju kada je sporazum potpisan, zdravstvena pitanja bila su primarna briga svih nacija. Upravo se članak 3. *Montreux* konvencije bavi ovim pitanjem u nastojanju da zaštiti gusto naseljeno područje tjesnaca od zaraznih bolesti. Kao što se može razumjeti iz rasprava tijekom Konferencije, kako bi se zaštitilo područje tjesnaca i regija Crnog mora, članak 3. *Montreux* konvencije zahtijeva provjeru zdravstvenog stanja brodova koji prolaze bez ikakvog doticaja s turskim teritorijem u tjesnacima tijekom njihovog prolaza. (Meray & Olcay, 1976.)

U vrijeme mira, laka površinska plovila, mali ratni brodovi i pomoćni brodovi, bilo pod zastavom crnomorske sile ili neriječne sile, trebali su uživati slobodu tranzita kroz tjesnace, s tim da je prolaz trebao biti obavljen danju. (Cil-nus, 2024.)

Maksimalna tonaža trgovačkih brodova koju su države mogle poslati kroz tjesnace u bilo kojem trenutku nije smjela premašiti 15 000 tona, iako su crnomorske države mogle premašiti tu tonažu pod uvjetom da njihovi brodovi prolaze pojedinačno, u pratnji najviše dva razarača. (Cil-nus, 2024.)

Obavijest o namjeri prolaska ratnih brodova kroz tjesnace trebala se dati u svim slučajevima.

U uobičajenim okolnostima ukupna tonaža koju su ne crnomorske sile mogle imati u Crnom moru nije smjela premašiti 30 000 tona. (Cil-nus, 2024.)

Koja god misija bila uključena, trgovački brodovi nisu smjeli ostati u Crnom moru dulje od dvadesetjedan dan. (Cil-nus, 2024)

### **6.3. Ratni brodovi**

Odredbe koje se odnose na ratne brodove nalaze se u člancima 8. i 22. *Montreux* konvencije. Prema

*Montreux* konvencija, omogućena je sloboda prolaza ratnim brodovima uz određena ograničenja (članak 10. *Montreux* konvencije) jer ista sadrži mnoge kvalifikacije u usporedbi s Lausanskom konvencijom. Definicija i različite kategorije ratnih brodova, kao i način izračuna njihove tonaže, navedeni su u Aneksu II. *Montreux* konvencije.

Klasifikacija ratnih brodova, koja nije bila navedena u turskom prijedlogu, već je ponuđena u britanskom nacrtu teksta, preuzeta je u potpunosti iz Ugovora o pomorskom naoružanju potpisanog u ožujku 1936. godine. U okviru Ugovora o pomorskom naoružanju, ratni su brodovi kategorizirani kao kapitalni brodovi, nosači zrakoplova, laki površinski brodovi, podmornice, manji ratni brodovi i pomoćni brodovi. Klasifikacija ratnih brodova izvršena je pod utjecajem Prvog svjetskog rata i neposredne opasnosti od novog rata. (Brüel, 1947.)

U *Montreux* konvenciji nema posebnih odredbi o promjeni tonaže i klasifikaciji ratnih brodova, iako se specifikacije ratnih brodova mogu uvijek mijenjati kroz tehnološki razvoj. Međutim, za razliku od Lausanske konvencije, trajanje *Montreux* konvencije bilo je ograničeno na dvadeset godina. Tako je *Montreux* konvencija predviđala mogućnost promjene klasifikacije ratnih brodova ili drugih odredbi nakon dvadeset godina. (Oral, 2006.)

Nadalje, u trenutku potpisivanja *Montreux* konvencije, ukupna tonaža ratnih brodova bila je znatno veća od ograničenja tonaže ratnih brodova (maksimalno 10.000 tona) iz Aneksa II. Drugim riječima, potpisnici su već tada znali da mnogi ratni brodovi premašuju navedeno maksimalno ograničenje od 10 000 tona. Stoga se može reći da su ograničenja i razlikovanja ratnih brodova u Aneksu II. za prolaz kroz Turske tjesnace bila pripremljena na način koji je odgovarao sigurnosnim interesima Turske u regiji tjesnaca, kao i sigurnosnim interesima ostalih potpisnika u regiji Crnog mora i Sredozemlja. (Cil-nus, 2024.)

Odredbe *Montreux* konvencije koje se odnose na ratne brodove uređene su slično kao i za trgovačke brodove, na temelju razdoblja mira, ratnog vremena i neposredne prijetnje rata. Osim toga, *Montreux* konvencija sadrži posebna pravila koja razlikuju obalne i neobalne države Crnog mora.

U vrijeme mira, ratni brodovi uživaju slobodu prolaza kroz tjesnace uz određena ograničenja, poput njihovih karakteristika, tonaže i broja. Prema članku 10. *Montreux* konvencije, bez obzira na to pripadaju li obalnim ili neobalnim državama Crnog mora, tri klase ratnih brodova imaju pravo prolaza kroz tjesnace. Te tri klase su laki površinski brodovi, koji ne smiju premašiti 10 000 tona, manji ratni brodovi i pomoćni brodovi.<sup>2</sup>

2

Prema Aneksu II. *Montreux* konvencij: "Laki površinski brodovi su površinski ratni brodovi, osim nosača zrakoplova, manjih ratnih brodova ili pomoćnih brodova, čija standardna istisnina premašuje 100 tona (102 metričke tone) i ne premašuje 10.000 tona (10.160 metričkih tona) te koji ne nose top kalibra većeg od 8 inča (203 mm). Kategorija lakih površinskih brodova [...]."

Prema članku 14. *Montreux* konvencije, ratni brodovi država koje ne pripadaju Crnom moru mogu ući i proći kroz tjesnace samo ako njihova maksimalna tonaža ne prelazi 15 000 tona, a njihov broj ne smije biti veći od devet brodova. Ako se uzmu u obzir članci 10. i 14. *Montreux* konvencije, pojedinačni ratni brodovi država koje ne pripadaju Crnom moru, a prolaze kroz tjesnace, ne smiju premašiti 10 000 tona i mogu nositi topove kalibra manjeg od 8 inča (203 mm). To znači da članak 10. *Montreux* konvencije isključuje moderne kapitalne brodove, nosače zrakoplova i podmornice država koje ne pripadaju Crnom moru.

Prema članku 17. *Montreux* konvencije, ratni brodovi država koje ne pripadaju Crnom moru mogu premašiti ograničenje od 10 000 tona kada "posjete na ograničeno vrijeme neku luku u tjesnacima, na poziv turske vlade. Svaka takva sila mora napustiti tjesnace istim putem kojim je ušla."

Prema članku 14., st. 3. *Montreux* konvencija, ratni brodovi mogu na ograničeno vrijeme ući u tjesnace, ali ne i nastaviti svoj prolaz prema Crnom moru, već moraju napustiti tjesnace istim putem kojim su ušle. Tonaža ratnih brodova koji posjećuju luku u tjesnacima ne uključuje se u izračun tonaže drugih ratnih brodova koji ulaze u tjesnace.

Druga iznimka utvrđena je u člankom 14. st. 4. *Montreux* konvencije kada ratni brodovi tijekom prolaska tjesnacom pretrpe štetu i prisiljeni su ostati unutar tjesnaca, njihova tonaža ne uključuje izračun tonaže drugih ratnih brodova koji naknadno ulaze. Međutim, takvi brodovi koji su na popravku moraju biti podložni posebnim odredbama koje se odnose na sigurnost, a koje utvrđuje Turska. Sljedeća iznimka regulirana je člankom 9. *Montreux* konvencije te se odnosi na pomorske pomoćne brodove posebno dizajnirane za prijevoz goriva, tekućeg ili netekućeg. Oni su izuzeti od obveze obavijesti i ograničenja tonaže, ali moraju kroz tjesnace prolaziti pojedinačno.

S druge strane, prema članku 11. *Montreux* konvencije, osim ratnih brodova spomenutih u članku 10., crnomorske sile mogu poslati svoje kapitalne brodove u tjesnace čak i ako njihova maksimalna tonaža premašuje 15 000 tona. Ovi brodovi smiju prolaziti kroz tjesnace samo pojedinačno, uz pratnju najviše dva razarača. Nadalje, za razliku od država koje ne pripadaju Crnom moru, crnomorske države, prema članku 12. *Montreux* konvencije imaju pravo kroz turske tjesnace poslati podmornice koje su kupljene ili izgrađene izvan Crnog mora. Međutim, moraju Turskoj dostaviti odgovarajuću obavijest o polaganju ili kupnji takvih podmornica. (Cil-nus, 2024.)

Pod istim uvjetom, crnomorske sile mogu poslati svoje podmornice na popravak u brodogradilišta

"Manji ratni brodovi su površinski ratni brodovi, osim pomoćnih brodova, čija standardna istisnina premašuje 100 tona (102 metričke tone) i ne premašuje 2.000 tona (2.032 metričke tone), pod uvjetom da nemaju nijednu od sljedećih karakteristika [...]."

"Pomoćni brodovi su mornarički površinski brodovi čija standardna istisnina premašuje 100 tona (102 metričke tone), koji se obično koriste za flotu ili kao transporter trupa, ili na neki drugi način osim kao borbeni brodovi, te koji nisu specifično izgrađeni kao borbeni brodovi, pod uvjetom da nemaju nijednu od sljedećih karakteristika [...]."

Za cijeli tekst pogledati Aneks II. *Montreux* konvencije.

izvan Crnog mora, a te se podmornice kasnije mogu vratiti u svoju bazu. U oba slučaja, podmornice moraju prolaziti kroz tjesnace danju, pojedinačno i na površini. (Cil-nus, 2024.)

Članak 13. *Montreux* konvencije, nadalje, regulira dozvolu za prolaz svih ratnih brodova. Prolazak ratnih brodova mora biti prethodno najavljen turskoj vladi putem diplomatskog kanala. Uobičajeni rok za najavu je osam dana za crnomorske sile, dok države koje ne pripadaju Crnom moru trebaju najaviti svoj prolaz petnaest dana unaprijed. Nadalje, u obavijesti se mora navesti odredište, ime, broj i vrsta ratnih brodova, datum ulaska i, ako je potrebno, datum povratka. Zapovjednici ratnih brodova moraju, bez obveze zaustavljanja, signalnim stanicama na ulazu u Bospor i Dardaneli prenijeti točan sastav snaga pod njihovim zapovjedništvom. (Cil-nus, 2024.)

Osim toga, svaka promjena datuma podliježe obavijesti od tri dana, a ulazak u tjesnace za izlazni prolaz mora se obaviti unutar pet dana od datuma prolaza navedenog u izvornom obavještenju. Ako ulazak ratnih brodova ne bude izvršen unutar sljedećih pet dana, mora se podnijeti nova obavijest turskoj vladi, a u tom slučaju postupak obavješćavanja mora ponovno započeti. (Cil-nus, 2024.)

Prema članku 15. *Montreux* konvencije, ratni brodovi u tranzitu kroz tjesnace ni pod kojim okolnostima ne smiju koristiti zrakoplove koje mogu nositi sa sobom. Ujedno, prema članku 16. *Montreux* konvencije, ne smiju ostati u tjesnacima duže nego što je potrebno za dovršetak prolaza, osim u slučaju oštećenja ili opasnosti na moru. Međutim, prema članku 18. *Montreux* konvencije, ako jedna ili više država koje ne pripadaju obali Crnog mora žele poslati pomorske snage u Crno more u humanitarne svrhe, vrijede iznimna pravila. Takvim pomorskim snagama bit će dopušteno ući u Crno more bez obaveze obavijesti predviđene člankom 13. *Montreux* konvencije ako ne prelaze ukupnu tonažu od 8 000 tona. U tom slučaju, potrebno je dobiti odobrenje turske vlade, koja mora odmah obavijestiti crnomorske sile o namjeri ulaska u Crno more i, ako unutar 24 sata od primitka ove informacije nema prigovora od crnomorskih sila, Turska će odgovoriti vladi koja je podnijela zahtjev u roku od 48 sati. (Cil-nus, 2024.)

Odredba o odobrenju i o humanitarnoj svrsi nisu jasne u ovoj odredbi jer okvir događaja koji zahtijevaju humanitarnu pomoć nije specificiran u *Montreux* konvenciji. (Meray & Olcay, 1976.)

U vrijeme rata, kada Turska nije zaraćena, prema članku 19. *Montreux* konvencije, neutralni ratni brodovi uživaju slobodu prolaza i plovidbe kroz tjesnace pod istim uvjetima kao što je navedeno u člancima 10.-18. Međutim, ovo opće pravilo primjenjuje se samo na ratne brodove država koje nisu zaraćene, dok ratni brodovi država koje su u ratu nemaju dopuštenje za ulazak i prolazak kroz tjesnace. No, *Montreux* konvencije predviđa dvije iznimke. Prema članku 19. st. 4. i 5., jedna od iznimaka odnosi se na situaciju kad su ratni brodovi zaraćenih sila odvojeni od svojih baza uslijed izbijanja rata, tada im je dopušten prolaz kroz tjesnace kako bi se vratili u svoju bazu. Ovi ratni brodovi smiju ploviti pod zakonima rata na moru i ne smiju vršiti nikakve zapljene, koristiti pravo posjete i pretrage

ili izvoditi bilo kakve neprijateljske radnje u tjesnacima. (Cil-nus, 2024.)

Druga iznimka utvrđena je u člankom 19. st. 2. *Montreux* konvencije. Prema odredbi, ratni brodovi zaraćenih sila mogu prolaziti kroz tjesnace kada žele ući u njih pod kolektivnim sigurnosnim odredbama (sankcijama) i na temelju ugovora o međusobnoj pomoći. U tom slučaju, prema članku 19. st. 3. *Montreux* konvencije ukidaju se sve restrikcije u vezi s tonažom i naoružanjem za ratne brodove koji obavljaju gore navedene misije pomoći. Prema odredbi:

"[...] u slučajevima koji proizlaze iz primjene članka 25. ove Konvencije i u slučajevima pomoći, sklopljenih unutar okvira pakta Lige naroda, te registriranih i objavljenih u skladu s odredbama članka 18. Pakta. U iznimnim slučajevima predviđenim u prethodnom stavku, ograničenja navedena u člancima 10.-18. ove Konvencije neće biti primjenjiva. (Članak 19., st. 2.-3.)

Ova odredba bila je politički motivirana te nije bilo iznimaka u nacrtu teksta Turske, niti u engleskom nacrtu u vezi s ovom odredbom. Odredba odražava upornost stavova Rusije, Francuske i Rumunjske na konferenciji i usvojena je unatoč protivljenju Japana i nevoljnom stavu Engleske. Rusija je željela zatvoriti tjesnace svim zaraćenim stranama, ali je, također, željela osigurati pomoć Francuske u vezi s ugovorom o međusobnoj pomoći. (Meray & Olcay, 1976.)

S druge strane, iznimke iz članka 19. *Montreux* konvencije odražavaju Ugovor iz Londona iz 1871. godine prema kojem je *Sublime Porte*<sup>3</sup> mogla otvoriti tjesnace prijateljskim silama. Značaj ovih odredbi jasan je i u današnje vrijeme kada bismo *Montreux* konvenciju interpretirali na način da se Liga naroda zamijeni Ujedinjenim narodima (UN). U tom bi slučaju Turska mogla otvoriti tjesnace svojim saveznicima prema bilo kojim međusobnim sporazumima. (Oral, 2006.)

Kada je Turska zaraćena, sve odredbe za mirnodopski režim (članak 10.-18. *Montreux* konvencije), za prolaz ratnih brodova kroz tjesnace, postaju neprimjenjive.

Prema članku 20. *Montreux* konvencije, u slučaju da je Turska zaraćena; „[...] prolaz ratnih brodova prepušten je isključivo odluci turske vlade.” Drugim riječima, Turska ima pravo zabraniti prolaz svih ratnih brodova i dopustiti prolaz ili ulazak u tjesnace za određene sile ili određene brodove. Nadalje, turska suverena prava nad područjem tjesnaca nisu ograničena i ona može primjenjivati diskriminaciju. Ako Turska smatra da je izložena neposrednoj opasnosti od rata, prema članku 21. *Montreux* konvencije, ima pravo primijeniti odredbu članka 20. (Cil-nus, 2024.)

Prema čl. 21. st. 2. *Montreux* konvencije, ako Turska procijeni da postoji neposredna opasnost rata koja bi mogla ugroziti njezinu sigurnost, može jednostrano zatvoriti tjesnace za ratne brodove bilo koje ili svih nacija. Međutim, ovo pravilo ne može se primijeniti na ratne brodove koji su prošli kroz tjesnace u bilo kojem smjeru prije nego što je Turska zatvorila tjesnace, tako da se nalaze odvojeni

3

Diplomatski naziv za Osmansku vladu.

od svojih matičnih luka. U tom slučaju, takvi ratni brodovi mogu se vratiti u svoje matične luke unatoč zatvaranju tjesnaca. No, Turska može, unatoč ovoj iznimci, odbiti ulazak i prolaz ratnim brodovima država koje prijete Turskoj. Drugim riječima, ratni brodovi država koje su prijete Turskoj mogu biti spriječeni u povratku u svoje matične luke. (Cil-nus, 2024.)

Prema čl. 21. *Montreux* konvencije, zbog činjenice da Turska ima široku kontrolu koja joj omogućuje da jednostrano odluči o zabrani prolaza, te kako bi se izbjegle neželjene posljedice, treći stavak istog članka obvezuje Tursku da obavijesti sve druge potpisnice i generalnog sekretara Lige naroda o svojoj izvanrednoj mjeri. Taj stavak, nadalje, predviđa da, ako Vijeće Lige naroda odluči dvotrećinskom većinom da mjera koju je Turska poduzela nije bila opravdana, te ako većina potpisnica *Montreux* konvencije također smatra da mjera nije opravdana, turska će vlada morati obustaviti zatvaranje zbog navodne prijete neposrednim ratom. Drugim riječima, morat će otvoriti tjesnace za ratne brodove prema općim pravilima *Montreux* konvencije. (Cil-nus, 2024) Ovaj članak stoga osigurava mehanizam kontrole i nadzora međunarodnih mjera koje Turska može poduzeti u slučaju prijete ratom, osiguravajući da ove mjere ne budu proizvoljne i da se usklađuju s međunarodnim pravilima i interesima svih potpisnica *Montreux* konvencije.

Ovaj slučaj neposredne prijete ratom nije bio predviđen Lausanskom konvencijom, što je bila jedna od kritika Turske na režim te konvencije. Kroz ovu odredbu, Turska je ostvarila svoje želje i stekla pravo na primjenu određenih sankcija kad je njena sigurnost ugrožena. (Oral, 2006.)

Uzimajući u obzir odredbe koje se odnose na ratne brodove, može se zaključiti da je sloboda prolaza kroz tjesnace za ratne brodove općenito uspostavljena uz određena ograničenja, kao što su tonaža, naoružanje i trajanje boravka u Crnom moru. Iako se sigurnosni interesi Turske i država Crnog mora moraju uzeti u obzir, odredbe odražavaju i političku atmosferu tog razdoblja te utjecaj odredbi starih ugovora o tjesnacima.

#### **6.4. Zrakoplovi**

Sloboda prolaska ratnih i trgovačkih brodova kroz tjesnace, koju je odobrila *Montreux* konvencija, ne odnosi se na prelete zrakoplova. Kako bi se osigurao prolaz civilnih zrakoplova između Crnog mora i Sredozemnog mora, članak 23. *Montreux* konvencije predviđa da turska vlada mora odrediti zračne rute dostupne za tu svrhu izvan zabranjenih zona koje mogu biti uspostavljene u tjesnacima. To prije svega znači da Turska može uspostaviti zabranjene zone. Civilni zrakoplovi mogu koristiti te rute uz opću obavijest Turskoj u vezi s njihovim redovitim zračnim rasporedima. Međutim, za povremene letove obavijest mora biti dana tri dana unaprijed. (Cil-nus, 2024.)

Prema drugom stavku istog članka, turska vlada se obvezuje, bez obzira na bilo kakvu remilitarizaciju

tjesnaca, pružiti potrebne uvjete za siguran prolaz civilnih zrakoplova koji su dobili odobrenje prema važećim zračnim propisima u Turskoj za prelet turskog teritorija između Azije i Europe. Ruta koju treba slijediti u zoni tjesnaca od strane zrakoplova koji su dobili odobrenje bit će određena s vremena na vrijeme. (Članak 23. *Montreux* konvencije)

Ujedno, članak 23. *Montreux* konvencije odnosi se isključivo na civilne zrakoplove i ne spominje vojne. Prema raspravama tijekom konferencije, regulacija vojnih letova iznad tjesnaca prepuštena je odredbama općeg međunarodnog prava koje se odnosi na pravila za zračne letove iznad tjesnaca. Međutim, regulacija civilnih zrakoplova u spomenutom članku ne pravi razliku između stanja mira i rata. To znači da Turska ovu odredbu može primijeniti kako u mirnodopskim uvjetima, tako i u vrijeme rata, bilo da je zaraćena strana ili ne. (Cil-nus, 2024)

No, nije jednostavno interpretirati može li Turska kontrolirati ulazak i ratnih i trgovačkih brodova u vrijeme rata kada je ona zaraćena strana jer bi tada Turska trebala biti u mogućnosti kontrolirati letove stranih država iznad tjesnaca. U članku 23. *Montreux* konvencije, međutim, nije jasno navedeno može li Turska zabraniti prolaz civilnih zrakoplova neprijateljskih država, tj. onih koji pripadaju državi koja je u ratu s Turskom, kada je ona zaraćena strana. Ovaj nedostatak u sadržaju *Montreux* konvencije ostavlja prostor za različite interpretacije u praksi. (Priyanka, 2022.)



## 7. Režim plovidbe tjesnacima prije i poslije II. svjetskog rata

Sovjetsko-turski odnosi osjetno su zahladili nakon *Montreux* konvencije. Kako se Turska približavala stavovima Velikoj Britaniji i Francuskoj, 1939. godine odbacila je sovjetski prijedlog koji bi ograničio njenu slobodu u tjesnacima te je potpisala ugovor s Velikom Britanijom i Francuskom, čime je postala saveznik ovih država, iako je bilo posebno određeno da Turska ne smije biti uključena u rat sa Sovjetskim Savezom. Osim ovih odnosa s velikim europskim silama, Turska je bila članica Lige naroda, imala je vodeću ulogu na Balkanskim konferencijama i Balkanskoj antanti, bila je i u Saadabadskom paktu<sup>4</sup> s Iranom, Irakom i Afganistanom te je uspostavila bliski savez s Grčkom, temeljem ugovora od 1930. i 1933. godine. Možemo zaključiti da je Republika Turska u cijelosti slijedila politiku koja je pridonijela stabilnosti regije, posebno sigurnost plovidbe tjesnaca. (Rozakis, 1987.)

Kako je rat počeo 1939. godine i razvijao se u ranim fazama, Turska je nastavila biti „čuvar“ tjesnaca, iako uz određene strahove glede sovjetskih namjera. Na kraju rata, 1944. godine, prekinula je odnose s Njemačkom (Churchill, 1944.) Ovom akcijom, Turska se, bez sumnje, nadala osigurati glas u mirovnom rješenju, osobito u pogledu granica Turske u Europi i ravnoteže snaga na Balkanskom poluotoku te nadasve u pitanju tjesnaca. Ako se problem tjesnaca pokrene u budućnosti, turska vlada bez sumnje vjeruje da će njezini izgledi da zadrži kontrolu nad tjesnacima, uspostavljenu u Montreuxu 1936. godine, biti poboljšani njezinim potezima prema UN-u. (Oral, 2009.)

U nastavku posebno ćemo se osvrnuti na režim plovidbe od *Montreux* konvencije do II. svjetskog rata te nakon II. svejtkog rata.

### 7.1. Režim plovidbe tjesnacima od *Montreux* konvencije do II. svjetskog rata

Godine između potpisivanja *Montreux* konvencije i proljeća 1939., odnosno do početka II. svjetskog rata, bile su obilježene značajnim političkim razvojem događaja, što je rezultiralo promjenom turske politike. Italija, koja nije sudjelovala u *Montreux* konvenciji, kasnije je promijenila mišljenje i pristupila istoj. (Dergisi, 2016.)

Neposredna opasnost od rata i razvoj saveza signalizirali su da su moćne države zainteresirane za turske tjesnace. Iako je *Montreux* konvencije bila vrlo dobro prihvaćena, posebno u Rusiji. Krajem 1936. godine Maksim Litvinov<sup>5</sup> turskoj je vladi predložio bilateralni sovjetsko-turski pakt za

4

Saadabadski pakt je ugovor koji su potpisali ministri vanjskih poslova Turske, Irana, Iraka i Afganistana 8. srpnja 1937. u palači Saadabad u Teheranu. Sudionici sporazuma međusobno su priznavali i jamčili državne granice, odbijali miješanje u unutarnje poslove ostalih potpisnica, te se obvezali na ubuduće suradnju u usklađivanju njihove vanjske politike.

5 Sovjetski diplomat i političar; predstavnik SSSR-a u Ligi Naroda (1934.-1938.)



zajedničku obranu tjesnaca. Turska je odbila takav prijedlog koji bi značio umanjene njezinog suvereniteta nad tjesnacima i obavijestila britansku vladu o sovjetskim planovima.

Ovaj razvoj događaja pokazuje koliko su tjesnaci, kao strateški važno područje, postali ključno pitanje u međunarodnoj politici uoči II. svjetskog rata. Turska je nastojala balansirati između očuvanja vlastitog suvereniteta i interesa velikih sila, istovremeno osiguravajući vlastitu sigurnost u sve složenijem globalnom kontekstu. (Howard, 1974.)

S druge strane, nacistička Njemačka, nakon što je postigla pomorski sporazum s Engleskom 1937. godine, započela je pregovore s turskom vladom u vezi s *Montreux* konvencijom. Pregovori su propali kada je Turska argumentirala da Njemačka nije bila potpisnica Lausanske konvencije iz 1923. godine i nema pravo pristupanja *Montreux* konvenciji. (Howard, 1974.)

Ovaj događaj dodatno je ilustrirao složenost međunarodnih odnosa u tom razdoblju, gdje su pravni i diplomatski presedani često korišteni kao argumenti za postizanje strateških ciljeva. Turska je uspjela odbiti njemačke zahtjeve i time zadržavši svoj suverenitet i kontrolu nad tjesnacima u kontekstu rastuće prijetnje od strane Njemačke. (Howard, 1974.)

U proljeće 1939. godine, nakon njemačkog ulaska u Prag i talijanske okupacije albanskih teritorija, britanska vlada započela je s uspostavljanjem saveza protiv daljnje teritorijalne ekspanzije Mussolinija i Hitlera. U tom kontekstu, Turska je u svibnju 1939. potpisala sporazum o međusobnoj pomoći s Engleskom, a u lipnju 1939. i s Francuskom. U međuvremenu, Francuska i Engleska započele su pregovore s Rusijom kako bi Rusiju privukle na svoju stranu protiv nacističko-fašističkog saveza. Međutim, pregovori su ostali neuspješni, a Rusija je u kolovozu 1939. potpisala pakt s Njemačkom, umjesto da se pridruži anglo-francuskom savezu. Ova neočekivana najava stvorila je novu situaciju za Tursku, koja se suočila s teškom dilemom kao braniteljica tjesnaca. (Erkin. F & Inan. Y, 1995.)

Ovakva promjena međunarodnih odnosa za Tursku je značila balansiranje između suprostavljenih saveza i mogućih prijetnji svom teritorijalnom integritetu i strateškom položaju. U kontekstu nadolazećeg svjetskog sukoba, Turska se našla u kompleksnoj poziciji gdje je morala promišljeno birati saveznike kako bi očuvala svoju sigurnost i suverenitet nad tjesnacima. (Chufrin, 2001.)

Mirnodobne odredbe *Montreux* konvencije primjenjivale su se samo do proljeća 1939. godine, odnosno do njemačkog ulaska u Prag. Nakon ovog događaja, u tjesnacima su se primjenjivale ratne odredbe (s Turskom kao neutralnom stranom). Ova primjena trajala je sve do turske objave rata Njemačkoj u veljači 1945. godine. (Chufrin, 2001.)

Prije sklapanja pakta s Njemačkom, Rusija je Turskoj predložila sklapanje sporazuma o međusobnoj pomoći. Turski ministar vanjskih poslova, Şükrü Saracoğlu, bio je pozvan od strane Rusije i posjetio

je Moskvu između rujna i listopada 1939. godine radi razgovora o nacrtu sporazuma o međusobnoj pomoći. Međutim, na prvom sastanku, Staljin i sovjetski ministar vanjskih poslova, Molotov, predložili su reviziju *Montreux* konvencije te su zahtijevali zatvaranje turskih tjesnaca za sve ratne brodove država koje nisu iz Crnomorske regije. Ovaj zahtjev, koji nije bio povezan sa sporazumom o međusobnoj pomoći, odbio je Saracoğlu, naglasivši da su metode revizije *Montreux* konvencije određene unutar same konvencije.

Na drugom sastanku, održanom u listopadu, Molotov je ponovno stavio na dnevni red reviziju *Montreux* konvencije. Ovog je puta Rusija predložila da Turska odlučuje o provedbi *Montreux* konvencije u vezi s prolaskom ratnih brodova država koje nisu iz Crnomorske regije i članaka 20. i 21. *Montreux* konvencije. Također je naznačena ideja zajedničke obrane tjesnaca od strane Turske i Sovjetske Rusije. (Priyanka, 2022.)

Ovi su prijedlozi predstavljali ozbiljan izazov za suverenitet Turske nad tjesnacima, dok su istodobno reflektirali rastuću napetost i strateške interese Rusije u kontroli ključnih pomorskih putova uoči II. svjetskog rata. To je značilo da bi, unatoč postojanju sporazuma o režimu prolaska kroz turske tjesnace, Rusija mogla iskoristiti svaku priliku da upravlja tjesnacima zajedno s Turskom, zaobilazeći *Montreux* konvenciju. (Dergisi, 2016.)

Nadalje, Rusija je gore spomenuti zahtjev predložila kao preduvjet za sporazum o međusobnoj pomoći između Rusije i Turske. Kako bi spriječio da Turska dođe pod sovjetsku kontrolu, Saracoğlu je ponovno odbio taj zahtjev, podsjetivši Rusiju na metode za reviziju Konvencije. Odmah nakon povratka u Ankaru 1939. godine, potpisan je tripartitni sporazum o pomoći između Engleske, Francuske i Turske. (Dergisi, 2016.)

Ovaj je događaj dodatno potvrdio tursku neovisnost u upravljanju tjesnacima i označio jasan odmak od sovjetskog utjecaja u regiji, dok je istodobno učvrstio savezničke veze s Engleskom i Francuskom u razdoblju neposredno prije izbijanja II. svjetskog rata. (Dergisi, 2016.)

## **7.2. Režim plovidbe tjesnacima nakon II. svjetskog rata**

II. svjetski rat bio je prvi veliki test primjene *Montreux* konvencije u turskim tjesnacima. Turska je odlučila ostati neutralna do kraja rata, što je značilo da će se *Montreux* konvencija primjenjivati s ograničenjima za zaraćene strane. Ova situacija izazvala je brojne poteškoće za ratne brodove zaraćenih država, posebno Njemačke, Rusiju i Italije, a te će se poteškoće osjetiti naglo tijekom ratnih godina koje su slijedile. (Hürriyet, 2008.)

Tijekom razdoblja od 1940. do 1941. godine, II. svjetski rat proširio se cijelim Balkanskim poluotokom, dok su Grčka, Jugoslavija i Rumunjska došle pod kontrolu Njemačke. Njemački brodovi

ušli su u Sredozemlje i zauzeli grčke otoke u Egejskom moru i Kretu. Zbog njemačke dominacije u Egeju, ulazak savezničkih brodova u tjesnace postao je nemoguć. (Oran, 2010.)

Osjećajući da je rat neizbježan i da se sve više približava njegovim granicama, Turska je pojačala svoje snage na zapadnoj granici i minirala prilaze Dardanelima. Poduzela je mjere protiv njemačkih podmornica i talijanske mornarice, za koju se smatralo da je smještena u luci Constanța u Rumunjskoj, zahtijevajući da svi brodovi identificiraju sebe prije prolaska kroz turske tjesnace. Nedugo nakon studenog 1939. godine, Reich je dao Turskoj jamstva preko svog veleposlanika, Von Papena, tijekom sastanka s predsjednikom İnönüom u Ankari, izjavljujući da Turska neće biti sljedeći cilj njemačkih trupa. Međutim, u daljnjim pregovorima, odgovarajući na tursku molbu da Njemačka potpiše *Montreux* konvenciju, Von Papen je izrazio da Njemačka želi odgoditi rješavanje pitanja turskih tjesnaca do kraja rata. (Hürriyet, 2008.)

Ovaj razvoj događaja ukazao je na složenu diplomatsku situaciju u kojoj se Turska nalazila tijekom rata, balansirajući između suprotstavljenih sila i pokušavajući očuvati svoju neutralnost unatoč sve većim prijetnjama u svojoj neposrednoj blizini. (Oran, 2010.)

Njemačka, Italija i Japan su u rujnu 1939. godine uspostavili pakt triju sila o uzajamnoj pomoći. Nakon toga, kako su predviđali mogući poraz Engleske i nastojali proširiti svoj savez uključivanjem Rusije, njemački ministar vanjskih poslova, Ribbentrop, posjetio je Moskvu u kolovozu i rujnu 1939. godine. Tijekom tih posjeta vođeni su razgovori o Turskoj i turskim tjesnacima. Daljnji pregovori održani su tijekom Molotovljeva posjeta Berlinu u studenom 1940 godine, što je rezultiralo izradom tajnog protokola od strane njemačkog Ministarstva vanjskih poslova. Ovaj protokol je predložio zamjenu *Montreux* konvencije novim režimom koji bi:

- omogućio prolaz za Rusiju, revidirani režim omogućio bi sovjetskim pomorskim plovilima slobodan prolaz kroz Turske tjesnace
- zabranio ulaz ratnim brodovima država izvan Crnog mora, nove regulative zabranile bi ulaz ratnim brodovima iz država koje nisu Crnomorske, čime bi se efektivno zatvorili tjesnaci za pomorske snage izvan crnomorskog područja. (Howard, 1974.)

Ovaj predloženi protokol imao je za cilj konsolidaciju kontrole nad Turskim tjesnacima unutar utjecaja Sile Osovine i njihovih saveznika, dodatno izolirajući Tursku i ograničavajući utjecaj drugih pomorskih sila u regiji. Međutim, Rusija nije bila zadovoljna njemačkim nacrtom i predložila je novi nacrt protokola. Imala je sumnje u njemačke planove za Istočnu Anadoliju, a u nacrtu protokola izraženo je da je središnji cilj težnji Rusije bio jug od Batuma i Baku u općem smjeru prema Perzijskom zaljevu. Osim toga, Rusija je željela mnogo više privilegija u tjesnacima nego što je bilo ponuđeno njemačkim nacrtom. (Howard, 1974.)

Rusija nije željela samo pravo prolaska svojih ratnih brodova kroz tjesnace, već je tražila i jamstvo svoje sigurnosti protiv bilo kakvih napada preko turskih tjesnaca. Rusija je ovim zahtjevima namjeravala steći uporište u tom području, a Hitlera su navedeni zahtjevi uvjerali da nema mogućnosti dogovora s ruskom vladom. Poput Rusije, Njemačka nije imala namjeru dijeliti turske tjesnace s drugim nacijama. Štoviše, Hitler nije želio vidjeti Rusiju kako stječe uporište u području tjesnaca jer je smatrao da su Balkan i Turska unutar ruske sfere utjecaja. Osim toga, smatrao je da će, kako rat bude napredovao u korist Njemačke, Turska pristupiti njemačkoj strani i time preći unutar njemačke sfere utjecaja. Turska je bila zabrinuta zbog mogućeg njemačko-sovjetskog protokola i mogućnosti da dobije pogodnu uloga u takvom protokolu. (Oran, 2010.)

Zbog teške situacije pod njemačkim pritiskom u ratu, Rusija je uz posredovanje Engleske dala jamstvo Turskoj o svojoj neutralnosti kako bi uklonila turske brige u vezi s mogućim ruskim napadom ako bi Turska bila uključena u oružani sukob. Na temelju ovog ruskog jamstva, 1941. godine potpisana je Deklaracija o nenapadanju između Turske i Rusije. Ova deklaracija bila je poput potvrde prijateljskog ugovora između zemalja koje su je potpisale. (Howard, 1974.)

Ubrzo nakon napada Njemačke na Rusiju 1941. godine, Rusija i Engleska su odgovorile potvrdama lojalnosti prema *Montreux* konvenciji i objavile da su dale uvjerenja da Sovjetska Rusija nema agresivne namjere ili zahtjeve u vezi s tjesnacima. Nadalje, preuzele su obvezu pomoći Turskoj protiv bilo kakvog mogućeg napada od strane europske države. (Oran, 2010.)

Turska je tijekom II. svjetskog rata slijedila politiku neutralnosti. Kao rezultat te politike, nastojala je ostati neutralna i biti spremna potpisati sve sporazume o nenapadanju i prijateljstvu. Tako je Njemačka predložila potpisivanje sporazuma o nenapadanju i prijateljstvu kako bi osigurala Tursku neutralnost uoči svog napada na Rusiju. U tom kontekstu, nakon što je obavijestila svog saveznika Englesku, Turska je zaključila sporazum o prijateljstvu s Njemačkom. Sporazum je sugerirao da Tursko savezništvo s Engleskom neće biti pogođeno. (Erkin, 1968.)

Potpisivanjem sporazuma o prijateljstvu s Turskom, Njemačka je uspjela održati Tursku izvan rata, dok je s druge strane Turska osigurala zaštitu od bilo kakvih agresija od strane Njemačke. Nadalje, Turska i Njemačka su zaključile i trgovinski sporazum. (Vali, 1972.) U tom sporazumu, Turska je pristala prodati krom Njemačkoj. Međutim, potpisivanje sporazuma o nenapadanju i trgovinskog sporazuma s Njemačkom, uzrokovalo je hladan odnos zapadnih sila, i to posebno Washingtona, prema Turskoj. Nakon potpisivanja sporazuma, nesuglasja u vezi s prijenosom nafte njemačkim brodovima, koji su većinom plovili između rumunjskih luka i Egejskih otoka okupiranih njemačkim trupama, uzrokovali su nesuglasice između Turske i saveznika tijekom ostatka rata. Nakon rata, Rusija je izrazila prigovor Turskoj zbog toga što nije primijenila odredbe *Montreux* konvencije na njemačke brodove. (Vali, 1972.)

Turska je ostala neutralna sve do 1945. godine, ali je saveznički je pritisak na nju povećan 1943. godine, posebno nakon Moskvske i Teheranske konferencije. Zbog okupacije Egejskih otoka i Krete od strane Njemačke, saveznici nisu mogli poslati pomoć Rusiji. U teškim ratnim uvjetima, Rusija je inzistirala na ulasku Turske u rat kako bi se otvorila fronta protiv Njemačke. (Inan, 1995.)

Međutim, Turska je nastojala ostati izvan sukoba jer je bila zabrinuta zbog nedostatka zaliha i opreme te nije željela biti izložena mogućoj njemačkoj okupaciji. S druge strane, Turska je bila zabrinuta i zbog ruskih pritiska nakon rata. U narednom razdoblju, pritisak saveznika na Tursku se povećao, ali Turska je i dalje odbijala sudjelovati u ratu. U međuvremenu, tijekom rata se okrenuo u korist saveznika.. (Inan, 1995.)

Prekid odnosa s Njemačkom bio bi korak prema eventualnoj objavi rata. Međutim, London i Washington su izgubili interes za uključivanje Turske u rat jer su smatrali da bi turska sudjelovanja bila prekasna te da bi imala značajan učinak. Slično tome, Rusija je željela pokazati nezainteresiranost za djelovanje Ankare. Tijekom Churchillovog posjeta Moskvi 1944., Staljin je od Churchilla dobio pozitivan odgovor u vezi s promjenama *Montreux* konvenciji unutar okvira poslijeratnih aranžmana. Nakon toga, Rusija je počela provoditi politiku koja bi ostavila Tursku izoliranu kako bi mogla pregovarati o modificiranju *Montreux* konvencije.

Između 4. i 11. veljače 1945. Churchill, Roosevelt i Staljin sastali su se u Yalti na Krimu kako bi odredili oblik Europe nakon rata, a na dnevnom redu bili su i turski tjesnaci. (Malta and Yalta Conferences, 1945.) Naime, Staljin je pokrenuo pitanje tjesnaca i izrazio mišljenje da je *Montreux* konvencija zastarjela i da je treba revidirati. Dodao je da je ona proizvod neaktivnog sustava Lige naroda i da ne odgovara novoj eri te da je nemoguće prihvatiti situaciju u kojoj Turska ima "ruku na ruskom grlu." Predsjednici Roosevelt i Churchill složili su se s revizijom *Montreux* konvencije. Odlučeno je da se sovjetski prijedlozi o tjesnacima stave na dnevni red nadolazećeg sastanka ministara vanjskih poslova. (Vali, 1972.)

Pozivajući se na članak 29. *Montreux* konvencije, svaka država potpisnica mogla je zatražiti reviziju konvencije jer je sljedeći petogodišnji period istjecao u kolovozu 1946. godine. (Vali, 1972.)

U nastavku, sovjetski ministar vanjskih poslova Molotov pozvao je turskog ambasadora Selima Sarpera u svoj ured i uručio mu bilješku. Turska je obaviještena da se Tursko-sovjetski ugovor o prijateljstvu neće produžiti, uz obrazloženje da su se radikalne promjene dogodile tijekom rata. Iako je Turska odgovorila na sovjetsku bilješku, na predloženo sklapanje novog pakta, Moskva nije odgovorila. Sarper je ponovno pozvan te je pri pome primio i usmenu bilješku. No, Molotov je rekao da za povratak sovjetskog prijateljstva treba platiti cijenu. Zatražio je povratak turskih provincija, Kars i Ardahan, koje su Turskoj vraćene nakon I. svjetskog rata, reviziju *Montreux* konvencije i davanje baza Rusima u području tjesnaca kako bi se osigurala zajednička obrana tjesnaca. Svi su ovi

zahtjevi odbačeni s obrazloženjem da su nespojivi s teritorijalnom cjelokupnošću i suverenim pravima Turske. (Howard, 1974.; Inan, 1995.)

Churchill je pokazao sklonost prema promjeni *Montreux* konvencije te je naglasio da još uvijek nije predstavljen nijedan prijedlog o toj temi. Istaknuo je da bi, ako se pitanja izmjene *Montreux* konvencije digne na razinu konferencije ministara vanjskih poslova, sovjetski zahtjevi postali bi očigledni. U međuvremenu, Turska bi mogla biti obaviještena o predloženim izmjenama, koje bi istovremeno trebale sadržavati uvjerenje o turskom suverenitetu i teritorijalnom integritetu. Staljin i Roosevelt su se složili s ovim zahtjevima pa je "velika trojka" zaključila da će se "pitanje prolaza" razmotriti na sljedećem sastanku trojice ministara vanjskih poslova. ( Malta and Yalta Conferences, 1945.)

"Pitanje prolaza" ubrzo se našlo na listi sekretarijata SAD-a. Za SAD je bilo važno osigurati mir i slobodnu trgovinu kroz ovaj strateški i međunarodno značajan pomorski prolaz. Sekretarijat je ocijenio da je *Montreux* konvencije postala "zastarjela" i zahtijeva novo revidiranje.

Predložena revizija *Montreux* konvencije temeljila se na tri ključne stavke:

1. državama koje nemaju izlaz na Crno more treba biti omogućen slobodan prolaz kroz tjesnace tijekom sukoba u kojima sudjeluje jedna ili više država Crnog mora, osim ako to spriječe snage UN kao jamci mira i sigurnosti
2. državama Crnog mora koje su "neprijateljske" i krše univerzalne vrijednosti povelje UN-a, treba biti zabranjen prolaz kroz tjesnace
3. Turska bi zadržala ekskluzivno pravo na kontrolu nad vojnim bazama u prolazima, a istovremeno, ratna prava Turske, uređena člancima 20. i 21. *Montreux* konvencije, bila bi očuvana jer bi pitanje prolaska brodova u ratnim okolnostima ostalo pod turskom nadležnošću, osim ako UN ne odluči drugačije prema novim odredbama. (The Potsdam Conference, 1945.)

Ruski zahtjevi za izmjenu *Montreux* konvencije nisu postigli željene rezultate. Naprotiv, donijeli su Rusiji veliku štetu, "gurnuvši" Tursku prema zapadnom bloku u potrazi za podrškom protiv sovjetskih pritisaka. Ovi sovjetski zahtjevi ojačali su nacionalno jedinstvo među Turcima i, istovremeno, uspostavili čvrst savez između Turske i SAD-a, koji će doseći vrhunac tijekom Hladnog rata. (Oral, 2006.)



## 8. Režim plovidbe tjesnacima u vrijeme rata u Južnoj Osetiji (Petodnevnog rata)

Zbog svog geografskog i strateškog značaja, turski tjesnaci, a time i *Montreux* konvencija, ponovno su privukli pažnju kada je napetost u Kavkazu eskalirala tijekom Petodnevnog rata u Gruziji. Naime, sukob Abhazije i Južne Osetije između Rusije i Gruzije započeo je kada je Gruzija stekla svoju neovisnost 1991. godine nakon raspada Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika. Od tada su te dvije regije, Abhazija i Južna Osetija, težile neovisnosti. Ovo pitanje dugo je bilo na dnevnom redu Ujedinjenih naroda, no problem nije riješen unatoč njihovim naporima. Nakon Revolucije ruža<sup>6</sup> 2003. godine, novi predsjednik Gruzije, Mihail Sakašvili, imao je cilj preuzeti kontrolu nad ta dva teritorija. (Ellison, 2011., Erkan, 2016.)

2008. godine, Rusija je odgovorila Gruziji prekomjernom silom nakon što je gruzijska vojska pokrenula napad protiv separatističkih snaga u Južnoj Osetiji. Rat, poznat i kao Petodnevni rat, završen je mirovnim sporazumom uz posredovanje Francuske. (Ellison, 2011.; Erkan, 2016.) Iza ruske invazije stajalo je mnogo razloga, kao što su proglašenje neovisnosti Kosova i želja Gruzije da se pridruži NATO-u. Međutim, nakon invazije, međunarodna zajednica nije intervenirala, već je protestirala protiv rata i branila teritorijalni integritet Gruzije. Razlog takvom (ne) djelovanju međunarodne zajednice moguće se krije u činjenici da nijedna strana u ratu nije bila članica NATO-a, dok s druge strane Rusija ima pravo veta u Vijeću sigurnosti UN-a. (Erkan, 2016.)

Petodnevni rat ponovno je oživio raspravu o primjeni *Montreux* konvencije zbog prolaska ratnih brodova četiri članice NATO-a u Crno more, u skladu s *Montreux* konvencijom, tijekom sukoba. Prolazak NATO-ovih ratnih brodova i njihova prisutnost u Crnom moru izazvali su „uzbunu“ u Rusiji, koja je tvrdila da su brodovi NATO-a prekršili *Montreux* konvenciju koja ograničava boravak ratnih brodova država koje nemaju izlaz na Crno more na najviše tri tjedna. (Erkan, 2016.)

Ruska okupacija dodatno je povećala napetosti između Rusije i SAD-a, koje su nakon Revolucije ruža imali bliske odnose i suradnju s Gruzijom. Rast napetosti stavio je Tursku u tešku diplomatsku poziciju u vezi s primjenom *Montreux* konvencije. (Hürriyet, 2008.)

SAD je pokušao poslati humanitarnu pomoć Gruziji koristeći dva broda američke mornarice, *USNS Mercy* i *USNS Comfort*, ukupne težine 140.000 tona. Ovaj pokušaj izazvao je snažnu reakciju Rusije, koja je tvrdila da bi prolazak istih brodova mogao prekršiti *Montreux* konvenciju te da "ono što Amerikanci nazivaju humanitarnim teretom – zapravo je oružja." (Hürriyet, 2008.) Za konkretnu situaciju valja se pozvati na odredbu čl. 18. *Montreux* konvencije prema kojoj, ako jedna ili više država koje nemaju izlaz na Crno more žele poslati pomorske snage u Crno more u humanitarne svrhe,

6

Tzv. Ružičasta revolucija naziv je za događaje u Gruziji 2003. godine koji su doveli do smjene tadašnjeg predsjednika Ševardnadzea.

mogu to učiniti bez obavijesti predviđene člankom 13. (prethodna obavijest 15 dana prije ulaska), pod uvjetom da ukupna tonaža ne prelazi 8.000 tona. (Cil-nus, 2024.) Ipak, potrebno je dobiti odobrenje turske vlade, koja mora odmah obavijestiti crnomorske države o zahtjevu. Ako iste države ne ulože prigovor u roku od 24 sata od primanja informacije, Turska mora odgovoriti unutar 48 sati vladi koja je podnijela zahtjev. Dodatno, tonaža humanitarne pomoći bit će uključena u ranije spomenuto ograničenje ukupne tonaže od 45.000 tona. (Cil-nus, 2024.)

Zbog svega, Turska se našla u teškoj situaciji između dviju sila. Jedna je bila njezin tradicionalni saveznik u NATO-u, dok je druga bila njezin trgovački partner i jedan od najvećih dobavljača energije.<sup>7</sup>

Pozivajući se na *Montreux* Konvenciju, Turska je odbila zahtjev SAD-a za prolaz tjesnacima zbog prekoračenja tonažnih ograničenja. U danima koji su uslijedili, Tursku je s jedne strane optužio SAD-a da je nesuradnička država. S druge strane zamjenik ruskog vojnog zapovjednika je izjavio da ako NATO brodovi nastave boraviti u Crnom moru nakon isteka 21-dnevnog roka, Turska će biti odgovorna. (Hürriyet, 2008.)

7

Turska uvozi gotovo 100% svog plina i 90% nafte. Uloga Rusije je posebno velika u sektoru plina; 2009. Turska je uvozila 57% svojih potreba za plinom iz Rusije. 2013. godine uvoz iz Rusije pokrivaio je više od 55% potreba Turske za plinom. (Balcer, 2014.)



## 9. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS)

Rezultat treće Konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora održanoj 1973.-1982. godine donošenje je Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, u nastavku: UNCLOS iz 1982.). UNCLOS iz 1982. je zamijenio četiri ugovora, i to Konvenciju o teritorijalnom moru i susjednoj zoni, Konvenciju o kontinentalnom pojasu, Konvenciju o otvorenom moru i Konvenciju o ribolovu i očuvanju živih resursa na otvorenom moru koja su zaključene kao rezultat UNCLOS-a iz 1958. godine. Osnovna terminologija koja je najrelevantnija za turske tjesnace bila je uključena u Konvenciju o teritorijalnom moru i susjednoj zoni. Prema članak 16/4 UNCLOS-a iz 1958. godine neškodljiv prolaz stranih brodova ne smije se obustaviti kroz tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu između jednog i drugog dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora strane države. Kao što se može vidjeti iz spomenutog članka, naglašava se dva važna pojma, a to su "tjesnaci" i "neškodljiv prolaz". U UNCLOS-u iz 1958. godine se ne spominje pojam "međunarodni tjesnaci". U tom kontekstu treba naglasiti, da je kontrola obalne države nad teritorijalnim vodama, koja je obično obuhvaćala zonu od 3 milje, bila ograničena načelom neškodljivog prolaza, koje je sprječavalo obalnu državu da se miješa u prolazak stranog broda sve dok je prolaz bio neškodljiv. (Aybay & Oral, 1998.)

UNCLOS-a iz 1982. godine sadržio dio pod naslovom Tjesnaci koji se koriste za međunarodnu plovidbu te odredbe unutar naslova Pravni status voda koje čine tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu. Prema članku 34. UNCLOS-a iz 1982. godine, režim prolaska kroz tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu nema utjecaj na pravni status voda koje čine takve tjesnace ili na vršenje suvereniteta ili nadležnosti država koje graniče s tjesnacima nad tim vodama, njihovim zračnim prostorom, morskim dnom i podzemljem. Prema odredbama istog članka, suverenitet ili nadležnost država koje graniče s tjesnacima ostvaruje se u skladu s ovim dijelom i drugim pravilima međunarodnog prava.

UNCLOS osim pojma *neškodljiv prolaz*, uvodi pojam *tranzitni prolaz*.

Prema članku 37. UNCLOS-a iz 1982. godine, svi brodovi i zrakoplovi uživaju pravo tranzitnog prolaza, koje se ne smije ometati; osim ako je tjesnac formiran otokom države koja graniči s tjesnacom i njenim kopnom, pravo tranzitnog prolaza se ne primjenjuje ako postoji morska ruta izvan otoka kroz otvoreno more ili kroz isključivu ekonomsku zonu slične pogodnosti u pogledu navigacijskih i hidrografskih karakteristika. Tranzitni prolaz znači ostvarivanje slobode plovidbe i preleta isključivo u svrhu kontinuiranog i ubrzanog tranzita kroz tjesnac između jednog dijela otvorenog mora ili isključive ekonomske zone i drugog dijela otvorenog mora ili isključive ekonomske zone. Međutim, zahtjev za kontinuiranim i ubrzanim tranzitom ne isključuje prolazak kroz tjesnac u svrhu ulaska,

izlaska ili povratka iz države koja graniči s tjesnecem, pod uvjetom poštivanja uvjeta ulaska u tu državu. Svaka aktivnost koja nije ostvarivanje prava tranzitnog prolaza kroz tjesnac podliježe drugim primjenjivim odredbama UNCLOS-a iz 1982. godine.

Pravo tranzitnog prolaza proizvoljno ograničava zakonodavne ovlasti obalne države i ograničava ih na donošenje zakona i propisa u vezi s nekim aspektima ovog prolaza, pri čemu neki od njih uključuju ograničenja. Tako, u vezi sa sigurnošću plovidbe i regulacijom pomorskog prometa, obalna država predlaže, ali Međunarodna pomorska organizacija usvaja mjere. U odnosu na očuvanje morskog okoliša, država je ograničena na provedbu važećih propisa koji se odnose na ispuštanje određenih štetnih tvari. Među izostavljanjima zakonodavnih ovlasti obalne države tjesnaca, treba obratiti pažnju na nepostojanje priznanja zakonodavnih ovlasti u vezi s zračnom plovidbom, kao i na izostanak bilo kakvog spominjanja prava na uspostavu zračnih koridora i uređaja za razdvajanje zračnog prometa. (Martin, 2010.)

Što se tiče odnosa između UNCLOS-a iz 1982. godine i *Montreux* konvencije najvažnija odredba sadržana u UNCLOS-u je članak 35/c, koji izuzima tjesnace iz okvira prava tranzitnog prolaza. Prema odredbi, ništa u ovom dijelu ne utječe na pravni režim u tjesnacima u kojima je prolazak u cijelosti ili djelomično reguliran dugogodišnjim međunarodnim konvencijama na snazi koje se posebno odnose na takve tjesnace.

Turska nije stranka UNCLOS-a. Međutim, čak i da jest njihova stranka, odredbe o "pravu tranzitnog prolaza", zbog postojanja članka 35/c, ne bi bile primjenjive na nju. Konvencija Montreux pruža svojevrsan režim za turske tjesnace i istodobno Turskoj dodjeljuje izniman politički položaj. Ne smije se zaboraviti da, ako *Montreux* konvencija jednog dana bude ukinuta, vjerojatno bi mnoge države inzistirale na primjeni "prava tranzitnog prolaza" kroz turske tjesnace.

## 10. Režim plovidbe tjesnacima u vrijeme rata Rusije i Ukrajine

Godine 2014. Rusija je napala Krim i potaknula separatističke aktivnosti na istoku Ukrajine. Iako su obje zemlje završile pregovore, sukob se nastavio. U listopadu 2021. godine napetosti su ponovno eskalirale, a Rusija je bez objašnjenja postavila trupe i vojnu opremu blizu svoje granice s Ukrajinom. U veljači 2022., ruski predsjednik Vladimir Putin službeno je priznao separatističke republike Donjeck i Lugansk na istoku Ukrajine kao neovisne države. Ubrzo, SAD, Europa, Velika Britanija, Kanada, Japan i Australija uvele su prve sankcije kako bi spriječile eskalaciju sukoba. Međutim, uvedene sankcije bile su blage. (Waghmare, 2022.) No, Rusija je službeno objavila da je "specijalna vojna operacija" pokrenuta protiv Ukrajine rat. Sjevernoatlantsko vijeće u svojoj izjavi o napadu Rusije na Ukrajinu definiralo je taj napad kao ozbiljno kršenje međunarodnog prava, uključujući Povelju UN-a, i naglasilo da je u suprotnosti s obvezama Rusije u Helsinškom završnom aktu, Pariškoj povelji, Budimpeštanskom memorandumu i Osnivačkom aktu NATO - Rusija. Saveznici su izrazili da će NATO nastaviti poduzimati sve potrebne mjere kako bi osigurao sigurnost i obranu saveznika

U izjavi šefova država i vlada NATO-a povodom napada Rusije na Ukrajinu, Rusija je pozvana da odmah prekine vojni napad i povuče svoje snage iz Ukrajine. (NATO, 2022.)

U ožujka 2022. šefovi država i vlada trideset NATO saveznika sastali su se kako bi razgovarali o ruskoj agresiji na Ukrajinu koja je definirana kao najteža prijetnja euroatlantskoj sigurnosti u posljednjih nekoliko desetljeća. Ruski rat protiv Ukrajine označen je kao prijetnja europskom miru i uzrok velike ljudske patnje i razaranja. Pozvali su ruskog predsjednika da odmah zaustavi rat i povuče vojne snage iz Ukrajine. NATO saveznici ponovno su potvrdili svoju nepokolebljivu potporu neovisnosti, suverenitetu i teritorijalnom integritetu Ukrajine unutar njenih međunarodno priznatih granica, uključujući njezine teritorijalne vode. Ruski vojni napad s kopna, mora i zraka može se definirati kao najveći napad jedne države na drugu u Europi od II. svjetskog rata. (Waghmare, 2022.)

U vezi s osnovnom poveljom UN-a, ovaj je napad također kršenje temeljnog načela međunarodnog prava u pogledu poštivanja suvereniteta neovisne države. Ukrajina, koja nije članica NATO-a, brani se u skladu s člankom 51. povelje UN-a (UN, 1945.), koji se odnosi na inherentno pravo na individualnu ili kolektivnu samoobranu u slučaju oružanog napada na člana UN-a. (EU Parlament, 2022.)

Ruski utjecaj i politika nad regijom Crnog mora izravno utječu na sigurnosne percepcije u toj regiji. Sukob između Rusije i Ukrajine vjerojatno je najkritičnija prijetnja sigurnosnoj ravnoteži među državama obalnog područja Crnog mora.

### 10.1. Primjena *Montreux* konvencije u pogledu sigurnosti plovidbe u Crnom moru

Nakon što je invazija Rusije na Ukrajinu uznapredovala, *Montreux* konvencija stekla je veću važnost kao potencijalni regulator prometa ratnih brodova prema području sukoba. Prvog dana invazije, Ukrajina je zatražila od Turske da iskoristi svoju moć prema *Montreux* konvenciji kako bi zatvorila prolaze za ruske ratne brodove. Prvi odgovor Turske na ovaj ukrajinski zahtjev bio je neutralan te je naznačio da će ruski ratni brodovi i dalje prolaziti. (UN News, 2022.)

Ubrzo je turski ministar vanjskih poslova, Mevlüt Çavuşoğlu, kvalificirao je Putinovu invaziju kao rat. (HINA, 2024.) Turska je na taj način definirala rusku invaziju na Ukrajinu kao ratno stanje što je bila značajna odluka koja je omogućila pozivanje na *Montreux* konvenciju. Očekivalo se da je pozivanje na članak 19. *Montreux* konvencije neizbježan te da će prolaz tjesnacima biti zatvoren za ruske ratne brodove. To se i dogodilo krajem veljače kad je Turska iskoristila svoje pravo i zabranila prolaz tjesnacima u Crno more i iz Crnog mora ratnim brodovima zaraćenih zemalja. (UN News, 2022.)

Prvi poziv Turske na članak 19. *Montreux* konvencije od II. svjetskog rata može imati ograničen neposredni vojni utjecaj.

Turska kontrola nad pristupom Crnom moru izravno utječe na ravnotežu snaga u dugotrajnom ratu između Rusije i Ukrajine. Pravila *Montreux* konvencije važna su za stabilizaciju uvjeta stvorenih Rusko-ukrajinskom krizom 2022. godine.

Iako se Rusija nije pozvala na "rat" niti je specificirala opseg specijalne vojne operacije, od prvog dana bilo je jasno da je ono što je Rusija započela bio rat punog opsega, rezultirajući invazijom na ukrajinski teritorij. Ukrajina je također izjavila da je Rusija pokrenula sveobuhvatni vojni napad te da brani svoju državu pribjegavanjem vojnoj sili. (HINA, 2024.)

Generalna skupština UN-a održala je hitan sastanak kako bi raspravila o ratu koji je započela Rusija, nakon što Vijeće sigurnosti UN-a nije moglo donijeti nikakvu odluku o situaciji zbog ruskog veta. Skupština je donijela odluku s velikom većinom koja je osudila Rusiju kao agresorsku državu protiv Ukrajine. (UN News, 2022.)

Bez obzira na izraze koje koristi Rusija, njezina je objava bila službena objava sveobuhvatne vojne/naoružane operacije protiv Ukrajine i njezina teritorija, uključujući djelomičnu invaziju ukrajinskog teritorija. (BBC News, 2022.)

Ovdje se postavljaju pitanja je li moguće da dvije crnomorske zemlje, Ukrajina i Rusija, imaju slobodan prolaz svojih brodova, posebno vojnih, kroz tjesnace tijekom rata; te, mora li Turska pravno omogućiti ove prolaze?

Kao što je navedeno, *Montreux* konvencija u članku 19. predviđa da, u vrijeme mira, ratni brodovi uživaju punu slobodu prolaza i navigacije kroz tjesnace. Međutim, u vrijeme rata, uz nekoliko izuzetaka, ratnim brodovima bilo koje zaraćene države zabranjeno je prolaziti kroz tjesnace. Turska je, dakle, obvezna ne dopustiti prolaz ratnim brodovima Ukrajine i Rusije kroz tjesnace. Zapravo, Turska je u prvim danima sukoba izjavila da neće dopustiti prolaz ratnim brodovima dviju zaraćenih zemalja, na temelju članka 19. *Montreux* konvencije. Službena izjava navela je da Turska primjenjuje članak 19. jer postoji ratna situacija i Turska nije jedna od zaraćenih država.

U izjavi za turske medije 27. veljače 2022., turski ministar vanjskih poslova Mevlüt Çavuşoğlu objavio je da je trenutna kriza između Rusije i Ukrajine definirana kao "rat" te da će se ovlasti koje Turska ima prema *Montreux* konvenciji primjenjivati u skladu s tim. Podsjetivši da Turska, koja nije zaraćena država, ima ovlast i obavezu ne dopustiti prolaz brodovima zaraćenih zemalja kroz tjesnac, Çavuşoğlu je novinarima rekao da će prolaz biti dopušten u slučaju da se ratni brod vraća u svoju bazu na Crnom moru. (BBC News, 2022.)

Međutim, čini se da je Turska otišla još dalje i uvela gotovo potpuni embargo na prolaz ratnih brodova svih obalnih i neobalnih država Crnog mora, bez proglašavanja da je Turska zaraćena država ili država koja je pod prijetnjom ratne opasnosti. Kao što je Cavuşoğlu izjavio, sve vlade, obalne i neobalne, upozorene su da ne šalju ratne brodove preko tjesnaca. (BBC News, 2022.) Ove izjave sugeriraju da bi zemlje koje bi mogle poslati ratne brodove kao podršku Ukrajini ili Rusiji mogle biti smatrane zaraćenim državama. S obzirom na to da mnoge NATO i europske države primjenjuju sankcije protiv Rusije i pružaju pomoć i vojno oružje Ukrajini, te zemlje bi se mogle smatrati uključenima u sukob. Do sada nije zabilježen takav zahtjev za prolaz ratnih brodova NATO-a ili europskih država koji bi Tursku prisilio na dodatno objašnjenje. (Logicno.com, 2024.)

Stajalište Turske u ovom pogledu ima pravnu važnost. Na početku sukoba, Turska je izjavila da ispituje može li se navedeni sukob definirati kao rat, a zatim je proglasila da je situacija "stanje rata." Na temelju ove odluke, Turska je proglasila primjenu relevantnog članka 19. *Montreux* konvencije.

Izjave Turske ne impliciraju da su tjesnaci zatvoreni za ratne brodove svih država, što bi bilo u neskladu s relevantnim odredbama *Montreux* konvencije. Turska je izjavila da je prolaz kroz tjesnace zabranjen za ratne brodove Ukrajine i Rusije, kao zaraćenih strana. Stoga Turska ispunjava zahtjeve *Montreux* konvencije relevantne za situaciju. (Logicno.com, 2024.)

Turski stav prema iznimkama od zabrane također se čini u skladu s relevantnim pravilima *Montreux* konvencije. Turska je izjavila da će ratnim brodovima registriranim u lukama Crnog mora biti dopušteno vratiti se u svoje luke, dok ratnim brodovima koji nisu registrirani u lukama Crnog mora neće biti dopušten prolaz. U tom kontekstu, navedeno je da tri od četiri ratna broda za koje je Rusija

zatražila prolaz nisu mogla proći jer nisu bili registrirani u lukama Crnog mora. Rusija na ovakav razvoj događaja nije imala primjedbe. Međutim, ako Generalna skupština UN-a, čije odluke imaju savjetodavni karakter, odluči potaknuti vojnu pomoć Ukrajini i vojne mjere protiv Rusije, Turska nije pravno obvezna ispuniti zahtjeve te odluke. Međutim, Turska nije dala nikakve izjave o ovom pitanju jer Generalna skupština UN-a još nije donijela rezoluciju. Stoga, Turska trenutno nije u poziciji da mora dati službenu izjavu o ovom mogućem scenariju. (Logicno.com, 2024.)

*Montreux* konvencija ima ambicioznu misiju doprinijeti mirnoj zaštiti prolaza kroz turske tjesnace smanjenjem sigurnosnih rizika. U trenutnim ratnim uvjetima, u kojima Turska nije zaraćena strana, ona značajno doprinosi obnovi mira ispunjavajući svoje odredbe.

## **11. Izmjene i dopune *Montreux* konvencije**

Sigurnost brodova koji prolaze kroz Bospor postala je sve veći razlog zabrinutosti posljednjih godina, posebno zbog znatnog povećanja prometa od vremena potpisivanja *Montreux* konvencije. Dok je u vrijeme potpisivanja *Montreux* konvencije kroz Bospor prolazilo oko 4500 brodova, posljednjih godina taj broj je narastao na 49304. Osim što tjesnaci predstavljaju ekološki izazov, dodatni rizik leži u činjenici da Bospor prolazi kroz grad Istanbul, u kojem na obalama živi više od 14 milijuna stanovnika pa pomorske nezgode u ovom području mogu imati ozbiljne posljedice na sigurnost. (Oral, 2009.)

Budući da *Montreux* konvencija ne sadrži specifične odredbe koje bi regulirale sigurnost plovidbe ili zaštitu okoliša, donesen je Propis o pomorskom prometu za turske tjesnace i Mramornu regiju s ciljem uvođenja novog regulatornog okvira koji bi osigurao sigurnost plovidbe, zaštitu ljudskog života i imovine te očuvanje okoliša. Uz primjenu ovog propisa i dalje se poštivao princip slobodnog prolaza iz *Montreux* konvencije. Ovaj propis izazvao je neslaganja, osobito među Rusijom, Grčkom, Ciprom, Rumunjskom, Ukrajinom i Bugarskom, koje su uputile prigovore. Međutim, Međunarodna pomorska organizacija dala je svoju suglasnost uz napomenu da propisi ne narušavaju prava brodova na prolaz prema međunarodnom pravu. (Chufrin, 2001.)

### **11.1. Pomorske prometne regulacije iz 1994. godine**

Pomorsko prometna regulacija iz 1994. godine donesena je radi povećanog opsega pomorskog prometa kroz tjesnace, ali i nakon nekoliko ozbiljnih nesreća koje su izazvale ekološke katastrofe i ugrozile sigurnost prolaza. Najpoznatija pomorska nezgoda dogodio se 1991. godine kada je tanker s naftom eksplodirao u Bosporu te uzrokovao ekološku štetu. Kao odgovor na ove događaje, Turska je 1994. godine uvela nove propise s ciljem smanjenja rizika od sličnih nesreća. (Güven, 2001.)

Ova regulacija je osigurala strože kontrole brodova koji prolaze kroz tjesnace, naročito onih koji prevoze opasne terete, poput nafte i kemikalija. Također su uvedene obveze za brodove da unaprijed najave svoj prolaz kroz tjesnace, osiguravajući tako koordinaciju i nadzor plovidbe. Ovaj sustav unaprijedio je sigurnost plovidbe i omogućio bolju kontrolu prometa u tjesnacima, koji su do tada bili vrlo prometni, a često su se suočavali s problemima uskih vodova, naglih skretanja i jakih struja. (Ünlü, D. & Alkan, M. 2006.)

### **11.2. Pomorske prometne regulacije iz 1998. godine**

Nadogradnja regulacije iz 1998. godine dodatno je pooštrila pravila sigurnosti, uslijed konstantnog

rasta međunarodnog pomorskog prometa, posebno tereta opasnih materijala. Ova regulacija posebno se fokusirala na pitanje zaštite okoliša i sigurnost ljudi. Novom nadogradnjom uvedene su dodatne mjere za nadzor brodova koji prevoze opasne terete, uključujući obvezno korištenje tegljača i pilota za brodove iznad određene tonaže. (Güven, 2001.)

Turska je kroz ove regulacije, u skladu s međunarodnim standardima, ali i unutar okvira *Montreux* konvencije značajno unaprijedila režim plovidbe kroz Bospor i Dardaneli. Iako one garantiraju slobodu prolaza za trgovačke brodove u mirnodopskim uvjetima, nove mjere omogućile su bolju kontrolu prometa i sprječavanje potencijalnih ekoloških i sigurnosnih rizika, što je od vitalnog interesa za Tursku. (Yücel, 2005.) Ove regulacije su naišle na različite reakcije u međunarodnoj zajednici, posebno od strane Rusije, koja se oslanja na prolaz kroz tjesnace za izvoz svoje nafte. Međutim, Turska je argumentirala da su ove mjere u skladu s međunarodnim pravom te potrebne kako bi se zaštitili ljudski životi, okoliš i sigurnost prometa u izrazito izazovnim navigacijskim uvjetima.

Regulacije iz 1994. i 1998. godine predstavljaju ključne korake u jačanju sigurnosti plovidbe kroz Bospor i Dardaneli, što je bilo od strateške važnosti kako za Tursku, tako i za međunarodnu zajednicu. Njihova implementacija osigurala je da ovi prolazi ostanu otvoreni za međunarodni pomorski promet, ali uz poštivanje strogih sigurnosnih standarda. (Yücel,2005.)



## 12. Kanal Istanbul

Kanal Istanbul ambiciozan je infrastrukturni projekt turske vlade, predložen kao umjetni plovni kanal koji će povezivati Crno s Mramornim morem te s prirodnim prolazom kroz Bospor. Dužina kanala trebala bi iznositi 45 kilometara, širina baze minimalno 275 metra, a dubina 21 metar. Turska vlada naglašava kako istraživanja pokazuju da će se brodski promet u Kanalu Istanbul odvijati 13 puta sigurnije od onog u Bosporu. Početak umjetnog kanala planira se s na sjevernom dijelu jezera Küçükçekmece, preko brane Sazlıdere na sjeveru te s krajnjim odredištem u Crnom moru. Iskapanja tla pružila bi dovoljno materijala za izgradnju više otoka u Mramornom moru. (BBC News Turkece, 2022.)

Reakcije na gradnju Kanala Istanbul bile su različite. Ipak, turske vlasti ostale su posvećene realizaciji projekta, videći ga kao ključni element ekonomske strategije zemlje. Vlasti ističu da će kanal donijeti značajne prednosti ne samo Turskoj, već i susjednim zemljama, posebno kroz poboljšanje trgovinskih kapaciteta i omogućavanje urbanizacije novih dijelova Istanbula. Kanal će biti smješten u zapadnom dijelu Istanbula, povezujući Crno s Mramornim morem, čime će se stvoriti novi plovni put. Bivši ministar prometa, Ahmet Arslan, izjavio je da trenutno ne postoji adekvatna alternativa za brodove koji prevoze opasne terete kroz Bospor, što izaziva gužve i povećava rizike u uskom prolazu. Novi kanal će preusmjeriti dio tog prometa, smanjujući pritisak na Bospor i povećavajući sigurnost pomorskog prometa. Osim poboljšanja sigurnosti, projekt se promiče i kao veliki poticaj za gospodarstvo i infrastrukturni razvoj, s novim prilikama za investicije i stvaranje novih radnih mjesta. Kako je najavljeno, duž kanala Istanbul trebalo bi biti izgrađeno šest mostova, a na njegovim obalama planirana su dva nova grada. Da se ne radi o lakom procesu, pokazuje i činjenica da je ovaj ambiciozni urbanistički pothvat tek nedavno uspješno uvršten u prostorne planove. Javnosti je predstavljen novi grad Yenisehir (prikazan na Slici 2.), koji se nalazi u neposrednoj blizini kanala Istanbul, a gradi se kako bi pružio smještaj za oko pola milijuna ljudi.

Izuzev jasnih i otvorenih ciljeva povećanja tranzita brodova, sve su glasnije spekulacije da je pravi razlog izgradnje kanala Istanbul izbjegavanje *Montreux* konvencije. *Montreux* konvencija ograničava broj i tonažu ratnih brodova država koje ne izlaze na Crno more, a koji mogu ući u Crno more preko Bospora. Također, *Montreux* konvencija zabranjuje naplaćivanje prolaza kroz Bospor i Dardanele, čime se, prema nekim tvrdnjama, ograničava geopolitička i ekonomska moć Turske.

Iako su turske vlasti odbacile takve tvrdnje, turski predsjednik Erdogan izjavio je da planirani kanal neće podlijegati pravilima *Montreux* konvencije, što je dodatno potaknulo rasprave o pravim motivima projekta. (ABC Geografija, 2024.)



Slika 2. Novi grad Yenisehir. Izvor: Akta.ba

## ZAKLJUČAK

Sloboda plovidbe ne znači da je pravo na slobodan prolaz neograničeno. Samo pravo na slobodnu plovidbu zahtijeva regulacije kako bi brodovi mogli ispravno uživati slobodnu plovidbu.

Upravo *Montreux* konvencije u vezi prolaska tjesnacima u Turskoj ima značajnu ulogu tijekom prošlosti i danas u okviru međunarodnog prava mora.

*Montreux* konvencija uspostavlja složen sustav prolaza kroz tjesnace Bospor i Dardaneli kako bi se očuvali slobodni prolazi za sve brodove, ali i sigurnost okolnih zemalja, s Turskom na čelu. Sustav je osmišljen s varijantama koje ovise o tri različite situacije: mirnodopsko vrijeme, opasnost od nadolazećeg rata i ratno vrijeme.

Ratni brodovi predstavljaju najveću sigurnosnu prijetnju i za područje uz tjesnace i za cijelu regiju. Ovi brodovi mogu izazvati osjetljive i eksplozivne incidente te predstavljaju još veću opasnost ako njihovi prolazi nisu pravilno upravljani tijekom ratnih situacija. *Montreux* konvencija strogo regulira prolaze tijekom ratnog vremena zabranom prolaza ratnih brodova zaraćenih država kako bi se spriječilo širenje rata na tjesnace i ugrožavanje sigurnosti Turske i prolaznog prometa.

Koncept ratnih brodova često se preispituje, posebno u vezi s komercijalnim brodovima uključenima u vojne aktivnosti. Iako postoji jasna zabrana prolaza ratnih brodova zaraćenih zemalja, *Montreux* konvencija ne definira jasno što se treba dogoditi s trgovačkim brodovima koji prevoze vojni materijal i/ili vojno osoblje. Široko prihvaćeno tumačenje, podržano dosadašnjim iskustvom, je da se trgovački brodovi uključeni u takve vojne aktivnosti smatraju ratnim brodovima i time im je zabranjen prolaz.

Iznimke koje *Montreux* konvencija omogućuje zabrani prolaska ratnih brodova zaraćenih država također mogu biti izvor nesuglasica. Može biti teško odrediti koje zemlje su "zaraćene" kada postoje države koje pomažu zaraćenim zemljama putem sankcija i/ili vojne opreme, a da pritom službeno ne objave rat drugoj strani. U tom slučaju, čini se da bi odluka o tome hoće li se takve zemlje smatrati zaraćenima bila stvar procjene relevantnih zemalja, uključujući Tursku, koje bi ih mogle tretirati kao zaraćene strane.

Prijašnja iskustva tijekom povijesti (i u vrijeme ratnih sukoba i mira) također pokazuje da velike sile mogu vršiti pritisak kako bi se *Montreux* konvencija primijenila na način koji bi odgovarao njihovim vlastitim interesima. Takvi zahtjevi uvijek stavljaju Tursku pod određeni stupanj pritiska, dodatno komplicirajući primjenu *Montreux* konvencije.

Rat između Rusije i Ukrajine predstavlja novi izazov u primjeni *Montreux* konvencija. Rusija je pokušala prisiliti Tursku da djeluje u njenom interesu i dopustiti slobodan prolaz vojnih brodova, od

kojih neki nisu bili stacionirani u Crnom moru. S druge strane, Ukrajina je zatražila od Turske da ne dopusti prolaz ruskim trgovačkim brodovima za koje se tvrdilo da prevoze ukradeno ukrajinsko žito.

Budući da se Turska nije proglasila državom u neposrednoj ratnoj opasnosti, ne može rutinski zaustavljati i kontrolirati trgovačke brodove. Trenutna kontrola provodi se samo u okviru Sporazuma o žitu, koji su u srpnju 2022. potpisali Ukrajina, Rusija i Turska, a koji nije povezan s *Montreux* konvencijom.

Odluka Turske da primijeni članak 19. i 18. *Montreux* konvencije stavila je NATO u nepovoljan položaj u Crnom moru. Članak 19. godine predviđa da, kada Turska sama nije u ratu, ratni brodovi uživaju pravo prolaza kako je predviđeno u člancima od 10. do 18. Nadalje, članak 18. postavlja ograničenja na ukupnu tonažu ratnih brodova zemalja koje ne izlaze na Crno more, kao i na trajanje njihovog boravka. Međutim, prolaz se uskraćuje prema članku 19. Ova odredba mogla bi negativno utjecati na sposobnost NATO-a da štiti brodski promet u Crnom moru, kao i na sposobnost da zaštiti Rumunjsku i Bugarsku od ruske agresije, te da održi ravnotežu snaga u dugotrajnom ratu između Rusije i Ukrajine. Na taj način, NATO-ova sposobnost projekcije pomorske sile u Crno more i odvratanje Rusije od operacija u Ukrajini ograničena je i nedovoljna zbog *Montreux* konvencije.

Analizirajući sadržaj *Montreux* konvencije može se utvrditi detaljan sadržaj njezinih odredbi koje obuhvaćaju različite okolnosti prolaska tjesnacem. Osim regulacije prolaska u vrijeme mirnodoposkog razdoblja, posebno je važna regulacija u vrijeme rata. Te odredbe pokazale su se od iznimne važnosti u okolnostima sukoba zaraćenih strana u tom dijelu svijeta kojem svakodnevno svjedočimo. Iste okolnosti upućuju na važnost *Montreux* konvencije u današnjim uvjetima.

Stoga, zaključno želimo istaknuti stratešku važnost tjesnaca Bospor i Dardaneli koje regulira *Montreux* konvencija, uključujući važnost načela "slobode prolaza" kroz tjesnace koje treba biti u skladu s *Montreux* konvencijom. Potrebno je imati na umu režim plovidbe u uvjetima mira i rata prema *Montreux* konvenciji. Slijedom navedenog *Montreux* konvencija ima važnu ulogu u okviru međunarodnog prava mora.

## **PRILOG 1. *Montreux* konvencija**

### **1936 CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS**

*Adopted in Montreux, Switzerland on 20 July 1936*

1936 CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS .....	3
ARTICLE 1 .....	4
SECTION I. MERCHANT VESSELS .....	5
ARTICLE 2 .....	5
ARTICLE 3 .....	5
ARTICLE 4 .....	5
ARTICLE 5 .....	5
ARTICLE 6 .....	5
ARTICLE 7 .....	6
SECTION II. VESSELS OF WAR .....	6
ARTICLE 8 .....	6
ARTICLE 9 .....	6
ARTICLE 10 .....	6
ARTICLE 11 .....	6
ARTICLE 12 .....	6
ARTICLE 13 .....	7
ARTICLE 14 .....	7
ARTICLE 15 .....	7
ARTICLE 16 .....	7
ARTICLE 17 .....	7
ARTICLE 18 .....	7
ARTICLE 19 .....	8
ARTICLE 20 .....	9
ARTICLE 21 .....	9
ARTICLE 22 .....	9
SECTION III. AIRCRAFT .....	10
ARTICLE 23 .....	10
SECTION IV. GENERAL PROVISIONS .....	10
ARTICLE 24 .....	10
ARTICLE 25 .....	10
SECTION V. FINAL PROVISIONS .....	10
ARTICLE 26 .....	10
ARTICLE 27 .....	11
ARTICLE 28 .....	11
ARTICLE 29 .....	11
ANNEX I .....	14
ANNEX II .....	16

A. STANDARD DISPLACEMENT .....	16
B. CATEGORIES .....	16
ANNEX III .....	18
ANNEX IV .....	19
PROTOCOL .....	20

## 1936 CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS

*Adopted in Montreux, Switzerland on 20 July 1936*

Desiring to regulate transit and navigation in the Straits of the Dardanelles, the Sea of Marmora and the Bosphorus comprised under the general term " Straits " in such manner as to safeguard, within the framework of Turkish security and of the security, in the Black Sea, of the riparian States, the principle enshrined in Article 23 of the Treaty of Peace signed at Lausanne on the 24th July, 1923;

Have resolved to replace by the present Convention the Convention signed at Lausanne on the 24th July, 1923, and have appointed as their Plenipotentiaries

HIS MAJESTY THE KING OF THE BULGARIANS:

Dr. Nicolas P. NICOLAEV, Minister Plenipotentiary, Secretary-General of the Ministry of Foreign Affairs and of Cults;

M. Pierre NEICOV, Minister Plenipotentiary, Director of Political Affairs at the Ministry of Foreign Affairs and of Cults -

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC

M. PAUL-BONCOUR, Senator Permanent Delegate of France to the League of Nations former President of the Council, former Minister for Foreign Affairs, Chevalier of the Legion of Honour, Croix de Guerre;

M. Henri PONSOT, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the French Republic at Angara, Grand Officer of the Legion of Honour;

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA:

FOR GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND ALL PARTS OF THE BRITISH EMPIRE WHICH ARE NOT SEPARATE MEMBERS OF THE LEAGUE OF NATIONS:

The Right Honourable Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Parliamentary Secretary to the Admiralty;

FOR THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

The Right Honourable Stanley Melbourne BRUCE, C.H., M.C., High Commissioner for the Commonwealth of Australia in London;

HIS MAJESTY THE KING OF THE HELLENES:

M. Nicolas POLITIS, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Greece in Paris former Minister for Foreign Affairs-;

M. Raoul BIBICA ROSETTI, Permanent Delegate of Greece to the League of Nations

His MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN:



M. Naotake SATO, Jusammi, Grand-Cordon of the Order of the Rising Sun, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary in Paris;

M. Massa-aki HOTTA, Jushii, Second Class of the Order of the Rising Sun, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Berne;

HIS MAJESTY THE KING OF ROUMANIA:

M. Nicolas TITULESCO, Minister Secretary of State for the Department of Foreign Affairs;

M. Constantin CONTZESCO, Minister Plenipotentiary, Delegate of Roumania to the European and International Commissions of the Danube;

M. Vespasien PELLA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at The Hague;

THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC

Dr. Ruştu ARAS, Minister for Foreign Affairs, Deputy for Smyrna;

M. Suad DAVAZ, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Turkish Republic in Paris;

M. Numan MENEMENCIOĞLU, Ambassador of Turkey, Secretary-General of the Ministry for Foreign Affairs;

M. Asim GÜNDÜZ, General Commanding an Army Corps, Deputy Chief of the General Staff;

M. Necmeddin SADAK, Permanent Delegate of Turkey to the League of Nations, Deputy for Sivas, Rapporteur for the Committee of Foreign Affairs

THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

M. Maxime LITVINOFF, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, People's Commissar for Foreign Affairs

HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA:

M. Ivan SOUBBOTITCH, Permanent Delegate of the Kingdom of Yugoslavia to the League of Nations;

Who, after having exhibited their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions:

#### **ARTICLE 1**

The High Contracting Parties recognise and affirm the principle of freedom of transit and navigation by sea in the Straits.

The exercise of this freedom shall henceforth be regulated by the provisions of the present Convention.

## SECTION I. MERCHANT VESSELS

### ARTICLE 2

In time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of transit and navigation in the Straits, by day and by night, under any flag any and with any kind of cargo, without any formalities, except as provided in Article 3 below. No taxes or charges other than those authorised by Annex I to the present Convention shall be levied by the Turkish authorities on these vessels when passing in transit without calling at a port in the Straits.

In order to facilitate the collection of these taxes or charges merchant vessels passing through the Straits shall communicate to the officials at the stations referred to in Article 3 their name, nationality, tonnage, destination and last port of call (provenance). Pilotage and towage remain optional.

### ARTICLE 3

All ships entering the Straits by the Aegean Sea or by the Black Sea shall stop at a sanitary station near the entrance to the Straits for the purposes of the sanitary control prescribed by Turkish law within the framework of international sanitary regulations. This control, in the case of ship possessing a clean bill of health or presenting a declaration of health testifying that they do not fall within scope of the provisions of the second paragraph of the present Article, shall be carried out by day and by night with all possible speed, and the vessels in question shall not be required to make any other stop during their passage throughout the Straits.

Vessels which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox, or which have had such cases on board during the seven days, and vessels which have left an infected port within less than five times twenty-four hours shall stop at the sanitary stations indicated in the preceding paragraph in order to embark such sanitary guards as the Turkish authorities may direct. No tax or charge shall be levied in respect of these sanitary guards and they shall be disembarked at a sanitary station on departure from the Straits.

### ARTICLE 4

In time of war, Turkey not being belligerent, merchant vessels, under any flag or with any kind of cargo, shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits subject to the provisions of Articles 2 and 3.

Pilotage and towage remain optional.

### ARTICLE 5

In time of war, Turkey being belligerent, merchant vessels not belonging to a country at war with Turkey shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits on condition that they do not in any way assist the enemy.

Such vessels shall enter the Straits by day and their transit shall be effected by the route which shall in each case be indicated by the Turkish authorities.

### ARTICLE 6

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war, the provisions of Article 2 shall nevertheless continue to be applied except that vessels must enter the Straits by day and that their transit must be effected by the route which shall, in each case, be indicated by the Turkish authorities.

Pilotage may, in this case, be made obligatory, but no charge shall be levied.

#### **ARTICLE 7**

The term "merchant vessels" applies to all vessels which are not covered by Section II of the present Convention.

### **SECTION II. VESSELS OF WAR**

#### **ARTICLE 8**

For the purposes of the present Convention, the definitions of vessels of war and of their specification together with those relating to the calculation of tonnage shall be as set forth in Annex II to the present Convention.

#### **ARTICLE 9**

Naval auxiliary vessels specifically designed for the carriage of fuel, liquid or non-liquid, shall not be subject to the provisions of Article 13 regarding notification, nor shall they be counted for the purpose of calculating the tonnage which is subject to limitation under Articles 14 and 18, on condition that they shall pass through the Straits singly. They shall, however, continue to be on the same footing as vessels of war for the purpose of the remaining provisions governing transit.

The auxiliary vessels specified in the preceding paragraph shall only be entitled to benefit by the exceptional status therein contemplated if their armament does not include: for use against floating targets, more than two guns of a maximum calibre of 105 millimeters; for use against aerial targets, more than two guns of a maximum calibre of 75 millimeters.

#### **ARTICLE 10**

In time of peace, light surface vessels, minor war vessels and auxiliary vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, and whatever their flag, shall enjoy freedom of transit through the Straits without any taxes or charges whatever, provided that such transit is begun during daylight and subject to the conditions laid down in Article 13 and the Articles following thereafter.

Vessels of war other than those which fall within the categories specified in the preceding paragraph shall only enjoy a right of transit under the special conditions provided by Articles 11 and 12.

#### **ARTICLE 11**

Black Sea Powers may send through the Straits capital ships of a tonnage greater than that laid down in the first paragraph of Article 14, on condition that these vessels pass through the Straits singly, escorted by not more than two destroyers.

#### **ARTICLE 12**

Black Sea Powers shall have the right to send through the Straits, for the purpose of rejoining their base, submarines constructed or purchased outside the Black Sea, provided that adequate notice of the laying down or purchase of such submarines shall have been given to Turkey.

Submarines belonging to the said Powers shall also be entitled to pass through the Straits to be repaired in dockyards outside the Black Sea on condition that detailed information on the matter is given to Turkey.

In either case, the aid submarines must travel by day and on the surface, and must pass through the Straits singly.

#### **ARTICLE 13**

The transit of vessels of war through the Straits shall be preceded by a notification given to the Turkish Government through the diplomatic channel. The normal period of notice shall be eight days; but it is desirable that in the case of non-Black Sea Powers this period should be increased to fifteen days. The notification shall specify the destination, name, type and number of the vessels, as also the date of entry for the outward passage and, if necessary, for the return journey. Any change of date shall be subject to three days' notice.

Entry into the Straits for the outward passage shall take place within a period of five days from the date given in the original notification. After the expiry of this period, a new notification shall be given under the same conditions as for the original notification.

When effecting transit, the commander of the naval force shall, without being under any obligation to stop, communicate to a signal station at the entrance to the Dardanelles or the Bosphorus the exact composition of the force under his orders.

#### **ARTICLE 14**

The maximum aggregate tonnage of all foreign naval forces which may be in course of transit through the Straits shall not exceed 15,000 tons, except in the cases provided for in Article 11 and in Annex III to the present Convention.

The forces specified in the preceding paragraph shall not, however, comprise more than nine vessels.

Vessels whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, paying visits to a port in the Straits, in accordance with the provisions of Article 17, shall not be included in this tonnage.

Neither shall vessels of war which have suffered damage during their- passage through the Straits be included in this tonnage; such vessels, while undergoing repair, shall be subject to any special provisions relating to security laid down by Turkey.

#### **ARTICLE 15**

Vessels of war in transit through the Straits shall in no circumstances make use of any aircraft which they may be carrying.

#### **ARTICLE 16**

Vessels of war in transit through the Straits shall not, except in the event of damage or peril of the sea, remain therein longer than is necessary for them to effect the passage.

#### **ARTICLE 17**

Nothing in the provisions of the preceding Articles shall prevent a naval force of any tonnage or composition from paying a courtesy visit of limited duration to a port in the Straits, at the invitation of the Turkish Government. Any such force must leave the Straits by the same route as that by which it entered, unless it fulfils the conditions required for passage in transit through the Straits as laid down by Articles 10, 14 and 18.

#### **ARTICLE 18**



- (1) The aggregate tonnage which non-Black Sea Powers may have in that sea in time of peace shall be limited as follows:
- (a) Except as provided in paragraph (b) below, the aggregate tonnage of the said Powers shall not exceed 30,000 tons;
  - (b) If at any time the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea shall exceed by at least 10,000 tons the tonnage of the strongest fleet in that sea at the date of the signature of the present Convention, the aggregate tonnage of 30,000 tons mentioned in paragraph (a) shall be increased by the same amount, up to a maximum of 45,000 tons. For this purpose, each Black Sea Power shall, in conformity with Annex IV to the present Convention, inform the Turkish Government, on the 1st January and the 1st July of each year, of the total tonnage of its fleet in the Black Sea; and the Turkish Government shall transmit this information to the other High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations;
  - (c) The tonnage which any one non-Black Sea Power may have in the Black Sea shall be limited to two-thirds of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above;
  - (d) In the event, however, of one or more non-Black Sea Powers desiring to send naval forces into the Black Sea, for a humanitarian purpose, the said forces, which shall in no case exceed 8,000 tons altogether, shall be allowed to enter the Black Sea without having to give the notification provided for in Article 13 of the present Convention, provided an authorisation is obtained from the Turkish Government in the following circumstances: if the figure of the aggregate tonnage specified in paragraphs (a) and (b) above has not been reached and will not be exceeded by the despatch of the forces which it is desired to send, the Turkish Government shall grant the said authorisation within the shortest possible time after receiving the request which has been addressed to it × if the said figure has already been reached or if the despatch of the forces which it is desired to send will cause it to be exceeded, the Turkish Government will immediately inform the other Black Sea Powers of the request for authorisation, and if the said Powers make no objection within twenty-four hours of having received this information, the Turkish Government shall, within forty-eight hours at the latest, inform the interested Powers of the reply which it has decided to make to their request.
- Any further entry into the Black Sea of naval forces of non-Black Sea Powers shall only be effected within the available limits of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above.
- (2) Vessels of war belonging to non-Black Sea Powers shall not remain in the Black Sea more than twenty-one days, whatever be the object of their presence there.

#### ARTICLE 19

In time of war, Turkey not being belligerent, warships shall enjoy complete freedom of transit and navigation through the Straits under the same conditions as those laid down in Articles 10 to 18.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not, however, pass through the Straits except in cases arising out of the application of Article 25 of the present Convention, and in cases of assistance rendered to a State victim of aggression in virtue of a treaty of mutual assistance binding Turkey, concluded within the framework of the Covenant of the League of Nations, and registered and published in accordance with the provisions of Article 18 of the Covenant.

In the exceptional cases provided for in the preceding paragraph, the limitations laid down in Articles 10 to 18 of the present Convention shall not be applicable.

Notwithstanding the prohibition of passage laid down in paragraph 2 above, vessels of war belonging to belligerent Powers, whether they are Black Sea Powers or not, which have become separated from their bases, may return thereto.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not make any capture, exercise the right of visit and search, or carry out any hostile act in the Straits.

#### **ARTICLE 20**

In time of war, Turkey being belligerent, the provisions of Articles 10 to 18 shall not be applicable; the passage of warships shall be left entirely to the discretion of the Turkish Government.

#### **ARTICLE 21**

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war she shall have the right to apply the provisions of Article 20 of the present Convention.

Vessels which have passed through the Straits before Turkey has made use of the powers conferred upon her by the preceding paragraph, and which thus find themselves separated from their bases, may return thereto. It is, however, understood that Turkey may deny this right to vessels of war belonging to the State whose attitude has given rise to the application of the present Article.

Should the Turkish Government make use of the powers conferred by the first paragraph of the present Article, a notification to that effect shall be addressed to the High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations.

If the Council of the League of Nations decide by a majority of two-thirds that the measures thus taken by Turkey are not justified, and if such should also be the opinion of the majority of the High Contracting Parties signatories to the present Convention, the Turkish Government undertakes to discontinue the measures in question as also any measures which may have been taken under Article 6 of the present Convention.

#### **ARTICLE 22**

Vessels of war which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox or which have had such cases on board within the last seven days and vessels of war which have left an infected port within less than five times twenty-four hours must pass through the Straits in quarantine and apply by the means on board such prophylactic measures as are necessary in order to prevent any possibility of the Straits being infected.

### **SECTION III. AIRCRAFT**

#### **ARTICLE 23**

In order to assure the passage of civil aircraft between the Mediterranean and the Black Sea, the Turkish Government will indicate the air routes available for this purpose, outside the forbidden zones which may be established in the Straits. Civil aircraft may use these routes provided that they give the Turkish Government, as regards occasional flights, a notification of three days, and as regards flights on regular services, a general notification of the dates of passage.

The Turkish Government moreover undertake, notwithstanding any remilitarisation of the Straits, to furnish the necessary facilities for the safe passage of civil aircraft authorised under the air regulations in force in Turkey to fly across Turkish territory between Europe and Asia. The route which is to be followed in the Straits zone by aircraft which have obtained an authorisation shall be indicated from time to time.

### **SECTION IV. GENERAL PROVISIONS**

#### **ARTICLE 24**

The functions of the International Commission set up under the Convention relating to the regime of the Straits of the 24th July, 1923, are hereby transferred to the Turkish Government.

The Turkish Government undertake to collect statistics and to furnish information concerning the application of Articles 11, 12, 14 and 18 of the present Convention.

They will supervise the execution of all the provisions of the present Convention relating to the passage of vessels of war through the Straits. As soon as they have been notified of the intended passage through the Straits of a foreign naval force the Turkish Government shall inform the representatives at Angora of the High Contracting Parties of the composition of that force, its tonnage, the date fixed for its entry into the Straits, and, if necessary, the probable date of its return.

The Turkish Government shall address to the Secretary-General of the League of Nations and to the High Contracting Parties an annual report giving details regarding the movements of foreign vessels of war through the Straits and furnishing all information which may be of service to commerce and navigation, both by sea and by air, for which provision is made in the present Convention.

#### **ARTICLE 25**

Nothing in the present Convention shall prejudice the rights and obligations of Turkey, or of any of the other High Contracting Parties members of the League of Nations, arising out of the Covenant of the League of Nations.

### **SECTION V. FINAL PROVISIONS**

#### **ARTICLE 26**

The present Convention shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited in the archives of the Government of the French Republic in Paris.



The Japanese Government shall be entitled to inform the Government of the French Republic through their diplomatic representative in Paris that the ratification has been given, and in that case they shall transmit the instrument of ratification as soon as possible.

A process-verbal of the deposit of ratifications shall be drawn up as soon as six instruments of ratification, including that of Turkey, shall have been deposited. For this purpose the notification provided for in the preceding paragraph shall be taken as the equivalent of the deposit of an instrument of ratification.

The present Convention shall come into force on the date of the said process-verbal.

The French Government will transmit to all the High Contracting Parties an authentic copy of the process-verbal provided for in the preceding paragraph and of the process-verbal of the deposit of any subsequent ratifications.

#### **ARTICLE 27**

The present Convention shall, as from the date of its entry into force, be open to accession by any Power signatory to the Treaty of Peace at Lausanne signed on the 24th July, 1923.

Each accession shall be notified, through the diplomatic channel, to the Government of the French Republic, and by the latter to all the High Contracting Parties.

Accessions shall come into force as from the date of notification to the French Government.

#### **ARTICLE 28**

The present Convention shall remain in force for twenty years from the date of its entry into force.

The principle of freedom of transit and navigation affirmed in Article I of the present Convention shall however continue without limit of time.

If, two years prior to the expiry of the said period of twenty years, no High Contracting Party shall have given notice of denunciation to the French Government the present Convention shall continue in force until two years after such notice shall have been given. Any such notice shall be communicated by the French Government to the High Contracting Parties.

In the event of the present Convention being denounced in accordance with the provisions of the present Article, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference for the purpose of concluding a new Convention.

#### **ARTICLE 29**

At the expiry of each period of five years from the date of the entry into force of the present Convention each of the High Contracting Parties shall be entitled to initiate a proposal for amending one or more of the provisions of the present Convention.

To be valid, any request for revision formulated by one of the High Contracting Parties must be supported, in the case of modifications to Articles 14 or 18, by one other High Contracting Party, and, in the case of modifications to any other Article, by two other High Contracting Parties.

Any request for revision thus supported must be notified to all the High Contracting Parties three months prior to the expiry of the current period of five years. This notification shall contain details of the proposed amendments and the reasons which have given rise to them.

Should it be found impossible to reach an agreement on these proposals through the diplomatic channel, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference to be summoned for this purpose.

Such a conference may only take decisions by a unanimous vote, except as regards cases of revision involving Articles 14 and 18, for which a majority of three-quarters of the High Contracting Parties shall be sufficient.

The said majority shall include three-quarters of the High Contracting Parties which are Black Sea Powers, including Turkey.

In witness whereof, the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Montreux the 20th July, 1936, in eleven copies, of which the first copy, to which the seals of the Plenipotentiaries have been affixed, will be deposited in the archives of the Government of the French Republic and of which the remaining copies have been transmitted to the signatory Powers.

(L.S) N. P. NICOLAEV.

(L.S) Pierre NEICOV.

(L.S.) J. PAUL-BONCOUR.

(L.S.) H. PONSOT.

(L.S.) STANLEY.

(L.S.) S. M. BRUCE.

(L.S.) N. POLITIS.

(L.S.) Raoul BIBICA ROSETTI.

The undersigned, Plenipotentiaries of Japan, declare, in the name of their Government, that the provisions of the present Convention do not in any sense modify the position of Japan as a State not a member of the League of Nations, whether in relation to the Covenant of the League of Nations or in regard to treaties of mutual assistance concluded within the framework of the said Covenant, and that in particular Japan reserves full liberty of interpretation as regards the provisions of Articles 19 and 25 so far as they concern that Covenant and those treaties.

(L. S.) N. SATO.

(L. S.) Massa-aki HOTTA.

(L. S.) N. TITULESCO.

(L. S.) Cons. CONTZESCO.

(L. S.) V. V. PELLA.

(L. S.) Dr. R. ARAS.

(L. S.) Suad DAVAZ.

(L. S.) N. MENEMENCIOĞLU.

(L. S.) Asim GÜNDÜZ.

(L. S.) N. SADAK.

(L. S.) Maxime LITVINOFF.

(L. S.) Dr. I. V. SOUBBOTITCH.

## ANNEX I

1. The taxes and charges which may be levied in accordance with Article 2 of the present Convention shall be those set forth in the following table. Any reductions in these taxes or charges which the Turkish Government may grant shall be applied without any distinction based on the flag of the vessel:

Nature of service rendered	Amount of tax or charge to be levied on each ton of net register tonnage	Francs gold
(a) Sanitary Control Stations		0.075
(b) Lighthouses, Light and Channel Buoys:		
Up to 800 tons		0.42
Above 800 tons		0.21
(c) Life Saving Services, including Life-boats, Rocket Stations Fog Sirens, Direction-finding Stations, and any Light Buoys not comprised in (b) above, or other similar installations		0.10

2. The taxes and charges set forth in the table attached to paragraph I of the present Annex shall apply in respect of a return voyage through the Straits (that is to say, a voyage from the Aegean Sea to the Black Sea and return back to the Aegean Sea or else a voyage through the Straits from the Black Sea to the Aegean Sea followed by a return voyage into the Black Sea), if, however, a merchant vessel re-enters the Straits with the object of returning into the Aegean Sea or to the Black Sea, as the case may be, more than six months after the date of entry into the Straits for the outward voyage, such vessel may be called upon to pay these taxes and charges a second time, provided no distinction is made based on the flag of the vessel.
3. If, on the outward voyage, a merchant vessel declares an intention of not returning, it shall only be obliged as regards the taxes and charges provided for in paragraphs (b) and (c) of the first paragraph of the present Annex, to pay half the tariff indicated.
4. The taxes and charges set forth in the table attached to the first paragraph of the present Annex, which are not to be greater than is necessary to cover the cost of maintaining the services concerned and of allowing for the creation of a reasonable reserve fund or working balance, shall not be increased or added to except in accordance with the provisions of Article 29 of the present Convention. They shall be payable in gold francs or in Turkish currency at the rate of exchange prevailing on the date of payment.
5. Merchant vessels may be required to pay taxes and charges for optional services, such as pilotage and towage, when any such service shall have been duly rendered by the Turkish authorities at the request of the agent or master of any such vessel. The Turkish Government will publish from time to time the tariff of the taxes and charges to be levied for such optional services.

6. These tariffs shall not be increased in cases in the event of the said services being made obligatory by reason of the application of Article 5.

## ANNEX II

### A. STANDARD DISPLACEMENT

- (1) The standard displacement of a surface vessel is the displacement of the vessel, complete, fully manned, engined, and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions and fresh water for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel or reserve feed water on board.
- (2) The standard displacement of a submarine is the surface displacement of the vessel complete (exclusive of the water in non-watertight structure), fully manned, engined and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel, lubricating oil, fresh water or ballast water of any kind on board.
- (3) The word "ton" except in the expression "metric tons" denotes the ton of 2,240 lb (1,016 kilos).

### B. CATEGORIES.

- (1) Capital Ships are surface vessels of war belonging to one of the two following sub-categories:
  - (a) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, auxiliary vessels, or capital ships of sub-category (b), the standard displacement of which exceeds 10,000 tons (10,160 metric tons) or which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.);
  - (b) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, the standard displacement of which does not exceed 8,000 tons (8,128 metric tons) and which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.).
- (2) Aircraft-Carriers are surface vessels of war, whatever their displacement, designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea. The fitting of a landing on or flying off deck on any vessel of war, provided such vessel has not been designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea, shall not cause any vessel so fitted to be classified in the category of aircraft-carriers.

The wording of the present Annex is taken from the London Naval Treaty of March 25th, 1936.

The category of aircraft-carriers is divided into two sub-categories as follows:

- (a) Vessels fitted with a flight deck, from which aircraft can take off, or on which aircraft can land from the air;
  - (b) Vessels not fitted with a flight deck as described in (a) above.
- (3) Light Surface Vessels are surface vessels of war other than aircraft-carriers, minor war vessels or auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 10,00 tons (10,160 metric tons), and which do not carry a gun with a caliber exceeding 8 in. (203 mm).

The category of light surface vessels is divided into three sub-categories as follows:

- (a) Vessels which carry a gun with a caliber exceeding 6.1 in. (155 mm.);



- (b) Vessels which do not carry a gun with a caliber exceeding 6.1 in. (155 mm.) and the standard displacement of which exceeds 3,000 tons (3,048 metric tons);
  - (c) Vessels which do not carry a gun with a caliber exceeding 6.1 in. (155 mm.) and the standard displacement of which does not exceed 3,000 tons (3,048 metric tons).
- (4) Submarines are all vessels designed to operate below the surface of the sea.
- (5) Minor War Vessels are surface vessels of war, other than auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 2,000 tons (2,032 metric tons), provided they have none of the following characteristics:
- (a) Mount a gun with a caliber exceeding 6.1 in. (155 mm.);
  - (b) Are designed or fitted to launch torpedoes;
  - (c) Are designed for a speed greater than twenty knots.
- (6) Auxiliary Vessels are naval surface vessels the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons), which are normally employed on fleet duties or as troop transports, or in some other way than as fighting ships, and which are not specifically built as fighting ships, provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a caliber exceeding 6.1 in. (155 mm.); (b) Mount more than eight guns with a caliber exceeding 3 in. (76 mm.); (c) Are designed or fitted to launch torpedoes; (d) Are designed for protection by armour plate; (e) Are designed for a speed greater than twenty-eight knots; (f) Are designed or adapted primarily for operating aircraft at sea; (g) Mount more than two aircraft-launching apparatus.

Vessels of the following categories and sub-categories shall be deemed to be "over-age" when the undermentioned number of years have elapsed since completion:

- (a) Capital ships ..... 26 years;
- (b) Aircraft-carriers..... 20 years;
- (c) Light surface vessels, sub-categories (a) and (b):
  - (i) If laid down before 1st January, 1920.....16 years
  - (ii) If laid down after 31st December, 1919.....20 years
- (d) Light surface vessels, sub-category (c)..... 16 years
- (e) Submarines..... 13 years



**ANNEX III**

It is agreed that, of the three over-age training ships, as indicated below, belonging to the Japanese Fleet, two units may be allowed to visit ports in the Straits at the same time.

The aggregate tonnage of these two vessels shall in this case be considered as being equivalent to 15,000 tons.

	Date when laid down	Date of entry into service	Standard displacement (tons)	Armaments
Asama	20-X-1896	18-III-1899	9,240	IVx200mm XIIx150mm
Yakumo	1-IX-1898	20-VI-1900	9,010	IVx200mm XIIx150mm
Iwate	11-XI-1898	18-III-1901	9,180	IVx200mm XIVx150mm

## ANNEX IV

1. The categories and sub-categories of vessels to be included in the calculation of the total tonnage of the Black Sea Powers provided for in Article 18 of the present Convention are the following:

Capital Ships:

Sub-category (a);

Sub-category (b).

Aircraft-Carriers:

Sub-category (a);

Sub-category (b).

Light Surface Vessels:

Sub-category (a);

Sub-category (b);

Sub-category (c).

Submarines:

As defined in Annex II to the present Convention.

The displacement which is to be taken into consideration in the calculation of the total tonnage is the standard displacement as defined in Annex II. Only those vessels shall be taken into considerations which are not over-age according to the definition contained in the said Annex.

2. The notification provided for in Article 18, paragraph (b), shall also include the total tonnage of vessels belonging to the categories and sub-categories mentioned in paragraph 1 of the present Annex.

## PROTOCOL

At the moment of signing the Convention bearing this day's date, the undersigned Plenipotentiaries declare for their respective Governments that they accept the following provisions:

- (1) Turkey may immediately remilitarise the zone of the Straits as defined in the Preamble to the said Convention.
- (2) As from the 15th August, 1936, the Turkish Government shall provisionally apply the regime specified in the said Convention.
- (3) The present Protocol shall enter into force as from this day's date.

Done at Montreux, the 20th July, 1936.

N. P. NICOLAEV.

Pierre NEICOV.

J. PAUL-BONCOUR.

H. PONSOT.

STANLEY.

S. M. BRUCE.

N. POLITIS.

Raoul BIBICA ROSETTI.

N. SATO. (ad referendum).

Massa-aki HOTTA (ad referendum).

N. TITULESCO.

Cons. CONTZESCO.

V. V. PELLA.

Dr. R. ARAS.

Suad DAVAZ.

N. MENEMENCIOĞLU.

Asim GÜNDÜZ.

N. SADAK.

Maxime LITVINOFF.

Dr. I. V. SOUBBOTITCH.

## LITERATURA

1. 1936 Convention regarding the regime of the straits, <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1936-Convention-Regarding-the-Regime-of-the-Straits-1.pdf> pristupljeno, 01.10.2024.
2. Aybay, G., & Oral, N. (1998, June-August). Turkey`s Authority to Regulate Passage of Vessels through the Turkish Straits. *Perceptions*, str. 3-17.
3. Balcer, A. (2014, July). Dance with the Bear: Turkey and Russia After Crimea. *Global Turkey in Europe*, Working Paper 08, pp. 1-9.
4. Britannica -Treaty of Lausanne(2024.) <https://www.britannica.com/event/Treaty-of-Lausanne-1923> (pristupljeno 10.9.2024.)
5. Britannica -The Russian Empire (2024.),pristupljeno 01.10.2014.
6. Brüel, E. (1947). *International Straits, Vol. II*. Copenhagen: NYT Nordisk Forlag Arnold Busck and Sweet & Maxwell Ltd.&Chancery Lane London.
7. CENTRE FOR INTERNATIONAL LAW · <https://cil.nus.edu.sg/> (pristupljeno 21.9.2024.)
8. Chufirin, G. (2001) *The Security of the Caspian Sea Region*, pp. 155–156. Oxford University Press
9. Degan V.Đ; *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*; 2002.
10. Dergisi, B. (2016) A New Perspective on the Treaty of Unkiar SkelessiMahmud II`s Use of International Diplomacy to Resolve the Mehmet Ali Problem , *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Aralık 2016, 17(2)*, 1-16.
11. Ellison, B. J. (2011). Russian Grand Strategy in the South Ossetia War. *Demokratizatsiya: The Journal of Post-Soviet Democratization*, Vol. 19, No.4, pp. 343-366.
12. Erkan, S. (2016, April 6). 2008 Rusya-Gürcistan Savaşı ve Uluslararası Toplum [RussianGeorgian War of 2008 and International Community]. *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 2016.(17)
13. Erkin, F. C. (1968). *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi [Turkish Soviet Relations and the Straits Issue]*. Ankara: Beşnur Matbaası
14. European Parliament, “Russia’s war on Ukraine: Military balance of power,” *European Parliamentary Research Service*, 2022.
15. *Europska konvencija o ljudskim pravima*, članak 4. (2014.) ([coe.int](http://coe.int)) pristupljeno. 01.10.2024.
16. Gajić A. (2022.) *Režim turskih moreuza i izgradnja kanala Istanbul: Srbija kao strana konvencije iz Montreuxa od 1936. godine*

17. General Assembly Holds Emergency Special Session on Ukraine, UN NEWS (Feb. 28, 2022.), <https://news.un.org/en/story/2022/02/1112912>; Margaret Besheer, UN General Assembly Overwhelmingly Condemns Russia's Invasion of Ukraine, VOICE OF AMERICA NEWS (Mar. 2, 2022), <https://www.voanews.com/a/un-general-assembly-overwhelmingly-condemns-russia-sinvasion-of-ukraine-/6467348.html>. (pristupljeno 10.09.2024)
18. Govor Winston Churchilla, 02.8.1944., dostupno na: [https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1944/aug/02/war-situation#S5CV0402P0\\_19440802\\_HOC\\_380](https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1944/aug/02/war-situation#S5CV0402P0_19440802_HOC_380) 19.6.2024.
19. Gruzija: trnje Revolucije ruža (2023.) posjećeno 20.09.2024.)
20. Güven, T. (2001). The Regulation of Navigation through the Turkish Straits: Current Issues and Future Perspectives. *Maritime Policy & Management*, 28(2), 177-190.
21. HINA <https://hina.hr/vijest/10919554> (pristupljeno 10.9.2024.)
22. Howard H. N, The Partition of Turkey ,Norman, University of Oklahoma, 1931 (pristupljeno : 18.06.2024.)
23. Howard, H. N. (1974). Turkey, the Straits and U.S. Policy. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, str. 157.
24. Britannica (2024.) <https://www.britannica.com/event/Treaty-of-Lausanne-1923> (pristupljeno 10.9.2024.)
25. Hrvatska enciklopedija <https://www.enciklopedija.hr> (pristupljeno 24.7.2024.)
26. Hürriyet: Russia warns Turkey on U.S. ships in Black Sea (2008, August28).
27. Inalcik, H. (2002)Osmansko Carstvo (klasično doba 1300. – 1600.) Srednja Europa, Zagreb,
28. Inan, Y. (1995). Türk Bogazlarinin Siyasal ve Hukuksal Rejimi [The Legal Regime of Turkish Straits]. Ankara: Turhan Kitabevi.
29. Informator (2022.) posjećeno 06.10.2024.
30. Istanbul kanal <https://abcgeografija.com/teme/istanbulski-kanal/> (pristupljeno 21.9.2024.)
31. Knight, J. American Statecraft and the 1946 Black Sea Straits Controversy (1975)str. 451-475.
32. Logicno.com (2024.)Turska vjerojatno neće dopustiti američkim ratnim brodovima da uđu u Crno more, posjeceno 1.10.2024.
32. Martín Ana G. López, International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage (Heidelberg: Springer-Verlag, 2010.). 201str
33. Meray, S. I., & Olcay, O. (1976). Montrö Boğazlar Konferansı – Tutanaklar, Belgeler [The Conference of the Montreux Convention-Official Reports and Documents]. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
34. Montreux konvencije o tjesnacima, dostupno na: <https://cil.nus.edu.sg/wp->

<content/uploads/2019/02/1936-Convention-Regarding-the-Regime-of-the-Straits-1.pdf>

(pristupljeno: 10.4.2024.),

34. Montrö Boğazlar Sözleşmesi: Türkiye'nin hamlesi ne anlama geliyor, Rusya-Ukrayna krizinin seyri değişebilir mi?, BBC NEWS TÜRKÇE (Mar. 1, 2022), <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-60571805>(translated by the author). (pristupljeno 10.9.2024.)
35. MULTILATERAL United Nations Convention on the Law of the Sea [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-) (pristupljeno 02.09.2024.)
36. NATO, "Statement by NATO Heads of State and Government on Russia's attack on Ukraine," February 25, 2022, (pristupljeno 02.9.2024)
37. Oral, N. (2006). The Legal Regime of the Black Sea: An Historical Overview. Turkish Review of Eurasian Studies, Vol. 6, str. 217-254.
38. Oral, N. (2009). Transit Passage Rights through International Straits and Turkey's Regulatory Control over the Turkish Straits. Leiden Journal of International Law, 22(3), 473-497.
39. Oran, B. (2010). Turkish Foreign Policy 1919-2006. Salt Lake City: The University of Utah Press.
40. Povelja UN-a, pristupljeno 1.10.2014.
41. Priyanka Waghmare, "Montreux Convention of 1936," Current-Affairs, March 1, 2022, (pristupljeno 02.09.2024.)
42. Proleksis enciklopedija (2015.) ,<https://proleksis.lzmk.hr/> pristupljeno 01.10.2014
43. Republic of Türkiye, Ministry of foreign affairs(2024) pristupljeno 01.10.2024
44. Rozakis, C. L., & Stagos, P. (1987.). The Turkish Straits. Athens: Martinus Nijhoff Publisher
45. Schweikart D., 'Dire Straits: The International Maritime Organization In The Bosphorus And Dardanelles' (1996.-1997.), p. 34, Yearbook of International Law Vol.5. str. 29-50.
46. The Malta and Yalta Conferences, <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945Malta/>, str. 982.
47. The Potsdam Conference, I, 1024, doc. no. 686 (Wilson to Grew on conversation with Sumer, June 18, 1945.).
48. Toynbee A., The Western question in Greece and Turkey, London, 1922.
49. Trutanić J.(2016.) Bizant: Konačni pad, Sveuč. U Splitu, Filozofski fakultet
50. UNCLOS ( [www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos_e.pdf))
51. Ünlü, D., & Alkan, M. (2006). The Turkish Straits and Legal and Environmental Aspects. Istanbul: Istanbul Bilgi University Press.
52. Váli, F. A. (1972.). The Turkish Straits and NATO. Stanford, California: Hoover Institution Press

Stanford University.

53. Yücel, O. (2005.). Turkish Straits: Maritime Safety and Environmental Concerns. Ankara: Seçkin Publishing.
54. Vojna povijest (2023.) <https://vojnepovijest.vecernji.hr/vojna-povijest/zasto-je-turska-bila-neutralna-tijekom-drugoga-svjetskog-rata-1656030> pristupljeno 01.10.2024
55. World History,(2015.) pristupljeno 01.10.2014.



## **Sažetak**

U radu je obrađena tema *Montreux* konvencije o režimu turskih tjesnaca iz 1936. godine koja je Turskoj povjerila punu kontrolu nad turskim tjesnacima i obnovila apsolutnu suverenost Turske nad jednim od najvažnijih strateških plovnih putova na svijetu koji povezuju Europu i Aziju. U radu se određuje pojam tjesnaca te vrste tjesnaca. Uvodno se iznosi predmet te ciljevi rada. Nakon povijesnog konteksta režima turskih tjesnaca koji je doveo do *Montreux* konvencije, u radu se analiziraju odredbe ove konvencije u mirnodopskom i u ratnom ozračju. Također se navode povijesne prilike nakon uvođenja iste konvencije koje su uvelike obilježile današnji svijet i koje ponovno ističu važnost *Montreux* konvencije. *Montreux* konvencija i dalje služi kao funkcionalni regionalni i globalni pravni izvor te se u zaključku ističe njezina važnost za međunarodno pravo mora.

**Ključne riječi:** *Montreux* konvencija, međunarodno pravo mora, Turska, tjesnaci, Bospor i Dardaneli, plovidba, sigurnost na moru, neškodljiv prolaz

## Summary

### *The Montreux Convention and its application in maritime transport in war and peace*

*The paper explores the Montreux Convention of 1936, which granted Turkey full control over the Turkish Straits and reinstated its absolute sovereignty over this critical strategic waterway that links Europe and Asia. The paper defines the concept of straits and the direction of straits. The subject and objectives of the work are presented in the introduction. After discussing the historical background of the Turkish Straits regime leading to the Montreux Convention, the paper delves into a detailed analysis of the convention's key articles in both peacetime and wartime contexts. Furthermore, it examines the historical events following the convention's implementation, which have significantly influenced the modern world, underscoring the ongoing relevance of the Montreux Convention. Despite being considered outdated, the convention continues to function as a crucial regional and global security safeguard and its importance for the international law of the sea is emphasized in the conclusion.*

**Key words:** *Montreux convention, International law of sea, Turkey, straits, Bosphorus and Dardanelles, navigation, safety at sea, innocent passage*