



UNIVERZITET U SARAJEVU
FAKULTET POLITIČKIH NAUKA
ODSJEK ZA SIGURNOSNE I MIROVNE STUDIJE

KONVENCIJA IZ MONTREA 1936:

(Analiza, implikacija i perspektiva)

-magistarski rad-

Kandidat:

Elmir Kadić

Broj indexa: 314/II-SPS

Mentor:

doc.dr. Hamza Karčić

Sarajevo, *novembar 2019.*

Sadržaj

UVOD.....	4
I TEORIJSKO METODOLOŠKI OKVIR.....	11
1. Problem istraživanja.....	11
2. Predmet istraživanja	11
2.1. Kategorijalno pojmovni sistem	12
3. Teorijska osnova istraživanja	13
4. Ciljevi istraživanja.....	14
4.1. Naučni ciljevi	14
4.2. Društveni ciljevi.....	14
5. Sistem hipoteza.....	15
5.1. Generalna hipoteza	15
5.2. Pomoćne hipoteze	15
6. Metode istraživanja	16
II. KONVENCIJA IZ MONTREA 1936 O REŽIMU PROLAZA.....	17
1. Pozadina-historijski okvir toka konferencije	17
2. Trgovački brodovi (<i>članovi 2-7</i>).....	22
2.1. Period mira.....	22
2.2. Period rata u kojem je Turska neutralna strana	23
2.3. Period rata u kojem je Turska jedna od zaraćenih strana.....	23
2.4. Period u kojem je Turska izložena neposrednom opasnošću rata.....	23
3. Ratni brodovi (<i>članovi 8-22</i>).....	23
3.1. Period mira.....	24
3.2. Dodatna ograničenja u pogledu Crnog mora.....	26
3.3. Period rata u kojem je Turska neutralna strana	27
3.4. Period rata u kojem je Turska jedna od zaraćenih strana.....	28
3.5. Period u kojem je Turska izložena neposrednom opasnošću rata.....	28
4. Avioni	29
5. Ostali članovi.....	29
5.1. Opće odredbe	29
5.2. Završne odredbe	30

III IMPLIKACIJA KONVENCIJE	31
1. Period od ratifikacije Konvencije 1936. godine pa do kraja Drugog svjetskog rata.....	31
2. Period od 1945. godine pa do kraja „Hladnog rata“ 1991. godine	44
2.1. Konvencija UN-a o pravima mora 1982 (UNCLOS)	50
3. Konvencija nakon 1991. godine	56
IV IZMJENE I DOPUNE KONVENCIJE	61
V ALTERNATIVA KONVENCIJE.....	66
Projekt: Istanbulski kanal	66
VI ZAKLJUČAK	68
VII BIBLIOGRAFIJA	71

UVOD

Početak 17-tog stoljeća Hugo Grotius, nizozemski pravnik i „otac“ modernog međunarodnog prava, započeo je raspravu o načelu „*Mare Liberum*“ -slobode mora- u istoimenom djelu napisanom 1609. godine.¹ U knjizi „*Mare Liberum*“, koja se ujedino smatra jednim od prvih djela međunarodnog prava, Grotius formuliše načelo da je more međunarodna teritorija u kojoj sve države uživaju potpune slobode plovidbe kada je u pitanju pomorska trgovina.² Međutim, spomenuto načelo kojeg je formulisao Grotius naišlo je na kritike drugih pravnika njegovog doba. Kao odgovor na „*Mare Liberum*“ William Welwod, škotski pravnik, u svojoj knjizi „*Skraćivanje svih morskih zakona*“ (eng. *An Abridgement of All Sea-Lawes*) objavljenoj 1613. godine, kroz sedam poglavlja bavio se pitanjem međunarodnog prava mora, stvarima koje su pronađene ili otete na moru, ribarstvom, dominacijom nad morima, posadama ratnih brodova i sl.³ John Selden, engleski pravnik, u svojoj knjizi „*Mare Clausum*“ objavljenoj 1635. godine, tvrdio je da se more „de facto“ može smatrati teritorijalnim područjem koje se može prisvojiti.⁴ Dva suprostavljena načela, „*Mare Liberum*“ vs. „*Mare Clausum*“, u konačnosti su dovela do spora između dvije velike sile toga vremena; Engleske i Nizozemske. Engleska, koja je dominirala svjetskom trgovinom toga doba, protiveći se načelu „*Mare Liberum*“ usvojila je 1651. godine Zakon o plovidbi kojim je zabranila ulazak stranim trgovačkim brodovima u luke Engleske. Usvojeni zakon je doveo i do prvog Anglo-nizozemskog rata (1652-1654).

U 18-tom stoljeću teoretičari međunarodnog prava počinju da prave razliku između teritorijalnog i otvorenog mora. Cornelis Bynkershoek u svojoj knjizi „*De Dominio Maris*“ objavljenoj 1702. godine predstavio je funkcionalnu formulu koja bi bila spona između „*Mare Liberum*“ i „*Mare Clausum*“. On zagovara ideju da država ima pravo da zaštiti svoje teritorijalno more koje ne bi trebalo biti duže od 3 milje.⁵ Kada govori u moreuzima, Bynkershoek ističe kako država ima u potpunosti pravo da zabrani prolazak stranih trgovačkih brodova kroz moreuze, te da prolazak

¹ „*Mare Liberum Versus the Propriety of the Seas?*“, *Edinburgh Law Review* X (May 2006) str. 239-276, <https://www.academia.edu/8317936/pdf>.

² Ibid.

³ Ford, J.D., „*William Welwod's Treatises on Maritime Law*“, *Journal of Legal History*. Aug2013, Vol. 34 Issue 2, p172-210. 39p., <http://eds.a.ebscohost.com.sdl.idm.oclc.org/>

⁴ Monica Brito Vieira, „*Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas*“, *Journal of the History of Ideas*. 64(3):361-377, Johns Hopkins University Press, 2003.

⁵ Unlu, Nihan. „*The Legal Regime of the Turkish Straits*“. The Hague: Martinus Nijhoff Press, 2002, str. 24.

istih brodova može usloviti plaćanjem određenih obaveza prema toj državi.⁶ Za razliku od njega, Emmerich de Vattel pravi razliku između moreuza koji se koriste kao komunikacija između dva mora i moreuza koji to nisu. Prema Vattelu, država ni u kome slučaju ne bi trebala odbiti prolaz brodova prve kategorije (trgovački brodovi) sa zadržkom naplaćivanja obaveza prema toj državi. Zbog ovog stava Vattel se ujedino i smatra prvim teoretičarem koji je predložio koncept međunarodnih prolaza.⁷

Teoretičari 19-tog stoljeća pomjerali su granicu, te su počeli praviti razliku između prolaska ratnih i trgovačkih brodova kroz moreuze. Dok su teoretičari kao što su Alphonse Rivier, Paul Godey i Erskine Holland zagovarali slobode prolaza za obe vrste brodova; drugi, kao što su Pasquale Fiore i Henry Wheaton zagovarali su slobodu prolaza samo za trgovačke brodove, dok prolazak ratnih brodova može biti spriječen od obalne države.⁸ U suštini rasprava u 19-tom stoljeću je bila fokusirana na prolaz brodova u mirnodopskom razdoblju.

U 20-tom stoljeću učinjeni su posljedni koraci kojima se definišu prava prolaska kroz moreuze, te kategorizacija brodova koji prolaze kroz njih. Došlo je do prihvaćanja liberalne teorije u pogledu prolaska trgovačkih i ratnih brodova kroz moreuze. Nihan Unlu kaže: „Prema većini teoretičara kao što su Henning Matzen, Karl Gareis, Hannis Taylor, Francis Lawrence Oppenheim, prolaz bi trebao biti slobodan za trgovačke i ratne brodove“.⁹ Walter Schucking naglašava važnost pojma „međunarodni prolaz“, ističući pri tome da nisu svi prolazi koji povezuju dva otvorena mora nužno interesantni za međunarodno pravo. Prema njemu, samo oni koji imaju praktičnu primjenu za međunarodnu plovidbu trebali bi podlijegati posebnom skupu pravila.¹⁰

Dva prolaza, Bosfor i Dardaneli, koji zajedno čine dio „Turskog sistema prolaza“, zbog svoje političke, ekonomske i pravne dimenzije koju su imali kroz dugu historiju, zasigurno nam daju pravo da ih odredimo kao međunarodne prolaze koji su interesantni za međunarodno pravo. Međunarodni status ovih prolaza, odnosno „Konvencija iz Montrea 1936“ kojom se reguliše prolaz brodova kroz iste, biti će predmet rasprave narednih nekoliko poglavlja ovoga rada.

⁶ Unlu, Nihan. „The Legal Regime of the Turkish Straits“. The Hague: Martinus Nijhoff Press, 2002, str. 24.

⁷ Ibid., 22 str.

⁸ Ibid., 23 str.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

Primarni cilj ovog rada jeste da kroz analizu i implikaciju ove Konvencije dokaže da je ona konstanta kojom se održava balans moći u regionu Mediterana i Crnog mora, područja koje u diplomatskoj historiji predstavlja najznačajniji aspekt u rješavanju tzv. „Istočnog pitanja“.



Slika 1. Turski sistemi prolaza

Zbog jedinstvenog geografskog područja „Turski sistemi prolaza“, sačinjeni od Bosfora, Dardanela i Mramornog mora kroz historiju su predstavljali važne strateške i značajne međunarodne vodene puteve koji se nalaze u sjeverozapadnoj Turskoj.

Ovi moreuzi povezuju Crno more na sjeveroistoku sa Egejskim morem na jugozapadu i tradicionalno se smatraju kao prirodna granica dva kontinenta: Evrope i Azije.

Kontrola i regulacija prolaza morskih plovila, kako civilnih tako i ratnih, dovela je do mnogih problema kroz historiju. Prema istraživačima kao što je James Shotwell, „Pitanje prolaza“ (eng. Straits question) datira od antičkog, zatim srednjovjekovnog pa sve do modernog doba. On ističe da je problem prolaza jedan od najstarijih i najosjetljivijih problema u Evropskoj historiji. On kaže: „Bez obzira da li to Zapad uočava ili ne, za

najmanje polovinu Evrope ne postoji bilo koji važniji problem od kontrole par kilometara vodenog puta koji spaja Crno more sa Mediteranom, onog uskog moreuza koji razdvaja Evropu od Azije.“¹¹

Svoju pravno-političku dimenziju „Pitanje prolaza“ u diskusijama između Evropskih i Osmanskih političara dobilo je početkom slabljenja Osmanskog carstva. Zapravo, tri stoljeća prije toga, od osvajanja Carigrada 1453. godine pa do sporazuma „Kucuk Kaynarca“ 1774. godine Crno more se smatralo jezerom u okviru Osmanskog carstva koje je imalo monopol nad kontrolom i upravljanjem brodova kroz more.

Sporazumom „Kucuk Kaynarca“ okončan je Osmansko-ruski rat koji je prisilio Osmansko carstvo da prizna neovisnost Krima. Krim postaje protektorat Rusije a ne dugo zatim biva aneksiran od iste. Time Rusija etabilira svoju moć u Crnom moru i XI članom ovog sporazuma dobiva pravo na kretanje svojih trgovačkih brodova kroz prolaze. Prema tome, 1774. godinu možemo smatrati godinom kojom se otvorilo „Pitanje prolaza“.

Nakon 1774. pa sve do 1841. godine dolazi do niza bilateralnih sporazuma između Osmanskog carstva i drugih imperija tog vremena koji su nastali kao epilog okončanja ratova između istih, a koji su u svojim članovima konstantno revidirali uslove prolaza kroz Bosfor i Dardanele. U tom periodu između ostalih potpisani su:

- Osmansko-ruski sporazum o Savezu iz 1782., 1805. i 1807.godine,
- Ugovor iz Dardanela 1809, potpisan između Osmanskog i Britanskog carstva i Irske,
- Mir iz Jedrena 1829, (eng. Treaty of Adrianople), kojim okončan još jedan u nizu od Osmansko-ruski ratova,
- Ugovor iz 1833. godine poznat kao „the Royal pier“ ili „the Sultan's Pier“.

1841. godine velike sile Evrope tog vremena: Osmansko carstvo, Austrija, Rusija, Velika Britanija, Francuska i Pruska pristupaju Londonskoj konferenciji koja je bila primarno usmjerena ka riješavanju „Pitanja prolaza“. Na taj način je prekinuta tradicija sklapanja bilateralnih sporazuma i po prvi put problem prolaza kroz moreuze Bosfor i Dardanele je

¹¹ James T. Shotwell and Francis Deak, Turkey at the straits: A short History, (New York: Hesperides Press, 2006 reprint edition), str. 28.

regulisan multilateralnim sporazumom. Potpisan je 13. januara iste godine čime se uspostavlja međunarodni režim.

Nakon završetka Krimskog rata (1853-1856) Deklaracijom iz Pariza 1856. godine demilitarizira se područje Crnog mora i zabranjuje prolaz vojnim brodovima svih država uključujući i Osmansko carstvo. Novim Sporazumom iz Londona 1871. godine ukida se neutralnost Crnog mora i dopušta se prolaz ratnih brodova kroz moreuze za saveznike Osmanskog carstva, čak i u miru, uz dopuštenje Sultana. Tim sporazumom Osmanska država se oslobodila većine ograničenja nametnutih sporazumima iz 1841. i 1856. godine.

Na Berlinskom kongresu iz 1878. godine, koji se smatra političkom i diplomatskom pobjedom centralnih i zapadnih sila nad Rusijom, članom 63 uvjetovano je da relevantne odredbe iz Pariškog ugovora 1856. i Konvencije iz Londona 1871. godine ostaju na snazi.

Početak 20. stoljeća Osmansko carstvo zadobiva dva teška udarca; najprije onaj u Balkanskim ratovima 1912-1913. godine koji reduciraju njen status Evropske sile i tjeraju je na pravljena ustupaka naspram Italije, Grčke i Bugarske. Svakako da su ti kompromisi uključivali i reviziju kontrole prolaza kroz Bosfor i Dardanele. Time ove države jačaju svoj autoritet i postaju legitimne sile u području Crnog i Egejskog mora. Drugi udarac, koji je doveo do konačnog raspada Osmanskog carstva, zadobijen je u Prvom svjetskom ratu nakon priključenja Osmanskog carstva Centralnim silama (Austro-ugarska, Njemačka i Bugarska) naspram Sila Antante (Rusija, Velika Britanija, Francuska, od 6. aprila 1917. i SAD). Nakon vojne pobjede Sila Antante Osmanska vlada je 30. oktobra 1918. godine potpisala primirje između Osmanskog carstva i Saveznika, 11 dana prije nego što je to učinila Njemačka. Primirje je između ostalog predvidjelo otvaranje prolaza, neometan pristup prema Crnom moru i zaposjedanje Bosfora od strane Saveznika.

Desetog augusta 1920. godine potpisan je „Ugovor iz Sevresa“ (fran. Traite de Sevres) kojim je trebalo biti riješeno „Istočno pitanje“ u širem, a samim time i „Pitanje prolaza“ u užem smislu. U širem smislu prvenstveni cilj Saveznika i SAD-a bila je raspodjela teritorija koje je pripadalo nakadašnjem Osmanskom carstvu i ograničavanje Osmanskog suvereniteta na područja u kojima žive ekskluzivno Osmanlije. U užem smislu Ugovor je predvidio novi režim upravljanja i kontrole nad prolazima. Baziran je na apsolutnoj slobodi kretanja svih

brodova, uključujući i nosače aviona, kako u miru tako i u ratu. Regulaciju prolaza bi nadzirala „Komisija za prolaze“ sačinjena od 9 zemalja. U konačnosti, razlog zbog kojeg ovaj Ugovor iako potpisan nikad nije naišao na ratifikaciju i implementaciju u praksi jeste formiranje Turskog nacionalnog pokreta koji na čelu sa Mustafom Kemalom Atatürkum pokreće Rat za nezavisnost (turski: Istiklal Harbi) protiv država Antante na čelu sa Velikom Britanijom i Grčkom. Ovaj nacionalni pokret nastanjuje se u unutrašnjost Anadolije gdje u aprilu 1920. godine formira privremenu vladu koja pored suprostavljanja savezničkim trupama, suprostavlja se i osmanskom sultanu i nominalnoj turskoj vladi u Istanbulu koja je pod britanskom okupacijom ujedino i potpisala Ugovor iz Sevresa. Nacionalisti su, zahvaljujući gerilskoj strategiji, Kemalovom vojničkom umijeću, logističkim problemima Sila Antante, podršci Sovjetske Rusije, kao i sve većim nesuglasticama između Saveznika s vremenom stekli prevagu i sva tri važnija sukoba- sa Francuskom oko južne granice (1920-1921), novostvorenom državom Armenijom (1920) oko istočne, te sa Grčkom (1919-1922) oko zapadne granice uspjeli da riješe u svoju korist. Rat, koji je formalno okončan „Ugovorom iz Lausanne“ 1923. godine je imao značajne posljedice u transformaciji Turske u nacionalnu državu, ukidanju sultanata 1922., ukidanju kalifata 1924. i uvođenju republikanskog uređenja 1923 godine. „Ugovor iz Lausanne“ potpisan je 24. jula 1923 godine kao multilateralni sporazum u okviru Lige naroda. Ugovor je demilitarizirao Dardanele i otvorio prolaze za neograničenu trgovinu s jedne strane, i ograničio ulazak stranih ratnih brodova u Crno more u miru s druge strane. Nadzor nad prolazima je regulisan od strane „Internacionalne komisije za prolaze“ kao komisije koja je djelovala u okviru Lige naroda.

Do kraja 30-ih godina prošlog stoljeća strateška situacija u Mediteranu se izmjenila sa rastom fašističke Italije koja je kontrolirala Dodekanska ostrva naseljena Grcima sa zapadne obale Turske. Postojala je ozbiljna prijetnja da bi Italija mogla iskoristiti pristup prolazima kako bi proširila svoju vlast u Anadoliji i regionu Crnog mora. Također su postojali strahovi od ponovnog naoružavanja Bugarske. Sve ovo je prisililo Tursku da u tajnosti zaštiti prolaze od napada, iako joj to „de jure“ nije bilo dozvoljeno.

U aprilu 1935. godine, Turska vlada je odaslala dugu diplomatsku poruku potpisnicima „Ugovora iz Lausanne“ predlažući konvenciju o dogovaranju novog režima za prolaze, i

zatražila da Liga naroda odobri rekonstrukciju Dardanelskih utvrda. Turski ministar vanjskih poslova Tevfik Rustu Aras objašnjava kako se situacija uveliko promijenila od 1923. godine. U tom periodu Evropa je težila ka razoružavanju i internacionalno garantirala da će braniti prolaze. Abesinijska kriza između 1934-35. godine, prijetnja Njemačke Versajskom ugovoru i međunarodna težnja ka ponovnom naoružavanju su značili da osnovni faktori koji su garancija sigurnosti prolaza upravo nestaju. Aras je rekao: „Sile kojih se ovo tiče izražavaju postojanje prijetnji velikih razmjera. Najveća slabost postojećeg režima jeste taj da je mehanizam za garanciju sigurnosti previše spor i neučinkovit.“¹²

Stoga je Turska bila spremna da uđe u pregovaranja sa ciljem da u bliskoj budućnosti dođe do dogovora o režimu prolaza pod uslovom sigurnosti koji su nužni za teritorijalni integritet Turske, i to u najvećem mogućem liberalnom duhu, da bi se i dalje razvijala ekonomija između Mediterana i Crnog mora. Odgovor na poruku bio je uglavnom pozitivan. Australija, Bugarska, Francuska, Njemačka, Grčka, Japan, Rumunija, Sovjetski Savez, Turska, Velika Britanija i Jugoslavija složili su se prisustvovati pregovorima u Montreu u Švicarskoj koji su počeli 22. juna 1936 godine. Dvije velike sile nisu prisustvovala: Italija, čija je agresivna politika širenja jednim dijelom i dovela do konferencije, i SAD koje su odbile poslati i posmatrača.

Turska, Velika Britanija i Sovjetski Savez su izložili svaka svoje prijedloge, koji su uglavnom štitili njihove vlastite interese. Britanci su težili ka nastavku uglavnom restriktivnog režima, dok su Turci 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 time zaštitili vitalne transportne brodske linije prema Indiji, Egiptu i Dalekom istoku. Na kraju, Britanci su odustali od nekih svojih zahtjeva dok su Sovjeti uspjeli u osiguravanju da zemljama Crnog mora uključujući SSSR budu ukinute neke militarne restrikcije nametnute zemljama koje ne pripadaju obalama Crnog mora. Ugovor je potpisan 20. jula 1936. godine u Montrea palači u Švicarskoj od strane svih prisutnih sila na konferenciji izuzev Njemačke koja nije potpisala ni „Ugovor iz Lausanne“ i Japana koji je ostao suzdržan. Stupio je na snagu 9. novembra 1936 godine.

¹² Rozakis, Christos L. and Petros N. Stagos. The Turkish Straits, str. 101.

I TEORIJSKO METODOLOŠKI OKVIR

1. Problem istraživanja

Problem istraživanja ovog rada jeste najprije analiza sadržaja dokumenta “Konvencije iz Montrea“ u svom teoretskom domenu, a zatim njegova refleksija i implikacija u praksi koja u konačnosti treba da odgovori na nekoliko ključnih pitanja:

1. Da li je „Konvencija iz Montrea“ odgovorila na sigurnosne izazove i prijetnje u svojoj implikaciji;
2. Da li odgovara trenutačnim tehnološkim standardima i dostignućima u domenu vojno-civilnog moreplovstva;
3. Da li treba biti revidirana i modificirana, i na koji način;
4. Postoji li alternativa prolazima koji su obuhvaćeni ovom Konvencijom i
5. U konačnosti treba da odgovori na pitanje u kojem će slučaju njeno revidiranje dovesti do jačanja sigurnosne situacije u Crnom i Mediteranskom moru.

2. Predmet istraživanja

Prilikom određivanja predmeta istraživanja potrebno je osvrnuti se na dvije nominalne kategorije;

- prostorna dimenzija koja nije ništa drugo nego geografsko determiniranje mjesta obuhvaćenog Konvencijom iz Montrea koja se u užem predmetu istraživanja odnosi na „Turski sistem prolaza“ sačinjen od Bosfora, Dardanela i Mramornog mora.
- vremenska dimenzija koja će nam olakšati da bolje razumijemo historijski kontekst perioda u kojem je potpisana Konvencija, periode kroz koje je prolazila i period u kome se danas nalazi.

Shodno gore navedenom, predmet istraživanja ovog rada jeste implikacija „Konvencije iz Montrea“ u praksi, i njen „odgovor“ na sigurnosne izazove i prijetnje u periode od njene ratifikacije pa sve do danas.

2.1. Kategorijalno pojmovni sistem

Za kvalitetnije razumijevanje same suštine ovog istraživanja važno je razumijevanje nekoliko sljedećih karakterističnih pojmova:

- *Prolazi (moreuzi)* u međunarodnom pravnom smislu predstavljaju uski dio mora koji služi za međunarodnu plovidbu između dva dijela otvorenog mora ili između otvorenog mora i teritorijalnog mora strane države.
- *Režim prolaza* je pravno utvrđeni način prolaska brodova kroz moreuze. Način prolaza može biti utvrđen opštim običajnim i ugovornim pravilima međunarodnog prava o moreuzima, ili međunarodnim konvencijama koje se usvajaju u svrhu prolaza brodova kroz te moreuze.
- *Režim „neškodljivog prolaza“* predstavlja režim u kome brodovi stranih država imaju pravo prolaska kroz moreuze koji služe za međunarodnu plovidbu sve dok pri tome ne diraju u mir, red ili sigurnost obalne države.
- *Režim „tranzitnog prolaza“* je ostvarivanje slobode plovidbe i prelijetanja jedino radi neprekinutog i brzog tranzita prolazom između jednog dijela otvorenog mora ili ekskluzivne ekonomske zone i drugog dijela otvorenog mora ili ekskluzivne ekonomske zone.
- *Otvoreno more* predstavlja svaki dio mora koji nije uključen u ekskluzivnu ekonomsku zonu, teritorijalno more ili unutrašnje vode neke države, ili u arhipelaške vode neke arhipelaške države.
- *Zatvoreno ili poluzatvoreno more* znači zaljev, sliv ili more okruženo s dvije ili više država koje je povezano s drugim morem ili okeanom uskim prolazom, ili koje se u cijelosti ili pretežito sastoji od teritorijalnih mora i ekskluzivne ekonomske zone dviju ili više obalnih država.
- *Zaljev* je jasno istaknuta uvala koja zadire u kopno u takvom omjeru prema širini svog ulaza da sadržava vode zatvorene kopnom, a nije samo obična krivina obale. Uvala se, naime, neće smatrati zaljevom ako njena površina nije jednaka ili veća od površine polukruga kojem je promjer crta povučen preko ulaza u tu uvalu.
- *„Visoke ugovorne stranke“* ili ugovorne stranke podrazumijevaju države koje su pristale biti vezane Konvencijom i za koje je Konvencija na snazi.

3. Teorijska osnova istraživanja

Teorijska osnova istraživanja obuhvatit će najprije izvorni akt „Konvencije iz Montrea“ koja će analizom sadržaja dovesti do boljeg razumijevanja balansa moći u međunarodnim odnosima 30-ih godina prošlog stoljeća. Odredbe i uslovi Konvencije i nisu ništa drugo već odraz geopolitičke situacije koja je uveliko dovela do pravljenja ustupaka jednim, a uskratila povlastice drugim potpisnicama Konvencije. Pored političke, Konvencija ima svoju vojnu, sigurnosnu, ekonomsku i humanu dimenziju što zahtjeva multidisciplinarni pristup problemu i predmetu istraživanja.

Istraživanje bi trebalo djelimično obratiti pažnju na odnos ove Konvencije naspram drugih konvencija koje su potpisane i ratificirane u okvirima UN-a a imaju zajedničko polje djelovanje kao npr. UNCLOS (The United Nations Convention on Law of the Sea), Konvencija UN o pravima mora.

U daljoj analizi Konvencije istraživanje će obuhvatiti relevantne članke autora napisanih o samim odredbama i uslovima Konvencije, o načinu njene implikacije, o pokušajima njene modifikacije kao i raspravama o njenoj alternativi.

Za nas je bitno naglasiti da je Konvencija iz Montrea koja reguliše „Turski sistem prolaza“, uspjela da odgovori svim sigurnosnim prijetnjama i izazovima reflektiranih u vidu ratova, državnih udara, kriza i drugih društvenih fenomena i kao takva dovela do jačanja sigurnosne situacije u području Mediterana i Crnog mora.

4. Ciljevi istraživanja

4.1. Naučni ciljevi

Naučni cilj istraživanja problematike ovog rada jeste pokušaj analize i objašnjenja „Konvencije iz Montrea 1936“. Sama činjenica da se i u sredstvima informisanja na našim govornim područjima može vrlo malo pronaći o ovoj tematici i da je literatura korištena u ovom radu sa engleskog govornog područja, dovoljan je pokazatelj da će akademska zajednica ne samo Bosne i Hercegovine, već i područja Balkana imati novi i lakši pristup tematici koja je obuhvaćena ovim istraživanjem. Istraživanjem će se najprije dobiti elementarni uvid o pojmovima vezanim za ovu Konvenciju, kao i o uslovima njenog potpisivanja. Dalje će se dobiti uvid o njenoj sadržini tj. o njenim članovima i aneksima, kao i implikacija svega navedenog u praksi. Na osnovu toga u budućim istraživačkim radovima vezanim za ovu temu moći će se formirati realna pretpostavka o implikaciji Konvencije u budućnosti. Ono što je bitno naglasiti jeste saznanje da je jedna od potpisnica ove Konvencije i Kraljevina Jugoslavija koja je uveliko pokrivala područje današnjeg Balkana, što u konačnosti može da bude inicijalna kapsula da neko u budućnosti elaborira kakva je uloga Kraljevine Jugoslavije na ovoj Konvenciji.

4.2. Društveni ciljevi

Nauka je društvena pojava odnosno specifična društvena djelatnost koju obavljaju posebni dijelovi društva, i koja svojim rezultatima donosi raznovrsne koristi u raznim oblastima ljudskog, odnosno društvenog života. Nauka je veoma složena društvena pojava ili proces. Ona je društvena pojava zato što se može identificirati kao društveni realitet, odnosno činilac društvene stvarnosti.

Društveni ciljevi su usmjereni na to da se nastavi sa proučavanjem prošlosti, kako bi se time između ostalog formirale pretpostavke za djelovanje u budućnosti. Obzirom da je „Konvencija iz Montrea 1936“ u sebi obuhvatila i historijsku dimenziju istraživanja, time će i društvo biti bogatije u oblastima historije kroz iznošenje teza, podataka i činjenica koji su vezani za ovo istraživanje. Pored historijske dimenzije rada kroz predmet istraživanja neprestano se prožima implikacija teorije u praksi, promjena balansa moći, pitanja društvene i humane sigurnosti što bi u konačnosti po ko zna koji put iznova trebalo da nam otvori vidike u razumijevanju iskorištavanja geostrateškog položaja u svrhu geopolitičkih ciljeva.

5. Sistem hipoteza

5.1. Generalna hipoteza

Konvencija iz Montrea, iako podložna mnogim raspravama o njenoj alternativni i kontraverzama o njenoj implikaciji, uz blage dopune, uspjela je u periodu od svoje ratifikacije 9. novembra 1936. godine pa do danas odgovoriti na sigurnosne prijetnje i izazove koji su se našli pred njom.

5.2. Pomoćne hipoteze

1. Konvencija iz Montrea svojim regulativama i odrednicama učinila je Tursku važnim geopolitičkim faktorom omogućavajući joj pritom status „neutralne države“ tokom Drugog svjetskog rata.
2. Rusko-turska kriza izazvana težnjom Rusije za zajedničkom kontrolom nad prolazima dovela je do napuštanja neutralnosti od strane Turske i prihvatanja vojne i ekonomske pomoći SAD-a nakon Drugog svjetskog rata.
3. Ulazak Turske u NATO alijansu postao je ključni faktor koji je doveo do novog balansa moći u Crnom i Mediteranskom moru.
4. De facto kršenjem članova Konvencije tokom „Hladnog rata“ uspostavljene su realne pretpostavke za njenu izmjenu i dopune.
5. Povećanje svijesti o humanoj sigurnosti, kao i brige o zaštiti životne okoline dovele su do usvanja novih regulativa koji su djelomično revidirale Konvenciju iz Montrea.
6. Alternativa prolazima Bosfor i Dardaneli koji su obuhvaćeni ovom Konvencijom manifestirana u gradnji „Istanbulskog kanala“ dovela bi do rasterećenja prolaska kroz iste, i ne bi podlijegala odredbama „Konvencije iz Montrea 1936“.

6. Metode istraživanja

Radi se o analitičko-historijskom istraživanju gdje će se u predmetu istraživanja najprije kroz deskriptivnu i kauzalnu metodu determinisati faktori i okolnosti koji su doveli do usvajanja Konvencije, a zatim odredili uslove Konvencije a samim tim i njenu sadržinu, članove i anekse.

U daljem radu bi uz metodu kompilacije i delfi metodu trebali dobiti realnu sliku implikacije Konvencije sa jedne strane, i predvidjeti međunarodnu situaciju koja bi nastala u slučaju njene modifikacije sa druge strane.

Kao izvore teorijskih podataka primarno ćemo koristiti izvorni tekst Konvencije, dok će se kao sekundarni izvori koristiti knjige, objavljeni članci i izvještaji napisani na ovu tematiku.

II. KONVENCIJA IZ MONTREA 1936 O REŽIMU PROLAZA

1. Pozadina-historijski okvir toka konferencije

Konferencija o režimu prolaza kojom bi se riješila kontrola Turskih prolaza, strateški bitne poveznice između Crnog i Mediteranskog mora, sazvana je 22. juna 1936. godine uz prisustvo delegata Australije, Bugarske, Francuske, Velike britanije, Grčke, Japana, Rumunije, Sovjetskog saveza, Jugoslavije i Turske.

Prve sjednice konferencije bile su posvećene čitanju Turske formulacije nacrtu ugovora. U preambuli svoga nacrtu vlada Turske je izrazila želju da regulira prolaz i plovidbu kroz prolaze na takav način da zaštiti međunarodnu trgovinu unutar okvira sigurnosti Turske.

Unatoč nekim manjim detaljima koji reguliraju trgovački promet, glavna odstupanja prijedloga Turske u odnosu na Ugovor iz Lausanne bila su u 2. odjeljku koji se bavi pitanjem ratnih brodova. Smatrali su da količina, prolaz i vrste ratnih brodova trebaju biti ograničeni.

Maksimalna količina koja je dopuštena da prođe u bilo kojem trenutku u miru bila bi ograničena na 14.000 tona, a ta granica bi se povećala na 25.000 tona za primorske države pod određenim uvjetima. Kada je Turska neutralna strana u ratu, isti bi se uvjeti primjenjivali kao u mirnodopskom razdoblju (član 7) pod uvjetom da niti jedan ratni brod ne bi smio počinuti akt neprijateljstva unutar zone prolaza. Ako je Turska jedna od zaraćenih strana, ratnim brodovima se zabranjuje prolaz kroz moreuze osim u slučaju odobrenja od Turske (član 8). U članu 9 se dodaje da u općoj ili posebnoj prijetnji ratom, Turska može zatvoriti prolaze kao što je to predviđeno članom 8. Ovaj član je identičan sa članom Ugovora iz Lausanne a koji se odnosi na uvjete pod kojim Turskoj prijeti neposredna opasnost od rata samo uz poštivanje diskrecijskih prava Turske. Po ovom članu Turska bi obavijestila Ligu naroda o zatvaranju prolaza, ali sa druge strane ne bi čekala da „neposredna opasnost“ bude potvrđena od strane Lige naroda.¹³

Turski nacrt nije zadovoljavao ukuse niti Britanaca niti Sovjeta. Ovaj nacrt Britanci su okarakterisali pro-sovjetskim, dok su se Sovjeti s druge strane žalili kako nacrt nije dovoljno obratio pažnju na njihove interese. Uprkos činjenici da je Maxim Litvinov, šef Sovjetske delegacije koji je poznat kao veliki zagovornik kolektivne sigurnosti u periodu između dva

¹³ Akgun, Mensur, "Great Powers and Straits", The Turkish Year Book, vol. XXIV, 1994, str. 69.

svjetska rata, hvalio turski nacrt na prvoj sjednici konferencije, počeo je da predlaže izmjene na kasnijim zasjedanjima. Tako je ova konferencija postala sukob interesa Britanske i Sovjetske delegacije.¹⁴ Litvinov je potencirao ruske intencije da se naprave konvencionalne razlike između primorskih i neprimorskih država, tj, da se ulazak brodova neprimorskih država ograniči na 14 000 tona. Litvinov je također izrazio želju da se u nacrt uključi odredba koje će omogućiti neometanu sprovedbu Francusko-sovjetskog saveza 1935.¹⁵

Lord Stanley, šef Britanske delegacije, osporio je ovaj zahtjev podsjećajući da je Ugovor iz Lausanne već osigurao ono što su Sovjeti tražili ovom Konvencijom a prvenstveno se misli na pravljenje razlike između država koje pripadaju obalama Crnog mora i onima koje to nisu u cilju zaštite Sovjeta u slučaju eskalacije odnosa sa Njemačkom.

Kao što se očekivalo zahtjeve Sovjeta podupirala je Francuska i manji broj država Antante. Ključnu ulogu za usvajanje ove Konvencije odigrala je Britanija. Kako tvrdi D.A. Routh, Britanija je mogla iskoristiti priliku koju joj je ponudila ova konferencija koja bi bila reflektirana u mogućnosti ujedinjavanja sa Francuskom, Rusijom, zemljama Balkana i manjeg broja država Antante nasuprot povećane Italijanske prijateljstva u Mediteranu.¹⁶

Međutim, daljim tokom konferencije postalo je jasno da to nije njena namjera. Britanija se odlučila okrenuti svojoj ranoj politici devetnaestog stoljeća bliske saradnje sa Turskom u cilju zaustavljanja ruskog utjecaja u Mediteranu.

S ovim je Britanija željela da sa jedne strane izbjegne dijeljenje Evrope u dva bloka prvenstveno zbog njenog nepovjerenja u Sovjete, i da osigura svoju transportnu komunikaciju sa Irakom i Indijom preko novog-starog saveznika Turske. U aprilu 1936. godine Tevfik Rustu Aras, turski ministar vanjskih poslova, rekao je tadašnjem ambasadoru Velike Britanije u Turskoj g. Percy Loraine „da je glavni izazov za Britaniju u Mediteranu prijateljstva Turskoj sigurnosti.“¹⁷

Drugi razlog Britanskog otpora uspostavljanju novog režima prolaza na način koji više odgovara Sovjetskom Savezu bio je zbog „Anglo-njemačkog pomorskog sporazuma“ potpisanog u junu

¹⁴ John Holroyd-Doveton, Maxim Litvinov: A Biography. Woodland Publications, 2013.

¹⁵ Akgun, Mensur, "Great Powers and Straits", The Turkish Year Book, vol. XXIV, 1994, str. 70.

¹⁶ Routh, D. A., "The Mediterranean: The Montreux Convention Regarding the Regime of the Black Sea Straits (20th July 1936)", in Arnold Toynbee, ed., Survey of International Affairs: 1936, London, Oxford University Press, 1937, str. 620.

¹⁷ Ibid., str. 620.

1935. godine koji je prema Routhu „poznat kao visoko zadovoljavajući instrument britanske ratne mornarice.”¹⁸

Ovim sporazumom Njemačka je pristala da njena pomorska snaga u svakom trenutku ne prelazi trideset pet posto Britanske pomorske snage uz klauzulu kojom se omogućava Njemačkoj otkaz ovom sporazumu u slučaju da se opća ravnoteža pomorskog naoružanja naruši zbog izgradnje i razvijanja neke treće sile. U takvom slučaju Njemačka vlada zadržava pravo pozvati vladu Velike Britanije da ispituju novonastalu situaciju.¹⁹

Nakon predstavljanja Turskog nacrtu kojim bi se riješilo pitanje prolaza, krajem juna u glavnim Evropskim gradovima preko sredstava informisanja pokušao se ostaviti dodatni pritisak na učesnike konferencije kojim bi se osnažila pozicija pojedinih delegacija koji odgovaraju interesima i politikama tih evropskih gradova.

Uveliko se proširila vijest o mogućem aktiviranju klauzule o otkazu „Anglo-njemačkom pomorskom sporazumu“ od strane Njemačke. U članku koji je objavila „Deutsche Diplomatische Korrespondenz“ pojavile su se optužbe da su Britanci napravili ustupak Sovjetima na konferenciji omogućavajući da njene flote nesmetano plove kroz Turske prolaze.

Iako je Britanska vlada oštro odbacila ovakve stavove s jedne strane, počela je gubiti nadu u uspostavu trilateralnog pakta između Njemačke, Rusije i Britanije s druge strane. Ovaj pakt koji je bio utemeljen na rezultatima nekih privatnih rasprava u Ženevi imao je za cilj da ograniči izgradnju i razvijanje pomorskog naoružanja u Mediteranskom i Crnom moru. Ovakvi njemački stavovi izraženi u dnevno-političkim novinama doveli su do promjene sfere interesa Britanaca koji suprotno njihovim ranijim stajališta, zadovoljni turskim jamstvima, pokazuju znakove kompromisa u pogledu pravljenja ustupaka Sovjetima u odnosu na druge države kada se govori o statusu Crnog mora.²⁰

¹⁸ Routh, D. A., "The Mediterranean: The Montreux Convention Regarding the Regime of the Black Sea Straits (20th July 1936)", in Arnold Toynbee, ed., Survey of International Affairs: 1936, London, Oxford University Press, 1937, str. 621.

¹⁹ Ibid., str. 621.

²⁰ Akgun, Mensur, "Great Powers and Straits", The Turkish Year Book, vol. XXIV, 1994, str. 71.

Osjetivši Britanske promjene interesa i njihovo približavanje ka Turskoj, Sovjeti idu korak dalje i putem svojih dnevno-političkih novina, ponajprije u listovima „Izvestia“ i „Pravda“ Litvinov zahtjeva bezuvjetan prolaz sovjetskih flota kroz moreuze, neovisan o mogućim prijetnjama Turskoj sigurnosti.²¹

Premijer Turske Ismet Inonu ovakve zahtjeve je ocijenio „nemogućim“ i naredio Arasu da ustraje na konferenciji sa turskim nacrtom ugovora uz upozorenje Sovjetskoj delegaciji „da će snositi odgovornost za eventualno kršenje prijateljskih odnosa ove dvije države.“²²

Unatoč političkim zatezanjima, Turske novine su ostale dosljedne miroljubivoj politici bez ikakvih podizanja tenzija koje bi mogle utjecati na tok konferencije. Pa tako, Yunus Nadi, osnivač novinskog lista „Cumhuriyet“, u istom navodi da su ruske primjedbe turskom nacrtu „neopravdane“ obrazlažući da su iste utemeljene na pogrešnim informacijama u pogledu ograničenja koji se odnosi na tonažu brodova predviđenu turskim nacrtom. Ipak ovaj pomirbeni ton Turske štampe nije mogao prikriti sve veći politički rascjep između Turske i Sovjetskog saveza. Delegacije država su počele izvještavati o neočekivanom raspletu Montrea konvencije kao „očiglednog slabljenja Tursko-sovjetskih odnosa“.²³

Britanska delegacija je 4. jula predstavila novi nacrt argumentirajući kako je isti nastao kao epilog razgovora između svih delegacija konferencije a svojom sadržinom je sličan turskom nacrtu. Ovim nacrtom se još više povećalo Sovjetsko nezadovoljstvo. Litvinov, koji je negodovao zbog nagle promjene, zatražio je istovremeno korištenje oba nacrtu u nastavku konferencije. Turska vlada na čelu sa Inonom je također putem medija javno iskazala nezadovoljstvo aludirajući kako novi nacrt je suprotan i Sovjetskim i Turskim interesima. S druge strane, šef Turske delegacije u Ženevi Tevfik Rustu Aras je prihvatio britanski nacrt kao temelj rasprave i nastojao je opravdati ovakav stav vladi u Ankari.

Rasprava o glavnom pitanju konferencije, manifestirana u 16. članu britanskog nacrtu, dogodila se 8. jula. Ovaj član zahtjeva da se zaštite ratna prava zaraćenih država u kojem je Turska

²¹ Crowe, F. Standefer, *The Soviet Union and the Turkish Straits, 1933-1945*, Ann Arbor, University Microfilms, 1973, str. 69.

²² Akgun, Mensur, „Great Powers and Straits“, *The Turkish Year Book*, vol. XXIV, 1994, str. 72.

²³ Crowe, F. Standefer, *The Soviet Union and the Turkish Straits, 1933-1945*, Ann Arbor, University Microfilms, 1973, str. 73-75.

neutralna strana.²⁴ Litvinov je snažno negodovao ovom članu i naglašavao kako položaj njegove države zahtjeva poseban tretman. Također je argumentirao kako je Briand-Kelloggov pakt okončao doktrinu ratnog prava.

Kako bi zadovoljili Sovjetskim zahtjevima Britanska delegacija je predložila amandman koji u konačnosti nije bio dovoljan da zadovolji Sovjetske interese. Litvinov se također protivio ideji Turske diskrecije smatrajući da je Liga naroda jedina relevantna institucija koja bi odlučivala o zatvaranju prolaza. Zbog poteškoća postizanja kompromisa, rasprava o ovom članu je odložena za kasnije, a delegacije su idućeg dana započele rasprave o članovima 17-21 britanskog nacrtu.²⁵ Naredne rasprave su otkrile da su se Britanci uistinu vratili svojoj politici bliske saradnje sa Turskom. Njihovi prijedlozi i izmjene su podrazumijevali veće ingerencije Turskoj nego što su to oni i sami predlagali svojim nacrtom. Nakon nekog oklijevanja Turska delegacija na čelu sa Tevfik Rustu Arasom je prihvatila britanski nacrt ocijenivši ga instrumentom sa mogućnošću velike manipulacije u budućnosti.²⁶

Konačni kompromis je postignut 15. jula, dok je nacrt „Konvencije iz Montrea“ jednoglasno prihvaćen 18. jula od strane svih delegata. Prije svega nadležnosti komisije koja je djelovala u okviru Lige naroda su prebačene na vladu Turske kojoj je bilo dozvoljeno da njene trupe zaposjednu prolaze što je i realizirano dan nakon potpisavanja Konvencije. Konvencija je potpisana 20. jula 1936. godine a na snagu je stupila 9. novembra iste godine. Sačinjena je od 29 članova, 4 aneksa i jednog protokola. Svojim odredbama Konvencija je obuhvatila prolaz za tri kategorije:

- Trgovački brodovi; obuhvaćeni su članovima 2-7 ove Konvencije,
- Ratni brodovi; obuhvaćeni su članovima 8-22 ove Konvencije,
- Avioni; obuhvaćeni 23. članom ove Konvencije.

U narednom dijelu ovoga poglavlja će se pokušati analizirati članovi „Konvencije iz Montrea 1936“ kojima se određuje način prolaska navedenih kategorija kroz moreuze.

²⁴ Routh, D. A., "The Mediterranean: The Montreux Convention Regarding the Regime of the Black Sea Straits (20th July 1936)", in Arnold Toynbee, ed., Survey of International Affairs: 1936, London, Oxford University Press, 1937, str. 629.

²⁵ Akgun, Mensur, "Great Powers and Straits", The Turkish Year Book, vol. XXIV, 1994, str. 73.

²⁶ Ibid, str. 73.

2. Trgovački brodovi (*članovi 2-7*)

„Konvencija iz Montrea“ nije precizno definisala trgovačke brodove. U članu 7 ove Konvencije je navedeno da se trgovačkim brodovima smatraju svi brodovi koji ne podliježu članovima (8-22) iz drugog odjeljka kojim su obuhvaćeni ratni brodovi. Ukratko, sve što nije ratni brod smatra se i podliježe pod članove trgovačkih brodova.²⁷

2.1. *Period mira*

U drugom članu „Konvencije iz Montrea 1936“ je navedeno da u vrijeme mira trgovački brodovi uživaju potpunu slobodu prolaza i plovljenja kroz moreuze, bilo danju ili noću, pod bilo kojom zastavom i bilo kojom vrstom transportne robe, osim onom koja je zabranjena čl. 3 ove Konvencije, a odnosi se najprije na sve vrste robe koji su potencijalni prenosioci epidemija i virusa.²⁸

Trećim članom ove Konvencije je predviđeno da brodovi koji se približavaju moreuzima bilo to iz pravca Egejskog ili Crnog moraju biti zaustavljeni na odgovarajućem mjestu radi sanitarne kontrole koja je propisana zakonom sanitarnih propisa.²⁹

Ovaj član ima za cilj da se spriječi širenje epidemije kuge, kolere, malih i velikih boginja, žute groznice i slično tome a to je upravo ono što je izuzeto u drugom članu ove Konvencije.

Brodovi koji obavljaju tranzit kroz moreuze i pritom se ne zaustavljaju u neke od luka nisu dužni plaćati dodatne takse osim one koje su određene u prvom aneksu ove Konvencije. Ove takse se izražavaju u „zlatnom franku“, valutom koju je 1930. godine formirala Banka za međunarodna poravnanja (BIS).

Ukoliko je trgovačkim brodovima potrebna vuča ili usmjeravanje kroz prolaz, takve usluge će se naplaćivati od strane vlade Turske. Cijene ovih usluga će biti objavljivanje periodično od strane Turske.

²⁷ „Konvencija iz Montrea 1936“, http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montreux_ENG.pdf/, član 7.

²⁸ Ibid., član 2.

²⁹ Ibid., član 3.

2.2. Period rata u kojem je Turska neutralna strana

Kako je naglašeno četvrtim članom ove Konvencije, u toku rata u kojem Turska nije zaraćena strana, svi trgovački brodovi pod bilo kojom zastavom uživaju slobode date članovima 2 i 3.³⁰

2.3. Period rata u kojem je Turska jedna od zaraćenih strana

U petom članu Konvencije iz Montrea je navedeno da u toku rata u kojem je Turska jedna od zaraćenih strana, svi trgovački brodovi država koje nisu u ratu protiv Turske uživaju i dalje slobode određene ovom Konvencijom, sve do onog trenutka dok se ne utvrdi da ti isti brodovi pomažu neprijateljsku stranu na bilo koji način. Ono što se može razumijeti iz ovoga jeste da trgovački brodovi država koji su u ratu protiv Turske ne mogu prolaziti kroz moreuze.³¹

Pravo koje je ovim članom dato Turskoj proizašlo je iz zakona i običaja ratovanja koji se odnose na zaraćene strane. U ovom periodu trgovački brodovi moraju ulaziti u prolaz po danu rutom koju je odredila Turska.

2.4. Period u kojem je Turska izložena neposrednom opasnošću rata

Članom šest je predviđeno da ako je Turska zabrinuta da joj prijete opasnost od neposrednog rata to neće utjecati na slobode prolaza i plovljenja kroz moreuze određene drugim članom ove Konvencije. Jedino ograničenje jeste da će ti brodovi u prolaz ulaziti po danu a ruta njihovog prolaza je pod ingerencijom Republike Turske.³²

3. Ratni brodovi (članovi 8-22)

U svrhe ove Konvencije, definicije ratnih brodova i njihove specifikacije zajedno sa onim brodovima koje se odnose na izračun tonaže, biti će utvrđeni u drugom aneksu Pravilnika ove Konvencije.³³

³⁰ Ibid., član 4.

³¹ Ibid., član 5.

³² Ibid., član 6.

³³ Ibid., član 8.

3.1. *Period mira*

U vrijeme mira, lagani brodovi, male ratne brodice i pomoćne brodice, bez obzira pripadaju li snagama država koje se nalaze na obalama Crnog mora ili snagama država koji ne pripadaju obalama Crnog mora, pod bilo kojom zastavom, imaju slobodu prolaza kroz moreuze bez plaćanja takse ili bilo čega drugog, ako je takav prolaz počeo tokom dana i predmet je uslova opisanih u članu 13 i članovima koji su navedeni nakon ovog člana.³⁴

Ratni brodovi, osim onih koji podpadaju u kategorije određene prethodnim paragrafom će uživati pravo tranzita pod posebnim uslovima opisanih u članovima 11. i 12.

Snage država obala Crnog mora mogu slati kroz prolaze glavne brodove tonaže veće od utvrđene u prvom paragrafu člana 14, pod uvjetom da ovi brodovi prolaze kroz moreuze pojedinačno, praćeni sa ne više od dva razarača.³⁵

Države koje pripadaju obalama Crnog mora će imati pravo da šalju kroz moreuze podmornice izgrađene ili kupljene izvan Crnog mora s ciljem njihovog pripajanja bazama, ali pod uslovom da se o tome obavijesti Turska.³⁶

Podmornice navedenih država su također dužne obavijestiti Tursku u slučaju popravke istih na brodogradilištima van obala Crnog mora. U oba slučaja, navedene podmornice moraju putovati po danu i na površini, i moraju proći kroz moreuz pojedinačno.

Članom 13 je predviđeno da prolasku ratnih brodova kroz moreuz treba najprije da prethodi notifikacija upućena Republici Turskoj diplomatskim putem. Taj period u normalnim okolnostima iznosi 8 dana, ali je poželjno da se taj period poveća na 15 dana ukoliko se radi o ratnim brodovima država koje ne pripadaju obalama Crnog mora. Notifikacija treba da sadrži odredište, zatim ime, vrstu i broj broda kao i datum ulaska u moreuz, a ukoliko je i neophodno datum povratka. Svako promjeni datuma prethodi najava koja je minimalno tri dana prije ulaska broda u moreuz.³⁷

³⁴ Ibid., član 10.

³⁵ Ibid., član 11.

³⁶ Ibid., član 12.

³⁷ Ibid., član 13.

Maksimalna dozvoljena tonaža svih stranih pomorskih snaga koji prolaze kroz moreuz ne smije biti veća od 15 000 tona, osim u slučajevima koji su opisani u članu 11 i aneksu 3 ove Konvencije. Ove snage neće imati više od 9 brodova. Iz ove tonaže se izuzimaju brodovi koji su u posjeti lukama prolaza a koji pri tome plaćaju taksu svog boravka u skladu sa odredbama 17. člana ove Konvencije, bez obzira da li se radi o brodovima država obala Crnog mora ili ne. Iz ove tonaže se također izuzimaju ratni brodovi koji su pretrpjeli štetu i kao takvi oni podliježu posebnim odredbama koje su formirane od strane Turske.³⁸

Pomoćne vojne brodice, dizajnirane za prevoz goriva, tečnog ili ne, neće podlijevati odredbama iz člana 13 koji govori o notifikaciji, niti će se uzeti u obzir pri računanju tonaže koja je predmet ograničenja u članovima 14 i 18, pod uslovom da će oni prolaziti kroz moreuz pojedinačno.

Ipak, oni će i dalje biti na istoj osnovi kao i ratni brodovi u pogledu preostalih odredbi vezanih za prolaz.

Pomoćni vojni brodovi imaju pravo na izuzeće ukoliko njihovo naoružanje ne uključuje:

1. protiv plutajućih meta, ne više od dva topa maksimalnog kalibra 105 mm;
2. protiv vazdušnih meta ne više od dva topa maksimalnog kalibra 75 mm.

Ratni brodovi tokom prolaska kroz moreuz neće ni pod kojim okolnostima koristiti avione koje budu nosili.³⁹ Također ratni brodovi koji prolaze kroz moreuze ne smiju se vremenski zadržavati u istim osim onoliko koliko je potrebno da realiziraju prolaz, izuzev onih brodova koji su oštećeni ili kojim prijete opasnost oštećenja na moru.⁴⁰

Odredbe navedene u prethodnim članovima neće spriječiti pomorske sile bilo koje tonaže i bilo kog sastava da plate takse prilikom službene posjete ograničenog trajanja u lukama prolaza na poziv vlade Turske. Svaka od tih sila mora napustiti moreuz istom rutom kojom je i ušla, osim ukoliko ne ispunjava uslove potrebne za prolaz utvrđene članovima 10, 14 i 18.⁴¹

³⁸ Ibid., član 14.

³⁹ Ibid., član 15.

⁴⁰ Ibid., član 16.

⁴¹ Ibid., član 17.

3.2. Dodatna ograničenja u pogledu Crnog mora

Kao što je već spomenuto u 10-tom članu ove konvencije samo lagani brodovi, male ratne brodice i pomoćne brodice država koje ne pripadaju obalama Crnog mora mogu uploviti u Crno more u periodu mira. Druge vrste brodova kao što su podmornice i nosači aviona ne mogu uploviti u vode Crnog mora. Član 18 ove Konvencije također nameće određenja ograničenja koja se odnose na ukupnu tonažu u periodu mira i uslove koji su drugačiji od općih ograničenja.

(1) Ukupna tonaža koju mogu imati snage koje ne pripadaju obalama Crnog mora u ovom moru tokom mira biti će ograničena na slijedeći način:⁴²

- a) Osim navedenog u paragrafu (b) ispod; ukupna tonaža ovih sila neće prelaziti 30 000 tona;
- b) Ako u bilo koje vrijeme tonaža najmoćnije flote u Crnom moru treba da se poveća za najmanje 10 000 tona; ukupna tonaža koja je spomenuta u prethodnom paragrafu u danu potpisivanja ove Konvencije uvećati će se toliko da može maksimalno iznositi 45 000 tona. U ovu svrhu, svaka sila Crnog mora treba, kako je to navedeno u aneksu 4 ove Konvencije, obavijestiti Tursku vladu 1. januara i 1. jula svake godine o ukupnoj tonaži svoje flote u Crnom moru; a Turska vlada je obavezna dostaviti ove informacije drugim strankama potpisnicama ove Konvencije kao i Generalnom sekretaru Lige naroda;
- c) Sile koje ne pripadaju obalama Crnog mora u vodama Crnog mora ograničavaju se na 2/3 ukupne tonaže navedene u paragrafima iznad (a i b);
- d) U slučaju da jedna ili više država koja ne pripada obalama Crnog mora pošalju svoje flote u humanitarne svrhe, navedene flote ne smiju prelaziti tonažu veću od 8000 tona i kao takve neće podlijevati članu 13 ove Konvencije koji se odnosi na notifikaciju o brodovima koji prolaze kroz moreuz.

- Ako brojka ukupne tonaže navedene u paragrafima a i b nije dosegnuta i neće biti povećana slanjem flota koje se žele poslati, Turska vlada će u najkraćem roku odgovoriti na takav zahtjev;
- Ako je data brojka već dosegnuta ili će biti prekoračena slanjem novih flota; Turska vlada će odmah obavijestiti druge države obala Crnog mora o zahtjevu za odobrenje, i ako

⁴² Ibid., član 18.

navedene države ne prigovore ovom zahtjevu u roku 24 sata od prijema informacije, ista vlada će u roku ne dužem od 48 h obavijestiti države koje su zahtjevale ove ustupke o statusu istih.

Svaki drugi ulazak u moreuz država koje ne pripadaju obalama Crnog mora će se ograničiti na ukupnu tonažu koja je navedena u paragrafima (a) i (b) iznad.

(2) Ratni brodovi država koji ne pripadaju obalama Crnog mora ne smiju se sadržavati u ovom moru duže od 21 dan, bez obzira na razlog njihove prisutnosti u istome.

3.3. Period rata u kojem je Turska neutralna strana

U vrijeme rata u kome je Turska neutralna strana, ratni brodovi država koje nisu učesnice rata će i dalje uživati potpunu slobodu prolaza i plovidbe kroz moreuze pod istim uslovima koji su navedeni u članovima 10 i 18.⁴³

Prolaz ratnim brodova država koje su zaraćene strane je zabranjen. Uprkos ovoj zabrani prolaza, ratni brodovi koji pripadaju zaraćenim stranama, bilo da pripadaju državama obala Crnog mora ili ne, a koji su odvojeni od svojih baza, mogu se pripojiti istim. Ratni brodovi zaraćenih strana nemaju pravo zarobljavanja, posjećivanja, pretraživanja ili bilo kog drugog neprijateljskog čina tokom prolaza kroz moreuze.

„Konvencija iz Montrea“ predviđa dvije situacije u kojim je ratnim brodovima zaraćenih strana dozvoljen prolaz kroz moreuze;

a) prva situacija u kojoj ratni brodovi zaraćenih strana mogu prolaziti kroz moreuze jeste u okolnostima koje proizilaze iz člana 25 ove Konvencije, a koji nalaže da sadržina ove Konvencije ne dovodi u pitanje prava i obaveze Turske, kao i bilo koje druge ugovorne stranke članice Lige naroda, koji proizilaze iz Pakta Lige naroda.

Obzirom da je Liga naroda raspuštena 1946 godine i nije imala subrogaciju od strane Ujedinjenih nacija ova odredba se ne može primjenjivati. Međutim, sve ugovore stranke „Konvencije iz Montrea“ su članice Ujedinjenih nacija u čijoj Povelji članom 25 države članice su se obavezale preuzeti odgovornost za pomoć u mjerama koje su dogovene od strane Vijeća sigurnosti UN.

⁴³ Ibid., član 19.

b) druga situacija u kojoj ratni brodovi zaraćenih strana mogu prolaziti kroz moreuze jeste u slučaju pružanja pomoći državi koja je žrtva agresije na temelju ugovora o međusobnoj pomoći koji je na osnovu 18-tog člana Sporazuma o Ligi naroda pravno obavezujući za Tursku.

3.4. Period rata u kojem je Turska jedna od zaraćenih strana

U vrijeme rata u kojem je Turska jedna od zaraćenih strana prolazak ratnih brodova ovisi isključivo o Turskoj vladi. Odredbe člana 18 koji se odnosi na dodatna ograničenja u pogledu Crnog mora kao i odredbe članova 8-17 koji se odnose na prolaz ratnih brodova kroz moreuz u periodu mira se neće primjenjivati.⁴⁴

3.5. Period u kojem je Turska izložena neposrednom opasnošću rata

Ako je Turska zabrinuta za neposrednu opasnost od rata ona ima pravo da primjenjuje odredbe iz člana 20 ove Konvencije. Brodovi koji su prošli kroz moreuze prije nego je Turska iskoristila gore navedena prava i koji su na taj način odvojeni od svojih baza imaju pravo da se vrate u iste. Međutim, razumljivo je da Turska može osporiti ovo pravo ratnim brodovima koji pripadaju državama čiji je stav i doveo do primjene ovog člana. Ako Turska vlada planira iskoristiti ovlasti dodijeljene prvim paragrafom ovog člana; obavijest o tome će se uputiti državama koje su ugovorne stranke ove Konvencije kao i Generalnom sekretaru Lige naroda.

Ako Vijeće Lige naroda odluči dvotrećinskom većinom da mjere koje su poduzete nisu opravdane i ako je to mišljenje većine država koje su ugovorne stranke ove Konvencije; Turska vlada je obavezna prekinuti ove prethodno navedene mjere kao i sve druge mjere koje bi se mogle poduzeti članom 6 ove Konvencije.⁴⁵

Ratni brodovi koji na svojoj palubi imaju slučajeve kuge, kolere, žute groznice, tifusa ili malih boginja ili su imali takve slučajeve u proteklih 7 dana, kao i ratni brodovi koji su napustili inficiranu luku više od 5 puta unutar 24 sata kroz moreuz će proći u karantinu i na njima će se primijeniti preventivne mjere koje su neophodne da se spriječi bilo kakav vid širenja zaraze u moreuzima.⁴⁶

⁴⁴ Ibid., član 20.

⁴⁵ Ibid., član 21.

⁴⁶ Ibid., član 22.

4. Avioni

Kako bi se osigurao prolaz civilnih aviona između Mediterana i Crnog mora, Turska vlada će navesti zračne linije dostupne za ovu svrhu, van zabranjenih zona, koje se mogu uspostaviti u moreuzu. Civilni avioni mogu koristiti ove rute pod uslovom da prethodno obavijeste Tursku vladu 3 dana prije leta ukoliko se radi o vandrednim letovima, a ako su u pitanju redovni letovi dostaviti će opću obavijest o datumima polaska. Turska vlada će nadalje poduzeti, bez obzira na bilo kakvu remilitarizaciju moreuza, sve što je potrebno kako bi se osigurao siguran prolaz civilnih aviona na osnovu zračnih propisa utemeljenih od strane Turske a odnose se na prolaz preko teritorije Turske za letove između Azije i Evrope. Odobrena ruta koja je naznačena za prolazak aviona u zoni prolaza treba biti naznačena s vremena na vrijeme.⁴⁷

5. Ostali članovi

5.1. Opće odredbe

Nadležnosti „Internacionalne komisije za prolaze“ koja je formirana 24. jula 1923. godine „Ugovorom iz Lausanne“ biti će prenesene na vladu Turske. Vlada Turske je obavezna prikupljati statistiku i dostaviti informacije o primjeni članova 11, 12, 14 i 18 ove Konvencije. Oni će nadzirati izvršavanje svih odredbi ove Konvencije o prolasku ratnih brodova kroz moreuze. Čim budu obaviješteni o mogućem prolazu strani pomorskih snaga kroz moreuz; vlada Turske će obavijestiti predstavnike Visokih ugovornih stranaka o sastavu te snage, njenoj tonaži, datumu koji je određen za njen ulazak u moreuz i, ako je potrebno, datum njenog povratka.

Turska vlada će dostaviti godišnje izvješće Generalnom sekretaru Lige naroda kao i ugovornim strankama ove Konvencije koje sadržava detalje o kretanju svih stranih brodova kroz moreuze, kao i pružanje svih informacija koji mogu poslužiti trgovini i plovidbi, kako morskim tako i zračnim putem, za koje je predviđena ova Konvencija.⁴⁸

Sadržina ove Konvencije ne dovodi u pitanje prava i obaveze Turske, kao i bilo koje druge ugovorne stranke članice Lige naroda, koja proizilaze iz Pakta Lige naroda.⁴⁹

⁴⁷ Ibid., član 23.

⁴⁸ Ibid., član 24.

⁴⁹ Ibid., član 25.

5.2. Završne odredbe

Konvencija će biti ratificirana što je prije moguće. Ratifikacije Konvencije će biti pohranjene u arhivama vlade Republike Francuske u Parizu. Japanska vlada ima pravo da putem svog diplomatskog predstavnika u Parizu obavijesti vladu Republike Francuske o ratifikaciji s obavezom da se ratifikacijski dokument prenese što je prije moguće.

Zapisnik o deponovanju ratifikacija biće sačinjen odmah nakon što bude deponovano šest instrumenata o ratifikaciji, uključujući i ono od strane Turske. U ovu svrhu obavijest navedena u prethodnom stavu će biti jednaka deponovanju instrumenata ratifikacije.

Ova Konvencija stupa na snagu na dan sačinjavanja navedenog zapisnika. Vlada Francuske je dužna dostaviti svim Visokim ugovornim stranama ovjerenu kopiju zapisnika navedenog u prethodnom stavu, kao i sve zapisnike o deponovanju ratifikacija.⁵⁰

Ova Konvencija, od datuma njenog stupanja na snagu, biti će otvorena za pristup bilo kojoj od država potpisnica „Ugovora iz Lausanne“ koji je potpisan 24. jula 1923. godine. Svako pridruživanje zatjeva obaviještenje vlade Francuske diplomatskim putem, a potom i ostalih ugovornih strana. Pridruživanje će stupiti na snagu na dan obaviještenja vladi Francuske.⁵¹

Ova Konvencija ostaje na snazi dvadeset godina od datuma njegovog stupanja na snagu. Načela slobode prolaza i plovidbe, potvrđeni prvim članom ove Konvencije, ipak će se nastaviti bez vremenskog ograničenja.⁵²

Sastavljeno u Montreu 20. jula 1936. godine, u jedanaest primjeraka, od kojih je prva kopija, na koju su pričvršćeni pečati opunomoćenika, pohranjena u arhivi vlade Republike Francuske, a preostale kopije su predate država potpisnicama.

⁵⁰ Ibid., član 26.

⁵¹ Ibid., član 27.

⁵² Ibid., član 28.

III IMPLIKACIJA KONVENCIJE

1. Period od ratifikacije Konvencije 1936. godine pa do kraja Drugog svjetskog rata

Kao što je navedeno u prethodnom poglavlju međunarodne prilike početkom 30-tih godina prošlog stoljeća uveliko su olakšali povratak utjecaja Turske na području Mediterana i Crnog mora. Turska je postala bitan faktor u ravnoteži međunarodne moći a „Konvencija iz Montrea 1936“ postala je dragocijeni instrument u rukama turske diplomatije. Članovi 19, 20 i 21 učinili su prijateljstvo Turske obaveznim za velike sile što je samoj Turskoj otvorilo širok spektar za političko manevrisanje.

Krajem 1940. godine, tokom strogo povjerljivih nacističko-sovjetskih razgovora o sferama utjecaja koje su predviđene sporazumom između SSSR-a s jedne i Njemačke, Italije i Japana s druge strane, sovjetska vlada je više puta naglasila da se Turski prolazi i Bugarska nalaze unutar njene „sigurnosne zone.“ Obje strane su se složile da je „Konvencija iz Montrea 1936“ kojom se uređuje režim strateškog morskog puta Turske, povezujući pri tome dva dijela istočnog Mediterana „bezvrijedna“, i kako bi ista trebala biti revidirana. Sovjeti su unutar granica Bosfora i Dardanela željeli bazu za kopnene i pomorske snage. Ako bi se Turska usprotivila takvim zahtjevima, Njemačka, Italija i SSSR pristali su poduzeti potrebne vojne i diplomatske mjere kojim bi se dovelo do ispunjavanja sovjetskih zahtjeva.⁵³

Turska je bila svjesna sovjetske averzije prema Konvenciji iz Montrea. Njihovi razgovori sa Sovjetima koji su vođeni od 26. septembra do 16. oktobra 1939. godine djelomično i nisu uspjeli zbog toga što je Vječeslav Mihajlovič Molotov predložio zatvaranje moreuza ratnim brodovima država koje ne pripadaju obalama Crnog mora. Štoviše, i prije Njemačkog napada na SSSR, Adolf Hitler je obavijestio Tursku o alarmantnim detaljima sovjetskih želja. Međutim, neposredno nakon ovog napada, sovjetska i britanska vlada su 10. augusta 1941. godine potvrdile svoju vjernost Konvenciji iz Montrea kao i njihovom poštivanju teritorijalnog integriteta Turske.⁵⁴

⁵³ Department of State, *Nazi-Soviet Relations 1939-4941*, (Washington: Government Printing Office, 1948), str. 258-259.

⁵⁴ Necmeddin Sadak, "Turkey Faces the Soviets", *Foreign Affairs*, v. 27, (April, 1949), str. 453-457.

Tri godine kasnije, trupe Crvene armije su bile raspoređene u Rumuniji, Bugarskoj i moreuzima Bosfor i Dardaneli. Britanske, sovjetske i američke diplomatske razmjene pokrenute od strane ministra vanjskih poslova Velike Britanije Anthony Edena u maju 1944 godine zahtjevale su ravnodušnost SAD-a prema Balkanu u cjelini, barem u tom trenutku.⁵⁵

S druge strane, okupirana Bugarska počela je zabrinjavati Tursku i Grčku. U Kairu 24. jula 1944. godine, Enis Akayen, ambasador Turske pri grčkoj vladi, rekao je jednom od grčkih diplomata da je prijateljstvo Turske sa Grčkom kamen temeljac njihove vanjske politike.⁵⁶

Ovo prijateljsvo imalo je za primarni cilj da zadrži Bugarsku, ali i SSSR koji je već provodio jasnu imperijalističku, carsku politiku. Neminovno je da će se „Pitanje prolaza“ kad-tad ponovo aktualizirati.

SSSR je u suštini težio da svoju poslijeratnu obnovu obezbjedi vlastitim sredstvima izbjegavajući pri tome strani kapital. Ovo će neminovno dovesti do velike ekonomske krize već osiromašenog ruskog naroda. S druge strane, na međunarodnoj sceni SSSR bi izgledao snažniji, zahtjevniji i superiorniji u odnosu na druge. Kao odgovor sovjetskoj politici, Enis Akayen je predvidio jedinstvo Grčke, Turske i, ako je moguće, Jugoslavije, uz konkretnu podršku Britanaca i Amerikanaca. Pretpostavka je bila da SAD ne bi trebale ponoviti svoju pogrešku tokom 1920. godine kada su napustile Evropu kao interesnu zonu. SAD bi konačno zaštitile svoje ekonomske i političke interese na Bliskom Istoku provođenjem „pozitivne politike“ koju bi Turska i Grčka u konačnosti trebale iskoristiti u izgradnji vlastite odbrambene politike na istočnom Mediteranu.

Tri dana kasnije britanski ambasador pri grčkoj vladi Reginald Leeper nagovijestio je grčkom sekretaru za Ministarstvo vanjskih poslova Philipu Dragoumisu da bi na Mediteranu bilo poželjno formirati snažan savez država koji se sastoji od Italije, Grčke i Turske. Reginald Leeper je 6. augusta 1944. godine na konferenciji za novinare u Kairu istakao da je raskid diplomatskih odnosa Turske s Njemačkom događaj od velike važnosti za Grčku.⁵⁷ On je također izjavio da je

⁵⁵ Stephen G. Xydis, "The Secret Anglo-Soviet Agreement on the Balkans of October 9, 1944", *Journal of Central European Affairs*, XV, no. 3 (October, 1955), str. 248-271.

⁵⁶ Memorandum on a conversation with Enis Akayen, Archives of Mr. Philip S. Dragoumis, (Athens: publication of the *Political Review*, April, 1945)

⁵⁷ Philip S. Dragoumis, *Selection of Political Publications, Lebanon Conference, Liberation Government, 1944* (in Greek), (Athens: publication of the *Political Review*, April, 1945), str. 13-15.

sudbina Grčke vezana za Tursku na mnogobrojne i raznovrsne načine.⁵⁸ Prvi put nakon Grčkog rata za nezavisnost 1821. godine, Turska i Grčka, nisu se našli na suprotstavljenim, zaraćenim stranama. Dva poluotoka Grčke i Anadolija, povezani s Egejskim morem i njegovim ostrvima, zajedno s moreuzima, formiraju kohezivnu geografsku, ekonomsku i političku cjelinu. Ova raskrsnica koja leži na tri kontinenta je izuzetno važna za cijelo čovječanstvo. Ukoliko se povećá svijest ljudi koji pripadaju ovoj regiji o bitnosti navedenog, utoliko će se povećati njihov prosperitet u korist drugih naroda na istočnom Mediteranu.⁵⁹ S druge strane Sovjeti nisu bili zadovoljni približavanjem Grčke ka Turskoj jer bi u konačnosti to dalo legitimitet Turskoj da se uključi u rješavanje balkanskih problema.

Krajem septembra 1944. godine jedan od visoko pozicioniranih američkih diplomata priopćio je jednom od grčkih kolegi u Kairu da će „Pitanje prolaza“ zasigurno uskoro biti postavljeno, ali i da pretpostavlja da SAD neće biti u mogućnosti podržati Tursku protiv SSSR-a. Turska ne samo da je odbila u februaru ući u rat na savezničku stranu, već je također prodala krom Njemačkoj, iako su prethodno imali ponudu otkupa ove rude od Saveznika. Također su dopustili prolazak ratnih brodova kroz moreuze. Britanija će u svakom slučaju pokušati poduprijeti vladu Turske, ali to bi svakako mogla učiniti samo do određene tačke.⁶⁰

Devetog oktobra 1944. godine u Kremlju Winston Churchill i Josif Staljin odlučili su tajnim sporazumom riješiti pitanje Balkana. Za Britance je to značilo prestanak ulaganja daljnjih napora za uspostavljanje bilo kakvog saveza na istočnom Mediteranu na čelu sa Grčkom i Turskom kao jezgrom. Turski zapadni susjed ostao je u britanskoj sferi, a tursko-grčka granica je obnovljena kada su bugarske vojne snage kao i snage drugih država ugovorno napustile sjevernu Grčku. Ovaj zahtjev je ujedino i bio preduvjet za primirje s Bugarskom. U konačnosti iako je SSSR stekao kontrolu nad Bugarskom za čim je i težio od 1940. godine, pristup Egejskom moru koji je bio zaposjednut tokom rata od bugarske armije u konačnosti je izgubljen.

U razgovorima sa Churchillom, Staljin je također izrazio želju da se „Konvencija iz Montrea 1936“ modificira na način koji bi omogućio slobodan prolazak sovjetskih ratnih brodova kroz moreuz u svakom trenutku, kako u period mira tako i u periodu rata. Dogovoreno je da će

⁵⁸ Ibid., str. 13-15.

⁵⁹ Stephen G. Xydis, „The 1945 Crisis over the Turkish Straits“, *Balkan Studies* 1 (1960), str. 67.

⁶⁰ Ibid., str. 68.

sovjetska vlada poslata prijedlog nacrt za reviziju konvencije SAD-u i Velikoj Britaniji. SAD, iako nije ugovorna stranka konvencije, na taj način je uvučena u rješavanje „Pitanja prolaza“. Churchill je informisao Franklin Roosevelta o Staljinovim zahtjevima objašnjavajući kako iste nije osporio jer uloga Japana kao Visoke ugovorne strane, ali kao i ratnog neprijatelja, zahtjeva nužnu reviziju Konvencije.⁶¹ Prethodno spomenuti nacrt koji u sebi sadrži prijedloge izmjene „Konvencije iz Montrea 1936“ u narednom periodu nije upućen niti prema Washingtonu niti prema Londonu. U međuvremenu, nakon američkih i britanskih pregovora sa vladom Turske, saveznički trgovački brodovi koji su opskrbljivali SSSR prošli su kroz moreuze Bosfor i Dardanele.

Uoči konferencije u Jalti (4.-11. februara 1945. godine) SAD su se nadale da pitanja koja bi mogla dovesti do izmjene „Konvencije iz Montrea 1936“ neće biti postavljena, jer su smatrali da je ova konvencija uveliko odgovorila izazovima pred kojim se našla i da kao takva ne bi trebala doživjeti veće promjene.⁶² Ukoliko bi se predložile blaže izmjene od strane Britanije ili SSSR-a to svakako ne bi bio problem za SAD sve do onog trenutka dok te promjene ne bi negativno utjecale na stratešku i političku ravnotežu na Balkanu i Bliskom Istoku, i samim time povrijedile suverenitet i teritorijalni integritet Turske.

Staljin je 10. februara 1945 u Jalti rekao: „da je Konvencija iz Montrea zastarjela i da bi trebala biti modificirana.“⁶³ Glavni povodi kojim bi se opravdala izmjena konvencije bili su manifestirani kroz dvije stavke; prva, odustvo Lige narode pod čijom ingerencijom je usvojena ova Konvencija; i druga, ne postojanje Japanskog cara kao Visoke ugovorne strane.

U suštini uzrok svega je težnja SSSR-a da se oslobodi „katanaca“ Turske, a neminovno da je izmjena ove konvencije upravo bila ključ te slobode. Staljin je konstantno isticao da je Konvencija iz Montrea ostavila Turskoj veliki prostor za manevar, najprije kroz članove koji su joj omogućili da zatvori moreuze ne samo u vrijeme rata, već i onda kada joj prijete neposredna opasnost od rata.⁶⁴

⁶¹ Winston S. Churchill, *The Second World War, VI, Triumph and Tragedy* (Boston : Houghton Mifflin Company, 1953), str. 242.

⁶² The Malta and Yalta Conferences, <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945Malta/>, str. 328-329.

⁶³ Ibid, str. 903-904.

⁶⁴ Stephen G. Xydis, „The 1945 Crisis over the Turkish Straits“, *Balkan Studies* 1 (1960), str. 69.

Pored zahtjeva za modifikaciju konvencije, novonastale izmjene bi u svakom slučaju trebale zaštititi legitimne interese Turske. Ove zahtjeve bi trebali razmotriti ministri vanjskih poslova SAD-a, Britanije i SSSR-a, i o tome izvjestiti njihove vlade.

Roosevelt nije imao neke posebne napomene vezane za prolaze, ali je izrazio nadu da bi sve granice na svijetu, po uzoru na američko-kanadsku, trebale u konačnosti biti bez utvrda ili oružanih snaga na bilo kojem dijelu njihovih državnih granica.

Za razliku od Roosevelta, Churchill je pokazao naklonost Britanije za modifikaciju konvencije o prolazima, ali je isto tako primjetio da još nijedan prijedlog nacрта na ovu temu nije iznesen. Ustanovio je da ako se pitanja izmjene konvencije podignu na nivo konferencije ministara vanjskih poslova, da će se time sovjetski zahtjevi objelodaniti. U međuvremenu Turska bi mogla biti obaviještena o predviđenoj modifikaciji koja bi istodobno trebala dati uvjerenja koja će garantirati turski suverenitet i integritet. Staljin i Roosevelt su usvojili ovakve zahtjeve. „Velika trojka“ je zaključila da će se „Pitanje prolaza“ razmotriti na sljedećem sastanku trojice ministara vanjskih poslova i da će Turska biti obaviještena o tome u odgovarajuće vrijeme.⁶⁵

Turska je 23. februara 1945. godine proglasila rat Njemačkoj. I pored toga Sovjeti su pokrenuli jaku medijsku kampanju protiv svog novog saveznika i 19. marta iste godine obavijestili su vladu Turske da neće obnoviti ugovor između Turske i Sovjetske Rusije o prijateljstvu i neutralnosti iz 1925. godine. To je prvi pakt o nenapadanju kojeg je Sovjetska Rusija zaključila nakon Prvog svjetskog rata. U tom ugovoru stoji da u slučaju vojnog napada na jednu od ugovornih strana od strane jedne ili više država, druga ugovorna strana se obavezuje da će ostati neutralna. Ugovor također sadrži i ovu odredbu: „Svaka od ugovornih strana obavezuje se da će se uzdržavati od ma kakvog napada na drugu; ona se isto tako obavezuje da neće uzimati učešća ni u kakvom savezu ili sporazumu političkog karaktera usmjerenog protiv druge ugovorne strane; isto tako ni u kakvom savezu ili sporazumu sa jednom ili nekoliko država, usmjerenom protiv vojne ili pomorske sigurnosti druge ugovorne strane. Osim toga svaka od ugovornih strana obavezuje se da neće učestvovati ni u kakvom neprijateljskom aktu jedne ili nekoliko država usmjerenom protiv druge ugovorne strane.“⁶⁶ Kao razlog prekida Ugovora o prijateljstvu i

⁶⁵ The Malta and Yalta Conferences, <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945Malta/>, str. 982.

⁶⁶ George Kirk, *The Middle East 1945 -1950*, Survey of the Royal Institute of International Affairs (London: Oxford University Press, 1954), str. 21. Also *New York Times*, March 21, 1945, str. 3.

neutralnosti iz 1925. godine navedena je novonastala međunarodna situacija koja je dovela do promjene geopolitičkih odnosa u svijetu.

Sovjetski medijii u aprilu 1945. godine optuživali su vladu Turske za donošenje zakona koji su neprijateljski nastrojeni prema Rusiji. Edwin C. Wilson, prije odlaska na dužnost ambasadora u Ankari, rekao je predsjedniku Harry S. Trumanu da bi se situacija između dvije države mogla zaoštriti nakon sovjetskog otkazivanja gore navedenog ugovora. Ističe da ako SSSR poželi modifikaciju Konvencije iz Montrea, Turska bi bila spremna na saradnju. Ali, ako Sovjeti postave zahtjeve koji utječu na turski suvernitet isti bi naišli na negodovanje Turske. Smatrao je da bi vlada SAD-a trebala podržati Tursku. Na taj način SSSR bi izgubio Istočnu Evropu a SAD bi istovremeno napravile veliki korak u zaštiti svojih interesa na Bliskom Istoku manifestiranih najprije u jačanju međunarodne sigurnosti i saradnje.⁶⁷

Početak maja 1945, nakon Dana pobjede nad fašizmom, sovjetski pritisak nastavljen je i na zapadnog susjeda Turske. U San Francisku Vječeslav Molotov je rekao grčkom ministru vanjskih poslova J. Sofianopoulosu „da se Grci u svojoj politici ne bi trebali isključivo oslanjati na Veliku Britaniju.“⁶⁸ Glavni odbor Komunističke partije u Grčkoj 5. juna 1945. godine otvorio je pitanje britanske „prisutnosti“ u Grčkoj.

U Moskvi je 7. juna, kao rezultat turske indiferencije naspram mogućnosti sklapanja novog ugovora o prijateljstvu sa SSSR-om, kao i utvrđivanja preciznih sovjetskih interesa Molotov pozvao na razgovor ambasadora Turske u SSSR-u Selima Sarpera.⁶⁹ Iskazujući sovjetske diplomatske pretenzije o uspostavljanju velike svjetske sile Molotov je izjavio da prije pregovora o novom ugovoru treba riješiti sva otvorena pitanja između Turske i SSSR-a.

Kao prvo, sovjetsko-turski ugovor iz 1921. godine kojim su Turskoj prinudno date teritorije Kars i Ardahan trebaju se revidirati i navedene teritorije trebaju se vratiti SSSR-u. Sarper je odgovorio kako njegova vlada nije spremna da ponovno otvori pitanje ovog ugovora istačući da je ugovor

⁶⁷ *The Potsdam Conference*, I, 1041 - 1042, doc. no. 698 (Wilson to Grew, July 5, 1945)/ at. <http://history.state.gov/>

⁶⁸ Stephen G. Xydis, „Testing the Yalta Declaration through Greece“ *American Slavic and East European Review*, (scheduled for publication in February, 1961).

⁶⁹ *The Potsdam Conference*, I, 1031, doc. no. 691 (Wilson to Grew on conversation with Acting Secretary of State Nurullah Esat Sumer on June 26, 1945)

sklopljen bez prisile, kao i to da on mora odbiti sve rasprave koje se tiču teritorijalnog integriteta Turske.⁷⁰

Kao drugo, Molotov je otvorio „Pitanje prolaza“ priznavajući da je tokom Drugog svjetskog rata Turska djelovala na zadovoljavajući način kao država koja upravlja kontrolom prolaza i štiti iste, ali da sovjetski narod u budućnosti nebi smio ovisiti isključivo o Turskoj „dobroj volji“, te da bi stoga trebalo razmotriti kakve su mogućnosti Turske da u budućnosti štiti prolaze. Sarper je otvoreno upitao: „Da li to znači da SSSR želi formirati baze na teritoriju Turske?“ „Da“, bio je odgovor.⁷¹ Sarper je ponovno istakao da nema odobrenje da raspravlja o takvom zahtjevu. Zatim je uslijedila duga i neuvjerljiva rasprava koja se tiče garancije Turske za odbranu prolaza, a zatim se Molotov okrenuo *trećoj stavci*, modifikaciji „Konvencije iz Montrea 1936“. Njegov zaključak je bio da bi ove dvije države na narednoj međunarodnoj konferenciji za modifikaciju konvencije trebale izgraditi zajedničke stavove, neovisne o drugim Visokim ugovornim strankama. Sarper je odgovorio da bi takav stav po njegovom mišljenju izazvao nepovjerenje drugih i kao takav ne bi bio koristan. Smatrao je da se interesi drugih ugovornih strana moraju uzeti u obzir. Sarper je u konačnosti stekao dojam da Molotov inicira da ukoliko se Turska odmakne od savezništva sa Britanijom, sovjetska vlada neće inzistirati na tri prethodno navedene stavke.

Dvanaestog juna vlada Turske podržala je Sarperove stavove dajući mu pri tome ovlaštenje da u ime Turske iskaže stav kako je ista spremna ući u pregovore oko modifikacije Konvencije iz Montrea, obaviještavajući britansku vladu o tome.⁷²

Osamnaestog juna 1945. godine John Balfour, britanski otpravnik poslova u SAD-u, predložio je Joseph C. Grew, vršiocu dužnosti američkog državnog sekretara, zajednički pristup u pogledu rješavanja turskog pitanja naspram Moskve koje bi trebalo biti otvoreno na Postdamskoj konferenciji.⁷³ Ovaj diplomatski korak trebao je jasno staviti do znanja sovjetskoj vladi da su diplomatski koraci koje je napravio Molotov u kontradiktornosti sa Staljinovim garancijama iznesenim na Jaltskoj konferenciji, a tiču se turskog integriteta i suvereniteta po pitanju modifikacije režima prolaza.

⁷⁰ *British and Foreign State Papers*, CXVIII, 990-996, „The 1945 Crisis over the Turkish Straits“, 71.str

⁷¹ *The Potsdam Conference*, I, 1018, doc. no. 683 (Grew memorandum on conversation with British *chargé d'affaires* on June 18, 1945).

⁷² *Ibid.*

⁷³ *Ibid.*, I, 1017- 1019, doc. no. 683 (as note 24) Also British aide-memoire.

Čak i ako je revizija sovjetsko-turskog prijateljstva bila glavna briga sovjetske vlade i Turske, u što bi se u najmanju ruku moglo sumnjati, izgradnja sovjetskih baza unutar Bosfora i Dardanela predstavljala bi problem za sve sile koje su odgovorne za UN. U međuvremenu, istog dana u Ankari Nurullah Esat Sumer, vršilac dužnosti ministra vanjske politike Turske, rekao je američkom ambasadoru Wilsonu: „da je vlada Turske zahvalna i cijeni brigu SAD-a u pogledu razgovora Molotov-Sarper, kojeg vlada Turske smatra vrlo ozbiljnim.“⁷⁴ Dva dana kasnije, Wilson je saznao da je britanska ideja zajedničkog nastupa Britanaca i SAD-a u Moskvi velikodušno pozdravljena od vlade Turske i da očekuju da će SAD prihvatiti takav diplomatski korak naročito onda kada postoji relevantna zabrinutost zbog izvještaja da se sovjetske trupe približavaju granici Turske.⁷⁵

Također, istoga dana u Moskvi, u drugom diplomatskom razgovoru Molotov-Sarper, ambasador Turske izvijestio je Molotova da vlada Turske ne prihvata bilo kakav razgovor oko tri tačke koje je on predlagao 7. juna u njihovom prethodnom razgovoru.⁷⁶

Dvadeset trećeg juna 1945. godine Državni sekretariat SAD-a odbio je britanski memorandum o zajedničkom pristupu rješavanja „turskih problema“ naspram Moskve sa prijedlogom da ista vlada ne bi trebala samostalno poduzeti bilo kakav diplomatski korak. Sekretariat je ocijenio da bi „čvrsti stavovi“ britanskog memoranduma, zasnovanog na kontradikcijama između Molotovih i Staljinovih stavova, naspram sovjetske vlade bili kamen spoticaja u budućim razgovorima koji su se do sada odvijali u prijateljskoj i miroljubivoj atmosferi.⁷⁷ Ono što su SAD željele jeste da prije konferencije u Postdamu ne izgledaju kao neko ko je već izrazio svoje stavove po ovom pitanju. Shodno tim okolnostima, svi bilateralni razgovori koji su vođeni ili se vode ne zahtjevaju nekakvu posebnu akciju, naročito onda kada je sastanak „Velike trojke“ blizu.

Dan nakon što su SAD obavijestile Veliku Britaniju o njihovom izuzeću o zajedničkom nastupu naspram Sovjetskog Saveza, ambasador Sarper je u razgovoru sa jednim od članova ambasade SAD-a u Moskvi pokušao analizirati ciljeve Sovjeta u pogledu njihovog djelovanja oko „turskih

⁷⁴ The Potsdam Conference, I, 1021, doc. no. 684 (as note 25).

⁷⁵ Ibid., I, 1023, doc. no. 685 (Wilson to Grew on conversation with the British Ambassador in Ankara, June 20, 1945).

⁷⁶ Ibid., I, 1024-1026, doc. no. 686 (Wilson to Grew on conversation with Sumer, June 22, 1945).

⁷⁷ Ibid., I, 1027 - 1028, doc. no. 688 (State Department to British Embassy).

problema“.⁷⁸ Suština njegovog opažanja jeste da se Turska po svemu sudeći našla u sovjetskoj „sigurnosnoj zoni“ koja se trebala formirati od Finske pa do Kine. Pretpostavljao je da će Sovjetski Savez i pored jasnog i očitog odbijanja Turske da pregovara u bilo kakvim prijedlozima koji se tiču njenog teritorijalnog integriteta i suvereniteta, vršiti pritisak i napore da dovedu Tursku pod svoju kontrolu.⁷⁹ U konačnosti to bi dovelo do ostvarivanja dva nominalna cilja koja su zacrtana od Moskve. Prvi cilj jeste da se državama koje ne pripadaju Sovjetskom Savezu zabrani pristup ulaska u Crno more s jedne strane, a da se Sovjetskom Savezu omogući pristup Mediteranu kroz turske moreuze s druge strane. Za realizaciju ovog cilja bilo je neophodno izgraditi vojne baze u prolazima. Drugi cilj ogledao se u pokušaju ekspanzije Sovjetskog Saveza ka Perzijskom zaljevu, preko Irana i Iraka. Realizaciji drugog cilja bi uveliko bila olakšana retrocesijom oblasti Kars i Ardahan.

Kako se datum održavanja Postdamske konferencije bližio, utoliko su iz dana u dan rasli naponi Turske da akcentiraju SAD-u njihove probleme kako bi cijela situacija oko „turskih problema“ dobila jednu novu težinu. Premijer Turske Sukru Saracoglu je 2. jula razgovarao sa ambasadorom Wilsonom i izrazio svoje nezadovoljstvo stavovima SAD-a naspram novonastale situacije između Turske i SSSR-a.⁸⁰ Po povratku iz SAD-a delegacija Turske na čelu se Hasanom Sakaom, turskim ministrom vanjskih poslova, 12. jula sastala se u Londonu sa Johnom Winantom, ambasadorom SAD-a, i Anthony Edenom, ministrom vanjskih poslova Velike Britanije.⁸¹ Na ovom sastanku turski zvaničnici su izrazili spremnost da pregovaraju o reviziji Konvencije iz Montrea ali pod uslovom da isti pregovori dobiju multilateralni karakter. S druge strane, bilo kakva teritorijalna ekspanzija SSSR-a na račun teritorije Turske neće biti stavljena u razmatranje i kao takva smatraće se opasnošću po turski integritet i suverenitet. Sovjetska dominacija biće odbačena u svakom pogledu.⁸² Ukoliko SAD ne podrže Tursku tokom i nakon Postdamske konfrrencije to bi moglo dovesti da područje Bliskog istoka domino efektom padne pod sovjetsku sferu. S druge strane, Sekretarijat SAD-a je počeo da pravi listu zabilješki baziranu na važnim pitanjima koja bi trebala biti diskutovana na Postdamskoj konferenciji. Jedno od tih važnih pitanja jeste razvijanje odnosa SAD-a sa Turskom koje je Sekretarijat ocijenio

⁷⁸ Ibid., I, 1029- 1030, doc. no. 690 (Harriman to Grew, June 25, 1945).

⁷⁹ Ibid., I, 1029- 1030, doc. no. 690 (Harriman to Grew, June 25, 1945).

⁸⁰ Ibid., I, 1034- 1036, doc. no. 695 (Wilson to Byrnes, July 3, 1945).

⁸¹ Ibid., Hasan Saka talk with Winant, July 13, 1945.

⁸² Ibid., Saracoglou talk with Wilson, July 2; Ambassador Baydur talk with Grew, July 7; Saka talk with Winant, July 13, 1945.

„prijateljskim i profitabilnim“.⁸³ Izuzev određenog normativnog djelovanja koje je definisano Jaltskom konferencijom, u principima političkog djelovanja SAD-a u odnosima sa Turskom nema novina. SAD su predstavljale medijatora u potencijalnoj areni anglo-sovjetskog diplomatskog, ekonomskog i vojnog sukoba. Sve do onog trenutka dok akteri ovog potencijalnog sukoba ne izlaze iz normativnih okvira UN-a, uloga SAD je da stoje po strani i „budnim okom“ nadziru dešavanja oko istih. Također, pitanje sovjetskih pretenzija na turski suverenitet i integritet nisu bili nepoznanica za SAD jer su saznanja o tome dobili pronalaskom mnogih njemačkih dokumenata u kojima su se očitovale naci-sovjetske težnje za dominacijom na Balkanu i Bliskom istoku.⁸⁴ Sa stanovišta SAD-a za Tursku bi bilo idealno da sklopi saveze i sa zapadnim blokom predvođenim Britancima kao i s istočnim blokom na čelu sa SSSR-om. Na predstojećoj konferenciji za SAD je bilo važno da istaknu da neće dozvoliti da bilo koja zemlja ugrožava suverenitet i teritorijalni integritet Turske.

Na listi zabilješki Sekretarijata SAD-a našlo se i „Pitanje prolaza“. Za SAD, iako nisu Visoka ugovorna strana „Konvencije iz Montrea 1936“, smatralo se da će biti jedan od ključnih faktora u njenoj modifikaciji.⁸⁵ Ono što je za SAD bilo važno jeste da osiguraju svjetski mir i slobodu trgovine kroz strateški i međunarodno značajni vodeni put. Sekretarijat je ocijenio da je konvencija „zastarjela“ i da zahtjeva novo revidiranje. Pored toga što je UN zamijenio Ligu Naroda, osnovna pretpostavka za revidiranje konvencije predstavljale su tri stavke, prva; da se državama koje ne pripadaju obalama Crnog mora omogući prolaz kroz moreuze tokom sukoba u kojima učestvuje jedna ili više država obala Crnog mora, osim u slučaju da se to dopusti snagama UN koje su garancija mira i sigurnosti u svijetu, druga; da se bilo kojoj državi Crnog mora koja je „neprijateljska“ strana i pri tome krši univerzalne vrijednosti povelje UN zabrani prolaz kroz moreuze, i treća stavka; ekskluzivno pravo Turske da drži monopol nad bazama u prolazima. Istovremeno, ratna prava Turske koja su uređena 20. i 21. članom Konvencije iz Montrea će biti očuvana, jer bez obzira na gore navedene stavke, pitanje prolaska brodova u tim okolnostima treba da ostane u nadležnosti Turske, osim ukoliko UN ne odluče suprotno shodno novim odredbama.⁸⁶

⁸³ Ibid., I, 1015-1017, doc. no. 682.

⁸⁴ The Potsdam Conference, I, 1024, doc. no. 686 (Wilson to Grew on conversation with Sumer, June 18, 1945).

⁸⁵ The Potsdam Conference, I, 1011-1013, doc. no. 680; 1013-1015, doc. no. 681.

⁸⁶ Ibid.

Sedmog jula 1945. godine John Balfour, britanski otpravnik poslova u SAD-u, obavijestio je Joseph C. Grewa da će njegova vlada učiniti diplomatski korak u Moskvi kada su u pitanju „turski problemi“ i kako će prilikom toga u obzir uzeti sve okolnosti, čak i one izrečene u drugom razgovoru Molotov-Sarper. Smatrao je da će unaprijed izneseni stavovi po ovom pitanju imati bolji efekt i pokazati zabrinutost i ozbiljnost britanske vlade da se novonastala situacija riješi diplomatskim putem. S druge strane ukoliko i ne naprave značajan politički pomak po ovom pitanju, njihov stav neće biti „iznenađenje“ na sastanku „Velike trojke“. Britanski ambasador u Moskvi dobio je upustva da istakne Sovjetima da su njihovi teritorijalni zahtjevi, kao i zahtjevi izgradnje vlastitih baza u prolazima iznenadili njegovu vladu, te da ista vlada takve aktivnosti ne može smatrati isključivo sovjetsko-turskim pitanjem. Prvi zahtjev treba biti analiziran u okviru UN-a, dok drugi koji se tiče „Konvencije iz Montrea 1936“ je multilateralno pitanje oko kojeg trebaju raspravljati oni koji su i potpisnici iste konvencije. Uostalom, na Jaltskoj konferenciji dogovoreno je da će se sovjetska vlada konsultovati sa britanskom i američkom vladom o pitanjima koja utiču na tu konvenciju. I sam Staljin se složio da neće poduzeti nikakve akcije koje se tiču turskog integriteta i suvereniteta, i da će zauzeti pomirljiv stav prema vladi Turske. Konačna želja Britanaca jeste da jasno iskažu svoje stavove Moskvi prije Postdamske konferencije.⁸⁷

Sedamnaestog jula 1945. godine na prvom plenarnom sastanku u Postdamu⁸⁸, predsjednik Truman je pokrenuo pitanje implementacije Jaltske konferencije, da bi „Pitanje prolaza“ bilo istaknuto na šestom plenarnom sastanku 22. jula od strane Churchill.⁸⁹ Ovim činom Churchill je želio da pridoda važnost i impresionira Staljina, te da mu skrene pažnju na bespotrebno grupisanje i koncentraciju Crvene armije na granici sa Turskom kako bi se time izbjeglo uspostavljanje novih neprijateljstava na tlu Evrope. Churchill se dotakao još i razgovora koji su vođeni u Moskvi između Molotova i Sarpera.⁹⁰ Molotov je izjavio kako će iznijeti dokument u kome se nazire nacrt revidiranja „Konvencije iz Montrea 1936“, te se pozvati na bilateralne sporazume iz 1805 i 1833. godine između tadašnjeg osmanskog i ruskog carstva kojima se Rusiji

⁸⁷ Ibid., I, 1046- 1047, doc. no. 703 (Grew memorandum); doc. no. 704 (British Embassy to the Department of State). str. 1047-1048.

⁸⁸ Sovjetsku delegaciju su predstavljali Staljin i Molotov, Američku delegaciju Harry Truman (koji dolazi nakon Rooseveltove smrti) i američki ministar vanjskih poslova James Byrnes, a Britansku delegaciju Churchill i Eden - do 28. jula kada je na izborima Churchilla zamijenio Attlee, a Edena Bevin.

⁸⁹ Ibid., II, 1425- 1426, doc. no. 1366 (Allen to Dunn, July 19, 1945).

⁹⁰ Ibid., II, 256 ff.

daje privilegovana pozicija u prolazima. Premijer Churchill je istakao da nije spreman da izrazi svoje mišljenje o tom dokumentu⁹¹, te zatražio odlaganje rasprave o tome za kasnije. Molotov dokument je obuhvatao nekoliko stavki; prva, da se na konferenciju u tačku dnevnog reda uvrsti prijedlog za ukidanje „Konvencije iz Montrea 1936“; druga, da se „Pitanje prolaza“ treba riješiti kroz bilateralni ugovor između Turske i Rusije kojim će se osigurati slobodna trgovina i plovidba u Crnom i Mediteranskom moru; i treća, da Turska i Rusija izgrade zajedničke baze u prolazima kako bi osigurale slobodu kretanja i mir u Crnom moru, i kako bi se time zaštitile države obala Crnog mora od potencijalnih neprijatelja.⁹²

Na sedmom plenarnom zasjedanju 23. jula Staljin i Churchill su ponovo otvorili „Pitanje prolaza“. Premijer Velike Britanije je izjavio da ne mogu prihvatiti sovjetske baze u prolazima.⁹³ Također je opravdao turski strah od sovjetskih trupa koje su raspoređene u Grčkoj i Bugarskoj, ističući bojazan zbog sovjetskog zahtjeva za prekrajanje sovjetsko-turske granice. Što se tiče režima koji reguliše „Pitanja prolaza“ Staljin je ponovio ranije sovjetske stavove da je „Konvencija iz Montrea 1936“ neprijateljski nastrojena naspram Sovjeta, želeći time ukazati na pravo Turske da zatvori prolaze ne samo u slučaju rata, već i onda kada smatraju da su izloženi neposrednom opasnošću rata.⁹⁴ Smatrao je da mala država drži u okovima veliku državu, i da joj kao takvoj ne dozvoljava pristup Mediteranu.

Na ovom sastanku o problemu „Pitanja prolaza“ govorio je i američki predsjednik Truman. Rekao je: „da je američki stav po pitanju „Konvencije iz Montrea 1936“ da ona mora biti revidirana.“⁹⁵ Predložio je da se oformi zajednički štab koji će ponuditi adekvatna rješenja za njenu modifikaciju koja bi u konačnosti dovela da prolazi u vodama Turske budu otvoreni za cijeli svijet, te da garanciju za isto trebaju snositi svi državni i međunarodni akteri. Ovo pitanje je zatim povezo sa cjelokupnim problemom mirovnog rješenja. Dodao je da su se svi ratovi koji su se vodili u prethodna dva stoljeća vodili na području Crnog mora i Baltika, te od istočnih granica Francuske do zapadnih granica Rusije gdje je u slučaju prethodna dva rata razbijen mir cijelog svijeta.⁹⁶ Ova konferencija se svakako trebala pobrinuti da se to više ne ponovi.

⁹¹ Ibid., II, 257-258.

⁹² Ibid., II, 1427 -1428, doc. no. 1369 (dated July 22, 1945).

⁹³ The Potsdam Conference, II, 299 ff.

⁹⁴ 21. član „Konvencije iz Montrea 1936“

⁹⁵ The Potsdam Conference, II, 303 ff.

⁹⁶ Ibid.

Pretpostavio je da bi se isto desilo ukoliko bi se plovidba kroz prolaze uredila na način „slobodnog odnosa“ (eng. free intercourse) kao što je to bio slučaj u američkim vodama. Želio je u budućnosti da vidi da Velika Britanija i SSSR baš kao i druge države svijeta imaju slobodan pristup svim morima svijeta čitajući pri tome članak o slobodnoj i neograničenoj plovidbi u unutrašnjim vodenim putevima.⁹⁷ SAD su predložile uspostavljanje međunarodne zajednice koju će činiti predstavnici svih država u cilju regulacije slobodne i neograničene plovidbe u unutrašnjim vodenim putevima koji se graniče sa dvije ili više država. Krajnje ambicije SAD-a bile su da imaju zdravu ekonomsku Evropu u kojoj bi one srećno i prosperitetno trgovale, te su njihovi prijedlozi i djelovanja na konferenciji išli ka tom pravcu. Što se tiče teritorijalni prekrajanja u sovjetsko-turskom sporu, Truman je istakao da bi se ista trebala riješiti između samih stranaka u sporu, ali da je „Pitanje prolaza“ , kao i plovidba kroz Crno more nešto što se odnosi na SAD i cijeli svijet.⁹⁸

Dvadeset sedmog jula SAD su podnijele podkomisiji konfrrencije novi prijedlog za regulaciju unutrašnjih vodenih puteva ističući posebno „Pitanje prolaza“ i pitanje Kielskog kanala.⁹⁹ Međutim koncipirani prijedlog nije doveo do sklapanja novog ugovora. Nakon inicijalnog otpora Staljina¹⁰⁰, komisija za protokol Postdamske konferencije izjasnila se da „Konvencije iz Montrea 1936“ treba biti revidirana i da u budućnosti njeno revidiranje treba biti predmet direktnih razgovora „Velike trojke“ i vlade Turske.¹⁰¹

U konačnosti zahtjevi Sovjetskog Saveza za izmjenu „Konvencije iz Montrea 1936“ i „rat nerava“ vođen protiv Turske tokom 1945 godine nisu dali efikasne rezultate, već naprotiv nanijeli su ogromnu štetu Sovjetima „tjerajući“ Tursku zapadnom bloku u njihovoj potrazi za podrškom naspram Sovjeta. Sovjetski zahtjevi izgradili su snagu nacionalnog jedinstva kod Turaka s jedne strane, te s druge strane uspostavili jaku vezu između Turske i SAD-a koja će svoju kulminaciju doživjeti za vrijeme „Hladnog rata“. Naredno poglavlje ovog rada pokušat će objasniti odnos koji se razvijao na tlu Evrope za vrijeme „Hladnog rata“ između zapadnih sila i istočnog bloka u širem smislu, te u užem smislu uticaj tih odnosa na implikaciju „Konvencije iz Montrea 1936“.

⁹⁷ The Potsdam Conference, II, 654, doc. no. 755.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Ibid., II, 656 - 657, doc. no. 758 (July 25, 1945).

¹⁰⁰ At the Twelfth Plenary Meeting, August 1, 1945, Ibid., II, 578.

¹⁰¹ Department of State Bulletin, XV (August 6, 1946) 208-213.

2. Period od 1945. godine pa do kraja „Hladnog rata“ 1991. godine

Kao što je rezimirano u prethodnom poglavlju sovjetski pritisak na Tursku tokom i neposredno nakon Drugog svjetskog rata potisnuo je vladu Turske u savezništvo s Velikom Britanijom i SAD-om. Ove dvije zapadne sile podržale su Tursku naspram sovjetskih napada i direktno izrazile sovjetskoj vladi vlastiti interes u rješavanju ovog problema. Turska vlada je priznala da je „Konvencija iz Montrea 1936“ zastarjela i izrazila je spremnost za revidiranje iste. Njihovi uslovi za revidiranje konvencije bazirali su se na dvije stvari; prva, inzistiranje da se u pregovore oko modifikacije konvencije uključe Velika Britanija i SAD; i druga, odbijanje bilo kakvog režima koji bi ugrozio teritorijalni integritet i suverenitet Turske.¹⁰² SAD, podržane od Velike Britanije, prihvatile su odgovornost u rješavanju „Pitanja prolaza“ i ujedino su bile prva država koja je nakon Postdamske konferencije predložila nacrt za izmjenu Konvencije iz Montrea. Tako su SAD 2. novembra 1945. godine u skladu s odredbama Postadmskog protokola dale konkretne prijedloge o karakteru novog režima prolaza. Prijedlog SAD-a predvidio je apsolutnu slobodu plovidbe kroz prolaze za trgovačke brodove svih država, kako u miru tako i u ratu; da se ratnim brodovima država koji pripadaju obalama Crnog mora također omogući nesmetan prolazak kroz moreuze u svim okolnostima s jedne strane, i da se zabrani prolazak svim ratnim brodovima koji ne pripadaju obalama Crnog mora s druge strane, osim uz saglasnost država koje pripadaju istom moru ili da prolazak navedenih brodova bude u misiji pod ingerencijama UN-a.¹⁰³

S obzirom na to da je posljednja prilika za predlaganje amandmana za izmjenu Konvencije iz Montrea isticala za 5 godina kao što je navedeno u općim odredbama konvencije, sovjetska vlada je 7. augusta 1946. godine iznova poslala svoje stavove ministarstvu vanjskih poslova Turske u pogledu „Pitanja prolaza“.¹⁰⁴ Sovjetski stavovi reflektirali su njihove prijedloge iznesene na Postdamskoj konferenciji 22. jula 1945 godine. Ovaj diplomatski zahtjev još jednom je potvrdio inzistiranje sovjetske vlade da se „Pitanje prolaza“ riješi na regionalnom nivou između SSSR-a i Turske izostavljajući pri tome ostale Visoke ugovorne strane Konvencije iz Montrea i, *a fortiori*, SAD-a iz bilo koje uloge u reviziji tog dokumenta. Sovjetski zahtjev obuhvatio je i dugogodišnju želju za izgradnjom baza u prolazima koje bi im osigurale vojno prisustvo u moreuzima.

¹⁰² Buzan, Barry. „The status and future of the Montreux convention“, *Journal Survival, Global politics and Strategy*, Vol.18 Issue 6, 1976, str. 244.

¹⁰³ H. N. Howard, *The Problem of the Turkish Straits: Principal Treaties and Conventions*, U.S. Department of State Publication no. 2572, Near Eastern Series no. 5 (1947), str. 47.

¹⁰⁴ *Ibid.*, str. 47-49.

Petnaestog augusta 1946. godine Sekreterijat SAD-a razmatrao je sovjetske stavove koji su 7. augusta upućeni vladi Turske. Na ovom sastanku bili su prisutni i sekretar ratne mornarice SAD-a James V. Forrestal, podsekretar za pitanje rata Kennet C. Royall i vršilac dužnosti državnog sekretara Dean Acheson koji su detaljno ispitali situaciju i na osnovu toga iznijeli svoje zaključke o sovjetskim zahtjevima. Dean Acheson istakao je da su sovjetski zahtjevi pokazali njihovu želju za kontrolom i dominacijom nad Turskom, te da bi samo ispunjavanje ovakvih zahtjeva promijenilo političku ravnotežu na Bliskom istoku. Savjet predsjedniku bio je da on mora zauzeti čvrste stavove u pogledu „Pitanja prolaza“ koji znače suprostavljanje sovjetskom „probnom balonu“ s opaskom da zadržavanje tih stavova u konačnosti može dovesti i do oružanog sukoba. Predsjednik je odlučio prihvatiti zaključke Sekreterijata i zauzeti čvrste stavove koji bi po njemu trebali pokazati da li su intencije SSSR-a da preuzmu svjetsku dominaciju u narednih pet ili deset godina. SAD su u konačnosti 19. augusta 1946. godine poslali sovjetskoj vladi diplomatsku poruku u kojoj potvrđuju svoje stavove iznesene 2. novembra 1945. godine naglašavajući da pitanje modifikacije „Konvencije iz Montrea 1936“ nije isključivo pitanje Crnog mora, te da bi u slučaju bilo kakvog napada Vijeće sigurnosti UN-a preuzelo rješavanje novonastale situacije.¹⁰⁵

Velika Britanija i Turska su također 21. i 22. augusta 1946. godine poslale zabilješku sa čvrstim stavovima sovjetskoj vladi u pogledu „Pitanja prolaza“. Hronološki raspored tri diplomatska pisma ukazivao je da nova uloga SAD-a jeste preuzimanje vođstva u zajedničkim naporima da se zaustavi sovjetski ekspanzionizam.¹⁰⁶ Sve to je simboliziralo ogromne promjene u ravnoteži moći u međunarodnim odnosima nakon Postdamske konferencije koje su u konačnosti dovele do treće poslijeratne krize nad prolazima. Kriza koja je nastala kao posljedica „Trumanove doktrine“¹⁰⁷ gurnula je sovjetsko-turske odnose u razdoblje dugog neprijateljstva. Turska je tako zajedno sa Grčkom 18. februara 1952. godine ušla u NATO savez čime je pokazala svoju opredjeljenost za izgradnju mira i sigurnosti kroz ovu Sjevernoatlansku organizaciju.

Nakon Staljinove smrti, 30. maja 1953. godine sovjetska vlada je uputila pismo Turskoj u kojem su im dali garancije da SSSR nema više nikakvih teritorijalnih zahtjeva prema oblastima Kars i

¹⁰⁵ Ibid., str. 49-50.

¹⁰⁶ Ibid., str. 50-55.

¹⁰⁷ Trumanova doktrina je američki vanjskopolitički plan o zaustavljanju širenja komunizma. Ovim planom Turska i Grčka su dobile vojnu i ekonomsku pomoć od SAD-a kako ne bi pale u sovjetsku sferu. Turska je tim planom dobila oko 100 miliona dolara za oporavak i razvijanje države nakon Drugog svjetskog rata.

Ardahan, kao i garancije za odricanje izgradnje baza u moreuzima Bosfor i Dardaneli. Na taj način 1956. godine ističe prvi dvadesetogodišnji mandat „Konvencije iz Montrea 1936“ bez ikakvih naznaka za sazivanjem nove konferencije o njenoj reviziji. Konvencija je nastavila da važi u okviru njene odredbe o automatskom samoobnavljanju (self-renewal).¹⁰⁸

Prema istraživačima kao što je George Harris, Bliski istok je „konstruisao veliki poligon za ispitivanje tursko-američkog savezništva u prvom desetljeću članstva Turske u NATO-u“.¹⁰⁹ Tokom „Hladnog rata“, turska diplomatija koristeći dragocijeni instrument „Konvenciju iz Montrea 1936“ odigrala je važnu ulogu u strategiji očuvanja zapadnih interesa na Bliskom istoku. Time je Turska doprinijela stabilnosti regiona Bliskog istoka osiguravajući pri tome jedan od glavnih geopolitičkih ciljeva zapadnog bloka na čelu sa SAD-om koji se manifestirao kroz spriječavanje mogućeg sovjetskog napada u regiji.¹¹⁰

S druge strane, instrument „Konvencije iz Montrea 1936“ Turska je iskoristila i za političko manevrisanje reflektirano u približavanju Sovjetskom Savezu u periodu između 1960-tih i 1980-tih godina kada su SAD uvele Turskoj embargo na uvoz naoružanja zbog intervencije Turske na Kipru. Tako se delegacija Turske 1963. godine u Moskvi sastala s predsjednikom Sovjetskog Saveza Nikitom Hruščevim koji je izrazio želju za obnavljanjem diplomatskih odnosa između Turske i SSSR-a nakon što su isti bili narušeni politikom koju je vodio Staljin.¹¹¹ Između 1965-79. godine Turska i Sovjetski Savez održali su visok stepen diplomatskih posjeta koje su rezultirale sklapanjem ugovora kojim je Turska prihvatila ekomosku pomoć Sovjetskog saveza. Također, Sovjetski savez je podržao prvu intervenciju Turske na Kipru, dok drugu nisu inzistirajući da se isti problem mora riješiti na međunarodnom nivou.¹¹² U svijetlu gore navedenog sinopsisa, kao posljedica politike detanta između Istoka i Zapada manifestirane kroz slabljenje tursko-američkih odnosa s jedne strane, i jačanje tursko-sovjetskih odnosa s druge strane, u konačnosti dovode do izazivanja nove krize nad prolazima polovinom 1976. godine koja će iznova otvoriti pitanje modifikacije „Konvencije iz Montrea 1936“.

¹⁰⁸ Buzan, Barry. „The status and future of the Montreux convention“, *Journal Survival, Global politics and Strategy*, Vol.18 Issue 6, 1976, str. 245.

¹⁰⁹ Harris, George S. *Troubled Alliance; Turkish-American Problems in Historical Perspective, 1945-1971*. Washington: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1972, str. 54.

¹¹⁰ Nasuh Uslu, *The Turkish-American Relationship between 1947 and 2003: A History of a Distinctive Alliance* (New York: Nova Science Publishers Inc., 2003), str. 104.

¹¹¹ Vali, Ferenc Albert, *Bridges Across the Bosphorus: The Foreign Policy of Turkey*, Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1971), str. 176.

¹¹² Ibid.

Osamnaestog jula 1976. godine novi sovjetski nosač aviona vrste „Kiev“ prošao je kroz Bosfor i Dardanele u Mediteransko more. Ovaj prolaz kroz moreuze je bio prvi od mnogih koji će se desiti od strane nosača aviona vrste „Kiev“ izgrađene u sovjetskim brodogradilištima u Crnom moru. Pretenzije za konstruisanjem i korištenjem ovih nosača već su se nagovještavale početkom 1968. godine kada su kroz moreuze prolazili nosači helikoptera vrste „Moskva“ i „Lenjingrad“. Kao što je navedeno u drugom odjeljku koji tretira ratne brodove „Konvencija iz Montrea 1936“ kategorički odbija prolaz nosača aviona kroz moreuze pod bilo kojim okolnostima. Prvi razlog prolaska ovih brodova kroz moreuze leži u činjenici da je sovjetska vlada nosače aviona vrste „Kiev“ označila kao anti-podmornički brod, dok se drugi ogleda u prešućivanju vlade Turske na ovakvu obmanu. Zapadni mediji osuđivali su postupke Sovjetskog Saveza i Turske, država koje su Visoke ugovorne stranke „Konvencije iz Montrea 1936“, ističući da su njihove vlade doprinijele „izigravanju“ propisa konvencije. Prolaz ovakve vrste brodova u vremenu rastuće zapadne „osjetljivosti“ na pomorsko širenje Sovjeta dovelo je do otvaranja novih pitanja. Da li je „Konvencija iz Montrea 1936“ postala mrtvo slovo na papiru i da li je kao takvu treba napustiti? Treba li je pokušati revidirati, i ako da, na koji način? Treba li ostatak svijeta nijemo promatrati ovakav istup Sovjeta i nastaviti slijediti odredbe „Konvencije iz Montrea 1936“.¹¹³ Kada je potpisivana konvencija Sovjetski Savez nije posjedovao nosače aviona tako da u tom periodu zabrana prolaska ovoj vrsti brodova za njih nije predstavljala veliki problem. Svrha odredbe bila je da zabrani britanskim i francuskim nosačima aviona ulaz u Crno more s jedne strane, dok bi s druge strane Sovjetskom Savezu bilo dozvoljeno da njihovi glavni brodovi prolaze iz crnomorske luke ka drugim pomorskim bazama u Arhangelsku, Lenjingradu i Moskvi.¹¹⁴

Pod okolnostima koje karakteriše bipolarna podjela svijeta Barry Buzan je u svom članku „The status and future of the Montreux convention 1976“ pokušao ispitati interese glavnih geopolitičkih igrača koji bi mogli dovesti do otkazivanja, modificiranja ili zadržavanja statusa quo „Konvencije iz Montrea 1936“.¹¹⁵ Tako Buzan ponajprije ističe da bi jednostavno otkazivanje Konvenciji iz Montrea bila jedna od opcija, ali i da je vjerovatnoća istoga vrlo mala zbog repkusija koje bi narušile ravnotežu u međunarodnim odnosima zbog otkazivanja iste.

¹¹³ Buzan, Barry. „The status and future of the Montreux convention“, *Journal Survival, Global politics and Strategy*, Vol.18 Issue 6, 1976, str. 242.

¹¹⁴ *Ibid.*, 244. str.

¹¹⁵ *Ibid.*, 246. str.

Turska kao Visoka ugovorna strana, i kao država koja je preuzela nadležnosti implementacije članova „Konvencije iz Montrea 1936“, nije imala pretenzije i želje da potakne ovakav smjer djelovanja. Članovi koji su obuhvaćeni konvencijom pokrivaju važne aspekte turskog suvereniteta i teritorijalnog integriteta i samo otkazivanje konvencije dovele bi u pitanje kontrolu i režim nad prolazima koji bi ugrozili te iste aspekte. Režim slobodnog prolaza reducirao bi kontrolu Turske nad moreuzima. U konačnosti sve navedeno bi izazvalo kontraverze i moglo bi dovesti do toga da Turska postane središte sukoba između Istoka i Zapada. Imajući u vidu da je opća politika Turske da održava nizak profil djelovanja među jačim i superiornijim, ne bi imalo smisla skretati pozornost na geostratešku tačku gušenja u kojoj se nalazi njihova država.¹¹⁶

Glavni motivi zbog kojih bi se Sovjetski Savez odrekao Konvencije iz Montrea jeste uklanjanje vrlo restriktivnih članova koji determiniraju prolazak podmornica, čijim bi se revidiranjem ujedino prikrila i „sramota“ nosača aviona vrsta „Kiev“ i brodova sličnih njemu. Prema Buzanu, neminovno je da ako intencije Sovjetskog Saveza budu da „objelodane“ gradnju nosača aviona, iste budu popraćene sa ukidanjem članova koji zabranjuju prolazak ovakvoj vrsti brodova.¹¹⁷ Drugi razlog koji bi doveo do toga da Sovjetski savez otkáže Konvenciju iz Montrea jeste potencijalno zatezanje odnosa sa Turskom koju bi je učinilo sovjetskim neprijateljem, naročito onda kada postoji velika mogućnost zloupotrebe diskrecioni prava definirani konvencijom kojim se ograničavaju prolasci sovjetskih brodova kroz moreuze. Međutim, mnoga su razmatranja koja sugerišu zašto Sovjetski Savez neće poduzeti takav korak. Najprije takav korak djelovao bi agresivno i kao takav bi iskazao težnju SSSR za ekspanzijom koja bi alarmirala sve međunarodne aktore, a naročito države koje su nesvrstane u bipolarnoj podjeli na Istok i Zapad. Kao drugo, otkazivanje Sovjetskog Saveza Konvenciji iz Montrea ugrozio bi odnose s Turskom koji su pomno njegovani od 1964. godine, i ponovo istu vladu gurnuli ka Zapadnom bloku kao i u periodu 1945-46 godine. Kao treća stvar koju Buzan navodi kao posljedicu otkazivanja konvencije jeste permanento narušavanje američko-sovjetskih odnosa čija bi eskalacija bila prijetnja međunarodnoj sigurnosti, i kao takva mogla dovesti do mnogobrojnih sukoba na području Bliskog istoka i Perzijskog zaljeva. U konačnosti kao glavni razlog sovjetske privrženosti „Konvenciji iz Montrea 1936“ Buzan ističe da bi samo odbacivanje konvencije značilo i i odricanje restriktivnih članova konvencije kojima se ograničiva prolaz brodovima

¹¹⁶ Ibid., 246. str.

¹¹⁷ Ibid.

država koje ne pripadaju obalama Crnog mora kroz moreuze.¹¹⁸ Sa sovjetskog stajališta, ograničavanje prolaza ovim brodovima je osnovna i primarna funkcija Konvencije iz Montrea koju oni nisu željeli ugroziti ni pod koju cijenu.

Buzan sumira da bi NATO kao zapadna alijansa imala najviše benefita od otkazivanja konvencije i pristupa konferenciji za usvajanje nove, jer je prolazak „Kieva“ stvorio dodatni pritisak na alijansu povećavši time sovjetsku prisustnost u evropskim vodama. Prolazak nosača aviona vrste „Kiev“ produžio je jezičku naraciju Konvencije iz Montrea ugrozivši time NATO interese u Mediteranu. Međutim, postavlja se pitanje da li je pretrpljena uvreda u vidu izigravanja propisa konvencije dovoljna da opravda njeno otkazivanje? Odbacivanje bi s jedne strane pogoršalo odnose s Turskom, naročito za SAD, čiji su odnosi s Ankarom već bili zategnuti, dok bi s druge strane odbacivanje postalo „okidač“ za rasplamsavanje pitanja Istočnog Mediterana.¹¹⁹

Kada se u obzir uzmu sve činjenice koje su navedene iznad, Buzan konstatira da iako postoje opravdani razlozi za održavanje konferencije s obje strane, Sovjetskog Saveza i NATO-a, da se to u konačnosti neće dogoditi jer je „ulog“ za učešće na konferenciji velik, a šanse za uspjeh iste su vrlo male. Održavanje nove konferencije bez uspostavljanja novog režima nad prolazima dovela bi do velike krize nad istim stvarajući prostor da politička kriza kulminira vojnim sukobom. Teškoća u postizanju novog dogovara proizilazi iz kontradiktornih stavova i interesa Sovjetskog Saveza i NATO-a u pogledu novog režima prolaza. Logično je da bi SAD kao dominantna mornarička snaga NATO-a na tom području bila zainteresirana za redukciju ograničenja vlastitog prava na pristup Crnom moru, uz zadržavanje ili povećavanje ograničenja sovjetskih prava na izlazak. Na taj način bi se SAD etabilirale kao vojni i politički faktor u prolazima čuvajući pri tome suverenitet Turske od Sovjetskog Saveza. S druge strane Sovjetski Savez u svojoj tendenciji za uspostavljanje vlastitih baza u prolazima bio je zainteresiran za povećanje vlastitih prava na izlaz ka Crnom moru, uz povećanje ograničenja pristupa državama koje ne pripadaju obalama Crnog mora.¹²⁰ Ovakva konstalacija odnosa između Istoka i Zapada daje nam za pravo da zaključimo da će režim prolaza barem još neko vrijeme zadržati svoj status i funkcionisati prema odredbama „Konvencije iz Montrea 1936“.

¹¹⁸ Ibid., str. 246.

¹¹⁹ Ibid., str. 247.

¹²⁰ Ibid.

2.1. Konvencija UN-a o pravima mora 1982 (UNCLOS)

Prve velike međunarodne konvencije koje se odnose na Zakon o moru zaključene su 1958. godine na prvoj konferenciji UN-a o pravu mora (UNCLOS I).¹²¹ Konferencija je usvojila četiri konvencije:

- Konvencija o teritorijalnom moru i i vanjskom pojasu (*The Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone*), stupila na snagu 10. juna 1964. godine,
- Konvencija o otvorenom moru (*The Convention on the High Seas*), stupila na snagu 30. juna 1962 godine,
- Konvencija o ribarenju i zaštiti živih resursa otvorenog mora (*The Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas*), stupila na snagu 30. marta 1966. godine,
- Konvencija o epikontinentskom pojasu (*The Convention on the Continental Shelf*), stupila na snagu 10. juna 1964. godine.

Turska, iako je prisustvovala konferenciji, nije potpisala niti jednu od navedenih konvencija. Ugovor kojim se danas regulišu Zakoni o moru jeste Konvencija UN-a o pravima mora iz 1982. godine (*The United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS III*)¹²² koja se smatra „Ustavom okeana“. Prema 311. članu UNCLOS-a, ova konvencija prevladava nad Ženevskim konvencijama o pravu mora iz 1958. godine.¹²³ UNCLOS je obuhvatio gotovo sve ljudske potrebe za korištenjem mora; od plovidbe morem, zračnog letenja iznad mora, istraživanja i iskorištavanja morskih resursa, zagađivanja i zaštite životne okoline, ribolova i sl. Konvencija UN-a o pravima mora sačinjena je od 321 člana i devet aneksa kojim se definišu prava i obaveze država u njihovom korištenju svjetskih mora i okeana. UNCLOS je ponajprije definisao pomorske zone, odredio pravila kojim se određuju pomorske granice između država, osigurao mehanizam za rješavanje sporova između istih, te u konačnosti determinisao smjernice za razvoj trgovine, zaštite životne sredine i upravljanja morskih prirodnih resursa.¹²⁴

¹²¹ Konferencija je održana u Ženevi u periodu od 24. februara - 27. aprila.

¹²² United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 1883 UNTS 3, 397, (stupila na snagu 16. novembra 1994. godine).

¹²³ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm.

¹²⁴ Ibid.

Neke od glavnih odredbi UNCLOS-a obuhvataju slijedeće:

a) *Granice teritorijalnog mora*; svaka država ima pravo da uspostavi širinu svoga teritorijalnog mora koja ne prelazi 12 morskih milja (član 3), ali strani brodovi pri tome uživaju „neškodljiv prolaz“¹²⁵ (član 17) u periodu mira;

b) *Prolazi koji se koriste za međunarodnu plovidbu*; brodovi i avioni svih država imaju pravo na „tranzitni prolaz“¹²⁶ kroz prolaze koji se koriste za međunarodnu plovidbu, sve dok se iste države suzdržavaju od prijetnje silom ili upotrebe sile protiv suvereniteta, teritorijalnog integriteta ili političke neovisnosti obalnih država na prolazima, ili na bilo koji drugi način djeluju protivno načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji Ujedinjenih naroda (član 39).

c) *Arhipelaške države*¹²⁷; suverenitet arhipelaške države proteže se na vode obuhvaćene arhipelaškim polaznim crtama povučenim u skladu sa članom 47¹²⁸; brodovi svih država uživaju pravo „neškodljivog prolaska“ arhipelaškim vodama (član 52), ostavljajući pri tome arhipelaškoj državi pravo da može odrediti plovne puteve i iznad njih zračne koridore prikladne za kontinuiran i brz prolazak stranih brodova kroz arhipelaške vode i teritorijalno more uz njih i prelijetanje stranih aviona zračnim prostorom iznad njih (član 53).

d) *Ekskluzivna ekonomska zona (EEZ)*¹²⁹; proteže se do 200 morskih milja (oko 370 km) od osnovne linije (član 57). Unutar ove zone obalna država ima isključiva prava na iskorištavanje svih prirodnih resursa. U EEZ-u sve države, obalne i neobalne, uživaju, u uvjetima određenim u relevantnim odredbama Konvencije, slobode plovidbe, prelijetanja i polaganja podmorskih kablova i cjevovoda navedene u članu 87 i druge međunarodnopravno dopuštene upotrebe mora koje se tiču tih sloboda, kao što su one vezane za iskorištavanje brodova, aviona i podmorskih

¹²⁵ Prolazak je neškodljiv sve dok ne dira u mir, red ili sigurnost obalne države. Takav se prolazak mora obaviti u skladu s Konvencijom i drugim pravilima međunarodnog prava (član 19).

¹²⁶ Tranzitni prolazak je ostvarivanje, u skladu s ovim dijelom, slobode plovidbe i prelijetanja jedino radi neprekinutog i brzog tranzita prolazom između jednog dijela otvorenog mora ili ekskluzivne ekonomske zone i drugog dijela otvorenog mora ili ekskluzivne ekonomske zone (član 38/2).

¹²⁷ Arhipelaška država (otočna država, ostrvska država) predstavlja državu koja se u potpunost sastoji od jednog, više ili tek dijela ostrva i ne pripada ni jednom dijelu kopna nekog kontinenta (član 46).

¹²⁸ Arhipelaška država može povući ravne arhipelaške polazne crte spajajući krajnje tačke najudaljenijih otoka i nadvodnih grebena u arhipelagu, pod uvjetom da su tim crtama obuhvaćeni glavni otoci i područje u kojem je omjer površine vode i kopna, uključujući atole (grebene), između jedan prema jedan i devet prema jedan (član 47).

¹²⁹ Ekskluzivna ekonomska zona je područje koje se nalazi izvan teritorijalnog mora i uz njega, podvrgnuto posebnom pravnom režimu ustanovljenom u ovome dijelu, na temelju kojega su prava i jurisdikcija obalne države i prava i slobode drugih država uređeni relevantnim odredbama (član 55).

kablova i cjevovoda, a u skladu su s drugim odredbama Konvencije (član 58). Države u nepovoljnom geografskom položaju¹³⁰ imaju mogućnost da na pravnoj osnovi sudjeluju u iskorištavanju odgovarajućeg dijela viška živih resursa ekskluzivne ekonomske zone obalnih država iz iste subregije ili regije, vodeći računa o relevantnim ekomoskim i geografskim okolnostima svih zainteresiranih država i u skladu s odredbama ovoga člana i člana 61 i 62 (član 70). Ovo pravo ostvariti će se sklapanjem sporazuma ili drugih aranžmana, a u skladu s načinima, uvjetima, zakonima i drugim propisima navedenima u četvrtoj tački člana 62.

e) *Epikontinentalni pojas*; predstavlja nacionalno područje morskog dna koje se prema UNCLOS-u prostire do 200 morskih milja (370km) od obale s mogućnošću da se pod određenim okolnostima ta granica pomjeri i do 350 morskih milja (650km). Države u tom području imaju neograničeno pravo da istražuju, eksploatišu i iskorištavaju prirodne resurse morskog dna.¹³¹ Prava obalne države na epikontinentalnom pojasu ne diraju u pravni položaj voda iznad njega, niti zračnog prostora iznad tih voda. Ostvarivanje prava obalne države na epikontinentalnom pojasu također ne smije povrijediti, niti na bilo koji neopravdan način ometati plovidbu i druga prava i slobode koja se Konvencijom priznaju drugim državama (član 78). Ukoliko obalna država iskorištava prirodne resurse izvan granica epikontinentalnog pojasa, ista država će na osnovu toga plaćati doprinose komisiji za granice epikontinentalnog pojasa uspostavljenoj pod okriljem UN-a, koje će te iste doprinose u konačnosti preraspodijeliti državama strankama Konvencije na temelju kriterija o pravičnoj raspodjeli, vodeći računa o interesima i potrebama država u razvoju, posebno onih među njima koje su najmanje razvijene i neobalne (član 82).

f) *Otvoreno more*¹³²; predstavlja more u kome bi sve države uživale tradicionalne slobode plovidbe, prelijetanja, naučnog istraživanja i ribolova u tom otvorenom moru (član 87).

¹³⁰ Izraz "država u nepovoljnom geografskom položaju" označava obalne države, uključujući obalne države na zatvorenim ili poluzatvorenim morima, koje njihov geografski položaj čini, u pogledu opskrbe ribom za prehrambene potrebe njihovog stanovništva ili dijela stanovništva, ovisnim o iskorištavanju živih resursa ekskluzivne ekonomske zone drugih država u subregiji ili regiji, i obalne države koje ne mogu imati vlastitu ekskluzivnu ekonomsku zonu (član 70).

¹³¹ Epikontinentalni pojas obalne države obuhvaća morsko dno i njegovo podzemlje izvan njezinoga teritorijalnog mora preko čitavoga prirodnog produžetka njenoga kopnenog područja do vanjskog ruba kontinentalne orubine, ili do udaljenosti od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, tamo gdje vanjski rub kontinentalne orubine ne seže do te udaljenosti (član 76).

¹³² Pod otvorenim morem se podrazumijevaju svi dijelovi mora koji nisu uključeni u ekskluzivnu ekonomsku zonu (EEZ), teritorijalno more ili unutrašnje vode neke države, ili u arhipelaške vode neke arhipelaške države (član 86).

g) *Režim otoka*¹³³; teritorijalno more, vanjski pojas, ekskluzivna ekonomska zona i epikontinentalni pojas otoka određuju se prema odredbama Konvencije koje se primjenjuju na druga kopnena područja, ali stijene na kojima nije moguć ljudski boravak ili ostvarivanje samostalnog života nemaju ni ekskluzivnu ekonomsku zonu ni epikontinentalni pojas (član 121).

h) *Zatvorena ili poluzatvorena mora*¹³⁴; obalne države na zatvorenom ili poluzatvorenom moru trebale bi međusobno surađivati na ostvarivanju svojih prava i ispunjavanju svojih dužnosti na temelju Konvencije. U tu svrhu iste države bi trebale izravno ili kroz formiranje regionalnog saveza uskladiti privređivanje, očuvanje, istraživanje i iskorištavanje živih bogatstava mora, kao i usklađivanje politike znanstvenog istraživanja i drugih prava i obaveza u pogledu dužnosti zaštite i očuvanja morskog okoliša (član 123).

i) *Pravo pristupa neobalnim državama*¹³⁵ moru; neobalne države imaju pravo pristupa moru radi ostvarivanja prava predviđenih Konvencijom, uključujući prava koja se tiču slobode otvorenog mora i zajedničke baštine čovječanstva. U tu svrhu neobalne države uživaju slobodu tranzita preko područja tranzitnih država svim prijevoznim sredstvima (član 125).

j) *Statut međunarodnog suda za pravo mora*; konstituirao se aneksom VI i djeluje prema odredbama ove Konvencije. Sud koji se sastoji od 21 nezavisnog člana nadležan je za pravno tumačenje Konvencije UN-a o pravima mora, kao i rješavanje međunarodnih sporova između država u pogledu ostvarivanja prava i obaveza nametnutih ovom Konvencijom.

Na dan 19. januar 2019. godine, UNCLOS je ratificiralo 168 država. Turska je zajedno sa SAD-om, Venecuelom i Izraelom glasala protiv usvajanja ove Konvencije. Razlozi zbog kojih Turska nije prihvatila konvenciju predstavljaju njeno nezadovoljstvo u pogledu odredbi koji se odnose na širinu i razgraničenje teritorijalnog mora (članovi 3 i 15). Prema članu 3, države mogu odrediti kao svoje teritorijalne morske vode prostor do dvanaest morskih milja od polazne tačke. Coskun Kirca, predstavnik Turske na konferenciji, rekao je: „da svaka država, uključujući i Tursku, bi trebala biti izuzeta od jednostrane odluke druge države kojom se nameću ograničenja

¹³³ Otok je prema ovoj Konvenciji prirodni dio kopna, okružen vodom, koji je suh za visoke vode (član 121).

¹³⁴ U svrhe Konvencije “zatvoreno ili poluzatvoreno more” znači zaljev, sliv ili more okruženo s dvije ili više država i povezano s drugim morem ili okeanom uskim prolazom, ili koje se u cijelosti ili pretežito sastoji od teritorijalnih mora i ekskluzivne ekonomske zone dviju ili više obalnih država (član 122).

¹³⁵ U svrhe Konvencije “neobalna država” znači državu koja nema morsku obalu (član 124).

u međunarodnim vodama, zanemarujući pri tome položaj druge dotične države.¹³⁶ Turska je zbog toga tražila ustupak u pogledu člana 3. Na drugom sastanku konferencije je napomenuo: „da je granica od dvanaest morskih milja maksimalna širina koja se može primjeniti u okviru općeg ograničenja nametnutog članom 300¹³⁷ ove konvencije, koje je ništa drugo do „utjelovljenje“ opšteg načela međunarodnog prava.“¹³⁸ Prema tome ono što se zahtjeva ovim članom od država je teško implementirati u praksu i prihvatanje ovog člana kao takvog otežalo bi ispunjavanje prava i obaveza Turske naspram navedenog člana konvencije.

Prema članu 15 UNCLOS-a¹³⁹, ukoliko se države čije su obale međusobno suprotne ili se nalaze jedna do druge ne mogu dogovoriti o pomorskoj granici teritorijalnog mora, linija razgraničenja će biti srednja crta čija je svaka tačka jednako udaljena od najbližih tačaka na polaznim crtama. Turska delegacija je ukazala na ovaj član ističući da izrada ovog člana nije uzela u obzir situacije koja obuhvataju poluzatvorena mora, te zbog navedenoga tražila izuzetak u pogledu ovog člana.¹⁴⁰

Turska delegacija je također navela da se član 121¹⁴¹ UNCLOS-a koji obuhvata režim morskih otoka ne bi trebao primjenjivati u pomorskim područjima koja podliježu području razgraničenja. Prema članu 121, otoci podliježu i imaju pomorske zone baš kao i kopneni teritorij države, osim u slučaju da ti otoci predstavljaju stijene u kojima nije održiva ljudska egzistencija ili u kojem nije moguće ekonomsko privređivanje. Takve stijene ne mogu biti područje ekskluzivne ekonomske zone niti područje epikontinentalnog pojasa. Turske primjedbe ovom članu baziraju se na njenom sporu o razgraničenju s Grčkom u pojasu Egejskog mora. Grčka ima oko 460 stijena i otoka koji se nalaze u neposrednoj blizini turske obale. Obje države primjenjuju granicu teritorijalnog mora u dužini od šest morskih milja, što ostavlja 50% Egejskog mora dijelom otvorenog mora. Svaka ekstenzija granica teritorijalnog mora u Egejskom moru uveliko bi smanjila površinu otvorenog mora s jedne strane, i ujedino zbog mnogobrojnih grčkih otoka

¹³⁶ *Official Records of the UNCLOS III*, Vol. XVI, 160th Plenary Meeting (30 March 1982), str. 27.

¹³⁷ Član 300 je dio završni odredbi konvencije i predstavljala „Good faith and abuse of rights“, doslovno „Dobra vjera i zloupotreba prava“, lat. „*bona fide*“ (*dobra namjera*); u pravnoj praksi označuje da je određeni subjekt pri sklapanju pravnog čina uvjeren da postupa pošteno i u skladu sa pravnim poretkom, ili da je barem svjestan protupravnosti svojih postupaka.

¹³⁸ *Official Records of the UNCLOS III*, Vol. XVII, 189th Plenary Meeting (8 December 1982), str. 76.

¹³⁹ Član 15. „Delimitation of the territorial sea between States with opposite or adjacent coasts“- „Razgraničenje teritorijalnog mora između država sa suprotnim ili susjednim obalama“

¹⁴⁰ *Official Records of the UNCLOS III*, Vol. XVI, 160th Plenary Meeting (30 March 1982), str. 27.

¹⁴¹ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm.

razasutih u istom moru okončala navigacijske slobode Turske u Egejskom moru s druge strane.¹⁴²

Stoga, Turska je smatrala da bi ratifikacija UNCLOS-a istovremeno značila i pristanak na član tri kojim se određenoj državi dopušta da proširi svoje teritorijalno more do dvanaest morskih milja. Samim nepotpisivanjem Kovencije UN o pravima mora Turska je pokazala da ne pristaje na automatsku primjenu granice teritorijalnog mora od dvanaest morskih milja, ističući da je za Tursku važno da UN u budućnosti tretiraju proširenje teritorijalnih granica Egejskog mora kao mora zatvorenog ili poluzatvorenog tipa, vodeći pri tome računa o ekskluzivnoj ekonomskoj zoni i epikontinentalnom pojasu. Prema članu 122 UNCLOS-a, zatvorena ili poluzatvorena mora se definiraju kao: „zaljev, sliv ili more okruženo dvjema ili više država i povezano s drugim morem ili okeanom moreuzom koji se uglavnom sastoji od teritorijalnih mora i ekskluzivne ekonomske zone dvije ili više obalnih država“.¹⁴³ Konvencija UN-a o pravu mora „poziva“ države koje graniče s zatvorenim ili poluzatvorenim morem na saradnju sve dok iste poštuju prava i obaveze regulisane UNCLOS-om.

Kraj 80-tih i početak 90-tih godina donose velike promjene u međunarodnim odnosima koje su nagovještavale kraj „Hladnog rata“. Bipolarnu podjelu svijeta na Istok i Zapad zamijenila je ideja „Novog svjetskog poretka“ zasnovanog na globalističkom djelovanju u ostvarivanju mira, sigurnosti, slobode i vladavine zakona. SAD kao kreator novog svjetskog poretka iskazale su težnju za globalnim unilaterizmom, te su zbog svoje dominacije u vojnom, ekonomskom, tehnološkom i kulturološkom domenu stavljeni u položaj prve i jedine globalne sile. Kao otpor SAD-u u težnji za promjenom svijeta u međunarodnom sistemu pojavljuju se nove regionalne sile na čelu sa Ruskom Federacijom i Kinom koje se počinju takmičiti za moć i prestiž kako bi time uspostavile geopolitičku i vojnu prevlast u svome okruženju. U narednom poglavlju rada će se pokušati prikazati implikacija „Konvencije iz Montrea 1936“ u novonastalim međunarodnim prilikama nakon „Hladnog rata“ pa do danas. Ova Konvencija kao instrument politike u rukama turske diplomatije i dalje ostaje relevantan faktor u balansiranju moći u regionu Crnog mora i Bliskog istoka.

¹⁴² *Official Records of the UNCLOS III*, Vol. XVII, 189th Plenary Meeting (8 December 1982), str. 76.

¹⁴³ https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm

3. Konvencija nakon 1991. godine

Baviće se tematikom implikacije „Konvencije iz Montrea 1936“ u prethodna dva poglavlja koja su obuhvatila period Drugog svjetskog rata i period „Hladnog rata“, možemo zaključiti da je ova Konvencija prolazeći kroz krize navedenih perioda uspjela da „odgovori“ svim sigurnosnim prijetnjama i izazovima koji su se našli pred njom. Duh saradnje među državama i njihova spremnost na određenu fleksibilnost u rješavanju sporova bili su ključni faktor koji je omogućio režimu Konvencije iz Montrea da preživi političke, ekonomske i tehnološke promjene u periodu od skoro 60 godina.

Međutim, ubrzo nakon raspada Sovjetskog Saveza, vlada Turske je ukazala na potrebu donošenja novih propisa kojim bi se reducirao broj pomorskih nesreća u prolazima koje su zbog povećanja obima pomorskog saobraćaja postajale sve učestalije.¹⁴⁴ Tako je Turska 1993. godine u skladu s ovom odgovornošću i primjenjivim odredbama UNCLOS-a predstavila Komitetu za pomorsku sigurnost (eng. the Maritime Safety Committee, skr. MSC), koji je dio strukture Međunarodne pomorske organizacije (eng. the International Maritime Organization, skr. IMO), informacije o sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša u prolazima i izrazila namjeru da uvede promjene u načinu odvijanja pomorskog saobraćaja u istim.¹⁴⁵ U junu iste godine Turska je na 39. sjednici Podkomiteta IMO-a za sigurnost plovidbe (eng. Safety of Navigation, skr. NAV 39) uputila formalni prijedlog za uspostavljanje nove šeme za odvajanje prometa (eng. Traffic Separation Scheme, skr. TSS) u prolazima.¹⁴⁶ NAV 39 je također imao priliku da pregleda informacije o sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša koje su provedene od strane Međunarodnog pomorskog foruma naftnih kompanija (eng. Oil Companies International Marine Forum, skr. OCIMF) u januaru iste godine.¹⁴⁷ Zaključak OCIMF-a bio je da plovidba kroz prolaze „predstavlja sve veći potencijalni rizik za brodove, sigurnost, okoliš i blagostanje lokalne zajednice“.¹⁴⁸ Sve navedeno navelo je Podkomitet IMO-a za sigurnost plovidbe da u što kraćem roku odgovori na zahtjeve Turske. MSC je na 63. sjednici predložio usvajanje prijedloga Turske uz uslov da se razradi opći

¹⁴⁴ Najpoznatiji primjer ovih nesreća jeste primjer tankera „Nassia“ koji je 13. marta 1994. godine prilikom prolaska kroz Bosfor udaren od strane teretnog broda. Udar je prouzrokovao pukotinu, što je dovelo do ispuštanja 95.000 tona sirove nafte. Ulje se brzo zapalilo i izazvalo 5 uzastopnih eksplozija. Ovaj incident je doveo do gubitka 35 života.

¹⁴⁵ IMO Doc. MSC 62/INF.10. March 26.1993, <https://docs.imo.org/>

¹⁴⁶ IMO Doc. NAV 39/3/9. June 1. 1993.

¹⁴⁷ IMO Doc. NAV 39/3/10. June 7.1993.

¹⁴⁸ Ibid.

skup pravila plovidbe kroz moreuze u skladu sa međunarodnim načelima. Prema proceduri IMO-a, država koja pošalje zahtjeve ovoj organizaciji dužna je da sačeka period od 6 mjeseci kako bi se ostavio dovoljan prostor da Skupština IMO-a prilagodi primjenu novih pravila.¹⁴⁹ Međutim, Turska je zaobišla ovu proceduru i 11. januara 1994. godine usvojila vlastita „Pravila o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“.¹⁵⁰ Pravila su 1. jula 1994. godine stupila na snagu kao državni zakon Turske.¹⁵¹ Ova pravila omogućila su Turskoj da nametne određeni broj ograničenja za tranzitne trgovačke brodove, uključujući pravo da privremeno obustavi saobraćaj zbog vremenskih uslova, kao i bilo kojih drugih uslova u kojima postoji mogućnost ugrožavanje sigurnosti zbog prolaska ovih brodova.

Crnomske države Bugarska, Rumunija, Ukrajina i Rusija, zajedno sa mediteranskim državama Grčkom i Kiprom naveli su da određeni elementi Pravila krše uobičajena načela međunarodnog prava kao i načela „Konvencije iz Montrea 1936“.¹⁵² Prigovore na Pravila Turska je prvobitno odbacila smatrajući da ove optužbe nisu ništa drugo nego „politička igra“ od strane crnomorskih država koje imaju za cilj direktno miješanje u suverenitet države. Međutim, pod pritiskom međunarodnih institucija koje regulišu pitanja prava mora, Turska je novim „Pravilima o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“ iz 1998. godine izostavila sporne odredbe iz 1994. godine.¹⁵³ Novim Pravilima su zadovoljene odredbe koje se tiču načela uobičajenog međunarodnog prava, ali je „Konvencija iz Montrea 1936“ i dalje ostala predmet rasprave između Turske i ostalih Visokih ugovornih strana u pogledu revizije Pravila iz 1998. godine. Zajedničkim dogovorom strana, naponi za rješavanja spora su uglavnom ograničeni na Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO) koja se u okviru UNCLOS-a bavi pitanjem prolaska brodova, kao i problemom zagađivanja koje nastaje prolaskom istih. Tako je IMO kao nadležna međunarodna organizacija pokušala koordinirati u međunarodnom sporu čiji korijeni sežu duboko u međunarodno pravo i regionalnu politiku.¹⁵⁴ IMO je paralelno sa usvajanjem „Pravila o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“ iz 1994. godine od strane vlade Turske, usvojio i vlastita „Pravila i preporuke o plovidbi kroz moreuze Istanbul, Čanakle i

¹⁴⁹ IMO Doc. A 527, (19).

¹⁵⁰ "Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region." January 11.1994, <http://www.denzimevzuat.uhdb.gov.tr>.

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² IMO Doc. SN/Circ. 169. July 18.1994.

¹⁵³ "Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region." October 8.1998, <http://www.denzimevzuat.uhdb.gov.tr>.

¹⁵⁴ UNCLOS Articles 53 (9), 194,197.211, Annex Vm, Article 2(2).

Mramorno more“ koja su u konačnosti usvojena 1995. godine.¹⁵⁵ Pravila IMO-a kategorički prihvataju stajališta i UNCLOS-a i „Konvencije iz Montrea 1936“ u odnosu na prolaze i nalažu da nacionalni propisi nebi trebali prejudicirati prava niti jednog drugog broda koji koristi ove prolaze u okvirima ove dvije navedene konvencije. Međutim, u stvarnosti tehničke odredbe o prometu i plovidbi pravila IMO-a ostavljaju obalnoj državi mogućnost da obustavi plovidbu i zatvori prolaz za tranzitni saobraćaj, čime se de facto krši „Konvencija iz Montrea 1936“. ¹⁵⁶ Ono što se može dovesti u pitanje jeste i ovlaštenje koje je dato Međunarodnoj pomorskoj organizaciji u ovome sporu, kao organizaciji koja u osnovi nije nadležna da tumači „Konvenciju iz Montrea 1936“ s jedne strane, niti je Visoka ugovorna strana ove Konvencije s druge strane. I pored toga, IMO je obezbjedila važan izlaz za nagomilavanje napetosti i skoro kroz 10 godina pregovora ublažila pritisak u pronalženju novog riješenja. „Pitanje prolaza“ skinuto je 1999. godine sa dnevnog reda IMO-a sa zaključkom da prije donošenja bilo kakvih daljnjih postupaka, stranke u sporu prihvate trenutačni sistem za saobraćaj vozila (eng. Vessel Traffic System) uređen po IMO pravilima iz 1995. godine.

Početak 21. stoljeća područje Crnog mora postaje žarište tri regionalne inicijative nastale kao rezultat politika velikih svjetskih igrača; prva, „Politika bliskih država“ (eng. Near Abroad Policy, skr. NAP), nastala kao rezultat ruske politike; druga, „Evropska politika susjedstva“ (eng. European Neighborhood Policy, skr. ENP), nastala kao rezultat politike EU; i treća, „Inicijativa za Bliski istok i Sjevernu Afriku“ (eng. Broader Middle East-North Africa Initiative, skr. BMENA), nastala kao rezultat politike SAD-a.¹⁵⁷ Uticaj zapadne alijanse na čelu sa SAD-om biva dodatno ojačan u aprilu 2004. godine kroz ulazak dvije države koje su bile pod uticajem Sovjetskog Saveza u NATO savez: Rumunije i Bugarske. Pored toga, i niz drugih bivših sovjetskih država duž sjevernog i istočnog dijela Crnog mora postaju strateški važne za SAD u osiguravanju energetske koridora istok-zapad, koji povezuje Evropu s resursima na području Kaspijskog mora.¹⁵⁸

¹⁵⁵ IMO Doc. SN/Circ. 166. (2), June 1,1994 and IMO Doc. A 827(19).(3i. Dec. 15.1995.

¹⁵⁶ Ibid.

¹⁵⁷ Ronald D. Asmus, Developing a New Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region, Istanbul Paper #2 (2004), http://www.gmfus.org/doc/07.28_GMF_Istanbul2_Report.pdf.

¹⁵⁸ Ronald D. Asmus and Bruce P. Jackson, „The Black Sea and the Frontiers of Freedom“, Hoover Institution Policy Review (2004), <http://www.hoover.org/publications/3437816.html>.

Ruski predsjednik Vladimir Putin je 10. februara 2007. godine na Minhenskoj konferenciji o sigurnosnoj politici iskazao nezadovoljstvo zbog „američkog upada“ na područje regiona Crnog mora.¹⁵⁹ Jedan od odgovora Rusije na prodor SAD-a u regionu jeste podržavanje nezadovoljnih regionalnih manjina koje su prijateljski nastrojene prema Rusiji. Kulminacija regionalnog naboja desila se u augustu 2008. godine kada je Ruska Federacija potpomogla nezadovoljne grupe u Južnoj Osetiji i Abhaziji u ratu za sticanje nezavisnosti od Gruzije, davajući im pri tome ekomosku i vojnu podršku.

Konflikt poznat kao „Južnoosetijski rat“ iznova je skrenuo pozornost na turske prolaze. Nakon što je Rusija brzo reagovala na vojnu operaciju Tbilisija protiv separatističkih grupa regiona Južne Osetije i Abhazije, istovremeno su ratni brodovi iz Španije, Njemačke, Poljske i SAD-a u skladu sa protokolom Konvencije iz Montrea prošli kroz moreuze kao dio vježbe NATO snaga.¹⁶⁰ Rat je zaustavljen nakon više od sedmicu dana kada su posredstvom Francuske vlasti Gruzije i Rusije potpisale mirovni sporazum. Tenzije u regionu imale su nesagledive posljedice po Tursku. Ona se po ko zna koji put našla u centru regionalog konflikata između glavnog ekonomskog partnera, Rusije, i supersile i tradicionalnog saveznika, SAD-a. U tim okolnostima Turska se suočila sa „velikim ratnim rizikom“.¹⁶¹

Nakon ovog konflikta SAD su započele pregovore sa Turskom kako bi dostavile humanitarnu pomoć Gruziji. Njihov zahtjev je bio da se kroz moreuze dopusti prolaz dva humanitarna broda američke mornarice čija je tonaža prelazila 69.000 tona. Prema „Konvenciji iz Montrea 1936“, kao što je elaborirano u jednom od prethodnih poglavlja, ukupna tonaža ratnih brodova koji ne pripadaju obalama Crnog mora ne smiju prelaziti tonažu veću od 45.000 tona prilikom uplovaljavanja u ovo more. Samim time, ova odredba je učinila prolazak ovih brodova neprihvatljivim. Turska je u konačnosti i odbila prolazak ova dva broda, ističući „da zahtjevi za prolazak ovakve vrste brodova podliježu odredbama Konvencije iz Montrea.“¹⁶² Zbog ovakve odluke vlade Turske u javnom mijenju SAD-a stekao se dojam da je „Turska nekoristan

¹⁵⁹ Putinovo izlaganje dostupno na <http://www.securityconference.de/konferenzen/rede.php?sprache=en&id=179>

¹⁶⁰ Soner Cagatay, „The Caucasus: Small war, big damage,” Turkish Daily News, September 8, 2008, <http://www.turkishdailynews.com.tr/article.php?enewsid=114703>

¹⁶¹ Zeynep Gurcanli, „Caucasia conflict creates opportunity,” Hurriyet News, September 2, 2008, <http://www.hurriyet.com.tr/english/world/9758495.asp>

¹⁶² Umit Enginsoy, „U.S. in talks with Turkey for Straits passage of its naval vessels,” Turkish Daily News, August 20, 2008, <http://www.turkishdailynews.com.tr/article.php?enewsid=113020>

saveznik“¹⁶³, i da bi “NATO, čija je članica i Turska, morao imati veći benefit od svoje članice.“¹⁶⁴ Kritizirajući Tursku Ariel Cohen, američki konzervativni političar i stručnjak za odnose sa Rusijom, rekao je: „Turska kao naš saveznik i saveznik NATO-a, kao i neko ko je prijatelj Gruzije, trebalo bi da više podrži Gruziju i svog saveznika SAD; a sve to nas podsjeća na „gorak ukus“ iz 2003. godine kada je Turska zabranila američkim trupama da kroz njene luke i njihovu teritoriju uđu u Irak, što je bio korak koji je uništio američko-turske odnose“.¹⁶⁵

Iako Turska s jedne strane nije dopustila prolazak bolničkim brodovima američke mornarice zbog odredbe Konvencije iz Montrea kojom se određuje težina istih, ona je s druge strane, također u skladu sa ovom Konvencijom omogućila prolazak za tri lakša ratna broda kroz moreuze koja su uplovila u Crno more. U međuvremenu, Rusija je pozvala Tursku na odgovornost provedbe člana Konvencije iz Montrea kojim se ratni brodovi država koje ne pripadaju obalama Crnog mora ne smiju zadržavati u ovome moru duže od 21 dana.¹⁶⁶ Anatoly Nogovitsyn, ruski zamjenik vojnog komadanta, rekao je: „da je ulazak NATO snaga u Crno more ozbiljna prijetnja po sigurnost Rusije. Prema „Konvenciji iz Montrea 1936“, ovi ratni brodovi ne smiju ostati u Crnom moru duže od 21 dan. Ako brodovi NATO-a ostanu duže od 21 dan, odgovornost za to bi snosila Turska. Američki brodovi koji nose nuklearne rakete mogu pogoditi ciljeve na teritoriji Rusije sve do Sankt Petersburga.“¹⁶⁷ Šef glavnog stožera američke mornarice, admiral Michael Mullen, rekao je: „da američki ratni brodovi koji isporučuju humanitarnu pomoć Gruziji uradiće to prema odredbama „Konvencije iz Montrea 1936“.“¹⁶⁸

U konačnosti „Južnoosetijski rat“ je još jednom ukazao na stratešku bitnost Turskih prolaza, kao i na bitnost Konvencije iz Montrea kojom se održava balans u regionu Crnog mora. Naredno poglavlje ovog rada osvrnut će se na „Pravila o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“ iz 1994. i 1998. godine koji predstavljaju „de facto“ dopunu „Konvencije iz Montrea 1936“.

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ Ibid.

¹⁶⁵ Ibid.

¹⁶⁶ “Russia warns Turkey on U.S. ships in Black Sea,” Hurriyet News, September 5, 2008, <http://www.hurriyet.com.tr/english/home/9766567.asp?gid=244&sz=39418>

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ Anatolian Agency, “Mullen says U.S. abides by Montreux Convention,” September 15, 2008, <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=9903695>

IV IZMJENE I DOPUNE KONVENCIJE

Završne odredbe „Konvencije iz Montrea 1936“ definiraju ovaj ugovor kao „zatvoreni sporazum“. Članom 28 zagaranтовan je dvadesetogodišnji period trajanja ove Konvencije od datuma stupanja na snagu iste. I pored toga, načela slobode prolaza i plovidbe koja su potvrđena prvim članom ove Konvencije, ipak će se nastaviti bez vremenskog ograničenja. Ako dvije godine prije isteka navedenog roka od dvadeset godina, nijedna ugovorna stranka nije poslala vladi Francuske obavještenje o otkazu, ova Konvencija ostaje na snazi 2 godine nakon što se uputi obavijest o otkazu. Svaki oblik otkazivanja upućen vladi Francuske; ista je dužna da o tome obavijesti ostale Visoke ugovorne stranke. U slučaju otkaza ovoj Konvenciji u skladu sa odredbama ovog člana, Visoke ugovorne stranke saglasne su prisustvovati novoj konferenciji u svrhu sklapanja nove Konvencije.¹⁶⁹

U razdoblju od svakih 5 godina nakon stupanja na snagu ove Konvencije, Visoke ugovorne stranke imaju pravo pokrenuti prijedlog za izmjenu jedne ili više odredbi ove Konvencije. Da bi bio valjan, bilo koji zahtjev za reviziju formuliran od strane jedne od Visokih ugovornih stranaka mora biti podržan; u slučaju izmjena članova 14. ili 18. od još jedne Visoke ugovorne stranke; i, u slučaju izmjene bilo kojeg drugog člana, dvije druge Visoke ugovorne stranke. Svi podržani zahtjevi za reviziju moraju biti dostavljeni ostalim Visokim ugovornim strankama tri mjeseca prije isteka navedenog razdoblja od pet godina. Ova obavijest mora sadržavati pojedinosti o predloženim izmjenama i dopunama, kao i o razlozima navedenog.

Ukoliko se sporazum o ovim prijedlozima ne može postići diplomatskim putem, isti će se dogovoriti na konferenciji. Konferencija će uzeti u obzir samo odluke koje su donesene jednoglasno, osim u slučaju revizije koja uključuje članove 14 i 18, za koje će biti dovoljna 3/4 većina Visokih ugovornih stranaka. Navedena većina uključuje tri četvrtine Visokih ugovornih stranaka koje pripadaju obalama Crnog mora, uključujući i Tursku.¹⁷⁰

Ono što nije definisala „Konvencija iz Montrea 1936“ jeste način prolaska trgovačkih i ratnih brodova. Iako se u Konvenciji u određenim članovima spominje prolaz više brodova povezanih

¹⁶⁹ „Konvencija iz Montrea 1936“, http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montreux_ENG.pdf/, član 28.

¹⁷⁰ Ibid., član 29.

zajedno, isti ne spominju način njihovog prolaska. Npr., Turska dozvoljava „tegljenje“ brodova, te prolaz istih tretira kao prolaz više brodova.¹⁷¹ Također, prema Konvenciji UN-a o pravima mora, režim prolaska kroz moreuze koji se koriste za međunarodnu plovidbu ne smije ni u kojem drugom smislu da dira u pravni položaj voda u takvom moreuzu, kao niti u ostvarivanje suvereniteta ili jurisdikcije obalnih država na moreuzima nad tim vodama, zračnim prostorom iznad njih i njihovim dnom i podzemljem.¹⁷² Prema tome, „Konvencija iz Montrea 1936“, kao i „Konvencija UN-a o pravima mora“, ostavile su prostor Turskoj da usvoji zakone i propise koji regulišu način prolaska brodova kroz moreuze, vodeći brigu pri tome o sigurnosti plovidbe, okoliša i interesa stanovnika koji žive duž moreuza. Međutim, isti zakoni i propisi ne smiju ometati slobodu tranzita i plovidbe.

Od dana stupanja na snagu Konvencije iz Montrea, Turska je usvojila nekoliko pravila kojim se reguliše način prolaska brodova kroz moreuza. Prema 41. članu Konvencije UN-a o pravima mora, obalne države na moreuzima mogu - gdje je to potrebno radi sigurnosti prolaska brodova moreuzima - odrediti plovne putove i propisati sisteme odvojenog saobraćaja (eng. Traffic Separation Scheme, skr. TSS) za plovidbu.¹⁷³ Turska je između 1936-82. godine koristila pravilo primjene lijevog prolaza u Istanbulskom moreuzu (COLREG pravilo 10)¹⁷⁴, iako prema članu 9 COLREG-a, koji se odnosi na uske prolaze, Turska je od 1972. godine bila obavezna da TSS-u prilagodi pravilo primjene desnog prolaza.¹⁷⁵ U konačnosti, 1982. godine uspostavljaju se saobraćajne trake za brodove koji prolaze kroz moreuze.¹⁷⁶

Kao što je navedeno u prethodnom poglavlju Turska je 1994. godine uvela „Pravila o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“ koji je postao predmet spora između Turske i država koje pripadaju obalama Crnog mora na čelu sa Rusijom.

Pravilla su sačinjena od 7 odjeljaka sa ukupno 58 članova kojima se nametnuo određeni broj tehničkih i administrativnih zahtjeva za pooštavanjem načina prolaza i plovidbe brodova kroz

¹⁷¹ Gunduz Aybay and Nilufer Oral, „Turkey's Authority to Regulate Passage of Vessels trough The Turkish Straits“, str. 6., <http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/GunduzAybayNiluferOral.pdf>

¹⁷² Član 34., „Konvencija UN-a o pravima mora“, <http://www.un.org/Depts/UNCLOS-TOC.htm>.

¹⁷³ Član 41., „Konvencija UN-a o pravima mora“, <http://www.un.org/Depts/UNCLOS-TOC.htm>.

¹⁷⁴ COLREG je skraćenica za „International Regulations for Preventing Collisions at Sea“, Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, koji je usvojen 1972. godine, <http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/COLREG-1972.pdf>

¹⁷⁵ Član 9 COLREG-a, <http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/COLREG-1972.pdf>

¹⁷⁶ Gunduz Aybay and Nilufer Oral, „Turkey's Authority to Regulate Passage of Vessels trough The Turkish Straits“, str. 6., <http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/GunduzAybayNiluferOral.pdf>

moreuze. Uz opće odredbe kojim se reguliše plovidba brodova duž cijelog plovnog puta obalama Turske, postoje i posebne odredbe kojim se reguliše način prolaska kroz moreuze Bosfor i Dardanele.¹⁷⁷

Neke od glavnih odredbi Pravila su:

- a) Sve dok je na snazi; pravila se primjenjuju srazmjerno na trgovačke i ratne brodove, osim brodova koji se pokreću na nuklearni pogon (član 2);
- b) Uspostavlja se novi sistem odvojenog saobraćaja (TSS) prema pravilniku COLREG-a iz 1972 godine (član 4);
- c) Formira se podsekretariat Turske za pomorske poslove koji će nadzirati primjenu ovih Pravila (član 5);
- d) Član 6 kodificira brojne tehničke i operativne zahtjeve koje brodovi i članovi njihovih posada moraju ispuniti prije ulaska u moreuz, a sve u svrhu poboljšanja sigurnosti plovidbe (članovi 6 i 15);
- e) Zabrana preticanja u moreuzima, osim kada to nalaže potreba (član 18);
- f) Član 24 dozvoljava Turskoj da potpuno obustavi plovidbu u moreuzima za aktivnosti koje uključuju, ali nisu ograničene na: građevinske radove (uključujući podvodnu izgradnju i bušenje), sportske i naučne aktivnosti, gašenje požara i sl. (član 24)¹⁷⁸;
- g) Član 29 nameće dodatne zahtjeve od brodova koji su duži od 150 m (član 29)¹⁷⁹;
- h) Pilotiranje za brodove je neobavezno, osim onih čija dužina prelazi 150m (član 31);
- i) Zabrana odlaganja deponija, nafte, ulja, kućnog i industrijskog otpada (član 33);
- j) Turska administracija ima pravo da u slučaju smanjene vidljivosti ograniči prolaz brodova u tranzitu (članovi 41 i 51);

Zbog pritužbi i zabrinutosti u vezi sa Pravilima iz 1994. godine, Međunarodna pomorska organizacija (IMO) usvojila je skup pravila i preporuka o Pravilima iz 1994. godine, zbog kojih je Turska u konačnosti usvojila nova Pravila o načinu prolaska brodova 1998. godine.

¹⁷⁷ "Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region." January 11.1994, <http://www.denzimevzuat.uhdb.gov.tr>.

¹⁷⁸ Član 24 je ujedino i član zbog kojeg su države obala Crnog mora kritikovale Tursku; jer isti prema njima daje Turskoj previše diskrecije da obustavi plovidbu kroz moreuze.

¹⁷⁹ Član 29 je također predmet spora ovih Pravila; Turska uskraćivanjem pristupa trgovinskim brodovima na osnovu njihovog tereta, veličine i načina pogona, direktno krši član 2 „Konvencije iz Montrea 1936“.

U suštini, Pravila iz 1998. godine predstavlja blago izmijenjenu verziju Pravila iz 1994. godine. Reducirana na 54. člana u također 7 odjeljaka Pravila najprije sadrže prvobitne odredbe iz 1994. godine, koje su izmijenjene ili spojene, dok su određene odredbe prepravljene kako bi se time uklonile određene nejasnoće u tekstu iz 1994. godine.¹⁸⁰ Tako npr., dok se članom 1 novih Pravila i dalje tvrdi „da ona obuhvataju sve brodove koji prolaze kroz turske moreuze“¹⁸¹, član 49¹⁸² izričito oslobađa ratne, pomoćne i druge brodove koji imaju pravo na eksplicitni prolazak od prvog člana ovih pravila, a sve navedeno je u svrhu izbjegavanja uticaja ovih Pravila na članove 9 i 10 „Konvencije iz Montrea 1936“.

Ovim konstruktivnim korakom ujedino je i neutralisano ono što je predstavljalo ključnu tačku spora između Turske i država koje pripadaju obalama Crnog mora na čelu sa Rusijom. Još jedan važan korak koji je napravljen u novim Pravilima, a kojim se ublažila napetost između ove dvije strane, jeste uklanjanje „dvosmislenosti“ u članovima 29 i 30 iz 1994. godine kojima se tretira pravo prolaska velikih brodova, brodova na nuklearni pogon, kao i brodova koji nose nuklearni, opasni ili štetni teret kroz moreuze. Članom 25¹⁸³ novih Pravila, kojim se kao i u članovima 29 i 30 Pravila iz 1994. godine nameću dodatni zahtjevi za velike brodove, uspostavljaju se tri kategorije brodova koji podliježu takvim zahtjevima; do 200 m; do 300m; i preko 300 m. U suštini, restriktivni zahtjevi koji su u Pravilima iz 1994. godine bili nametnuti brodovima preko 150m, sada u novim Pravilima su bili nametnuti samo brodovima koji su veći od 300m; dok prva i druga kategorija brodova obuhvaćenih ovim članom nisu podlijegali istim restrikcijama.

Još jedan kompromis novih Pravila, u odnosu na ona iz 1994. godine, jeste ukidanje restrikcija koje se odnose na „tegljenje“ brodova. Novim Pravilima se determinira da „u svrhu sigurnosti plovidbe u moreuzima, vuča brodova ili bilo kojeg drugog plutajućeg objekta može se vršiti samo pomoću tegljača koji su klasificirani za tu svrhu, u skladu sa pravilima IMO-a“.¹⁸⁴

¹⁸⁰ "Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region." October 8.1998, <http://www.denzimevzuat.uhdb.gov.tr>

¹⁸¹ Ibid., član 1.

¹⁸² Ibid., član 49.

¹⁸³ Ibid., član 25.

¹⁸⁴ Ibid., član 17.

Hidrografske i metereološke komponente novih Pravila, u odnosu na Pravila iz 1994. godine, su također pojednostavljene, ali su istovremeno pojačana ograničenja vezana za prolazak brodova u slučaju smanjene vidljivosti kroz moreuze.¹⁸⁵

Privremeno obustavljanje saobraćaja u Turskim prolazima novim Pravilima svedeno je na četiri tačke¹⁸⁶, od kojih su tri izričito vezane za sigurnost plovidbe:

- a) U situacijama „više sile“ (eng. force majeure);
- b) Prilikom sudara, uzemljenja, požara, zagađenja i sl;
- c) Površinski ili podvodni radovi kao što su izgradnja mostova, tunela i sl;
- d) Postojanje opasnosti plovljenja unutar prolaza.

Kao i u prethodnim Pravilima, pilotaža brodova koji plove kroz moreuze je neobavezna, s time da Centar za kontrolu saobraćaja Turske preporučuje uzimanje pilota za vrijeme prolaska kroz moreuze.¹⁸⁷ Odredba u obaveznosti pilotiranja za brodove čija dužina prelazi 150m je također ukinuta. Brodovi koji plove u prolazima ne smiju razviti veću brzinu od 10 čvorova (otprilike 18 km/h).¹⁸⁸ Prilikom uplovljavanja brodova koji koriste nuklearni pogon za plovidbu, i brodova koji nose nuklearni otpad ili opasne materije u prolaz, isti moraju obavijestiti vlasti Turske 72 sata prije samog ulaska, i pri tome prikazati neophodne certifikate koji dokazuju da je navedeni brod u skladu sa IMO standardima, kao i u skladu sa srodnim dokumentima međunarodnih konvencija.¹⁸⁹

U konačnosti „Pravila o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“ iz 1998. godine predstavljaju značajan korak vlade Turske u smirivanju napetosti u odnosu sa državama koje pripadaju obalama Crnog mora. U svakom slučaju, nova Pravila ne mogu u potpunosti da riješe tu napetost. Implikacija „Konvencije iz Montrea 1936“, i prije i poslije usvajanja Pravila iz 1994. i 1998. godine, ostala je predmet rasprave između potpisnica iste Konvencije. Posljednje poglavlje ovog rada će se baviti tematikom alternative Turskim prolazima manifestirane u izgradnji „Istanbulskog kanala“, čija bi izgradnja dovela do rasterećenja prolaza, i samim time smanjila potencijale prijetnje koje ugrožavaju sigurnost istih.

¹⁸⁵ Ibid., članovi 36 i 43.

¹⁸⁶ Ibid., član 20.

¹⁸⁷ Ibid., član 27.

¹⁸⁸ Ibid., član 13.

¹⁸⁹ Ibid., član 26.

V ALTERNATIVA KONVENCIJE

Projekt: Istanbulski kanal

„Max Planck“ enciklopedija međunarodnog javnog prava definiše kanale kao: „umjetne plovne puteve koji se u svrhu međunarodne pravne regulacije moraju razlikovati od prirodnih plovnih puteva kao što su međunarodni vodotokovi ili međunarodni prolazi“.¹⁹⁰ Postoje *unutarnji* kanali koji su ograničeni na područje jedne države i *interokeanski* koji povezuju dva otvorena mora ili dvije ekskluzivne ekonomske zone.

Kao što je navedeno u prethodnom poglavlju, Turski prolazi su izloženi velikom prometu. U 2015. godini broj brodova koji je prošao kroz Bosfor iznosio je 43 544, od čega su 8633 bili tankeri, dok je broj brodova kroz Dardanele u istoj godini iznosio 43 230, od čega su 9524 bili tankeri.¹⁹¹ Konkretno, transport opasnog tereta kroz Bosfor predstavlja opasnost za Istanbul, najveći grad Turske. S ciljem spriječavanja katastrofa i ukidanja saobraćaja kroz Bosfor, predsjednik Redžep Tajip Erdogan je u svojoj predizbornoj kampanji 2011. godine obećao izgradnju „Istanbuskog kanala“ kojim će se povezati Crno i Mramorno more kako bi se rasteretio Bosfor i omogućio prolaz brodovima velike tonaže.¹⁹²

Projekt ima za cilj da zaobiđe Bosfor preko kanala koji će biti dužine 45-50 km, širine 145-150 m i prosječne dubine od 25m.¹⁹³ Sam projekt je podijelio javno mnijenje o izvodivosti istoga. Dok ga jedni smatraju neizvodim, najprije zbog njegove cijene koja bi trebala iznositi oko 15,6 milijardi dolara, drugi ga smatraju projektom stoljeća čija će realizacija zasjeniti izgradnju Suetskog i Panamskog kanala. U konačnosti, izrada tehničko-ekonomske izvodljivosti projekta kanala završena je u decembru 2015. godine, a 2016. godine Parlament je usvojio zakon o dodjeli zemlje za njegovu izgradnju. 2017. godine Turska i Panama potpisali su sporazum o saradnji u cilju razmjene iskustva u upravljanju i izgradnji kanala. Iako je početak izgradnje kanala prolongiran već nekoliko puta, on bi trebao započeti u toku ove godine, a završetak gradnje istoga se očekuje 2023. godine, 100 godina od osnivanja moderne Republike Turske.¹⁹⁴

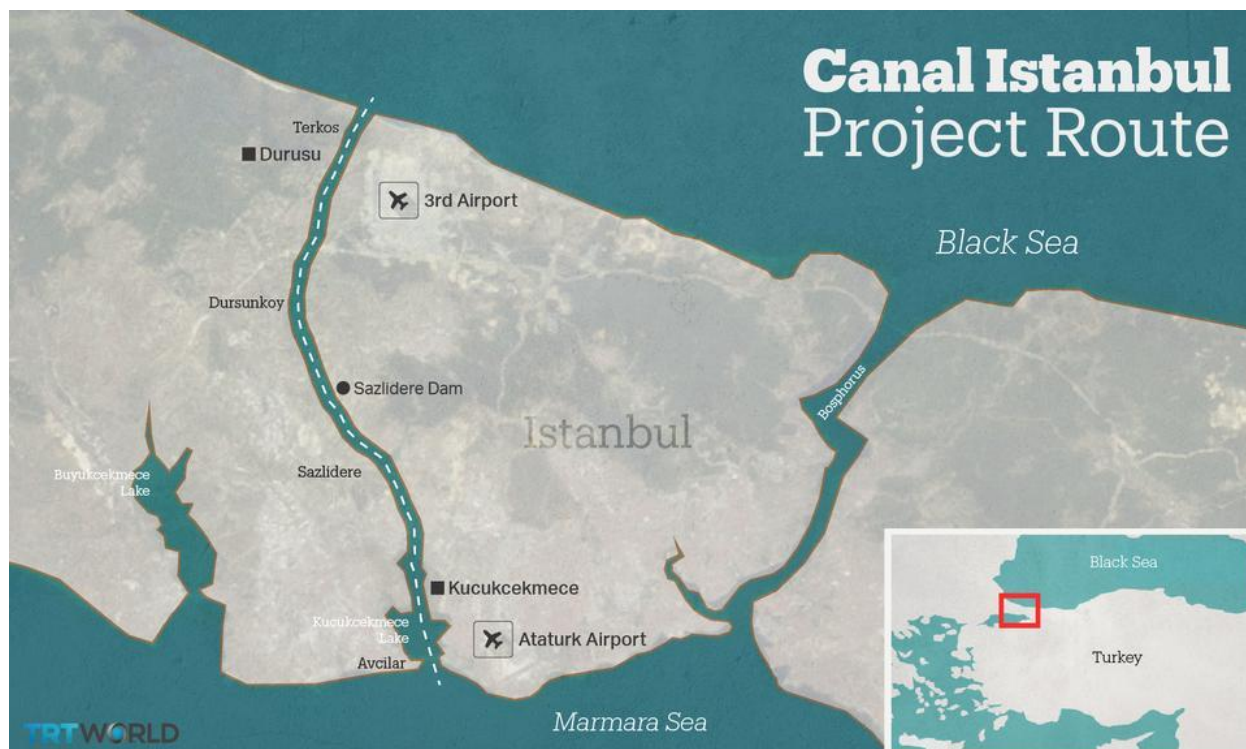
¹⁹⁰ Maurizio Arcari, “Canals”, in Max Planck Encyclopedia of Public International Law, <http://opil.ouplaw.com/>

¹⁹¹ https://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html

¹⁹² <http://www.hurriyetdailynews.com/route-of-contentious-kanal-istanbul-project-finalized-123664>

¹⁹³ Ibid.

¹⁹⁴ <https://www.trtworld.com/turkey/turkey-s-istanbul-canal-project-explained-20758>



Slika 2. Ruta Istanbulskog kanala

Jedno od pitanja koje brine javnost Turske jeste kakav će biti uticaj novog kanala na „Konvenciju iz Montrea 1936“? Može li Turska prisiliti strane brodove da plove kroz Istanbulski kanal umjesto kroz Bosfor? Dolunay Ozbek, profesorica na Istanbulskom univerzitetu, istakla je da Turska nema pravo da zabrani stranim brodovima da plove kroz Bosfor, niti da ih prisilno usmjeri ka novom kanalu zbog načela slobode plovidbe i prolaza kroz Istanbulski moreuz uspostavljenog 28. članom „Konvencije iz Montrea 1936“.¹⁹⁵ Slično je ustanovio i profesor Nilufer Oral dodavši da Turska možda neće obavezati strane brodove da prolaze kroz Istanbulski kanal, ali će ih uveliko potaknuti na tako nešto.¹⁹⁶ U svakom slučaju, režim Istanbulskog kanala će morati da bude riješen prije planiranog datuma njegovog otvaranja, najranije 2023 godine.

¹⁹⁵ Interview with Assistant Professor Dolunay Ozbek, „How will Kanal Istanbul affect the Stratis regime“, Sputnik Haber Ajansı ve Radyosu, published 25 April 2013, <http://tr.sputniknews.com/turkish.ruvr.ru/>.

¹⁹⁶ Interview with Professor Nilufer Oral, „Kanal Istanbul icin iyi bir hukuki yapi olusturulmalı“, published 9 November 2014, <http://emlakkulisi.com/nilufer-oralkanal-istanbul-icin-iyi-bir-hukuki-alt-yapiolusturulmali/307598>.

VI ZAKLJUČAK

Shodno hipotezama navedenim u teorijsko-metodološkom okviru ovoga rada, u zaključku ćemo pokušati dokazati navedene hipoteze kroz sumiranje rezultata navedenih u prethodnim poglavljima. Kada govorimo o implikaciji „Konvencije iz Montrea 1936“ kao predmetu istraživanja ovoga rada, možemo zaključiti da je ova Konvencija kao instrument politike u rukama turske diplomatije uspjela da „odgovori“ na sve sigurnosne izazove i prijetnje u periodu od njezine ratifikacije pa do danas. Krenuvši od međunarodnih prilika krajem 30-tih godina prošlog stoljeća, kada u borbi za prevlast regiona Crnog mora dolazi do konfrontacije između fašističkih, nacističkih, komunističkih i liberalističkih pogleda na svijet, pa sve do danas kada u području Crnog mora dominiraju četiri politička aktera: Turska, SAD, Rusija i ostale države obala Crnog mora; ova Konvencija bila je i ostala ključni faktor u balansiranju odnosa u regionu Crnog mora između dijametralno suprotnih stavova koji su se prožimali kroz period od 83 godine.

Turska, kao država koju je Barry Buzan odredio kao nekog ko je „pobjednik“ ove Konvencije¹⁹⁷, zahvaljujući ponajprije članovima 19, 20, i 21 „Konvencije iz Montrea 1936“ o kojim je pisano u prethodnim poglavljima, vratila je utjecaj na području Mediterana i Crnog mora nakon Prvog svjetskog rata. Ovaj dragocijeni instrument učinio je prijateljstvo Turske obaveznim za velike sile, i predstavlja glavni razlog zbog kojeg je Turska u periodu Drugog svjetskog rata, „Hladnog rata“ i posthladnoratovskog razdoblja postala važan geopolitički faktor koji je determinirao mnoge vojne, strateške i ekonomske beneficije. I danas, ova država je uhvaćena u koštac između Rusije, komšijske države s kojom Turska održava visok nivo ekonomskih razmjena, i SAD-a, tradicionalnog saveznika i države koja je dominantna mornarička snaga NATO saveza.

SAD, kao država koja nije Visoka ugovorna strana „Konvencije iz Montrea 1936“, zahvaljujući politici prijateljstva i tradicionalnog savezništva naspram Turske uspjela je iskoristiti sve netrepeljivosti ove države sa Sovjetskim Savezom krajem Drugog svjetskog rata, i kao takvu uvući je u zapadnu alijansu koja je kulminirala uspostavljanjem NATO saveza 1949. godine.

¹⁹⁷ Buzan, Barry. „The status and future of the Montreux convention“, *Journal Survival, Global politics and Strategy*, Vol.18 Issue 6, 1976, str. 246.

Pristupivši ovom Savezu 18. februara 1952. godine Turska postaje ključni faktor u zaštiti zapadnih interesa na čelu sa SAD-om u regionu Crnog mora i Mediterana.

Rusija, kao država koja je nakon smrti Staljina 30. maja 1953. godine promijenila agresivnu politiku koju je vodila naspram Turske krajem i poslije Drugog svjetskog rata, odustala je od zahtjeva za revizijom i modifikacijom „Konvencije iz Montrea 1936“ zadovoljivši se već postojećim restriktivnim članovima Konvencije kojima se ograničava prolaz ratnih brodova koji ne pripadaju obalama Crnog mora kroz moreuze. U konačnosti, za Rusiju je primarni cilj da zadrži sigurnost i stabilnost u Crnom moru, a svakako da je član 18¹⁹⁸ „Konvencije iz Montrea 1936“ jedan od glavnih faktora u ostvarivanju te sigurnosti.

Interesi ostalih država koje pripadaju obalama Crnog mora (Bugarska, Rumunija, Ukrajina i Gruzija) uglavnom se poklapaju sa interesima SAD-a. Bugarska i Rumunija, države koje su već od 2004. godine članice NATO saveza, održavanje stabilnosti i sigurnosti ostvarivaju u sklopu djelovanja kroz ovu Sjevernoatlansku organizaciju. Druge dvije države koje se nalaze pod jakim političkim i vojnim pritiskom Rusije također su države koje su uspostavile politički dijalog i saradnju sa NATO savezom. Ukrajina je 2014. godine nakon aneksije Krima od strane Rusije intenzivirala odnose sa NATO savezom. Nakon samita u Varšavi 2016 godine NATO je odobrio sveobuhvatni paket pomoći (eng. Comprehensive Assistance Package) Ukrajini kako bi uspostavila efikasnije sigurnosne strukture i ojačala civilnu kontrolu nad njima.¹⁹⁹ U junu 2017. godine ukrajinski parlament je usvojio set zakona kojima se članstvo u NATO savez determiniše kao strateški cilj vanjske i sigurnosne politike.²⁰⁰ Gruzija je u septembru 2008. godine formirala zajedničku komisiju sa NATO savezom (eng. NATO-Georgia Commission) kao forum za političke konsultacije i praktičnu saradnju koja u konačnosti ima za cilj da pomogne Gruziji u procesu njenog prijema u NATO savez.²⁰¹ Na samitu u Walesu u septembru 2014. godine pokrenut je bitan paket mjera kojim bi se ponajprije ojačali sigurnosnih i odbrambenih kapaciteti Gruzije od potencijalnog napada, a sve to u svrhu pripreme ove države za prijem u NATO savez. Daljni koraci za jačanje sigurnosnih i odbrambenih kapaciteta Gruzije poduzeti su na samitima

¹⁹⁸ Član 18 predviđa da ratni brodovi koji ne pripadaju obalama Crnog mora ne smiju seadržavati u ovome moru duže od 21 dan, bez obzira na razlog njihove prisutnosti u istome.

¹⁹⁹ https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_37750.htm

²⁰⁰ Ibid.

²⁰¹ https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52131.htm

NATO-a u Varšavi 2016. i Briselu 2018. godine.²⁰² Neminovno je da bi ulazak Gruzije i Ukrajine u ovu organizaciju značilo i smanjivanje tenzija u Južnoj Osetiji (Gruzija) i Krimu (Ukrajina).

Izmjene i dopune „Konvencije iz Montrea 1936“, koje se ogledaju u usvajanju „Pravila o pomorskom saobraćaju za Turske prolaze i Marmarsko područje“ iz 1994., odnosno 1998. godine, uveliko su reducirale broj pomorskih nesreća koje su nastale kao posljedica povećanja obima pomorskog saobraćaja u području koje obuhvata „Turske sisteme prolaza“. Alternativa Konvencije koja se ogleda u gradnji „Istanbulskog kanala“ zasigurno bi još više rasteratila prolaz Bosfor, i kao takva dovela povećanja sigurnosti plovidbe, okoliša i interesa stanovnika koji žive duž moreuza. Za razliku od „Konvencije iz Montrea 1936“ prema kojoj su brodovi stranih država shodno aneksu 1 dužni da plaćaju takse eksplicitno za potrebe sanitarne inspekcije, korištenje svjetionika i spasilačke službe, naplaćivanje taksi za korištenje „Istanbulskog kanala“ ne bi se ograničavalo na spomenuti aneks i samim time to bi dovelo do veće ekomoske koristi za Tursku. Naprimjer, trgovački brod neto težine 10 000 tona za prolaz kroz Bosfor plati 4881 američki dolar, dok bi za isti prolaz kroz „Istanbulski kanal“ ovaj brod platio znatno više, iako vlada Turske nije zvanično odredila način naplaćivanja taksi brodovima za prolazak kroz ovaj kanal.²⁰³

Sve gore navedeno nam daje za pravo da kažemo da je „Konvencija iz Montrea 1936“ iako tehnički zastarjela, uz blage dopune, uspostavila političku ravnotežu između turskih, ruskih i zapadnih interesa kroz period od 83. godine, i kao takvu možemo je definisati kao Konvenciju koja je idealna za očuvanje interesa i strateških potreba svih strana u regionu Crnog mora.

²⁰² Ibid.

²⁰³ Akgun, Mensur & Sylvia Tiryaki, „The Political Feasibility of the Istanbul Canal Project“, Global Politics Trends Center, PB no. 27, august 2011.

VII BIBLIOGRAFIJA

1. Akgun, Mensur, „Great Powers and Straits“, The Turkish Year Book, vol. XXIV, 1994, str. 69.
2. Akgun, Mensur & Sylvia Tiryaki, „The Political Feasibility of the Istanbul Canal Project“, Global Politics Trends Center, PB no. 27, august 2011.
3. Akten, Necmettin, „The Montreux Convention and the Black Sea Geopolitics“, <http://www.academia.edu/22470995>
4. Anatolian Agency, “Mullen says U.S. abides by Montreux Convention,” September 15, 2008, <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=9903695>
5. Bilsel, Cemil, „The Turkish Straits in the Light of Recent Turkish-Soviet Russian Correspondence“, American Journal of International Law, Vol. 41, No. 4 (Oct. 1947).
6. Buzan, Barry, „The status and future of the Montreux convention“, Journal Survival, Global politics and Strategy, Vol.18 Issue 6, 1976, <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00396337608441646?journalCode=tsur20>
7. „Convention Regarding the Regime of the Straits signed at Montreux, July 20th, 1936“ http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montreux_ENG.pdf
8. „United Nation Convention on the Law of the Sea of December 1982“, https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm
9. Crowe, F. Standefer, The Soviet Union and the Turkish Straits, 1933-1945, Ann Arbor, University Microfilms, 1973, str. 69.
10. Department of State, Nazi-Soviet Relations 1939-4941, (Washington: Government Printing Office, 1948), str. 258-259.
11. Esmer, Ahmet Sukru, „The Straits: Crux of World Politics“, Foreign affairs, Vol.XXV, April 1949, str. 183-201.
12. Ford, J.D., „William Welwod’s Treatises on Maritime Law“, Journal of Legal History. Aug 2013, Vol. 34 Issue 2, 39 str.
13. George Kirk, The Middle East 1945 -1950, Survey of the Royal Institute of International Affairs (London: Oxford University Press, 1954), str. 21.
14. Gunduz Aybay and Nilufer Oral, „Turkey's Authority to Regulate Passage of Vessels through The Turkish Straits“, str. 6.

15. Harris, George S. *Troubled Alliance; Turkish-American Problems in Historical Perspective, 1945-1971*. Washington: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1972, str. 54.
16. Howard, Harry N. „The United States and the Problem of the Turkish Straits,” *Middle East Journal*, Vol. 1, No.1 (Jan. 1947).
17. International Maritime Organization Doc., <https://docs.imo.org/>
18. Interview with Assistant Professor Dolunay Ozbek, „How will Kanal Istanbul affect the Stratis regime“, *Sputnik Haber Ajansı ve Radyosu*, published 25 April 2013, <http://tr.sputniknews.com/turkish.ruvr.ru/>.
19. Interview with Professor Nilufer Oral, „Kanal Istanbul icin iyi bir hukuki yapı olusturulmalı”, published 9 November 2014, <http://emlakkulisi.com/nilufer-oralkanal-istanbul-icin-iyi-bir-hukuki-alt-yapiolusturulmalı/307598>.
20. James T. Shotwell and Francis Deak, *Turkey at the straits: A short History*, (New York: Hesperides Press, 2006 reprint edition), str. 28.
21. John Holroyd-Doveton, *Maxim Litvinov: A Biography*. Woodland Publications, 2013.
22. „Mare Liberum Versus the Propriety of the Seas?“, *Edinburgh Law Review* X (May 2006) str. 239-276.
23. *Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region.* October 8.1998, <http://www.denzimevzuat.uhdb.gov.tr>
24. Maurizio Arcari, “Canals”, in *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, <http://opil.ouplaw.com/>
25. Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, <http://www.mfa.gov.tr/theturkish-straits.en.mfa>
26. Monica Brito Vieira, „Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas“, *Journal of the History of Ideas*. 64(3):361-377, Johns Hopkins University Press, 2003.
27. Moore, Wilfred George. *A Dictionary of Geography*. London: Penguin Press, 1975.
28. Nasuh Uslu, *The Turkish-American Relationship between 1947 and 2003: A History of a Distinctive Alliance* (New York: Nova Science Publishers Inc., 2003), str. 104.
29. Necmeddin Sadak, "Turkey Faces the Soviets", *Foreign Affairs*, v. 27, (April, 1949), str. 453-457.

30. Philip S. Dragoumis, Selection of Political Publications, Lebanon Conference, Liberation Government, 1944 (in Greek), (Athens: publication of the Political Review, April, 1945), str. 13-15.
31. Ronald D. Asmus, „Developing a New Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region“, IstanbulPaper #2 (2004),
32. Ronald D. Asmus and Bruce P. Jackson, „The Black Sea and the Frontiers of Freedom“, Hoover Institution Policy Review (2004).
33. Routh, D. A., "The Mediterranean: The Montreux Convention Regarding the Regime of the Black Sea Straits (20th July 1936)", in Arnold Toynbee, ed., Survey of International Affairs: 1936, London, Oxford University Press, 1937, str. 620.
34. Rozakis, Cristhos L. and Petros N. Stagos, „The Turkish Straits“, <https://books.google.sa>.
35. “Russia warns Turkey on U.S. ships in Black Sea,” Hurriyet News, September 5, 2008, <http://www.hurriyet.com.tr/english/home/9766567.asp?gid=244&sz=39418>
36. Soner Cagatay, “The Caucasus: Small war, big damage,” Turkish Daily News, September 8, 2008, <http://www.turkishdailynews.com.tr/article.php?enewsid=114703>
37. Stephen G. Xydis, „The 1945 Crisis over the Turkish Straits“, Balkan Studies 1 (1960) , str. 67.
38. The Malta and Yalta Conferences, <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945Malta/> str. 328-329.
39. Unlu, Nihan. „The Legal Regime of the Turkish Straits“. The Hague: Martinus Nijhoff Press, 2002, str. 24.
40. Umit Enginsoy, “U.S. in talks with Turkey for Straits passage of its naval vessels,” TurkishDailyNews, August 20, 2008, <http://www.turkishdailynews.com.tr/article.php?enewsid=113020>
41. Vali, Ferenc Albert, Bridges Across the Bosphorus: The Foreign Policy of Turkey (Baltimore and London: The Johns Hopkins Press, 1971), str. 176.
42. Winston S. Churchill, The Second World War, VI, Triumph and Tragedy (Boston : Houghton Mifflin Company, 1953), str. 242.
43. www.nato.int
44. Zeynep Gurcanli, “Caucasia conflict creates opportunity,” Hurriyet News, September 2, 2008, <http://www.hurriyet.com.tr/english/world/9758495.asp>