

ANDRZEJ MAKOWSKI\*

## INCYDENT W CIEŚNINIE KERCZEŃSKIEJ 25 LISTOPADA 2018 ROKU A KONWENCJA O PRAWIE MORZA

### Abstrakt

Od ogłoszenia przez Ukrainę niepodległości w 1991 r. oraz podpisania wielu umów dwustronnych z Federacją Rosyjską (FR) dotyczących granicy państwowej, wspólnego użytkowania Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej etc., do momentu aneksji Krymu w 2014 r. nie udało się obu stronom przeprowadzić, z powodu odmiennych stanowisk, rozgraniczenia obszarów morskich na tych akwenach. Po dokonaniu aneksji Krymu sytuacja stała się korzystna dla FR, gdyż w jej rękach znalazła się Cieśnina Kerczeńska i strona rosyjska rozpoczęła blokadę gospodarczą portów ukraińskich nad Morzem Azowskim. Strona ukraińska chcąc zwiększyć liczbę swoich okrętów w bazie Berdiańsk położonej nad tym morzem postanowiła przebazować drogą morską zespół składający się z 2 kutrów artyleryjskich i okrętu pomocniczego (holownik) wchodzących w skład Marynarki Wojennej Ukrainy. Podczas podejścia do Cieśniny Kerczeńskiej doszło w dniu 25 listopada 2018 r. do incydentu pomiędzy okrętami ukraińskimi a statkami Służby Pogranicznej Federalnej Służby Bezpieczeństwa (ostrzelania, zatrzymania okrętów, aresztowania i postawienia przed sądem ich załóg). Powyższe działanie było niezgodne z międzynarodowym prawem morza i naruszało artykuły 32, 58, 95 i 96 Konwencji o prawie morza z 1982 r., co stwierdził w swoim orzeczeniu Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza nakazując FR zwrot okrętów oraz powrót marynarzy na Ukrainę, który został wykonany w sposób połowiczny (zwrócono okręty, natomiast marynarze powrócili w ramach wymiany więźniów między stronami). Obecnie Rosja dalej prowadzi blokadę gospodarczą portów ukraińskich zamykając z powodu ćwiczeń wojskowych podejścia do Cieśniny Kerczeńskiej dla statków i okrętów innych państw. Ta sytuacja wskazuje bardziej na realizację przez Rosję celów geopolitycznych i lekceważenie postanowień międzynarodowego prawa morza.

**Słowa kluczowe:** Morze Azowskie, Cieśnina Kerczeńska, Konwencja o prawie morza, immunitet okrętu, nieszkodliwy przepływ, prawa żeglugowe okrętu.

---

\* Profesor Andrzej Makowski, Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte.

## WPROWADZENIE

Od aneksji Krymu (Chanatu Krymskiego) przez Imperium Rosyjskie w 1783 r. oraz włączeniu jego terytorium (do obalenia caratu jako Noworosja) w jego skład, wyłączne prawo Rosji (także jej sukcesora ZSRR) do Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej nie było kwestionowane. Jednak z chwilą powstania Państwa Ukraińskiego w 1991 r., w skład którego wszedł Krym, omawiany akwen po raz pierwszy od 200 lat zaczął podlegać kontroli dwóch suwerennych państw (Ukrainy i Federacji Rosyjskiej - FR). Powierzchnia Morza Azowskiego zajmuje 39 tys. km<sup>2</sup>. Jest to akwen płytki o średniej głębokości 7 m (maksymalnej 14 m), zasoleniu od 12 do 14‰ (niższe niż w Morzu Czarnym), a jego wody są mocno zanieczyszczone. Łączy się ono z Morzem Czarnym przez Cieśninę Kerczeńską szeroką od 3,1 km do 15 km przy głębokości maksymalnej 18 m, i długości ponad 40 km. W najszerszym miejscu (Zatoka Tamańska) szerokość cieśniny wynosi ponad 40 km. Według klasyfikacji Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (International Hydrographic Organization – IHO) cieśnina jest częścią Morza Azowskiego i rozdziela Półwysp Kerczeński (wschodni kraniec Krymu) od Półwyspu Tamańskiego (przedpola Kaukazu). Największym portem nad cieśniną jest krymski Kercz o zdolności przeładunkowej około 2,5 mln ton rocznie. Dla zapewnienia bezpiecznej żeglugi większych statków w północnej części cieśniny (południowa jest głębsza) został utworzony kanał żeglugowy Kercz – Jenikale (dla statków o zanurzeniu do 8 m i długości do 215 m). Z uwagi na trudne warunki nawigacyjne i pogodowe pilotaż w cieśninie jest obowiązkowy dla wszystkich statków za wyjątkiem okrętów wojennych, a na obu podejściach do cieśniny (południowym i północnym) został ustanowiony system rozgraniczenia ruchu<sup>1</sup>. Do największych portów morskich Morza Azowskiego należą ukraińskie: Mariupol, Berdiańsk i Gieniczesk, rosyjskie: Azow, Jejsk, Rostów nad Donem, Primorsk – Achtersk, Tiemriuk i Taganrog oraz Kercz na Krymie. Akwen Morza Azowskiego ma także bardzo dobre warunki do uprawiania rybołówstwa (połowy sandacza, sardeli, leszczy, jesiotrowatych) i akwakultury (hodowla jesiotra) oraz rozwoju turystyki. Ponadto w 1998 r. odkryto złożę gazu szacowane na 30 mld m<sup>3</sup> oraz znajdują się zasoby ropy naftowej eksploatowane przez Rosjan (Zatoka Temriucka)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Zgłoszenie powinno być złożone na 48 godzin przed i powtórzone po 24 godzinach. Zgodę na wejście na tor żeglugowy każdy statek powinien uzyskać wcześniej, a w trakcie przejścia potwierdzać co pół godziny, zob. D.R. Bugajski, *Kształtowanie statusu Morza Azowskiego*, w: M. Szuniewicz (red. nauk.), *Mare Nostrum. Księga jubileuszowa prof. dr hab. Leonarda Łukaszuka*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2015, s. 91-92.

<sup>2</sup> A. Majewski, *Oceany i morza*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1992, s. 112; J. Maj-Szatowska, *Oceany, morza. Leksykon*, Państwowe Wydawnictwo Wiedza Powszechna, Warszawa 2004, s. 40-41; A. Gocłowski, *Przyrodnicze uwarunkowania geograficzno-politycznego*

W czasach ZSRR Morze Azowskie wraz z Cieśniną Kerczeńską były traktowane jako wody wewnętrzne, na których państwa obce nie miały żadnych praw w tym prawa do żeglugi, jednak dla międzynarodowej żeglugi handlowej zawsze były otwarte porty w Berdiańsku i Mariupolu. Po rozpadzie ZSRR, a przed aneksją Krymu w 2014 r., nigdy nie przeprowadzono delimitacji wód Morza Azowskiego, jak i wód w Cieśninie Kerczeńskiej w związku ze sporem terytorialnym o wyspę Tuzła (położoną w cieśninie) oraz z powodu różnych stanowisk co do statusu Morza Azowskiego. Obie strony zgadzały się, że stanowi ono morskie wody wewnętrzne (na podstawie historycznej), strona ukraińska dążyła do podziału tych wód, natomiast Rosjanie proponowali utworzenie 12 milowego pasa podlegającego wyłącznej suwerenności państw nadbrzeżnych podczas gdy pozostała część miała stanowić przedmiot wspólnej suwerenności<sup>3</sup>. Cieśnina Kerczeńska została zamknięta już w 1985 r. prostą linią podstawową o długości 16 mil morskich (Mm), również i w tym przypadku nie ustalono na południe od niej przebiegu bocznej granicy morza terytorialnego, ani nie dokonano delimitacji wyłącznej strefy ekonomicznej. Możemy zatem mówić o istnieniu trzech sporów morskich między Ukrainą i FR przed aneksją Krymu: o status i delimitację wód Morza Azowskiego, o granicę w Cieśninie Kerczeńskiej (w tym o wyspę Tuzła) oraz o boczne rozgraniczenie morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Czarnym. Oba państwa ratyfikowały Konwencję o prawie morza z 1982 r. (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*)<sup>4</sup>, kolejno w 1997 r. – FR i w 1999 r. – Ukraina, przy czym FR w deklaracji ratyfikacyjnej na podstawie art. 298 UNCLOS zastrzegła, że nie uznaje obowiązkowych procedur kończących się wydaniem wiążących decyzji dla rozpatrywania sporów odnoszących się do delimitacji granic morskich, sporów dotyczących działalności wojskowej lub sporów, w stosunku do których Rada Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych wykonuje funkcje powierzone jej przez Kartę Narodów Zjednoczonych, dodając do tej listy również spory dotyczące zatok historycznych i tytułów prawnych (art. 298 ust. 1 (a)(i) UNCLOS). Natomiast Ukraina na podstawie art. 287 (mechanizm rozstrzygania sporów) przyjęła: a) tryb arbitrażowy zgodnie z aneksem VII UNCLOS, b) specjalny tryb arbitrażowy zgodnie z aneksem VIII UNCLOS, c) tryb Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza w odniesieniu do spraw dotyczących niezwłocznego zatrzymania statków i ich załóg<sup>5</sup>.

---

znaczenia Półwyspu Krymskiego, „Prace i Studia Geograficzne” 2016, t. 61, z. 1, s. 79-81, <https://wgsr.uw.edu.pl/wgsr/wp-content/uploads/2018/10/61.1art.5.pdf> [dostęp 05.05.2021].

<sup>3</sup> А.Л. Колодкин, В.Н. Гуцуляк, Ю.В. Боброва, *Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы*, „Статут”, Москва 2007, s. 239-250.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

<sup>5</sup> *Law of the Sea*, Bulletin No 34, 1997, s. 9, [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE34.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE34.pdf); *Law of the Sea*, Bulletin No 40, 1999, s. 151, [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE40.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE40.pdf) [dostęp 05.05.2021].

## 1. MORZE AZOWSKIE I CIEŚNINA KERCZEŃSKA PRZED ANEKSJĄ KRYMU

Podpisanie w styczniu 2003 r. i ratyfikowanie w kwietniu 2004 r. przez Ukrainę i FR *Umowy o granicy państwowej*<sup>6</sup> nie rozwiązało problemu wspólnej granicy morskiej na Morzu Azowskim i w Cieśninie Kerczeńskiej, co wynikało, jak można sądzić, z odmiennych interesów strategicznych obu państw<sup>7</sup>. Ważny dla niniejszych rozważań art. 5 wspomnianej umowy stanowi: „Załatwianie problemów, związanych z sąsiadującymi obszarami morskimi, będzie uregulowane na mocy porozumienia pomiędzy Umawiającymi się Stronami zgodnie z prawem międzynarodowym. Przy tym żadne postanowienie niniejszej umowy nie wpływa na zmianę stanowisk Federacji Rosyjskiej i Ukrainy w odniesieniu do statusu Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej, jako wód wewnętrznych obu państw”. Zgoda Ukrainy na takie postanowienie w umowie z FR daje się wytłumaczyć jedynie względami politycznymi, gdyż już od 1992 r. Ukraina czyniła naciski na Rosję w sprawie delimitacji Morza Azowskiego na morza terytorialne i wyłączne strefy ekonomiczne należące do obu państw (w oparciu o zasadę mediany), co dawało jej korzystniejszą pozycję przy podziale akwenu w stosunku 2/3 do 1/3. Wydaje się, że strona ukraińska próbowała nadać Morzu Azowskiemu status typowy dla morza zamkniętego lub półzamkniętego, zgodnie z art. 122 i 123 części IX UNCLOS, co pośrednio by się wiązało z jego umiędzynarodowieniem, na co strona rosyjska nie wyrażała zgody i od początku stała na stanowisku utrzymania statusu morza jako wód wewnętrznych powołując się na aspekt historyczny. W tej sytuacji podpisanie i ratyfikacja umowy granicznej z FR jednoznacznie wskazywały na uznanie przez Ukrainę zarówno Morza Azowskiego jak i Cieśniny Kerczeńskiej za wody wewnętrzne, z których korzystają oba państwa, a zarzuty dotyczące niejasności w tym względzie art. 5 umowy nie wytrzymują krytyki<sup>8</sup>.

Częścią sporu o podział Morza Azowskiego był spór o Cieśninę Kerczeńską, która do aneksji Krymu była kontrolowana całkowicie przez stronę ukraińską, co miało również dla niej swój wymiar ekonomiczny przy średnim rocznym przejściu około 9 tys. statków (pobieranie opłat za obowiązkowe usługi pilotowe

---

<sup>6</sup> R.B. Urcosta, *The Strategic Dimensions of the Sea of Azov*, <http://cimsec.org/the-strategic-dimensions-of-the-sea-of-azov/38976> [dostęp 28.01.2019].

<sup>7</sup> Договор между Российской Федерацией и Украиной о российско-украинской государственной границе (Киев, 28 января 2003 года) [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\\_157#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_157#Text) [dostęp 05.05.2021].

<sup>8</sup> P. Kost, *Granica ukraińsko – rosyjska we współczesnych stosunkach Ukrainy i Federacji Rosyjskiej*, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, „Dialogi Polityczne” 2007, Nr 7, s. 132, <https://apcz.umk.pl/czasopisma/index.php/DP/article/download/DP.2007.011/5536> [dostęp 08.05.2021].

oraz tranzytowych). Dla dokonania rozgraniczenia wód w cieśninie (na co nie godziła się Rosja) istotną rolę miała przynależność wyspy Tuzła położonej w jej centralnej części, zdaniem Kijowa stanowiła ona integralną część Ukrainy, natomiast Moskwa nigdy tego oficjalnie nie przyznała<sup>9</sup>. Co więcej, 29 września 2003 r., bez żadnego uprzedzenia, strona rosyjska rozpoczęła budowę grobli z Półwyspu tamańskiego w kierunku Tuzły i dopiero w wyniku rozmowy telefonicznej prezydentów obu państw budowę przerwano 24 października, gdy do wyspy pozostawało 100 m. Efektem kolejnych negocjacji było podpisanie 24 grudnia 2003 r. w Kerczu *Umowy między Ukrainą i Federacją Rosyjską o współpracy w eksploatacji Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej* (ratyfikowana 23 kwietnia 2004 r.)<sup>10</sup>. Artykuł 1 umowy stwierdza, że „Morze Azowskie i Cieśnina Kerczeńska są historycznie wewnętrznymi wodami Ukrainy i FR” oraz że „Morze Azowskie dzieli linia granicy państwowej przeprowadzona za porozumieniem stron”, co oznacza że jego akwen stanowią wody wewnętrzne obu państw. W odniesieniu do Cieśniny Kerczeńskiej wymieniony artykuł mówi, że „rozwiązywanie problemów związanych z jej wykorzystaniem będzie się odbywać za porozumieniem stron”. Treść cytowanego artykułu w kwestii rozgraniczenia wód Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej (także korzystania z tej ostatniej) nie wychodzi poza ogólniki przesuwając konkretne ustalenia na bliżej nieokreślony termin przez wspólną ukraińsko – rosyjską komisję (delegację). Artykuł 2 reguluje zagadnienia związane z wolnością żeglugi statków handlowych i okrętów wojennych, ustęp 1 odnosi się do statków komercyjnych, statków rządowych używanych do celów niehandlowych i okrętów wojennych pływających pod banderą Ukrainy lub Rosji, które korzystają z wolności żeglugi na Morzu Azowskim i w Cieśninie Kerczeńskiej. Ustęp drugi odnosi się do statków handlowych państw trzecich i potwierdza ich prawo do żeglugi po morzu i przez cieśninę w celu wejścia/wyjścia do portów ukraińskich bądź rosyjskich. Ustęp 3 dotyczy okrętów wojennych i statków rządowych państw trzecich i zezwala im na wpłynięcie na Morze Azowskie przez Cieśninę Kerczeńską jeśli udają się do portu jednej ze stron na jej zaproszenie czy z wizytą roboczą lub za pozwoleniem drugiej strony. Z treści artykułu wynika jednoznacznie brak ograniczeń w odniesieniu do praw żeglugowych wszystkich jednostek pod banderą ukraińską lub rosyjską, zachowanie wolności żeglugi dla statków i okrętów wojennych państw trzecich oraz funkcjonowanie międzynarodowej żeglugi przez Cieśninę Kerczeńską. Interesujący jest dla nas art. 4

<sup>9</sup> Geneza sporu o wyspę Tuzła, *Ibidem*, s. 133-134; także P. Świeżak, *Ukraina/ Rosja kwestionuje integralność terytorialną*, [www.psz.pl/162-wschod/ukraina-rosja-kwestionuje-integralnosc-terytorialna](http://www.psz.pl/162-wschod/ukraina-rosja-kwestionuje-integralnosc-terytorialna) [dostęp 21.11.2019].

<sup>10</sup> Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\\_205#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_205#Text) [dostęp 10.05.2021].

umowy, dotyczący sporów między stronami wynikających z jej interpretacji i stosowania, które powinny być rozwiązywane w trybie konsultacji, rozmów, a także za pomocą innych środków pokojowych, które wybiorą strony. Dodatkowo obaj prezydenci (Leonid Kuczma i Władimir Putin) zwrócili się z oświadczeniem rozszerzającym podpisaną umowę o elementy ekonomiczne, ekologiczne, bezpieczeństwa morskiego odnoszące się do wykorzystania Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej w tym powołania ukraińsko – rosyjskiego konsorcjum, które by zajęło się tymi problemami oraz eksploatacją Kanału Kerczeńsko – Jenikalskiego<sup>11</sup>. Jakkolwiek podpisanie samej umowy można uważać za sukces, to nie wywołała ona skutków prawnych w postaci delimitacji akwenu Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej gdyż obie strony nie mogły się porozumieć w sprawie sposobu jej przeprowadzenia, a i poważnych rozmów raczej nie było, władze FR grały wyraźnie na zwłokę, natomiast obie strony wyświadczały sobie pewne „złośliwości” na spornych akwenach stosując obowiązujące przepisy prawne.

Ostatnim aktem prawnym przed dokonaniem aneksji Krymu, było podpisane 20 marca 2012 r. *Porozumienie pomiędzy Rządem Federacji Rosyjskiej i Gabinetem Rady Ministrów Ukrainy dotyczące środków zapewniających bezpieczeństwo żeglugi na Morzu Azowskim i w Cieśninie Kerczeńskiej*<sup>12</sup>, które weszło w życie 5 listopada 2012 r. Poszczególne artykuły porozumienia dotyczą kwestii bezpieczeństwa żeglugi w „rejonie” (tak w dokumencie nazwano łącznie Morze Azowskie i Cieśninę Kerczeńską) i omawiają zasady przeprowadzania kontroli państwa portu w odniesieniu do statków podnoszących banderę Ukrainy i Rosji, a także bezpłatnej wymiany danymi systemów Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS), zastrzegając obowiązek nie przekazywania takich danych stronom trzecim i czyniąc odpowiedzialnymi za wykonanie treści porozumienia Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy i Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej. Istotna dla dalszych rozważań jest treść art. 6, który stwierdza: „Nic w niniejszym Porozumieniu nie dotyczy kwestii rozgraniczenia obszarów morskich między Federacją Rosyjską i Ukrainą i nie wyrządza szkody ich stanowiskom w tym zakresie”. Podpisanie powyższego dokumentu może wskazywać pośrednio, że oprócz troski o bezpieczeństwo żeglugi w „regionie”, obie strony chciały wyeliminować stosowanie legalnych środków (kontrola państwa portu) jako formy nacisku na stronę przeciwną przy istniejącej sytuacji patowej dotyczącej delimitacji.

---

<sup>11</sup> Спільна заява Президента України і Президента Російської Федерації щодо Азовського моря і Керченської протоки, [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\\_206#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_206#Text) [dostęp 10.05.2021].

<sup>12</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Кабинетом Министров Украины о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе, [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\\_409#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_409#Text) [dostęp 10.05.2021].

Aneksja Krymu przez Rosję i włączenie go 21 marca 2014 r. w skład FR (powołując się na kasus Kosowa)<sup>13</sup>, oprócz naruszenia Karty Narodów Zjednoczonych, Aktu Końcowego KBWE, Memorandum Budapeszteńskiego oraz innych traktatów i umów międzynarodowych, których Rosja jest stroną, zmieniła całkowicie sytuację geopolityczną Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej. Ukraina utraciła w wyniku aneksji większość okrętów (około 70%) swojej Marynarki Wojennej, które zostały przejęte przez stronę rosyjską oraz 3 bazy morskie o dogodnym położeniu operacyjnym, a także 75% stanu osobowego<sup>14</sup>. W oparciu o metodę *fait accompli* FR znalazła się w korzystniejszej sytuacji geograficznej, posiadając oba brzegi cieśniny oraz większość wybrzeża morskiego co *mutatis mutandis* można porównać do znanej nam sytuacji Cieśniny Piławskiej i Zalewu Wiślanego. Jednocześnie aneksja Krymu nie zamknęła kwestii delimitacji Cieśniny Kerczeńskiej i Morza Azowskiego, stając się jednocześnie stroną ukraińską w gorszej sytuacji negocjacyjnej.

## 2. INCYDENT W CIEŚNINIE KERCZEŃSKIEJ

Od momentu aneksji Krymu działania FR wskazywały na dążenie Moskwy do uczynienia z Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej akwenem w pełni przez nią kontrolowanym co dawało możliwość szantażu ekonomicznego wobec strony ukraińskiej. W tej sytuacji akt agresji czy incydent militarny był tylko kwestią czasu gdyż napięcie między stronami, poczynając od wiosny 2014 r. wciąż rosło. Rozpoczęto budowę mostu kerczeńskiego (mostu krymskiego), łączącego terytorium FR z zaanektowanym Półwyspem Krymskim (oddany do użytku w maju 2018 r.), który poważnie utrudnia ruch morski statków handlowych klasy Panamax, co przekłada się na straty ponoszone przez ukraiński przemysł. W 2017 r. Ukraina składa wniosek do Stałego Trybunału Arbitrażowego w Hadze dotyczący naruszenia przez Rosję praw Ukrainy do korzystania z zasobów położonych na wodach terytorialnych Morza Czarnego i Azowskiego oraz w Cieśninie Kerczeńskiej. Rosjanie zwiększają również swoją obecność militarną na Morzu Azowskim oraz w pobliżu mostu krymskiego, a także wprowadzają restrykcyjne kontrole służb granicznych Federalnej Służby Bezpieczeństwa (FSB), których czas wzrasta z około 2 do 88 godzin. Ukraińskie

---

<sup>13</sup> Rada Najwyższa Ukrainy ogłosiła oficjalnie 20 lutego 2014 r. tymczasową okupację Krymu i Sewastopola przez Rosję. Z kolei strona rosyjska zaprzecza okupacji półwyspu określając swoje działania „przywróceniem historycznej sprawiedliwości”. Warto również zauważyć, że pomimo prowadzenia działań zbrojnych oba podmioty prawa międzynarodowego nie znajdują się formalnie w stanie wojny.

<sup>14</sup> W. Baluk, *Incydent czy akt agresji w Cieśninie Kerczeńskiej?*, s. 204-206, <https://journals.umcs.pl/we/article/view/11216/pdf> [dostęp 10.04.2021].

Ministerstwo Infrastruktury szacuje całkowite straty finansowe z tytułu ograniczenia żeglugi na 20 – 40 mln dolarów rocznie<sup>15</sup>. Możemy zatem przyjąć, że strategiczne działania FR po aneksji Krymu miały na celu stopniowe eliminowanie innej niż rosyjska obecności na Morzu Azowskim i jego przekształcenie w wewnętrzne wody tego państwa co miało w efekcie destabilizować państwo ukraińskie. Cel ten realizowano na poziomie taktycznym poprzez blokadę morską Ukrainy na tym akwenie<sup>16</sup>.

W 2016 r. Ukraina podjęła decyzję o reformie swoich sił morskich likwidując system baz morskich i tworząc dwa rejony morskie – Czarnomorski i Azowski (z główną bazą w Berdiańsku), gdzie zaplanowano dyslokację 1-2 dywizjonów kutrów artyleryjskich. Pierwsze dwa kutry typu „Giurza-M” zostały dostarczone drogą lądową na początku września 2018 r., następnie 20 września skierowano z Odessy do Berdiańska dwa okręty pomocnicze „Donbas” i „Korec”, które eskortowane przez okręty rosyjskie (nie obeszło się bez drobnych prowokacji) dotarły do celu. Wypłynięcie 23 listopada 2 kutrów artyleryjskich i holownika „Jany Kapu” po tej samej trasie było kontynuacją planu wzmocnienia ukraińskiej floty na Morzu Azowskim, której głównym zadaniem było odblokowanie portów i zapewnienie wolności żeglugi statkom i okrętom na omawianym akwenie oraz w cieśninie. Według relacji strony ukraińskiej dowódca kutra „Bierdiańsk” 25 listopada 2018 r. około godziny 04.00 wysłał informację do portów w Kerczu oraz na Kaukazie, a także na posterunek Służby Pogranicznej FSB o zamiarze przepłynięcia przez Cieśninę Kerczeńską. Okręty ukraińskie otrzymywały od tej ostatniej komunikaty radiowe twierdzące, że cieśnina jest zamknięta<sup>17</sup>. Następnie jednostki FSB („Don”, „Suzdalec” oraz kutry „Sobol” i „Mangust”) manewrując w sposób niebezpieczny w pobliżu ukraińskich okrętów, podejmowały próby zablokowania ich przejścia w kierunku Cieśniny Kerczeńskiej, a około godziny 09.07 (czasu miejscowego) „Don” podjął udaną próbę staranowania holownika (w wyniku zdarzenia uszkodzony został silnik

---

<sup>15</sup> Szerzej, *Ibidem*, s. 213-214; K. Nieczytor, *Akwen pod specjalnym nadzorem. Rosyjsko – ukraińskie napięcia na Morzu Azowskim*, Komentarze, Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, Nr 279, 08.08.2018, s. 2-5, <https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/279.pdf> [dostęp 21.11.2020]; M. Marek, *Militaryzacja Morza Azowskiego – rosyjskie uderzenie w gospodarkę Ukrainy (analiza)*, 5 sierpnia 2018, <https://www.defence24.pl/militaryzacja-morza-azowskiego-rosyjskie-uderzenie-w-gospodarke-ukrainy-analiza> [dostęp 21.11.2019]; *Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018r. w sprawie sytuacji na Morzu Azowskim*, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rezolucja-parlamentu-europejskiego-z-dnia-25-pazdzienika-2018-r-w-sprawie-69366032> [dostęp 15.12.2020].

<sup>16</sup> D. Szeligowski, *Napięcia na Morzu Azowskim*, „Biuletyn PISM”, Nr 114 (1687), 23 sierpnia 2018, <https://pism.pl/file/b911c548-78b6-42eb-b460-ebc54d698> [dostęp 12.03.2021].

<sup>17</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, 25 May 2019, *Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels. (Ukraine v. Russian Federation)*, s. 9, [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26\\_Order\\_25.05.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Order_25.05.pdf) [dostęp 11.05.2020].



główny, poszycie i reling ukraińskiego holownika oraz zniszczona tratwa ratunkowa)<sup>18</sup>. Około południa ukraiński zespół zbliżył się do Cieśniny Kerczeńskiej, w której wstrzymano żeglugę i dokonano jej blokady „osadzając” tankowiec na mieliźnie, a okręty ukraińskie czekały w cieśninie około 6 godzin na jej odblokowanie i możliwość przepłynięcia. W tym czasie mostu kerczeńskiego pilnowały przed ukraińskim „zagrożeniem” 2 okręty Floty Czarnomorskiej, 6 kutrów Pogranicznej Służby FSB oraz grupa wsparcia lotniczego (2 śmigłowce uderzeniowe Ka-52 i dwa samoloty szturmowe Su-25) nie licząc jednostki specjalnej FSB na śmigłowcu transportowym Mi-8. Zastanawia, że Rosjanie mając tak ogromną przewagę ilościowo – jakościową nie podjęli próby przejścia okrętów ukraińskich, kiedy oczekiwały one w cieśninie na przejście, natomiast podjęli takie działania, kiedy zrezygnowały one z tego zamiaru i rozpoczęły powrót do Odessy. Dopiero gdy ukraińskie okręty znajdowały się poza morzem terytorialnym wokół Krymu Rosjanie wystosowali w formie ultymatywnej polecenie do zatrzymania się, a następnie okręty zostały ostrzelane (3 członków załóg odniosło rany, „Berdiańsk” i „Jany Kapu” utraciły zdolność do ruchu) i przejęte przez siły specjalne Rosjan (około godziny 20.00)<sup>19</sup>. Załogi okrętów (24 osoby) zostały aresztowane, a następnie postawione przed sądem i oskarżone o nielegalne przekroczenie granicy państwowej FR, jak również „użyte” w propagandowym show telewizyjnym<sup>20</sup>. Ponieważ wśród załóg okrętów znajdowało się 2 oficerów Służby Bezpieczeństwa Ukrainy (jeden z nich został ranny) dało to asumpt do stwierdzenia stronie rosyjskiej, że incydent był „prowokacją” zorganizowaną przez ukraińskie władze przed wyborami prezydenckimi i „obliczoną na to, by wykorzystać ją jako pretekst” do wprowadzenia stanu wyjątkowego na Ukrainie<sup>21</sup>.

Incydent w Cieśninie Kerczeńskiej został potępiony przez społeczność międzynarodową. Rada Praw Człowieka Narodów Zjednoczonych stwierdziła, że wobec kontynuacji okupacji Krymu przez FR, nadal istnieje międzynarodowy konflikt zbrojny między dwoma państwami na Krymie i na tej podstawie

---

<sup>18</sup> R. Muczyński, *Incydent na Morzu Azowskim*, 25.11.2018, [https://www.milmag.pl/news/view?news\\_id=1616](https://www.milmag.pl/news/view?news_id=1616) [dostęp 26.11.2018].

<sup>19</sup> W. Baluk, *op. cit.*, s. 216-217; M. Kofman, *The Kerch strait naval skirmish*, <https://russianmilitaryanalysis.wordpress.com/2018/11/28/the-kerch-strait-naval-skirmish/> [dostęp 28.01.2019] Y. Zoria, *Russian attack on Ukrainian ships near Kerch Strait – full chronology*, <http://euromaidanpress.com/2018/11/26/russian-attack-on-ukrainian-ships-near-kerch-strait-what-we-know-so-far/> [dostęp 08.01.2019].

<sup>20</sup> Euromaidan Press Staff, *Russia takes 24 prisoners of war after attacking Ukrainian ships in Azov, televises “confessions”*, <http://euromaidanpress.com/2018/11/28/russia-arrests-24-captured-ukrainian-sailors-televises-their-confessions/> [dostęp 08.01.2019].

<sup>21</sup> PAP, *Putin: incydent na Morzu Czarnym był ukraińską prowokacją*, <http://www.gospodarkamorska.pl/MW,Sluzby-Morskie/putin:-incydent-na-morzu-czarnym-byl-ukrainska-prowokacja.html> [dostęp 29.11.2018].

zatrzymanych członków załóg należy uznać za jeńców wojennych chronionych przez III konwencję genewską i dopiero właściwy trybunał może ustalić inaczej<sup>22</sup>. Zgromadzenie Parlamentarne Rady Europy potępiło w swojej rezolucji użycie siły i przejście przez Rosję ukraińskich okrętów, powołując się na umowę między tymi państwami z 2003 r., z której wynika, że wolność żeglugi statków handlowych i okrętów wojennych obydwu państw powinna być respektowana i zapewniona. Ponadto wezwano stronę rosyjską do powstrzymania się od użycia siły w sytuacji związanej z domniemanym naruszeniem granicy oraz korzystania w takich sytuacjach z międzynarodowych procedur rozwiązywania sporów. Na wniosek MSZ Ukrainy (z 16 kwietnia 2019 r.) w sprawie sporu dotyczącego immunitetu trzech okrętów Marynarki Wojennej i 24 członków załóg na ich pokładzie<sup>23</sup>, Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza w swoim orzeczeniu z 25 maja 2019 r. stwierdził co następuje: „w okolicznościach niniejszej sprawy przewidzieć środki tymczasowe zobowiązujące Federację Rosyjską do uwolnienia trzech okrętów marynarki wojennej i 24 zatrzymanych ukraińskich żołnierzy oraz umożliwienia im powrotu na Ukrainę”. Trybunał stwierdził, że znane jest mu stanowisko Rosji, zaś w działaniach strony ukraińskiej nie znajduje znamion prowokacji wojskowej oraz ukrytych intencji. Nie podzielił także stanowiska Rosji, że rozpatrywana sprawa nie leży w jego kompetencjach<sup>24</sup>. Trybunał zauważył, że samo przejście okrętów wojennych przez Cieśninę Kerczeńską nie musi oznaczać działań militarnych, zaś siłowe zatrzymanie ukraińskich marynarzy oraz wytoczenie im procesu karnego, potwierdzają fakt prowadzenia operacji policyjnej. Istotą sporu obydwu państw jest egzekwowanie swoich suwerennych praw, co rozstrzygnie powołany w tym celu Trybunał Arbitrażowy (Aneks VII UNCLOS). Ponadto uznał, że FR naruszyła postanowienia dotyczące immunitetu okrętów wojennych zawarte w art. 32, 58, 95 i 96 UNCLOS.

---

<sup>22</sup> Konwencja o traktowaniu jeńców wojennych (III konwencja genewska), Genewa, 12 sierpnia 1949 r.; M. Flemming, *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Zbiór dokumentów*, uzupełnienie i redakcja M. Gąska, E. Mikos-Skuza, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2003, s. 268-313.

<sup>23</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, *Dispute Concerning the Immunity of Three Ukrainian Naval Vessels and the Twenty-Four Servicemen on Board, Ukraine v. The Russian Federation*, 16 April 2019, [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26\\_Request\\_of\\_Ukraine\\_for\\_Provisional\\_Measures.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Request_of_Ukraine_for_Provisional_Measures.pdf) [dostęp 11.05.2020].

<sup>24</sup> International Tribunal for the Law of the Sea, “*Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (Ukraine v. the Russian Federation), Provisional Measures*, Memorandum of the Government of the Russian Federation, 7 May 2019, s. 9, [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26\\_RF\\_NV\\_Memo\\_070519.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_RF_NV_Memo_070519.pdf) [dostęp 11.05.2020]; C. Moore, *Freedom of Navigation and the Law of the Sea. Warships, States and the Use of Force*, Routledge Taylor & Francis Group, London and New York 2021, s. 55-58.

## WNIOSKI

Incydent w Cieśninie Kerczeńskiej, a właściwie na Morzu Czarnym w dniu 25 listopada 2018 r. pomiędzy okrętami Marynarki Wojennej Ukrainy a statkami Służby Pogranicznej FSB ma zdecydowanie szersze tło niż kwestie związane z przestrzeganiem UNCLOS. Od wiosny 2014 r. Ukraina i FR znajdują się *de facto* w stanie wojny (nawet jeśli ograniczyć działania tylko do Półwyspu Krymskiego i Ukrainy Wschodniej - Donbasu), natomiast *de iure* nie są w stanie wojny, chociaż rząd Ukrainy powołał ministerstwo ds. ziem okupowanych. Powyższe fakty wskazują, że mamy do czynienia z konfliktem hybrydowym lub stosowaniem „doktryny Gierasimowa” w odniesieniu do „bliskiej zagranicy”<sup>25</sup>. Aneksja Krymu i walki na wschodzie Ukrainy są postrzegane przez państwa zachodnie jako konflikt międzypaństwowy, natomiast przez FR jako wewnętrzny konflikt ukraiński. Celem strategicznym FR jest utrzymanie Ukrainy w strefie swoich wpływów i temu służy również próba przekształcenia Morza Azowskiego w wody wewnętrzne FR oraz blokada gospodarcza portów ukraińskich Berdiańsk i Mariupol. W tej sytuacji można było przewidywać, że każda próba strony ukraińskiej związana ze wzmocnieniem sił marynarki wojennej na Morzu Azowskim dokonana drogą morską spotka się z przygotowaną odpowiedzią strony rosyjskiej, której celem będzie sprowokowanie zbrojnej reakcji ukraińskiej. Zwrócić również należy uwagę na stosowanie przez FR metody faktów dokonanych i łamanie przyjętych wcześniej zobowiązań prawnomiędzynarodowych w odniesieniu do omawianego akwenu.

Strona rosyjska oskarżyła okręty ukraińskie o naruszenie art. 25 ust. 3 UNCLOS (prawo państwa nadbrzeżnego do obrony) oraz art. 12 ust. 2 Prawa federalnego o morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i strefie przyległej Federacji Rosyjskiej<sup>26</sup>. Uznając pełne prawa FR do czasowego zawieszania prawa nieszkodliwego przepływu nie sposób nie zauważyć, że w omawianym przypadku nie dopełniła ona wymogu „przekazania w należyty sposób informacji o nim do publicznej wiadomości”, trudno uznać informacje radiowe Służby Pogranicznej FSB nadawane w „czasie rzeczywistym” na okręty ukraińskie oraz zorganizowaną *ad hoc* blokadę przejścia pod mostem kerczeńskim za spełniające warunki skutecznego zawieszenia nieszkodliwego przepływu zgodne z UNCLOS i wewnętrznym ustawodawstwem FR, które

<sup>25</sup> J.S. Nye, Jr, *Przyszłość siły*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012, s. 77-78; V. Gerasimov, *The Value of Science Is in the Foresight. New Challenges Demand Rethinking the Forms and Methods of Carrying out Combat Operations*, „Military-Industrial Kurier” 27 February 2013, trans. R. Coalson, w „Military Review”, January-February 2016, s. 23-29, [https://www.armyupress.army.mil/portals/7/military-review/archives/english/militaryreview\\_20160228\\_art008.pdf](https://www.armyupress.army.mil/portals/7/military-review/archives/english/militaryreview_20160228_art008.pdf) [dostęp 17.05.2021].

<sup>26</sup> И.М. Авраменко, *Международное морское право*, РКонсульт, Москва 2003, s. 371-372.

w przywoływanym ustępie mówi wyraźnie o „wcześniejszej informacji opublikowanej w Wiadomościach Żeglarskich” by takie zawieszenie było skuteczne. „Przy okazji” naruszono również postanowienia umowy bilateralnej z 2003 r. o współpracy w eksploatacji Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej.

Ponieważ przejścia dokonywały dwa okręty wojenne oraz okręt pomocniczy (holownik) Marynarki Wojennej Ukrainy, które spełniały wszystkie wymogi art. 29 (definicja okrętu wojennego) UNCLOS, to dobra praktyka morska nakazywała by interwencję przeprowadzały również okręty wojenne, jeśli nie ma takich możliwości wówczas mogą interweniować statki w służbie państwowej, co jest również zgodne z artykułem 19 ust. 1 przywołanego wcześniej Prawa federalnego i co miało miejsce w omawianym incydencie. Również niebezpieczne manewrowanie tych jednostek oraz staranowanie holownika „Jany Kapu” można by było uznać w świetle art. 25 ust. 1 UNCLOS<sup>27</sup> oraz prawa zwyczajowego za uzasadnione, gdyby okręty ukraińskie złamały którekolwiek z postanowień art. 19 (znaczenie terminu „nieszkodliwy przepływ”) UNCLOS, co upoważniałoby stronę rosyjską do żądania opuszczenia przez okręty ukraińskie morza terytorialnego FR oraz podjęcia bardziej zdecydowanych kroków w razie odmowy, a sytuacja taka faktycznie nie miała miejsca. Wszystko wskazuje, że jedynym celem podjętych działań było niedopuszczenie do wejścia na Morze Azowskie okrętów ukraińskich.

Zablokowanie przejścia pod mostem kerczeńskim i podjęta w związku z tym decyzja powrotu zespołu okrętów ukraińskich do Odessy czyniła dalszą interwencję statków FSB bezpodstawną, mogły one co najwyżej odprowadzić okręty ukraińskie do granicy morza terytorialnego wokół okupowanego Półwyspu Krymskiego. Nie miało również zastosowania w odniesieniu do okrętów wojennych prawo pościgu (art. 111 UNCLOS), a tym bardziej użycie uzbrojenia w celu ich zatrzymania. Takie metody są dopuszczalne jedynie wobec statków handlowych, które uporzycywie odmawiają zastosowania się do otrzymanych poleceń, przy czym i tutaj konieczne są najpierw dwa strzały ostrzegawcze przed dziób i za rufę statku. Użycie uzbrojenia wobec okrętów ukraińskich oraz ich zajęcie mogłoby być podciągnięte pod definicję agresji gdyby w zdarzeniu ze strony FR uczestniczyły okręty wojenne a nie siły policyjne. Również art. 19 ust. 2 Prawa federalnego (dotyczy w całości statków FSB)<sup>28</sup> mówi wyraźnie, że wszystkie spory między oficjalnymi przedstawicielami organów federalnej władzy wykonawczej, a dowódcą okrętu wojennego obcego państwa w czasie pokoju, które nie mogą być rozwiązane na miejscu, rozwiązuje się wyłącznie drogą dyplomatyczną. Natomiast kolejny ustęp 3, mówi o użyciu

---

<sup>27</sup> Państwo nadbrzeżne może podejmować na swym morzu terytorialnym działania konieczne do zapobiegania przepływowi, który nie jest nieszkodliwy. Dz. U. RP, Załącznik do nr 59, poz. 543 z dnia 20 maja 2002 r.

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 389.

uzbrojenia zgodnie z ustawą o granicy państwowej FR oraz Kartą Narodów Zjednoczonych<sup>29</sup> (prawo do samoobrony), jedynie w przypadku użycia uzbrojenia przez obcy okręt wojenny<sup>30</sup>, co nie miało miejsca. Statki Straży Pogranicznej FSB naruszyły w sposób rażący art. 32 (immunitety okrętów wojennych i innych statków rządowych używanych do celów niehandlowych) UNCLOS traktując okręty ukraińskie oraz ich załogi jak pospolitych przestępców naruszających w sposób nielegalny granicę państwową FR. Okręty ukraińskie dokonywały przejścia morzem oraz przez cieśninę w zwykłym trybie w żaden sposób nie naruszając treści art. 30 (nieprzestrzeganie przez okręty wojenne ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego) i art. 31 (odpowiedzialność państwa bandery za szkodę wyrządzoną przez okręt wojenny lub inny statek rządowy używany do celów niehandlowych) w zgodzie z art. 2 umowy bilateralnej z 24 grudnia 2003 r. W takiej sytuacji nie było żadnych podstaw prawnych by korzystające z immunitetu jednostki ukraińskie ostrzelać, zatrzymać, a ich załogi aresztować i postawić przed sądem<sup>31</sup>. Za symptomatyczne należy również uznać niewykonanie przez Rosję orzeczenia Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza z maja 2019 r. nakazującego uwolnienie ukraińskich marynarzy. Powrócili oni do kraju 7 września 2019 r. w ramach wymiany osób aresztowanych i skazanych w Rosji i na Ukrainie, która objęła po 35 osób z każdej ze stron (załogi liczyły 24 osoby), natomiast zwrot okrętów nastąpił 18 listopada tegoż roku, bez uzbrojenia, dokumentów i sprzętu łączności, które pozostały w Rosji jako dowody w sprawie karnej wszczętej po incydencie<sup>32</sup>.

Incydent w Cieśninie Kerczeńskiej z dnia 25 listopada 2018 r. wskazuje, że o ile wcześniej stanowisko stron dotyczące utrzymania wód Morza Azowskiego jako wód wewnętrznych nie było kwestionowane, to obecnie będzie trudne do pogodzenia z międzynarodowym prawem morza i w praktyce ukraińskiej zostało zarzucone<sup>33</sup>. Po aneksji Krymu wydaje się niemożliwe wypracowanie wspólnego stanowiska stron co do statusu tego morza, chyba że Krym powróci do Ukrainy (co należy uznać za mało realne), albo uzna ona jego aneksję (co jest politycznie niemożliwe dla suwerennego rządu w Kijowie). Obecna sytuacja polityczno – wojskowa wokół wybrzeży Morza Azowskiego wskazuje, że w odniesieniu do Cieśniny Kerczeńskiej należałoby zastosować niezawieszalne

<sup>29</sup> Dz. U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90.

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 389-390.

<sup>31</sup> Naruszono jednocześnie, gdy uwzględni się przebieg incydentu, postanowienia dotyczące immunitetu w artykułach: 58 (prawa i obowiązki innych państw w wyłącznej strefie ekonomicznej), 95 (immunitet okrętów wojennych na morzu pełnym) oraz 96 (immunitet statków używanych wyłącznie do służby rządowej niehandlowej).

<sup>32</sup> PAP, MD, *Rosja zwróciła Ukrainie okręty*, <https://portalstoczniowy.pl/wiadomosci/rosja-zwrocila-ukrainie-okrety/> [dostęp 20.11.2019].

<sup>33</sup> D.R. Bugajski, *Kształtowanie statusu...*, s. 99.

prawo nieszkodliwego przepływu, jak w cieśninach ślepego zaułka, jeśli przyjąć, że wewnątrz od cieśniny nie ma wyłącznej strefy ekonomicznej. Jeśli zaś na Morzu Azowskim zostanie ustanowiony taki obszar, to należy tu stosować zasady przejścia tranzytowego obowiązujące w cieśninach łączących dwa obszary wyłącznej strefy ekonomicznej lub morza pełnego<sup>34</sup>.

Omawiany incydent wskazuje jednoznacznie, że międzynarodowe prawo morza nie musi być przestrzegane w relacji słabszego partnera wobec silniejszego i w praktyce dwustronnych stosunków sytuacja żeglugi ukraińskiej oraz państw trzecich w Cieśninie Kerczeńskiej może być zbliżona do sytuacji jaką znamy w kontekście żeglugi w Cieśninie Pilawskiej. Zwrócić również powinniśmy uwagę na fakt, że odkładanie problemów delimitacyjnych na „dogodniejszą chwilę”, a także brak jasnych i precyzyjnych postanowień w umowach bilateralnych może nieść za sobą daleko idące negatywne konsekwencje w najmniej oczekiwanych momentach. Incydent pokazuje, że nawet korzystne orzeczenie Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza dla jednej ze stron nie zawsze musi być respektowane przez stronę silniejszą. Rozgraniczenie wód Morza Azowskiego pomiędzy Ukrainą i FR oraz przestrzeganie przez FR obowiązującego reżimu korzystania z Cieśniny Kerczeńskiej przez statki i okręty wojenne pod banderą Ukrainy oraz państw trzecich wciąż nie mogą doczekać się właściwego rozwiązania. W bieżącym roku Rosja na okres kilku miesięcy zamyka z powodu ćwiczeń wojskowych kolejny raz część Morza Czarnego w kierunku Cieśniny Kerczeńskiej dla żeglugi okrętów wojennych i statków innych państw. Wynika z tego, że problem nie dotyczy wyłącznie stosowania międzynarodowego prawa morza, ale przede wszystkim geopolityki.

## THE KERCH STRAIT INCIDENT ON NOVEMBER 25, 2018 AND THE CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA

**Keywords:** Sea of Azov, Kerch Strait, UNCLOS, immunities of warships, innocent passage, navigational rights of warships

### Abstract

From the announcement of the Independence by Ukraine in 1991 and signing many bilateral agreements with the Russian Federation on the state border, the joint use of the Azov Sea and the Kerch Strait, until the annexation of the Crimea in 2014, both parties did not manage to carry out maritime distractions on these waters, due to different

---

<sup>34</sup> D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2009, s. 153-182.

positions. After the annexation of the Crimea, the situation became beneficial for FR, because in its hands there was a Kerch Strait and the Russian side started the economic blockage of Ukrainian ports on the Azov Sea. The Ukrainian side, wanting to increase the number of its ships in the Berdyansk base located on this sea, decided to move through the sea team consisting of 2 artillery cutters and a subsidiary (tug) belonging to the Navy of Ukraine. During the approach to Kerch Strait, an incident occurred on November 25, 2018 between Ukrainian ships and the ships of the border service of the Federal Security Service (shelling, detention of the ships, arrests and putting their crews before the court). The above action was inconsistent with international law violating Articles 32, 58, 95 and 96 of the Convention on the Law of the Sea from 1982. The International Tribunal for the Law of the Sea in its judgement ordered RF to give back the ships and send seamen to Ukraine. The warrant was performed partially: ships were returned, while seafarers returned as part of the exchange of prisoners between the parties. Currently, Russia continues to run the economic blockage of the Ukrainian ports, closing (due to military exercises) approaches to the Kerch Strait for ships and vessels of other countries. The current situation indicates that Russia implements its geopolitical goals and disregards the provisions of international law of the sea.

## BIBLIOGRAFIA

- Авраменко И.М., *Международное морское право*, РКонсульт, Москва 2003
- Bugajski D.R., *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2009
- Bugajski D.R., *Kształtowanie statusu Morza Azowskiego*, w Szuniewicz M. (red. nauk.), *Mare Nostrum. Księga jubileuszowa prof. dr hab. Leonarda Łukaszuka*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2015
- Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, Офіційний висник України 2004 р., № 22, стор. 297, стаття 1539, код акта 29080/2004
- Договор между Российской Федерацией и Украиной о российско-украинской государственной границе (Киев, 28 января 2003 года), Офіційний висник України 2004 р., № 22, стор. 293, стаття 1537, код акта 29081/2004
- Flemming M., *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Zbiór dokumentów*, uzupełnienie i redakcja M. Gąska, E. Mikos-Skuza, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2003
- Gerasimov V., *The Value of Science Is in the Foresight. New Challenges Demand Rethinking the Forms and Methods of Carrying out Combat Operations*, "Military-Industrial Kurier" 27 February 2013, trans. R. Coalson, w „Military Review”, January-February 2016
- Gocłowski A., *Przyrodnicze uwarunkowania geograficzno-politycznego znaczenia Półwyspu Krymskiego*, „Prace i Studia Geograficzne” 2016, t. 61, z. 1

- International Tribunal for the Law of the Sea, *Dispute Concerning the Immunity of Three Ukrainian Naval Vessels and the Twenty-Four Servicemen on Board, Ukraine v. The Russian Federation*, 16 April 2019
- International Tribunal for the Law of the Sea, "Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (*Ukraine v. the Russian Federation*)", *Provisional Measures*, Memorandum of the Government of the Russian Federation, 7 May 2019
- International Tribunal for the Law of the Sea, 25 May 2019, *Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels. (Ukraine v. Russian Federation)*, 25 May 2019. Case No. 26
- Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В., *Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы*, „Статут”, Москва 2007
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543
- Karta Narodów Zjednoczonych, Dz. U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90
- Majewski A., *Oceany i morza*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1992
- Maj-Szatkowska J., *Oceany, morza. Leksykon*, Państwowe Wydawnictwo Wiedza Powszechna, Warszawa 2004
- Moore C., *Freedom of Navigation and the Law of the Sea. Warships, States and the Use of Force*, Routledge Taylor & Francis Group, London and New York 2021
- Nieczypor K., *Akwen pod specjalnym nadzorem. Rosyjsko – ukraińskie napięcia na Morzu Azowskim*, Komentarze, Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, Nr 279, 08.08.2018
- Nye J.S., Jr, *Przyszłość siły*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 r. w sprawie sytuacji na Morzu Azowskim 2018/2870 (RSP) (2020/C 345/12) P8\_TA(2018)0435*
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Кабинетом Министров Украины о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе, Бюллетень международных договоров, N 8, 2013 года
- Спільна заява Президента України і Президента Російської Федерації щодо Азовського моря і Керченської протоки, Урядовий кур'єр № 245
- Szeligowski D., *Napięcia na Morzu Azowskim*, „Biuletyn PISM”, Nr 114 (1687), 23 sierpnia 2018