

Rozdział I. Status prawny i klasyfikacja cieśnin w prawie międzynarodowym

§ 1. Wprowadzenie

Biorąc pod uwagę okoliczność, że ok. 70% globu pokryte jest jednym, wspólnym „oceanem światowym”, tworząc tym samym podłoże dla największego ekosystemu na świecie¹ oraz fakt, iż ponad 75% liczby ludności na świecie zamieszkuje w granicach 320 km od wybrzeża, a 60% z 39 największych światowych metropolii leży u wybrzeży mórz², można stwierdzić, że przestrzeń ta była, jest i będzie wykorzystywana przez członków społeczności międzynarodowej. Kluczową rolę w wykorzystywaniu przestrzeni morskiej i oceanicznej odgrywają tzw. korytarze między obszarami lądowymi, znacząco skracające drogę morską do poszczególnych portów, a w konsekwencji przyspieszające odbywającą się za ich pośrednictwem żeglugę. Do kategorii korytarzy zalicza się drogi morskie zbudowane przez człowieka – kanały międzynarodowe oraz naturalne szlaki wodne – cieśniny. Rozwój technologiczny oraz zwiększenie znaczenia żeglugi międzynarodowej i odbywającego się za jej pośrednictwem handlu międzynarodowego w istotny sposób przyczyniły się do ewolucji sytuacji prawnej cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej, inaczej nazywanych cieśninami międzynarodowymi. Wraz ze zwiększeniem znaczenia żeglugi w cieśninach międzynarodowych oraz tonażu przewożonych przez ich wody towarów powstała potrzeba uregulowania zarówno praw państw, których banderę podnoszą statki korzystające z wód cieśniny wykorzystywanej do żeglugi międzynarodowej, jak i państw położonych nad cieśniną. Tworzeniu regulacji prawnych przyswiecała również idea nałożenia na państwa korzystające z cieśnin międzynarodowych, jak i państwa położone nad tymi cie-

¹ D. Müller, Big data reveals geology of world's ocean floor, *The Journal of Ocean Technology* 2005, Vol. 10, s. 152.

² J. Stephenson, K. Newman, S. Mayhew, Population dynamics and climate change: what are the links?, *Journal of Public Health* 2010, Vol. 32, s. 153.

śninami, odpowiednich obowiązków w celu zapobieżenia jakimkolwiek ograniczeniom odbywającej się na ich wodach żeglugi.

Jeszcze na początku XX w. stopniowo zaczęła zarysowywać się wśród państw tendencja zwiększania roszczeń względem obszarów morskich graniczących z ich terytorium lądowym, co ukazało potrzebę ujednoczenia dotychczasowej praktyki państw poprzez przyjęcie odpowiednich uregulowań w formie umowy międzynarodowej. Rozpoczęte w połowie ubiegłego wieku prace Komisji Prawa Międzynarodowego nad zagadnieniami z zakresu prawa morza stanowiły preludium dla zwołania I Konferencji Narodów Zjednoczonych Prawa Morza. Mimo że prace w czasie I Konferencji doprowadziły do przyjęcia czterech konwencji, to jednak postanowienia w nich zawarte nie ujęły zagadnień prawa morza w sposób wyczerpujący. Nie osiągnięto chociażby konsensusu w sprawie maksymalnej szerokości morza terytorialnego, co dało poszczególnym państwom pewną swobodę mogącą stanowić ograniczenia żeglugi międzynarodowej, w tym tej, która odbywa się na wodach cieśnin międzynarodowych. Zwołanie II Konferencji Narodów Zjednoczonych Prawa Morza również nie przyczyniło się do rozwoju pełnej regulacji międzynarodowego prawa morza, przeciwnie – odsłoniło szereg zagadnień wciąż wymagających przyjęcia odpowiednich rozwiązań prawnych. Dopiero zwołanie III Konferencji Narodów Zjednoczonych Prawa Morza zaowocowało przyjęciem Konwencji o prawie morza, będącej do dziś jedynym dokumentem międzynarodowym, który całościowo ujmuje wszystkie zagadnienia z zakresu międzynarodowego prawa morza, w tym reżim prawne mające zastosowanie do żeglugi w cieśninach międzynarodowych³.

Sytuacja prawna cieśniny, rozumianej jako zwięźenie wodne rozdzielające dwa obszary lądowe, ewoluowała wraz z rozwojem regulacji w zakresie prawa morza. Jednym z podstawowych wyzwań, z którym spotkała się społeczność międzynarodowa w czasie prac w ramach Komisji Prawa Międzynarodowego, a następnie trzech konferencji prawa morza, było znalezienie kompromisu między państwami opowiadającymi się za wolnością żeglugi w cieśninach wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej oraz państwami opowiadającymi się za znacznym ograniczeniem wolności żeglugi na rzecz zarówno bezpieczeństwa państw położonych nad tymi cieśninami, jak i bezpieczeństwa

³ Mimo komplementarności, która cechuje postanowienia Konwencji o prawie morza oraz faktu, że podsumowała dotychczasowy dorobek prawnomiędzynarodowy w zakresie prawa morza, zarzuca się Konwencji, iż nie reguluje kwestii związanych z wodami historycznymi, jednocześnie pobieżnie traktując zagadnienie wód wewnętrznych. *J. Gilas*, Status obszarów morskich, w: *J. Łopuski* (red.), *Prawo morskie*, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 316–317.

w regionie. Nie bez znaczenia były też kwestie związane z zachowaniem środowiska naturalnego cieśniny.

W niniejszym rozdziale zostanie omówiony proces kształtowania się regulacji z zakresu międzynarodowego prawa morza w kontekście ewolucji sytuacji prawnej cieśnin. Analizie zostaną poddane postanowienia zawarte w dokumentach międzynarodowych powstałych w wyniku prac Komisji Prawa Międzynarodowego nad zagadnieniami prawa morza, w tym problematyka cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej, oraz prace w czasie trzech konferencji prawa morza. Przeanalizowane zostaną również okoliczności i czynniki mogące wywrzeć wpływ na treść obowiązujących dziś postanowień konwencyjnych oraz wiążącej klasyfikacji cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej.

§ 2. Cieśnina jako termin języka prawnego i prawniczego

Uwzględniając geomorfologiczne cechy cieśniny należy stwierdzić, że jest to ukształtowane przez naturę zwężenie wodne (wąski pas wody), rozdzielające dwa obszary lądowe, a łączące dwa baseny wodne⁴. Cieśniny morskie to najczęściej płytkie połączenia niewielkich przedłużeń lądowych między przestrzieniami morskimi lub oceanicznymi⁵. W kontekście żeglugi międzynarodowej „cieśniny są to naturalne drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym, łączące morza i oceany”⁶. Cieśniny morskie, oddzielając dwa większe baseny wodne, często odgrywają bardzo ważną rolę w ekosystemie morskim regionu, warunkując słodkość wód samej cieśniny, jak i przeciwległych basenów – tak jak ma to miejsce w przypadku Cieśniny Beringa⁷.

⁴ E. Bajkiewicz-Grabowska, Z. Mikulski, *Hydrologia ogólna*, Warszawa 1999, s. 204.

⁵ S. Pierini, A. Rubino, Modeling the oceanic circulation in the area of the Strait of Sicily: the remotely forced dynamics, *Journal of Physical Oceanography* 2001, Vol. 31, s. 1397.

⁶ A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1979, s. 234; J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe publiczne – zarys wykładu*, Toruń 2007, s. 165.

⁷ Л. Тимохов, И. Поляков, И. Фролов, Х. Кассенс, Климатические изменения содержания пресных вод в северном ледовитом океане и их причины, *Проблемы Арктики и Антарктики* 2015, № 4, s. 69–70. Szerzej na ten temat A. Hu, G. Meehl, W. Han, Role of Bering Strait in the thermohaline circulation and abrupt climate change, *Geophysical Research Letters* 2007, Vol. 34; K. Hillmer-Pegram, M. Robards, Relevance of a particularly sensitive sea area to the Bering Strait

Termin „cieśnina” jest terminem języka prawnego i prawniczego. Termin ten występuje w najważniejszej umowie międzynarodowej z zakresu prawa morza – Konwencji o prawie morza. Przed jej przyjęciem termin „cieśnina” był wymieniany również w innych umowach międzynarodowych, niekoniecznie związanych bezpośrednio z prawem morza. Warto zatem wskazać, jak w wybranych umowach posługiwano się terminem „cieśnina”. W Traktacie Pokoju i Przyjaźni między Austrią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Prusami, Rosją, Sardynią i Turcją zawartym w 1856 r. zrewidowane zostało „prawo Państwa Otomańskiego do zamknięcia cieśnin morskich Bosforu i Dardanelów”⁸. W Konwencji w sprawie cieśnin, sporządzonej również w 1856 r., ponownie odniesiono się do dawnej zasady, „wedle której cieśniny morskie Dardanelów i Bosforu być mają zamknięte dla obcych okrętów wojennych, póki Porta znajduje się w stanie pokoju”⁹. Ponadto w art. 2 Traktatu w sprawie Morza Czarnego i Dunaju z 1871 r. ponownie utrzymano w mocy „zasadę zamknięcia cieśnin Dardaneli i Bosforu”¹⁰. Warto odnotować, że kwestię cieśnin poruszono także w Konwencji rozejmowej z Niemcami, przyjętej w 1918 r., w której uzgodniono następujące: „wolne wejście na Bałtyk i wyjście dla flot wojennych i handlowych Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych, zabezpieczone przez obsadzenie wszystkich niemieckich portów, umocnień, baterii i urządzeń obronnych wszelkiego rodzaju, we wszystkich cieśninach wiodących od Kattegatu na Bałtyk”¹¹. W Konwencji w sprawie cieśnin, sporządzonej 24.7.1923 r., strony uzgodniły ważną „zasadę wolności przejścia i żeglugi, morzem i powietrzem, w Cieśninie Dardanelskiej, Morzu Marmara i Bosforze”¹². Do czasu przyjęcia Konwencji o prawie morza naj-

region: a policy analysis using resilience-based governance principle, *Ecology and Society* 2015, Vol. 20.

⁸ Traktat Pokoju i Przyjaźni między Austrią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Prusami, Rosją, Sardynią i Turcją, sporządzony w Paryżu 30.3.1856 r., w: *L. Gelberg, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. I, Warszawa 1954, s. 52.

⁹ Konwencja w sprawie cieśnin, sporządzona w Paryżu 30.3.1856 r., w: *L. Gelberg, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. I, Warszawa 1954, s. 58.

¹⁰ Traktat w sprawie Morza Czarnego i Dunaju, sporządzony w Londynie 13.3.1871 r., w: *L. Gelberg, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. I, Warszawa 1954, s. 112.

¹¹ Konwencja rozejmowa z Niemcami, sporządzona w Rethonde 11.11.1918 r., w: *L. Gelberg, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. II, Warszawa 1958, s. 27.

¹² Konwencja w sprawie cieśnin, sporządzona w Lozannie 24.7.1923 r., w: *L. Gelberg, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. II, Warszawa 1958, s. 227.

ważniejszą umową w zakresie żeglugi morskiej w cieśninach była Konwencja w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej, przyjęta w 1958 r., na mocy której po raz pierwszy wprowadzono termin „cieśnina wykorzystywana do żeglugi międzynarodowej”. W Konwencji o prawie morza z 1982 r., będącej nową kodyfikacją prawa morza, również użyto terminu „cieśnina wykorzystywana do żeglugi międzynarodowej”, natomiast, w odróżnieniu od Konwencji w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej, w Konwencji o prawie morza określono jednocześnie katalog cieśnin, które zaliczane są do tej kategorii. Termin „cieśnina” występuje również w umowach specjalnych, dotyczących konkretnych cieśnin, takich jak Cieśniny Tureckie, Cieśniny Bałtyckie i Cieśnina Magellana. W tym przypadku termin „cieśnina” jest częścią nazwy określonych cieśnin. W przypadku Cieśnin Bałtyckich, którą to nazwę stosuje się zamiennie z nazwą Cieśniny Duńskiej, termin „cieśnina” występuje jedynie w tytule umowy specjalnej – Traktat w przedmiocie zniesienia opłat za przepływy przez Cieśniny Duńskie¹³. W Konwencji dotyczącej organizacji cieśnin, tzw. Konwencji z Montreux, zawarto następujące sformułowanie: „ożywieni pragnieniem uregulowania przejazdu i żeglugi w Cieśninie Dardanelskiej, na Morzu Marmara i na Bosforze (...)”¹⁴. Z kolei w Traktacie Granicznym z 1881 r., dotyczącym żeglugi morskiej w Cieśninie Magellana, w art. 2 przewidziano, że „w południowej części kontynentu i na północ od Cieśniny Magellana, granica (...)”¹⁵. Termin „cieśnina” pojawił się również w wyroku Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Kanału Korfu*, w którym Trybunał rozważając zarówno aspekt geograficzny, jak i funkcjonalny uznał, że kanał Korfu stanowi cieśninę wykorzystywaną do żeglugi międzynarodowej¹⁶. W dniu 25.5.2019 r. Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza nakazał Federacji Rosyjskiej zwolnienie trzech ukraińskich statków wraz z ich załogą, zatrzymanych niezgodnie z prawem międzynarodowym w 2018 r. w Cieśninie

¹³ Treaty for the Redemption of the Sund Dues, signed in Copenhagen on 14.3.1857, 116 C.T.S. 357, w: *L. Gelberg*, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów, t. I, Warszawa 1954, s. 60–64 (dalej – Traktat kopenhaski).

¹⁴ Montreux Convention regarding the Regime of the Straits, signed in Montreux on 20.7.1936, 173 L.N.T.S. 213; *L. Gelberg*, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów, t. II, Warszawa 1958, s. 406–416; Konwencja z Montreux, Zbiór dokumentów, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych 1936, Nr 9, s. 197–233 (dalej – Konwencja z Montreux).

¹⁵ El Tratado de Límites de 1881, firmado en la ciudad de Santiago de Chile el 23.7.1881, w: *S.J.A. Rodriguez*, Chile en el Canal Beagle y mares australes. Tratado de Paz entre Chile y Argentina, Santiago de Chile 1985, s. 51–58 (dalej – Traktat Graniczny).

¹⁶ *Corfu Channel case* (Great Britain v. Albania), International Court of Justice, Judgment of 1949, I.C.J. Reports 1949, s. 4–38 (dalej – *Corfu Channel case*).

Kercz¹⁷. Trybunał nie odniósł się do statusu prawnego Cieśniny Kercz, choć była ona wymieniona kilkakrotnie w treści zarządzenia. Warto odnotować, że mimo posługiwania się terminem „cieśnina” w wielu umowach międzynarodowych, w żadnej z nich nie wyjaśniono tego terminu. Jedynie w Konwencji o prawie morza zawarto klasyfikację „cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej”, na której opierają się reżimy prawne obowiązujące tych cieśninach.

W związku z okolicznością, że termin „cieśnina” jest również terminem języka prawniczego, należy przywołać raport – Artykuły o prawie morza, który w 1956 r. przygotowała Komisja Prawa Międzynarodowego¹⁸, gdyż był to właściwie pierwszy dokument, niebędący umową międzynarodową, w którym zawarto termin „cieśniny powszechnie wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej”. Termin „cieśnina” jest także szeroko omawiany w literaturze polskiej z zakresu prawa międzynarodowego. O „cieśninach morskich” i „cieśninach międzynarodowych” pisał *J. Symonides*, który zauważył, że przedmiotem zainteresowania prawa międzynarodowego nie są wszystkie cieśniny w rozumieniu geograficznym, lecz tylko te, które mogą być uznane za międzynarodowe, tym samym służące do żeglugi międzynarodowej¹⁹. Ponadto podkreślił, że prawidłowa definicja tego terminu powinna uwzględniać zarówno element geograficzny, jak i funkcjonalny²⁰. Wskazywał również, że przyjęcie 12-milowej szerokości morza terytorialnego przekształci około 116 cieśnin, na których dotąd obowiązywała zasada swobody żeglugi i przelotu, w cieśniny terytorialne, zwracał także uwagę, że wśród tego rodzaju cieśnin znajdują się tak ważne szlaki morskie, jak m.in. Cieśnina Dover, Cieśnina Gibraltar, Cieśnina Beringa, Cieśnina Bab al-Mandab oraz Cieśnina Ormuz²¹. W Wielkiej encyklopedii prawa *J. Symonides* określił cieśniny jako „naturalne połączenia (drogi morskie, przesmyki) łączące dwa obszary morskie”²², natomiast w En-

¹⁷ *Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels* (Ukraine v. Russian Federation), Provisional Measures, Order of 25.5.2019, ITLOS/PV.19/C26.

¹⁸ Report of the International Law Commission to the General Assembly, Yearbook of the International Law Commission 1956, Vol. II, A/CN.4/SER. A/1956/Add. I (dalej – Artykuły o prawie morza).

¹⁹ *J. Symonides*, Swoboda żeglugi w cieśninach międzynarodowych, Sprawy Międzynarodowe 1989, Nr 2, s. 75.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *J. Symonides*, Swoboda żeglugi w cieśninach morskich, Sprawy Międzynarodowe 1975, Nr 4, s. 49.

²² *J. Symonides*, Cieśniny międzynarodowe, w: *J. Symonides, D. Pyć* (red.), Wielka encyklopedia prawa, t. IV, Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 2014, s. 58.

cyklopedii prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych *J. Symonides* opracował hasło: cieśniny morskie, wyróżniając w ramach tej definicji „cieśniny międzynarodowe”, które „łączą morza, nad brzegami których znajdują się terytoria różnych państw, w związku z czym stanowią międzynarodowe szlaki komunikacyjne”²³. Z kolei o statusie prawnym cieśnin morskich pisał *A. Straburzyński*, który zwrócił uwagę na okoliczność, że zwężenie lub szerokość cieśniny są czynnikami, które mogą warunkować status jej wód²⁴. *D.R. Bugajski* pisał m.in. o przejściu okrętu przez Cieśniny Bałtyckie²⁵. W 1926 r. *Z. Cybichowski* opracował w Encyklopedii podręcznej prawa publicznego hasło: cieśniny morskie, zgodnie z którym „cieśniny morskie, które łączą morza otwarte, stanowią międzynarodowe drogi komunikacyjne, dostępne dla wszystkich państw”²⁶. W Leksykonie prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć termin „cieśnina morska” zdefiniowano jako „naturalne pasmo wody między lądem lub wyspami, łączące dwa obszary morskie lub zalew z morzem i rozdzielające dwa obszary lądowe”²⁷. Z kolei w Leksykonie obywatela opracowano hasło: cieśniny międzynarodowe, w którym oprócz wskazania, że „cieśniny są to naturalne połączenia morskie między obszarami otwartymi dla żeglugi międzynarodowej”, przywołano również klasyfikację prawną zawartą w Konwencji o prawie morza²⁸. W Encyklopedii zagadnień międzynarodowych za cieśniny uznano „naturalne przewężenia łączące obszary morskie”, natomiast w zakresie cieśnin międzynarodowych przywołano klasyfikację z części III Konwencji o prawie morza²⁹. Zagadnienie cieśnin jest także opracowane w podręcznikach do prawa międzynarodowego publicznego, w których obok obowiązującej klasyfikacji prawnej, zawartej w Konwencji o prawie morza, podjęto również próbę określenia terminu „cieśnina”.

²³ *J. Symonides*, Cieśniny morskie, w: *A. Klafkowski, J. Symonides, R. Frelek, J. Gilas, M. Perczyński* (red.), Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych, Warszawa 1976, s. 53.

²⁴ *A. Straburzyński*, Status prawny cieśnin morskich, Koszalin 1995, s. 7.

²⁵ *D.R. Bugajski*, Przejście okrętów oraz przelot wojskowych statków powietrznych w Cieśninach Bałtyckich w czasie pokoju, Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 2007, Vol. 2.

²⁶ *Z. Cybichowski*, Cieśniny morskie, w: *Z. Cybichowski* (red.), Encyklopedia podręczna prawa publicznego (konstytucyjnego, administracyjnego i międzynarodowego), t. 1, Warszawa 1926, s. 93–94.

²⁷ *J. Nawrot*, Cieśnina morska, w: *D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska* (red.), Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć, Warszawa 2013, s. 89.

²⁸ *K. Stasiak*, Cieśniny międzynarodowe, w: *S. Serafin, B. Szmulik* (red.), Leksykon obywatela, Warszawa 2008, s. 1113.

²⁹ *A. Szarek-Zwijacz*, Cieśniny międzynarodowe, w: *E. Cała-Wacinkiewicz, R. Podgórska, D. Wacinkiewicz* (red.), Encyklopedia zagadnień międzynarodowych, Warszawa 2011, s. 311.

W podręczniku autorstwa W. Góralczyka i S. Sawickiego „cieśniny morskie” określono jako naturalne wąskie połączenia dwóch rozleglejszych obszarów morskich³⁰. R. Bierzanek i J. Symonides uznają, że cieśninami morskimi są naturalne drogi (przesmyki) wodne łączące morza i oceany, z kolei cieśninami międzynarodowymi są cieśniny łączące morza, nad których brzegami znajdują się terytoria różnych państw, stanowiące w związku z tym międzynarodowe szlaki komunikacyjne³¹. W podręczniku autorstwa J. Białocerkiewicza za „cieśniny międzynarodowe” uznaje się naturalne drogi wodne łączące dwie części morza otwartego³². Z kolei J. Barcik i T. Srogosz za „cieśninę” uznają naturalną drogę wodną łączącą dwa obszary morskie (np. morze otwarte, wyłączną strefę ekonomiczną bądź morze terytorialne z morzem pełnym lub wyłączną strefą ekonomiczną)³³.

Należy zaznaczyć, że tzw. znaczenie międzynarodowe cieśnin morskich pojawiło się wraz z rozwojem żeglugi morskiej oraz jej roli w międzynarodowym handlu. Międzynarodowe znaczenie cieśniny jest pewną wartością nabytą, która z biegiem czasu przekształcała się w cechę prawnie warunkującą żeglugę w określonej kategorii cieśnin. Fakt, że cieśnina jest naturalnym szlakiem wodnym³⁴ stanowi podstawowy aspekt odróżniający ją od kanału międzynarodowego, będącego sztucznie utworzoną drogą wodną, łączącą części mórz³⁵. Należy jednocześnie podkreślić, że państwo nadbrzeżne może, a nawet w określonych okolicznościach powinno, prowadzić w cieśninie prace mające na celu wprowadzenie pewnych modyfikacji związanych z jej szerokością bądź usunięciem naturalnych barier utrudniających żeglugę w cieśninie. Ważną pozostałością okoliczność wykorzystywania tejże cieśniny do żeglugi międzynarodowej w jej pierwotnej postaci, a późniejsze prace zmierzające do usprawnienia żeglugi lub zwiększenia przydatności cieśniny nie prowadzą do zmiany jej

³⁰ W. Góralczyk, S. Sawicki, Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie, Warszawa 2009, s. 229.

³¹ R. Bierzanek, J. Symonides, Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 2005, s. 236.

³² J. Białocerkiewicz, Prawo międzynarodowe, s. 165.

³³ J. Barcik, T. Srogosz, Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 2007, s. 220.

³⁴ И. Авраменко, Словарь международного морского права, Москва 2007, s. 54.

³⁵ J. Gilas, Prawo międzynarodowe, Toruń 1999, s. 205. Szerzej na temat pojęcia oraz statusu kanałów morskich w prawie międzynarodowym Z. Cybichowski, Kanały, w: Z. Cybichowski (red.), Encyklopedia podręczna prawa publicznego (konstytucyjnego, administracyjnego i międzynarodowego), t. 1, Warszawa 1926, s. 219; W.Sz. Staszewski, Kanały międzynarodowe, w: A. Przyborska-Klimczak, D. Pyć (red.), Leksykon prawa międzynarodowego publicznego. 100 podstawowych pojęć, Warszawa 2012, s. 107; L.M. Ruppert, Prawo międzynarodowych kanałów morskich, Sprawy Międzynarodowe 1973, Nr 4, s. 115.

naturalnego charakteru, a tym samym statusu prawnego³⁶. Niektórzy przedstawiciele doktryny zauważają, że cieśniny łączące morza, których linię brzegową tworzą różne państwa, są uważane za międzynarodowe szlaki komunikacji morskiej³⁷, co kładzie nacisk na ich funkcjonalność, czyli wykorzystywanie przez znaczącą liczbę statków podnoszących banderę wielu państw. Nie każda cieśnina ma jednakże znaczenie międzynarodowe, które jest w pełni uzależnione od tego, czy jej oba brzegi należą do jednego czy też wielu państw, oraz jakie części morza łączy owa cieśnina³⁸. Kluczowym aspektem przemawiającym nie tylko za faktem, że dany szlak wodny jest cieśniną, ale również przesądzającym w dużym stopniu o jej statusie prawnym, są uwarunkowania geograficzne³⁹. Obok elementu geograficznego przesądzającego o statusie cieśniny doktryna wyróżnia również element funkcjonalny, utożsamiany z okolicznością przejawiającą się w tym, że w ciągu dłuższego czasu cieśnina była wykorzystywana do żeglugi międzynarodowej⁴⁰. Jednakże, przed przyjęciem Konwencji o prawie morza, określenie „wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej” nigdy nie zostało zdefiniowane. Należy zauważyć, że dla sklasyfikowania określonego szlaku wodnego jako cieśniny nie jest istotny rodzaj zwężenia morskiego bądź jego szerokość – takie czynniki mogą za to przesądzać o stanie prawnym wód danej cieśniny⁴¹. Kryterium geograficzne, czyli położenie geograficzne cieśniny, w przeważającej mierze decyduje o jej statusie prawnym, gdyż jest niezmiennie w swoim charakterze⁴².

Uwzględniając geograficzne cechy cieśniny, istotna staje się także szerokość połączonych roszczeń dotyczących morza terytorialnego państw nadbrzeżnych⁴³. Takie ujęcie uzależnia status prawny cieśniny nie tyle od jej położenia geograficznego, ile od rodzaju i szerokości stref, wobec których poszczególne państwa położone nad cieśniną roszczą sobie prawa. Najważniejsze pozostaje jednak, jakie części morza dana cieśnina łączy i czy stanowi jedyny

³⁶ М.Л. Лопатин, *Международные проливы и каналы: правовые вопросы*, Москва 1985, s. 15–16.

³⁷ L. Gelberg, *Zarys prawa międzynarodowego*, Warszawa 1977, s. 179.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Podobnej wykładni dokonali sędziowie Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, wyrokując w sprawie *Kanału Korfu*. Zob. *Corfu Channel case*.

⁴⁰ С. Гуреев, И. Зенкин, Г. Иванов, *Международное морское право*, Москва 2011, s. 187.

⁴¹ A. Straburzyński, *Status prawny*, s. 7.

⁴² Przykładowo, rozważając element funkcjonalny, należałoby ustalić kryterium czasowe oraz liczbę przepływających statków bądź ilość ich tonażu.

⁴³ R. W. Smith, *An analysis of the strategic attributes of international straits: a geographical perspective*, *Maritime Studies and Management* 1974, Vol. 2, s. 88–89.

szlak wodny prowadzący do konkretnych państw, w szczególności ich portów⁴⁴. Powyższe rzutuje przede wszystkim na reżim prawnomiędzynarodowy, który będzie mieć zastosowanie do żegluga w tejsze cieśninie.

§ 3. Kształtowanie się sytuacji prawnej cieśnin w prawie międzynarodowym

Jedną z podstawowych funkcji międzynarodowego prawa morza jest zapewnienie współpracy międzynarodowej w zakresie żegluga morskiej oraz gospodarki zasobami morskimi, a także ustalenie granic jurysdykcji poszczególnych państw w przestrzeni morskiej⁴⁵. Międzynarodowe prawo morza, jako jedna z najstarszych gałęzi prawa międzynarodowego publicznego, długo opierało się na zgodnej praktyce państw⁴⁶, zanim członkowie społeczności międzynarodowej podjęli się skodyfikowania zwyczajowo przyjętych norm, wynikających ze zwyczaju międzynarodowego powszechnie stosowanego przez narody cywilizowane⁴⁷. Ewolucja międzynarodowego prawa morza dokonywała się m.in. wraz z rozwojem technologii, któremu towarzyszyło zwiększenie świadomości społeczności międzynarodowej odnośnie do zasobów i korzyści płynących z mórz i oceanów oraz dna morskiego i jego podziemia. Istotną

⁴⁴ Taka sytuacja ma miejsce w przypadku Cieśnin Tureckich (czyli Cieśniny Dardanele, Morza Marmara i Cieśniny Bosfor), stanowiących jedyną drogę morską do miast portowych takich państw jak Rumunia, Bułgaria, Gruzja, Ukraina, w tym Półwyspu Krymskiego, oraz Federacja Rosyjska, a także Cieśniny Ormuz będącej jedynym szlakiem morskim do miast portowych takich państw jak Kuwejt, Iran, wschodnie wybrzeże Arabii Saudyjskiej, Bahrajn, Katar i Zjednoczone Emiraty Arabskie. Zatem „międzynarodowy” charakter tych dwóch Cieśnin potwierdza nie tylko położenie geograficzne, ale również znaczenie i doniosłość żegluga odbywającej się na ich wodach. Dla przykładu, przez Cieśninę Ormuz odbywa się 40% światowego transportu morskiego ropy. A. Jafari-Valdani, The geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman relations, *Iranian Review of Foreign Affairs* 2012, Vol. 2, s. 10–11.

⁴⁵ Y. Tanaka, *The international law of the sea*, Cambridge 2012, s. 4.

⁴⁶ Należy jednak nadmienić, że pierwsze wzmianki o zawodzie konstruktorów statków morskich, a zatem pośrednio o żegludze morskiej, zawierał już Kodeks Hammurabiego z XVIII w. p.n.e. K.V. Nagarajan, *The Code of Hammurabi: an economic interpretation*, *International Journal of Business and Social Science* 2011, Vol. 2, s. 115. W Kodeksie Hammurabiego uregulowano odpowiedzialność przewoźnika za dobra przewożone statkiem morskim. Przepisy Kodeksu regulowały również stosunki między właścicielami statków morskich. С. Кузнецов, Т. Аверочкина, *Морське право*, Одеса 2011, s. 32.

⁴⁷ D.J. Bederman, *Law of the land, law of the sea: The lost link between customary international law and general maritime law*, *Virginia Journal of International Law* 2011, Vol. 51, s. 317.

rolę w zakresie ewolucji norm międzynarodowego prawa morza odegrał również proces kształtowania się tzw. potęg morskich dysponujących rozbudowaną flotą morską. Zatem zwiększona potrzeba eksploatacji przestrzeni morskiej – zarówno w zakresie jej zasobów, jak i tworzenia nowych szlaków morskich⁴⁸ – w dużej mierze doprowadziła do rozpoczęcia prac nad kodyfikacją dotychczasowej praktyki w zakresie żeglugi morskiej.

Jeszcze na początku XX w. praktyka państw w zakresie żeglugi morskiej opierała się na zwyczaju międzynarodowym⁴⁹. Proces kształtowania się praktyki państw w zakresie żeglugi międzynarodowej, a następnie regulacji prawnych dotyczących prawa morza, charakteryzował się dwiema tendencjami: dążeniem państw nadbrzeżnych do zabezpieczenia swoich interesów względem strefy morza przybrzeżnego oraz dążeniem do zachowania wolności żeglugi i rybołówstwa poza tą strefą⁵⁰. Te dwie tendencje ukazują poniekąd istotę problemu żeglugi w cieśninach, która stanowi pewien kompromis pomiędzy bezpieczeństwem żeglugi morskiej i bezpieczeństwem państw położonych nad cieśniną a uprawnieniami państw uczestniczących w tej żegludze.

Sytuacja prawna cieśnin przez dłuższy czas opierała się na praktyce państw⁵¹, zarówno nadbrzeżnych, jak i tych, których statki korzystały z żeglugi przez cieśniny. Kluczowym aspektem żeglugi międzynarodowej, w tym tej przez cieśniny, był rozwój zarówno cywilizacyjny, jak i technologiczny⁵², stwarzający wiele nowych możliwości. Wśród najważniejszych odkryć na przełomie XVIII i XIX w. związanych z żeglugą morską bezsprzecznie należałoby wymienić pojawienie się silników parowych i urządzeń chłodniczych, co znacznie usprawniło rybołówstwo, a także odkrycie złóż ropy i techniczne zwiększenie

⁴⁸ Duża liczba nowych szlaków morskich powstała w szczególności po odkryciu kontynentu amerykańskiego przez *Krzysztofa Kolumba* w 1492 r. Z kolei stopniowe pojawianie się nowych zamorskich kolonii takich państw jak Hiszpania, Wielka Brytania, Francja, Portugalia czy Holandia przyczyniło się do znaczącej rozbudowy żeglugi morskiej. *M. Bernhard, C. Reenock, T. Nordstrom*, The legacy of western overseas colonialism on democratic survival, *International Studies Quarterly* 2004, Vol. 48, s. 227–229.

⁴⁹ *T. Treves*, Historical development of the Law of the Sea, w: *D.R. Rothwell, A.G. Oude Elferink, K.N. Scott, T. Stephens* (eds.), *The Oxford handbook of the Law of the Sea*, Oxford 2015, s. 2.

⁵⁰ *A. Kowalski*, Podstawowe tendencje w rozwoju i kodyfikacji prawa morza w XX wieku, *Przegląd Stosunków Międzynarodowych* 1982, Nr 1–3, s. 107.

⁵¹ *A. Kłafkowski*, *Prawo międzynarodowe*, s. 234.

⁵² *T.V. Zanella*, *Liberdades e restrições à navegação marítima em alto mar no direito internacional*, *Revista do Instituto do Direito Brasileiro* 2013, Ano 2, s. 11796.

możliwości jej wydobycia⁵³. Nie bez znaczenia pozostaje również wzrost tonażu flot handlowych oraz zwiększenie odległości, z których przewożono towary i surowce drogą morską⁵⁴. Zdarzenia te w dość istotny sposób wpłynęły na postrzeganie, a w konsekwencji znaczenie cieśnin, które w znaczący sposób usprawniały żeglugę międzynarodową.

W kontekście sytuacji prawnej cieśnin omówić należy aspekty mające znaczący wpływ na tę sytuację. Uważano, że cieśniny są częścią morza terytorialnego, jednak w sprawach dotyczących żeglugi powinny być traktowane jak morze pełne⁵⁵. Zwracano uwagę na fakt, że państwa mogą regulować i zarządzać przepływem statków przez cieśninę, nie mogą jednakże takiego przepływu zakazać⁵⁶. Duży nacisk kładziono na uprawnienia innych państw niż państwo nadbrzeżne. W XVI w. w rozprawie o wolności mórz *Hugo Grocjusz* pisał, że zgodnie z prawem narodów „wolno żeglować wszystkim we wszystkich kierunkach”, a „każdy naród ma prawo dostępu do każdego innego narodu i uprawiania z nim handlu”⁵⁷. *Grocjusz* pisał swoją dysertację w kontekście relacji pomiędzy Holandią i Indiami, niemniej jednak odniósł się do powszechnego prawa narodów stwierdzając, że „zgodnie z ustanowieniami boskiej sprawiedliwości jeden naród uzupełnia niedostatki drugiego”⁵⁸, co prowadzi do tego, iż narody są równe wobec prawa, w tym także wobec uprawnień, jakie przysługują każdemu narodowi na morzu. Inny holenderski prawnik, *Cornelius van Bynkershoek*, w swojej rozprawie pisał o zasadzie, że morza mogą podlegać zwierzchnictwu, jednakże żadne z nich nie jest w czymś posiadaniem⁵⁹, dając do zrozumienia, iż prawa wypływające ze zwierzchnictwa nie są tożsame z prawami wyłaniającymi się z posiadania. Zarówno rozprawa *Grocjusza*, jak i *Corneliusa van Bynkershoek*, były pierwszymi, w których pojawiła

⁵³ *D.D. Caron*, *The Great Straits Debate: The Conflict, Debate, and Compromise That Shaped the Straits Articles of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, w: *D.D. Caron, N. Oral* (eds.), *Navigating Straits – Challenges for International Law*, Leiden 2014, s. 11–12.

⁵⁴ *J. Symonides*, *Swoboda żeglugi w cieśninach morskich*, s. 49.

⁵⁵ *R.P. Cundick*, *International Straits: The Right of Access*, *Georgia Journal of International and Comparative Law* 1975, Vol. 5, s. 117.

⁵⁶ *H. Caminos*, *The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, *The Hague* 1989, s. 25–27.

⁵⁷ *H. Grotius*, *Wolność mórz, czyli dysertacja o prawie jakie przysługuje Holendrom do handlu i Indiami* (tł. *R. Bierzanek*), Warszawa 1955, s. 12.

⁵⁸ *Ibidem*, s. 12–13.

⁵⁹ *C. van Bynkershoek*, *De dominio maris dissertatio*, translated from the 2nd ed. (1744) by *R. van Deman Magoffin*, w: *J.B. Scott* (ed.), *The classics of international law*, Oxford 1923, s. 111–112.

się koncepcja swobody mórz i oceanów oraz jej ograniczenia. Koncepcja głoszona przez *Grocjusza* czy *Corneliusa van Bynkershoek*a nie była jedyną dotyczącą panowania na morzu. W 1635 r. pojawiła się praca na temat panowania lub władztwa na morzu⁶⁰, napisana przez *J. Seldena*⁶¹. W swojej pracy *J. Selden* postulował podległość morza suwerenności państwowej, ponieważ może ono znajdować się w obrębie granic terytorialnych poszczególnych państw⁶². Koncepcja *J. Seldena* przeciwstawiała się postulatowi formułowanemu przez *Grocjusza* czy *Corneliusa van Bynkershoek*a, jako że opierała się na oddaniu morza władztwu poszczególnych państw.

Za początek rozważań na temat statusu prawnego mórz i oceanów, w tym również cieśnin, należy uznać pracę *E. de Vattela*, który w XVIII w. w następujący sposób scharakteryzował ich status: „co do cieśnin w szczególności należy zaznaczyć, że jeżeli łączą dwa morza, na których żegluga jest wspólna wszystkim lub kilku narodom, ten, do którego cieśnina należy, nie może odmówić innym przejścia, o ile nieszkodliwe i nie jest dla niego niebezpieczne; odmawiać go bez słusznej przyczyny znaczyłoby pozbawić te narody korzyści, którą im zapewnia natura; przypominamy, że prawo takiego przejścia jest pozostałością wspólności pierwotnej; wszelako troska o własne bezpieczeństwo uprawnia zwierzchnika cieśniny do pewnych środków ostrożności, do wymagania formalności, ustalonych zwykle przez zwyczaj międzynarodowy”⁶³. Warto podkreślić, że już sam *E. de Vattel* zauważa, iż żegluga w cieśninie może spowodować swego rodzaju konflikt między prawami tzw. zwierzchnika cieśniny a prawami innych narodów, korzystających z tejże cieśniny. Pewnym bodźcem dla tego rodzaju charakterystyki praw i obowiązków państw położonych nad cieśninami dokonanej przez *E. de Vattela* mogło być wprowadzenie w 1429 r.

⁶⁰ W jęz. angielskim tytuł brzmi: *Of the Dominion or Ownership of the Sea (Mare Clausum)*.

⁶¹ A. Berkowitz, John Selden and the biblical origins of the modern international political system, *Jewish Political Studies Review* 1994, Vol. 6, s. 28.

⁶² *Ibidem*. Szerzej na temat koncepcji *mare clausum* zob. M. Brito Vieira, *Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's debate on dominion over the seas*, *Journal of the History of Ideas* 2003, Vol. 64; D.J. Padwa, *On the English translation of John Selden's mare clausum*, *The American Journal of International Law* 1960, Vol. 54.

⁶³ *E. de Vattel*, *Prawo Narodów czyli zasady prawa naturalnego zastosowane do postępowania i spraw narodów i monarchów*, t. I (tł. B. Winiarski), Warszawa 1958, s. 308; *E. de Vattel*, *The Law of Nations, Or, Principles of the Law of Nature, Applied to the Conduct and Affairs of Nations and Sovereigns, with Three Early Essays on the Origin and Nature of Natural Law and on Luxury*, edited and with an Introduction by B. Kapossy and R. Whitmore, Indianapolis 2008. Tekst dostępny na stronie internetowej: http://oll.libertyfund.org/titles/2246#lfVattel_label_1729 [dostęp: 2.1.2016 r.]; *E. de Vattel, J. Chitty, E.D. Ingraham*, *The Law of Nations or Principles of the Law of Nature – Applied to the Conduct and Affairs of Nations and Sovereigns*, Clark 2005, s. 130–131.

przez Koronę Duńską opłat za przepływ obcych statków oraz przewóz obcych dóbr przez cieśninę Sund⁶⁴. Zatem już pod koniec XVIII w. zauważono, że państwa nadbrzeżne cieśniny, wykorzystywanej jako szlak komunikacji pomiędzy morzami, na których odbywa się żegluga wspólna wszystkim lub kilku państwom, nie mogą w jakikolwiek sposób ograniczać odbywającej się w niej żeglugi bez uzasadnionej przyczyny. Tak więc już w XVIII w. *E. de Vattel* zwrócił uwagę na problem, który pozostaje aktualny do dziś, a każdy kompromis prawny w zakresie żeglugi w cieśninach miał na celu przywrócenie równowagi pomiędzy prawami i obowiązkami państw będących „zwierzchnikami” cieśniny a prawami i obowiązkami państw korzystających z jej wód.

Na początku XX w. podjęto kilka prób sporządzenia dokumentu ujmującego w całości bądź w części zagadnienia z zakresu prawa morza. Jako pierwszą należy wymienić zwołaną w 1921 r. przez Organizację Komunikacji i Tranzytu⁶⁵ Konferencję w Barcelonie, której przedmiotem miały być prace związane z zagadnieniem szlaków morskich⁶⁶. W Konwencji, przyjętej w trakcie Konferencji, pojawił się m.in. termin „szlaki o znaczeniu międzynarodowym”. Drugim, obok Konwencji, dokumentem przyjętym na Konferencji był Statut dotyczący wolności tranzytu⁶⁷, w którym przewidziano wolność tranzytu mającą na celu przeciwdziałanie konsekwencjom gospodarczym w związku z zasadą narodowości, która wyłoniła się po Traktacie wersalskim⁶⁸. Statut miał sprzyjać międzynarodowemu systemowi tranzytu, umożliwiając swobodną wymianę między nowo powstałymi państwami. W 1923 r. zwołano Konferencję w Genewie, rezultatem której było przyjęcie Konwencji oraz Statutu w sprawie międzynarodowego reżimu morskich portów⁶⁹. W postanowieniach Konwencji nie zawarto zasady wolności w dostępie do portów. Dostęp do portów oparto na zasadzie wzajemności w równym traktowaniu w zapewnianiu tego

⁶⁴ *J. Paulmann*, The Straits of Europe: History at the margins of a continent, Bulletin of the German Historical Institute 2013, No. 52, s. 11. Cieśnina Sund jest jedną z pięciu cieśnin tworzących tzw. Cieśniny Duńskie. Do czterech pozostałych należą: Cieśnina Skagerrak, Cieśnina Kattegat, Wielki Belt i Mały Belt.

⁶⁵ Będącą jednym z organów Ligi Narodów.

⁶⁶ *K. Uprety*, The transit regime for landlocked states. International law and development perspectives, Washington D.C. 2006, s. 48–49.

⁶⁷ Convention and Statute on Freedom of Transit, signed in Barcelona on 20.4.1921, 7 L.N.T.S. 11.

⁶⁸ *C. Colombos*, The international law of the sea, London 1967, s. 21–22.

⁶⁹ Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, signed in Geneva on 9.12.1923, 58 L.N.T.S. 285 (dalej – Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports).

dostępu⁷⁰. Zagadnienie dostępu do portu morskiego innego państwa jest dość interesujące w kontekście niniejszej pracy, gdyż ukazuje podobny problem towarzyszący przyjmowaniu rozwiązań prawnych w zakresie żeglugi w cieśninach międzynarodowych, jako że ewentualne regulacje w tym zakresie powinny pogodzić z jednej strony bezpieczeństwo państwa, do którego przynależy port, a z drugiej umożliwić innym państwom dostęp do tego portu.

Kolejną inicjatywą w zakresie uregulowania zagadnień z zakresu międzynarodowego prawa morza była Konferencja zorganizowana w Wiedniu w 1926 r. przez Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego. Na Konferencji przygotowano projekt Konwencji w sprawie jurysdykcji morskiej w czasie pokoju⁷¹. Ostatecznie tekst projektu nie został przyjęty. Powyższe wydarzenia dowodzą, że na początku XX w. zaczęto wyróżniać kwestię wolności żeglugi nie tylko w rozumieniu wolności państw w dokonywaniu przez ich statki przepływu, ale także w kontekście wolności w „dostępie”, jaki daje taki przepływ, m.in. do portów, ale również zasobów lub innych szlaków morskich.

Pierwszą próbą skodyfikowania międzynarodowego prawa morza było zwołanie w 1930 r. przez Ligę Narodów, na prośbę delegacji Szwecji, Konferencji Kodyfikacyjnej w Hadze⁷². Mimo że sama Konferencja nie zakończyła się przyjęciem odpowiedniej konwencji w zakresie opracowywanych zagadnień, to dzięki jej pracom doprecyzowano wiele pojęć, które później zostały wykorzystane w dalszych pracach nad kodyfikacją prawa morza⁷³. Jednym z zagadnień, będących przedmiotem prac Konferencji, było określenie granicy pomiędzy tzw. morzem bliskim a morzem dalekim⁷⁴. Na Konferencji haskiej pojawił się pogląd, że „państwo posiada suwerenność nad pasem morza” przyległym do jego wybrzeży⁷⁵. Chociaż na Konferencji pracowano nad problema-

⁷⁰ Article 2 of the Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports.

⁷¹ W jęz. angielskim projekt nosił nazwę: Draft Convention on Maritime Jurisdiction in Time of Peace (21 U.N. GAOR, Annex, Agenda Item No. 47, at. 7, U.N. Doc. A/6323 (1966)).

⁷² R. Dupuy, D. Vignes, *A Handbook on the new Law of the Sea*, Dordrecht/Boston/Lancaster 1991, s. 67.

⁷³ C. Кузнецов, Т. Аверочкина, *Морське право*, s. 34; United Nations Documents on the Development and Codification of International Law, *American Journal of International Law* 1947, Vol. 41, No. 4, Supplement, s. 84–87; H. Miller, *The Hague Codification Conference*, *American Journal of International Law* 1930, Vol. 24, s. 678–680.

⁷⁴ L. Łukaszuk, *Międzynarodowe prawo morza*, Warszawa 1997, s. 17.

⁷⁵ Acts of the Conference for the Codification of International Law, League of Nations, C. 351 (b) M. 145 (b) 1930. t. III, s. 179. W prawie zwyczajowym suwerenność państwowa oprócz terytorium lądowego oraz przestrzeni powietrznej rozciąga się również na wody wewnętrzne i morze terytorialne. Zob. *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* (Nicaragua v. United States of America), International Court of Justice, Judgment of 1986, I.C.J. Reports 1986, s. 14–150.