

DIVERGENȚE ÎNTRE S.U.A. ȘI U.R.S.S. PRIVIND APLICAREA DREPTULUI MARITIM INTERNAȚIONAL: ACȚIUNI ÎN MAREA NEAGRĂ (1983 – 1986)

*Comandor dr. ing. Marian TĂNASE**

În ani '70 ai secolului trecut, sub egida Organizației Națiunilor Unite, delegații ale statelor membre au purtat negocieri privind revizuirea legislației internaționale privind utilizarea mărilor și oceanelor lumii. Acest proces s-a finalizat în decembrie 1982 cu adoptarea unei *Convenții ONU asupra dreptului mării* (Convenția de la Montego Bay), prin care s-au stabilit limitele apelor teritoriale în care se exercită dreptul de suveranitate la 12 mile spre larg măsurată de la o anumită linie de bază, în concordanță cu criteriile convenției sau în urma negocierilor dintre statele vecine.¹

Înainte de demararea în cadrul ONU a procesului de redefinire a dreptului mării, dar și pe timpul acestuia, erau în vigoare un număr de 4 convenții adoptate de către organizație în anul 1958.²

Privitor la convenția referitoare la marea teritorială, semnată cu rezerve de unele state, au fost cel puțin două aspecte legate de dreptul privind libertatea de navigație care din cauza interpretărilor diferite au determinat Statele Unite ale Americii să conteste drepturile promulgate prin legislațiile naționale de către unele state de coastă pe căi diplomatice și prin acțiuni ale navelor marinei sale militare.

Primul aspect este legat de lățimea mării teritoriale. Convenția nu prevedea pentru aceasta o anumită valoare, ci doar modalitatea de stabilire a

*Locțiitorul comandantului Flotei 56 Fregate „Contraamiral Horia Macellariu” Constanța.

¹ Procesul de elaborare a *Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării* s-a derulat în perioada 1973 – 1982, în cadrul Conferinței a III-a a ONU pe această problemă. Dezbaterile s-au desfășurat în 12 sesiuni. La finalul ultimei sesiuni, pe 10 decembrie 1982, la Montego Bay, Jamaica, convenția a fost adoptată. Aceasta a intrat efectiv în vigoare pe 16 noiembrie 1994, fiind înregistrată în aceeași zi cu nr. 31363, după ce 60 de state semnatare au depus documentele de ratificare. România a ratificat *Convenția Națiunilor Unite din 10 decembrie 1982 asupra dreptului mării* prin Legea nr.110 din 10 octombrie 1996, promulgată prin Decretul nr. 492 din aceeași dată, menținându-și declarația în 3 puncte făcută la semnarea documentului în 1982. Dintre acestea cel mai relevant pentru studiul nostru este cel de al doilea punct referitor la trecerea navelor de război străine prin marea teritorială: „România reafirmă dreptul statelor riverane de a adopta măsuri pentru protecția intereselor de securitate, inclusiv dreptul de a adopta reglementări naționale cu privire la trecerea navelor de război străine prin marea teritorială.” Vezi: *Monitorul Oficial*, nr. 300, 21 noiembrie 1996.

² Vezi: *Convention on the territorial sea and the contiguous zone* (29 april 1958), United Nations, Treaty Series, *Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations*, New York, Document No. 7477, 1966, pp. 206 – 282.

liniilor de bază de la care începea măsurătoarea, de la coastă spre larg. În schimb, era stabilit că limita zonei contigue nu trebuia să depășească lățimea de 12 Mm de la liniile de bază stabilite pentru marea teritorială.

Pentru determinarea liniei exterioare a mării teritoriale articolul 6 al convenției prevedea doar procedura de desenare pe hartă, nu și valoarea efectivă a distanței de la coastă până la aceasta, în sensul că: „*limita exterioară a mării teritoriale este constituită de o linie având fiecare punct la o distanță egală cu lățimea mării teritoriale măsurată din punctul cel mai apropiat al liniei de bază*”. În consecință, majoritatea statelor și-au promulgat drepturile de suveranitate în limite cuprinse între 3 și 12 Mm. Au fost și unele state care și-au revendicat limite de peste 12 Mm.

Al doilea aspect se referă la interpretarea privind *trecerea inofensivă* a unei nave militare străine prin marea teritorială. U.R.S.S., republicile sovietice Belarus și Ucraina, Cehoslovacia, Bulgaria, România și Venezuela, din diferite motive, au semnat convenția cu rezerve la articolele 20 și 23. În sensul că, *trecerea inofensivă* a unei nave militare străine prin marea teritorială este supusă unei *aprobări prealabile* a guvernului statului care deține dreptul de suveranitate asupra zonei maritime respective.

Din punctul de vedere al Statelor Unite ale Americii atât promulgarea prin documente naționale a drepturilor privind marea teritorială în limite ce depășeau valoarea de 3 mile marine, cât și condiționarea trecerii unei nave militare americane prin marea teritorială de obținerea unei aprobări prealabile pe cale diplomatică aduceau atingere exercitării dreptului privind libertatea de navigație, considerat de către Washington un drept tradițional și fundamental, o bază a asigurării funcționării economiei mondiale, dar și a asigurării bunăstării și securității statelor.

Aceste prevederi, considerate excesive, au fost contestate de către guvernul american încă de la promulgarea lor prin diverse acțiuni diplomatice și misiuni ale navelor militare americane de tip „show the flag” și, ulterior, de tipul „operational assertions”.

Necesitatea încheierii unei noi convenții asupra dreptului mării sub autoritatea Organizației Națiunilor Unite fost resimțită de mai multe state printre care S.U.A., mai ales în problema exploatării zăcămintelor de petrol și gaze din platoul continental.

Pe 23 mai 1970, președintele american, Richard Nixon, face publică poziția sa privind politica Statelor Unite în domeniul oceanelor, prin care solicită reglementarea activității de exploatare a resurselor minerale din fundul mărilor și oceanelor. Totodată, menționează că „*Statele Unite sunt în prezent angajate cu alte state în efortul de a obține un nou tratat privind*

legea mării. Acest tratat ar stabili o limită de 12 mile pentru mările teritoriale și ar prevedea tranzitul liber prin strâmțurile internaționale.”³

Dorința lui Richard Nixon de a se rezolva această problemă în cinstea celei de a XXV-a aniversare de la înființarea ONU nu s-a împlinit. În schimb, s-au creat premisele derulării celei de a III-a Conferințe a ONU asupra reglementării folosirii mărilor și oceanelor lumii. Concomitent, guvernul american a început să monitorizeze serios revendicările statelor de coastă privind stabilirea limitelor de suveranitate și a celor de exclusivitate, iar în situația în care erau identificate revendicări excesive (*excessive claims*) s-a protestat diplomatic, s-au purtat discuții bilaterale și, uneori, s-au executat misiuni specifice de către navele/aeronavele militare americane în limitele zonelor maritime care făceau obiectul contestării și neregnoașterii revendicării.

Începând din 1970, Departamentul de Stat al guvernului american, prin oficiul specializat în problemele mărilor și oceanelor, a început să publice regulat studii (*International Boundary Study*) în cadrul seriei „*Limits in the Seas*” prin care diplomația americană inventaria, examina și evalua dacă revendicările statelor de coastă privind stabilirea granițelor lor maritime erau în concordanță cu prevederile în vigoare ale dreptului internațional maritim. De exemplu, din 1970 și până în anul 1979 inclusiv, au fost publicate 88 de studii, o medie de aproape 9 pe an.

Studiile publicate în cadrul seriei „*Limits in the Seas*” reprezentau punctele de vedere ale guvernului Statelor Unite ale Americii referitoare la aspectele specifice analizate, însă acestea nu reflectau neapărat o acceptare a limitelor revendicate. Aceste documente oficiale au constituit un sprijin pentru politica Statelor Unite ale Americii privind acceptarea sau neregnoașterea limitelor revendicate de diferite state în diferite zone maritime ale lumii. În această serie au fost publicate regulat studii care abordau diferite probleme de interes, ajungând în anul 2024 la numărul 153. Însă unele dintre acestea au fost revizuite de câteva ori.⁴

Un singur număr din seria „*Limits in the seas*” a fost dedicat problemelor din Marea Neagră. Numărul 109 din septembrie 1988 privind stabilirea delimitării platoului continental dintre Turcia și U.R.S.S..⁵

Dezbaterile din timpul negocierii privind *Convenția asupra dreptului mării*, derulate de-a lungul aproape unui deceniu, în cadrul a XII sesiuni, au

³Richard Nixon, *Statement About United States Oceans Policy*, online by Gerhard Peters and John T. Woolley, *The American Presidency Project*(<https://www.presidency.ucsb.edu/node/239769>).

⁴ US Department of State, Office of Ocean and Polar Affairs, *Limits in the Seas* (<https://www.state.gov/limits-in-the-seas/>).

⁵*Ibidem*.

adus față în față și interesele celor două mari puteri ale vremii. Aspectele legate de modul privind stabilirea liniilor de bază de la care se măsoară marea teritorială și dimensiunea lățimii fâșiei maritime de mare teritorială, precum și prevederile privind libertatea de navigație și survol în oceanul planetar au creat tensiunii majore între S.U.A. și U.R.S.S..

Cele două mari puteri aveau puncte de vedere diferite privind drepturile de suveranitate asupra mării teritoriale, precum și în ceea ce privește drepturile și libertățile statelor în marea liberă. La acestea se adăugau și probleme dintre cele două marine în oceanul planetar, în special din bazinul Mării Mediterane, unde acestea operau *cot la cot*.

Statele Unite ale Americii a luat parte la procesul de negociere privind elaborarea Convenției asupra dreptului mării, însă s-a retras din acest format de negociere diplomatică, printre altele, din cauza, prevederilor referitoare la exploatarea resurselor din platourile continentale, menționate de președintele Ronald Reagan în declarația din 9 iulie 1982. Totodată, SUA a anunțat că nu va semna convenția, ceea ce a și făcut la încheierea sesiunii de la Montego Bay.⁶

Imediat după ce 115 din cele peste 150 de state implicate în negocieri au semnat pe 12 decembrie 1982 *Convenția asupra dreptului mării*, administrația americană, prin președintele Reagan, a reiterat și, în același timp, a accelerat acțiunile de contestare a ceea ce era considerat ca fiind „*excessive maritime claims*”, mai ales prin planificarea și executarea de către US Navy a unor incursiuni în zonele care făceau obiectul contestării, misiunii de tip „*operational assertions*”.⁷

Poziția Washingtonului din anul 1982 a fost o continuare a politicii anterioare a administrațiilor americane.

În cursul anului 1979, președintele american Jimmy Carter a instituit programul *US Freedom of Navigation (FON)* pentru a sprijini poziția de negociere a delegației americane în timpul celei de-a treia Conferințe a

⁶ Vezi declarația președintelui american Ronald Reagan *Statement on United States Actions Concerning the Conference on the Law of the Sea*, July 9, 1982 (<https://www.reaganlibrary.gov/>).

⁷ În preambulul directivei președintelui Reagan se preciza: „*I have....decided that the United States will continue to protect U.S. navigation, overflight, and related security interests in the seas through the vigorous exercise of its rights against excessive maritime claims*”. Prin directiva președintelui erau stabilite categoriile de prevederi și situații care făceau obiectul contestării, era atribuită Departamentului Apărării responsabilitatea de lider de domeniu, dar erau configurate și mecanismele de conlucrare interdepartamentală. Vezi: Document 192: *National Security Decision Directive 72 - United States Program for the Exercise of Navigation and Overflight Rights at Sea*, Washington, December 13, 1982, în Alexander O. Poster (Editor), Adam M. Howard (General editor), *Foreign Relations of the United States, 1981 – 1988, Volume XLI, Global Issues II*, United States Government Publishing Office, Washington, 2017, pp. 543 – 545.

ONU privind dreptul maritim și pentru a se continua într-o coordonare interdepartamentală mai judicioasă acțiunile diplomatice și militare de contestare a ceea ce administrația americană considera, încă din anul 1960, ca fiind prevederi excesive față de dreptul internațional, stabilite în legislația națională a unor state cu ieșire la mare.

În contextul negocierilor privind finalizarea textului convenției asupra dreptului mării, sub egida Organizației Națiunilor Unite, a avut loc în nordul Mării Japoniei un incident între marinele americane și sovietice legat de prevederile privind clamarea dreptului statului de coastă asupra mării din proximitatea sa.

În 1957, U.R.S.S. declarase prin legislația sa privind marea teritorială că Golful Petru cel Mare (Vladivostok) din Marea Japoniei este un golf istoric și în consecință și-a stabilit o linie de bază pentru delimitarea mării sale teritoriale din această zonă care unea malul stâng a gurii de vărsare a Râului Tumen, râu ce separa U.R.S.S. de Coreea de Nord, cu punctul cel mai sudic al Capului Povorotnâi.

Această linie de bază avea o lungime de 106 mile marine și era dispusă la mai mult de 20 de mile de coasta teritoriului sovietic și la distanța de 47 de mile marine pe direcția portului Vladivostok, unde se afla o importantă bază navală a marinei sovietice. Această prevedere nerecunoscută de mai multe țări, printre care cele mai interesate fiind S.U.A. și Japonia, a fost contestată diplomatic de guvernul american în 1957, protest care a fost reiterat pe 6 martie 1958, în contextul negocierilor în cadrul primei conferințe a Organizației Națiunilor Unite referitoare la dreptul mării desfășurată la Geneva în perioada 24 februarie – 29 aprilie 1958.⁸

Din 1958 și până în mai 1982 nu au fost probleme între marina americană și cea sovietică în această zonă. Însă în mai 1982, marina americană, prin Comandamentul forțelor din Pacific (U.S. Pacific Command) a planificat și executat în nordul Mării Japoniei cu fregata „LOCKWOOD” (FF-1064) o misiune în cadrul programului FNOPs.

Pe 3 mai 1982, „LOCKWOOD”, monitorizată de avioane și nave sovietice, s-a apropiat de această linie de bază, fără ca comandantul să știe despre aceasta, întrucât nu era nimic trasat pe hărțile sale de navigație. Momentul critic a fost pe 4 mai când comandantul unui distrugător sovietic din clasa „KASHIN” (proiectul nr. 61) l-a avertizat pe comandantul fregatei americane că elicopterul ridicat de la bordul fregatei va fi doborât dacă va intra în marea teritorială sovietică. Situația nu a escaladat, fregata americană și-a continuat marșul prin Marea Japoniei fără a intra în zona considerată de

⁸ U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No. 112: *United States responses to excessive national maritime claims*, March 9, 1992, pp. 19 – 20.

către sovietici ca fiind marea lor teritorială. Guvernul american a protestat diplomatic reiterând nerecunoașterea acestei reglementări sovietice de drept maritim.

Comandantul forțelor americane din Oceanul Pacific, amiralul Bob Long, sfătuit de consilierul său juridic, comandorul Jack Grunawalt, a cerut Comitetului Șefilor de State Majore (JCS) să se solicite Departamentului Apărării (DoD) să se elaboreze un manual care să conțină o descriere completă a revendicărilor maritime făcute de toate statele și o listă cu coordonatele tuturor liniilor de bază revendicate, care ar fi disponibil tuturor forțelor operaționale. În consecință, Departamentului Apărării, a emis prima ediție a *The Maritime Claims Reference Manual* pe 30 iunie 1987.⁹

La scurt timp după ce Convenția asupra dreptului mării a fost adoptată și semnată de statele participante la cea de a III-a Conferință a ONU pe această problemă, în decembrie 1982, Statele Unite ale Americii, prin președintele Ronald Reagan și-a asumat respectarea prevederilor convenției cu excepția celor denunțate și s-a angajat într-un demers mai consistent de contestare a modului de transpunere în legislația națională și în practică a dreptului mării de către unele state cu ieșire la mare, mai ales de către cele aflate în zone specifice de interes pentru politica externă a S.U.A..

Președintele Ronald Reagan a semnat și dat publicității pe 10 martie 1983 o declarație privind politica Statelor Unite ale Americii de folosire a oceanelor și mărilor lumii.¹⁰ Prin această declarație se afirma, printre altele, că:

⁹ J. Ashley Roach, *The Maritime Claims Reference Manual and the Law of Baselines*, U.S. Naval War College, International Law Studies, Volume 72 (1998): Law of Military Operations, pp. 181 – 196; Ediția din 1987 a *The Maritime Claims Reference Manual* este menționată ca fiind abrogată de către cea din 1990. Vezi: Departament of Defence, Office of the under Secretary of Defense for policy, *The Maritime Claims Reference Manual*, 2ed Edition, July 12, 1990 (<https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA268214.pdf>). Acest manual a continuat să fie revizuit și publicat în alte trei ediții (1997, 2005 și 2014). Ediția din 2014 este publicată pe site-ul Navy JAG Corps și menținut actualizat. Vezi: Departament of Defence, Office of the under Secretary of Defense for policy, *The Maritime claims reference manual*, 3ed Edition, Washington, January 1997 (<https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA346808.pdf>), 4ed Edition, Washington, June 23, 2005 (), 5th Edition, Washington, October 20, 2014 (<https://www.jag.navy.mil/national-security/mcrm/>).

¹⁰ În aceeași zi, președintele Ronald Reagan a semnat alte două documente: National Security Decision Directive 83 (NSSD-83) – *United States Oceans Policy, Law of the Sea and exclusive economic Zone*; Proclamation 5030 – *Exclusive Economic Zone of the United States of America*. Vezi: Document 196: *National Security Decision Directive 83* în Alexander O. Poster, Adam M. Howard, *op.cit.*, pp. 562 – 564; *Proclamation 5030 – Exclusive Economic Zone of the United States of America* și *Statement on United States*

(1) „*Statele Unite vor recunoaște drepturile altor state în apele din largul coastelor lor, așa cum se reflectă în Convenție, atâta timp cât drepturile și libertățile Statelor Unite și ale altora în temeiul dreptului internațional sunt recunoscute de astfel de state de coastă*” și

(2) „*Statele Unite își vor exercita și își vor afirma drepturile și libertățile de navigație și de survol la nivel mondial, într-un mod care este în concordanță cu echilibrul intereselor reflectat în convenție. Statele Unite nu vor accepta, totuși, actele unilaterale ale altor state menite să restrângă drepturile și libertățile comunității internaționale în navigație și survol și alte utilizări aferente mării libere.*”

În ce privește limitele mării teritoriale Statele Unite ale Americii recunoșteau limita de 3 mile marine, față de convenție care stabilea o limită de 12 mile marine. Deși prin proclamația sa din martie 1983, președintele Ronald Reagan a stabilit limita de 200 de mile marine pentru zona economică exclusivă adiacentă teritoriilor americane, S.U.A. a rămas în continuare cu o limită de 3 mile marine pentru marea sa teritorială.¹¹

Ulterior, Statele Unite ale Americii și-au proclamat limita de 12 mile marine pentru marea sa teritorială la sfârșitul anului 1988¹², iar cerințele sale privind exploatarea fundului mării au fost satisfăcute prin Acordul referitor la aplicarea părții a XI-a din Convenția de la Montego Bay, din 28 iulie 1994, negociat în perioada 1990 – 1994. În consecință, președintele american Bill Clinton a semnat *Convenția Națiunilor Unite din 10 decembrie 1982 asupra dreptului mării*, însă aceasta nu a fost ratificată de către Senat nici după 20 de ani.

Oceans Policy, Online by Gerhard Peters and John T. Woolley, *The American Presidency Project* (<https://www.presidency.ucsb.edu/people/president/ronald-reagan>).

¹¹ S.U.A. își proclamase suveranitatea asupra unei mări teritoriale cu lățimea de 3 mile marine în 1793, limită pe care a păstrat-o timp de aproape 200 de ani. Vezi scrisoarea lui Thomas Jefferson, Secretarul de stat al primului președinte american, George Washington, și viitor președinte, către ambasadorii acreditați în S.U.A., datată 8 noiembrie 1893, în: *To Certain Foreign Ministers in the United States, Germantown, Nov. 8. 1793*, Main Series, Volume 27 (1 September–31 December 1793), pp. 328 – 330; *The Papers of Thomas Jefferson Digital Edition*, ed. James P. McClure and J. Jefferson Looney. Charlottesville: University of Virginia Press, Rotunda, 2008 – 2024.

¹² Vezi declarația președintelui american Ronald Reagan privind extinderea limitei lățimii mării teritoriale: *Proclamation 5928 of December 27, 1988: Territorial sea of The United State of America*, Federal Register, vol. 54, No. 5, Monday, January 9, 1989, p 777. (https://www.gc.noaa.gov/documents/terr_sea_54_fr_777.pdf). În același document se specifică că este recunoscut dreptul navelor tuturor statelor de a trece inofensiv (innocent passage) prin marea teritorială și cel de tranzit prin strâmtorile internaționale de pe teritoriul S.U.A..

Ce presupune aceasta poziție a Statelor Unite ale Americii, exprimată prin declarația președintelui Ronald Reagan în primăvara anului 1983?

Întrucât, tradițional Statele Unite recunoșteau o limită de 3 mile marine pentru exercitarea suveranității în lungul coastelor și în jurul insulelor și solicitau respectarea dreptului ca navele sale să treacă în limitele cuprinse între 12 și 3 mile marine, în virtutea principiului asigurării libertății de navigație, fără a respecta dreptul de suveranitate asupra acestui spațiu stabilit prin legislație națională de către statele în cauză. În discuție fiind aplicarea prevederilor trecerii inofensive a navelor militare americane prin marea teritorială declarată de un stat fără o solicitare prealabilă pe canale diplomatice.

Anumite prevederi din legislația națională a mai multor state cu ieșire la mare legate de dreptul mării au fost și sunt considerate de către administrația americană ca fiind excesive față de echilibrul intereselor reflectat în convenție.

În baza declarației președintelui Ronald Reagan referitoare la politica privind oceanele, administrația americană a stabilit un program de acțiune conjugată a Departamentului de Stat și Departamentului Apărării prin care să se execute contestarea prevederilor legislației statelor de coastă, nerecunoscute de către SUA și considerate excesive în legătură cu dreptul maritim și care aduceau atingere principiului libertății mărilor (*Freedom of the Seas*), un fundament doctrinar al politicii americane în plan internațional.¹³

În comparație cu S.U.A., U.R.S.S. a semnat Convenția de la Montego Bay, însă nu a ratificat-o până la destrămarea acesteia. Aceasta a fost ratificată de Federația Rusă, continuatoare U.R.S.S. în relațiile internaționale, în 1997.

Atât la semnare, cât și la ratificare, U.R.S.S. și Federația Rusă au declarat că nu acceptă procedurile prevăzute de convenție referitoare la delimitarea spațiului maritim, la litigii privind activitățile militare, inclusiv activitățile militare ale navelor și aeronavelor guvernamentale, și la litigiile privind activitățile de aplicare a legii în ceea ce privește exercitarea drepturilor suverane sau a jurisdicției limitelor maritime. U.R.S.S. își declarase limita de 12 mile marine pentru marea sa teritorială încă din iunie 1971.

¹³ În baza documentelor promulgate de către președintele Reagan, Departamentul Apărării a emis pe 21 iunie 1983 documentul DoD Instruction C-2005.1, *U.S. Program for the Exercise of Navigation and Overflight Rights at Sea* pe baza căreia marina americană a executat regulat misiunii de tip FNOps în diferite zone ale lumii. Departament of Defence, Office of the under Secretary of Defense for policy, *Maritime claims reference manual*, 3ed Edition, Washington, January 1997 (<https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA346808.pdf>)

La puțin timp după declarația făcută de către președintele Ronald Reagan privind politica americană în ceea ce privește folosirea mărilor și oceanelor lumii, la Moscova a fost publicat Decretul nr. 384 adoptat de Consiliul de Miniștri pe 25 aprilie, privind regulile de navigație pentru navele militare străine în apele sale teritoriale ale U.R.S.S.. Prin acest document sovieticii au reglementat cazurile de trecere inofensivă (*Innocent Passage*) prin apele sale teritoriale, fără intrare în porturile sovietice, în sensul că este permisă doar pe rutele internaționale stabilite pentru navigație în mările și oceanele adiacente teritoriului sovietic. Sunt specificate rutele și schemele de trafic doar din mările Baltică, Ohotsk și Marea Japoniei.¹⁴

În opinia administrației americane, Marea Neagră era singura mare din lume la care accesul navelor militare americane este condiționat de derularea anterior a unor proceduri diplomatice.

Statele Unite au protestat și au contestat pe cale diplomatică valabilitatea acestor restricții din punct de vedere al dreptului internațional privind libertatea de navigație, iar United States Navy a pregătit și executat în perioada următoare misiunii specifice Freedom of Navigation Operations (FONOPS) în Marea Neagră și în apele teritoriale ale U.R.S.S., cele mai cunoscute fiind cele desfășurate în anii 1986 și 1988. În aceste două misiuni, navele militare americane au intrat în apele teritoriale sovietice la sud de Peninsula Crimeea.

În ambele evenimente au fost implicate aceleași două nave: crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970).

În perioada 1985 – 1989, relațiile dintre cele două superputeri ale lumii s-au schimbat semnificativ față de perioada anterioară. Președintele american Ronald Reagan, reales pentru un al doilea mandat, și noul lider sovietic, Mihail Gorbaciov, au transformat, din motive diferite, tiparul relațiilor dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Sovietică prin promovarea unei diplomații directe, față în față, pentru dezbaterea și rezolvarea unor probleme de interes comun, în special cele privind dezarmarea și evitarea confruntării militare.

Întâlnirile la nivel înalt s-au desfășurat într-o serie de patru summit-uri care au avut loc la Geneva (19 – 21 noiembrie 1985), Reykjavik (11 – 12 octombrie 1986), Washington (8 – 10 decembrie 1987), Moscova (29 mai – 3 iunie 1988) și New York (7 decembrie 1988), pe timpul cărora au fost semnate o serie de tratate privind dezarmarea și relaxarea confruntării dintre cele două mari puteri, cu ideologii politice opuse.

¹⁴*Union of Soviet Socialist Republics: Rules for navigation and sojourn of foreign warships in the territorial and internal waters and ports of the U.S.S.R.* în *International Legal Materials*, vol. 24, no. 6, 1985, pp. 1715 – 1722.

În mandantul său anterior, viziunea lui Ronald Reagan privind relațiile Statelor Unite ale Americii cu Uniunea Sovietică a fost cea a exercitării unei presiunii diplomatice, economice și militare, într-un context competițional multidomeniu, având ca centru de greutate crearea unui scut antirachetă pentru protejarea împotriva atacurilor cu rachete balistice intercontinentale, bazat pe sateliți dotați cu sisteme de descoperire, urmărire și lovire, conform programului „Inițiativa Strategică de Apărare”, cunoscut ca „Star War”, precum și sprijinirea mișcărilor anticomuniste, în special în state din așa-zisă „Lume a treia”, precum Afganistan, Grenada și Nicaragua.¹⁵

„Doctrina Reagan” a avut efecte majore asupra schimbării comportamentului strategic al Moscovei, mai ales după ce nou lider sovietic, Mihail Gorbaciov, își lansează programele de reformă internă „Perestroika” (restructurare) și „Glasnost” (deschidere) și schimbă abordarea strategică privind relațiile internaționale cu accent pe *dezarmare* și *destindere*.

Relațiile dintre Washington și Moscova au continuat în același cadru și în mandantul noului președinte american, George Bush Sr.. Acesta s-a întâlnit cu Gorbaciov în timpul summit-ului de la New York, 7 decembrie 1987, în calitate de președinte nou ales, iar după începerea mandatului său ca președinte al Statelor Unite ale Americii, în ianuarie 1989, a continuat linia politică și strategică a predecesorului său. Mai mult, i-a presat pe sovietici să se pună capăt „Războiului Rece”. Întâlnirea Bush Sr. și Gorbaciov la Malta (2 – 3 decembrie 1989) este considerată ca fiind momentul de încheiere „Războiului Rece”.

În acest context al relațiilor internaționale, al relațiilor dintre S.U.A. și U.R.S.S., în 1986 și 1988, au avut loc în Marea Neagră două evenimente importante, două incidente periculoase între nave ale marinei americane și nave ale Flotei sovietice de la Sevastopol, care au pus în dificultate liderii politici și militari de la Moscova și Washington.

Întrucât administrația americană a constatat că după 2 ani de proteste diplomatice și discuții cu diplomații sovietici referitoare la prevederile legislației sovietice legate de dreptul maritim internațional, referitoare la principiul „innocent passage” pentru navele militare, promulgată în primăvara anului 1983, nu au dat rezultatul dorit, aceasta a luat decizia ca pentru anul fiscal 1986 să se conteste poziția sovieticilor prin executarea

¹⁵ Vezi: The White House, *Strategic Defense Initiative: Congressional and allied consultation*, National Security Decision, Directive Number 116, December 2, 1983; *Strategic Defense Initiative*, National Security Decision, Directive Number 119, March 2, 1983, Washington (<https://www.reaganlibrary.gov/>); Dorel Bușe, *Inițiativa de Apărare Strategică a S.U.A. și colapsul comunismului în U.R.S.S.*, în *Impact strategic*, Ed. UNAP „Carol I”, nr. 3/2007, București, pp. 65 – 69.

unor treceri prin apele teritoriale ale U.R.S.S. de către grupuri de nave militare americane, forțându-se astfel schimbarea poziției Moscovei în această problemă.¹⁶

Totodată, în 1986, US Navy a schimbat semnificativ cadrul operațiilor flotelor sale din Pacific și Marea Mediterană, în sensul că au fost planificate și executate misiuni în apropierea coastelor Uniunii Sovietice din Marea Ohotsk și Marea Neagră, la distanțe și situații care nu au fost în perioada anterioară.¹⁷

A fost o decizie fără precedent.

Incidentele din 1975 din Marea Neagră, din apropierea Insulei Șerpilor, și cel din 1982 din nordul Mării Japoniei s-au produs neplanificat. Primul din cauza unor erori de navigație, iar al doilea dintr-o necunoaștere a situației pe timpul planificării misiunii.

De această dată, misiunea a fost planificată intenționat, alegându-se o rută a navelor americane prin apele teritoriale sovietice de la sud de Peninsula Crimeea, pornind de la vest la est, mergând în linie dreaptă, pentru a se trece la distanța de 6 mile marine față de coastă și a rămâne în aceste ape aproximativ două ore.

Pentru executarea acestor misiuni, din cadrul programului Freedom of Navigation în Marea Neagră au fost alese crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970). Aceste nave erau dotate cu tehnică și armament de ultimă generație și aveau și misiunea adiacentă de a executa supraveghere și cercetare în toate mediile despre nave de suprafață, submarine, aviație, surse ale emisiilor electromagnetice, ș.a.

După o primă prezență în Marea Neagră la sfârșitul anului 1985 (11 – 14 decembrie), grupul de nave americane compus din „YORKTOWN” și „CARON” a primit ordin de a executa o incursiune în Marea Neagră cu misiunea principală de a exercita dreptul de trece prin apele teritoriale ale U.R.S.S., în condițiile prevăzute de UNCLOS referitoare la trecerea inofensivă a navelor militare străine prin marea teritoriilor a statelor de coastă, căutându-se să se obțină o renunțare de către Moscova la restricții impuse prin propria legislație (trecerea cu aprobare prealabilă și numai pe trasee recomandate).

Crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970) au intrat în Marea Neagră pe 10 martie 1986. După două zile de navigat prin apele internaționale din Marea Neagră, în dimineața zilei de 13

¹⁶ Problema era dezbătută în mediul academic și politic american încă din perioada în care se negocia Convenția ONU privind dreptul maritim internațional. Vezi: Peter B. Walker, *What is innocent passage?*, US Naval War College, International Law Studies, Vol. 61, *Role of International Law and an Evolving Ocean Law*, 1980, pp. 365 – 387.

¹⁷ *U. S. Naval Operations in 1986* în U.S. Naval Institute Review, Proceedings, Vol. 113/5/1.011, May 1987.

martie 1986, cele două nave americane s-au îndreptat către Peninsula Crimeea, iar la ora 11 și 11 minute au intrat în apele teritoriale sovietice în ciuda avertizărilor transmise de navele sovietice și a prezenței acestora în apropiere. YORKTOWN” și „CARON” (DD-970) și-au păstrat drumul planificat, au trecut la 6 mile de coasta sovietică și au ieșit din marea teritorială a U.R.S.S. la ora 13 și 12 minute.¹⁸

În apropierea grupului de nave americane se afla fregata sovietică „LADNÂI” care monitoriza activitatea acestora încă de pe 10 martie 1986, după ieșirea lor din marea teritorială a Turciei. Comandantul fregatei sovietice a atenționat prin radio pe comandanții navelor americane că au intrat în apele teritoriale sovietice și le-a cerută să părăsească aceste ape, informând, totodată, despre incident și eșalonul său superior, chiar dacă acesta supraveghea continuu evoluția navelor americane.

Comandanții americani au confirmat primirea mesajului, însă nu au schimbat drumul. Și-au menținut ruta planificată, conform misiunii primite, motivând că își exercită dreptul de trecere inofensivă prevăzut de legislația internațională. Cel mai probabil, această conversație s-a repetat pe întreaga perioadă.

Navele americane au fost monitorizate îndeaproape de către cele sovietice, însă acestea nu au primit ordin de a executa altceva. Pe timpul aceste incursiuni, navele americane aveau sistemele de supraveghere și cercetare pornite.

Chiar dacă după intrarea în apele sovietice comandanții navelor americane renunțaseră la acțiunea de culegere de informații, acțiune care contravine condițiilor pe care trebuie să le respecte o navă militară atunci când se prevalează de dreptul la trecere inofensivă, cel mai probabil majoritatea sistemelor au rămas pornite, pentru navigație și monitorizarea activității navelor sovietice și a sistemelor defensive de la coastă, fiind văzute de către marinarii sovietici.¹⁹

Crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970) au mai staționat în Marea Neagră încă alte 4 zile, intrând în apele teritoriale ale Turciei și în Strâmtoarea Bosfor pe 17 martie 1986, fiind supravegheate îndeaproape întreaga perioadă de către nave și avioane sovietice.

Se pune întrebarea dacă pătrunderea navelor americane în marea teritorială a U.R.S.S. a luat prin surprindere marina sovietică? Cel mai probabil este că da. Deși, la Sevastopol s-au luat imediat măsuri de ridicarea capacității de luptă după ce s-a aflat că două nave americane vor intra în

¹⁸William J. Aceves, *Diplomacy at Sea: U.S. Freedom of Navigation Operations in the Black Sea*, Naval War College Review, Vol. 46, No. 2 (Spring 1993).

¹⁹*Ibidem*.

Marea Neagră, s-au emis ordine de acțiune pentru monitorizarea prezenței acestora în Marea Neagră cu nave și avioane, s-a dat alarma în flotă când „YORKTOWN” și „CARON” au luat drum de apropiere de sudul Peninsulei Crimeea și s-au trimis nave și avioane în apropierea navelor americane, Comandamentul Flotei Mării Negre nu a dat și ordin pentru a se întreprinde vreo acțiune de forțare a schimbării cursului navelor americane.

Crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970) s-au deplasat prin marea teritorială a U.R.S.S. timp de 2 ore.

Marina sovietică cunoștea capacitățile deținute de către cele două nave și tipurile de misiuni pe care acestea le puteau executa. De asemenea, cu cel puțin 8 zile înainte, diplomația sovietică a primit informarea că două nave militare americane vor executa tranzitul strâmtorilor turcești și vor intra în Marea Neagră pe 10 martie 1986, conform obligațiilor prevăzute de Convenția de la Montreux din 1936 ca toate statele parte la convenție să fie informate pe cale diplomatică.

Flota sovietică a Mării Negre s-a pregătit pentru a executa supravegherea acțiunii navelor americane cu nave și avioane pe toată perioada staționării acestora în Marea Neagră, însă Comandamentul sovietic de la Sevastopol și nici eșaloanele superioare acestuia nu au avut cunoștință despre ce anume urmau să facă marinarii americani. Era o altă situația ca multe din cele din anii trecuți în care nave americane vin, se plimbă prin Marea Neagră în apropierea coastelor sovietice fără a intra în marea teritorială și părăsesc Marea Neagră după câteva zile, evitându-se pe cât posibil producerea de incidente între forțe ale celor două marine și menținându-se comportamentul reciproc în spiritul acordului INCSEA din 1972. În trecut navele americane se mai apropiaseră de limitele mării teritoriale sovietice, dar nu le trecuseră.

Pe de altă parte, cunoscându-se faptul că nave ale marinei sovietice nu executase nicio misiune provocatoare în apropierea coastelor statului american și nici nu se apropiaseră vreodată de limita mării teritoriale a Statelor Unite ale Americii care la aceea dată, conform legislației proprii era de 3 mile marine, pe baza dreptului de liberă navigație prevăzut legislația internațională referitoare la dreptul mării, Comandamentul sovietic de la Sevastopol pur și simplu nu a prevăzut că este posibilă o intrare intenționată a navelor americane în marea teritorială sovietică. Acest fapt explică surprinderea marinei sovietice atunci când evenimentul s-a petrecut și reținerea de la acțiunii care puteau genera efecte politice majore.²⁰

²⁰ Se pare că nave ale marinei sovietice s-au apropiat pentru prima dată de coasta Statelor Unite ale Americii la o distanță de 50 de mile (în jur de 80 de Km) la începutul anului 1983. „Two Soviet warships recently sailed within 50 miles of the Gulf Coast, United States Navy officers said today. The officers said it was the closest that Soviet warships had come to the

Au fost înaintate note de protest de către sovietici, s-au ținut conferințe de presă în ambele capitale și s-au publicat articole în presa din ambele state, dar și din alte state, prin care cele două părți și-au susținut punctul de vedere, iar jurnaliștii au făcut comentarii.

Protestele sovietice făcute pe cale diplomatică și informațiile publice s-au axat pe acuzația privind încălcarea cu bună știință a dreptului maritim internațional, a legislației sovietice și a suveranității U.R.S.S., prin intrarea neautorizată în marea teritorială sovietică și culegerea de informații pe timpul trecerii prin această zonă de suveranitate. Răspunsul părții americane a fost că întreaga acțiune s-a executat respectându-se legislația internațională referitoare la dreptul mării, fiind o simplă exercitare a dreptului de trecere inofensivă, o manevră de rutină care nu a avut menirea de a fi provocatoare sau sfidătoare.²¹

Evenimentul a produs multă tensiune printre marinarii și comandanții sovietici ai acestora. Surprinderea și lipsa de acțiune pe timpul traversării navelor americane prin marea teritorială manifestată de către lanțul de comandă al marinei sovietice a fost considerată o rușine, o pată pe onoarea marinarilor Flotei sovietice din Marea Neagră.

O justificare privind modul de acțiune al Flotei de la Sevastopol ar fi fost că nu au existat planuri și aprobări prealabile, iar evenimentele s-au derulat rapid. Un alt motiv invocat după eveniment a fost acela că marinarii sovietici nu puteau submina printr-o acțiune în forță „eforturile de pace” ale noului lider de la Moscova, Mihail Gorbaciov, care se întâlnește cu câteva luni în urmă cu președintele american.²²

Incidentul produs în Marea Neagră pe 13 martie 1986 a creat tensiune între cele două mari puteri, care la cel mai înalt nivel erau angrenate într-un proces de destindere.

United States since they periodically began deploying to the Caribbean in 1969”. Richard Halloran, *Soviet ships came close, Navy says*, în „New York Times”, Feb. 15, 1983.

²¹ La câteva zile de la incident în presa americană a fost publicate câteva articole referitoare la eveniment și la punctul de vedere al Pentagonului în legătură cu acesta. Vezi: Richard Halloran, *2 U.S. Ships Enter Soviet Waters off Crimea to Gather Intelligence*, în „New York Times”, March 19, 1986, New York; George C. Wilson, *Soviet Ships Shadowed U.S. Vessels’ Transit*, în „The Washington Post”, March 20, 1986, Washington.

²² Andrei Soiustov (Андрей Союстов), *Cum o navă de patrulare sovietică a învins un crucișător american* (Как советский сторожевик победил американский крейсер), *Revista militară* (Военный журнал), nr. 2/2018 (<http://xn--b1agdladpu.xn--p1ai/?p=2242>). După cum a declarat amiralul Cernavin „Forțele de atac ale flotei au fost pregătite imediat să oprească acțiunea provocatoare ale navelor de război americane în apele sovietice. Dar am înțeles clar gravitatea posibilelor consecințe.”

Disputa diplomatică și publică privind motivele producerii acestuia s-a manifestat în perioada imediat următoare. Au fost făcute schimburi de note diplomatice și s-au dat replici în conferințe de presă, interviuri și articole publicate în presa națională și internațională.²³

În situația în care, în urma negocierilor derulate după evenimentul produs în Marea Neagră pe 13 martie 1986 dintre diplomații americani și cei sovietici privind revizuirea restricțiilor din legislația sovietică referitoare la trecerea inofensivă a unor nave militare străine prin marea teritorială a U.R.S.S., în special din Marea Neagră, nu s-a ajuns la un punct de vedere comun, dar continuau fără a se înregistra vreun progres, administrația americană a luat decizia ca în februarie 1988 să se mai execute o misiune în Marea Neagră, cu aceleași obiective, aceleași forțe și aceeași desfășurare ca cea din primăvara anului 1986.

De această dată navele militare americane au fost lovite intenționat de către cele sovietice, ca o măsură extremă luată de către marina sovietică pentru scoaterea navelor americane din apele teritoriale sovietice de la sud de Peninsula Crimeea.

***DIVERGENCES BETWEEN THE U.S. AND THE U.S.S.R.
REGARDING THE APPLICATION OF INTERNATIONAL MARITIME
LAW: ACTIONS IN THE BLACK SEA (1983 – 1986)
-abstract-***

Key words: international norms, maritime space, diplomatic and military actions, adjacent maritime space

In December 1982, under the oversight of the United Nations, the principles and international norms regarding the sovereign and exclusive rights of coastal states over the maritime space adjacent to their shorelines were established.

The United States of America did not sign the U.N. Convention on the Law of the Sea, but through the administrations of Presidents Gerald Ford and Ronald Reagan, the US promoted its own ocean policy. Through diplomatic and military actions carried out under the Freedom of Navigation Operations Program, the US challenged other states legislative initiatives that were considered excessive in Washington.

After Moscow adopted the legislation regulating the adjacent maritime space to the Soviet coastline in 1983, especially in the Black Sea

²³ Vezi articolele: *Kremlin Protest on US Warships Adds to Superpower Tensions și Moscow Claims US Ships Were Spying* în ediția londoneza a ziarului „The Times” din 19 și 21 martie 1986.

and the Sea of Japan, tensions intensified between the two superpowers, regarding the application of the international maritime law concerning the innocent passage of foreign military vessels through another state's territorial waters.

In this context, a series of incidents occurred between American and Soviet warships, that culminated on February 12, 1988 with the event known as the „Black Sea Bumping Incident”.