

13 MARTIE 1988: INCIDENT ÎN MAREA NEAGRĂ PRODUS ÎNTRE NAVELE MILITARE AMERICANE ȘI CELE SOVIETICE „THE BLACK SEA BUMPING INCIDENT”

*Comandor dr. ing. Marian TĂNASE**

La puțin timp după preluarea puteri în U.R.S.S., Mihail Gorbaciov a făcut schimbări la vârful instituțiilor din sistemul de apărare sovietic. La comanda marinei sovietice, pe 29 noiembrie 1985, amiralul de flotă (4 stele) Serghei Gheorghievici Groșkov, în vârstă de 75 de ani, care a fost comandant șef al marinei sovietice timp de 30 de ani, a fost înlocuit de către amiralul de flotă Vladimir Nikolaevici Cernavin, în vârstă de 57 de ani, care exercita funcția de șef al Statului Major al Marinei și primul-locțiitor al comandantului-șef din 16 decembrie 1981.

Amiralul Cernavin avea să conducă marina sovietică până în vara anului 1992, la puțin timp după desființarea U.R.S.S..

În câteva luni de la preluarea comenzii marinei sovietice, amiralul Cernavin s-a confruntat cu cea mai mare provocare din partea marinei americane de până atunci, violarea de către nave militare americane a frontierelor de stat ale U.R.S.S. în Marea Neagră.

Pe 13 martie 1986 două nave militare americane au intrat intenționat în marea teritorială sovietică la sud de peninsula Crimeea.

Marina sovietică a fost luată prin surprindere de acțiunea fără precedent a navelor militare americane. Deși au monitorizat acțiunea acestora și le-au cerut insistent americanilor să părăsească marea teritorială sovietică, navele militare ale Flotei sovietice din Marea Neagră nu au executat manevre periculoase în apropierea celor americane.

Protestul sovieticilor înmănat Ambasadei americane de la Moscova pe 19 martie 1986 conținea acuzația de „violare” a „frontierelor de stat” de către nave militare americane și cererea expresă ca autoritățile americane „să ia măsuri pentru ca asemenea acțiuni provocatoare să nu se mai repete.”

Pentagonul, la rândul său, într-un comunicat de presă, a recunoscut producerea evenimentului din 13 martie 1986, și a declarat că acțiunea navelor americane nu a fost o provocare, ci a fost vorba doar de „exercitarea dreptului de trecere inofensivă” prin apele teritoriale ale unei țări.¹

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

¹ Informația privind protestul U.R.S.S. adresat S.U.A. publicată de agenția sovietică TASS, precum și comunicatul Ministerului Apărării al Statelor Unite preluat de agențiile Associated Press și France Presse, în data de 19 martie 1986, au fost preluate de agenția română AGERPRES și de către presa românească în edițiile din 20 martie 1986. Vezi:

Manevra celor două nave militare americane, crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970), au luat prin surprindere marina sovietică. Acest eveniment a fost considerat o rușine pentru marinarii sovietici.

Amiralul Cernavin a susținut public la câteva zile după producerea evenimentului că Flota sovietică a Mării Negre era pregătită să acționeze imediat pentru a opri acțiunea provocatoare a navelor americane, de violare a frontiere de stat a URSS în apele teritoriale sovietice din Marea Neagră, dar că s-a „înțeles gravitatea posibilelor consecințe” și că „de această dată” marina sovietică a „dat dovadă de răbdare și reținere”.² S-a apreciat că orice altă acțiune ar fi subminat „inițiativele de pace” ale lui Mihail Gorbaciov, începute cu câteva luni în urmă.

Și după mulți ani, în memoriile sale, în amiralul sovietic aprecia că intrarea neautorizată a celor două nave militare americane pe 13 martie 1986 în marea teritorială a U.R.S.S., la sud de Peninsula Crimeea, unde se afla cea mai mare bază navală a marinei sovietice din Marea Neagră, a fost „cea mai mare provocare din partea Pentagonului”.³

Disputa diplomatică și științifică dintre americani și sovietici privind aplicarea normelor de drept maritim, în special cele referitoare la trecerea inofensivă a unei nave militare prin marea teritorială a început cu ceva timp înainte de promulgarea de către Kremlin în aprilie 1983 a noii legislații sovietice privind spațiul maritim, care stabilea reguli pentru navele militare străine, a continuat mai intens în perioada următoare, iar după evenimentul din 12 februarie 1988, pe lângă publicarea de articole și studii referitoare la această problemă, delegații formate din diplomați și marinari din cele două state s-au reunit în mai multe sesiuni începând din vara anului 1986 pentru a dezbate unele aspecte juridice internaționale privind utilizarea tradițională a mărilor și oceanelor, în special, cele referitoare la navigația navelor militare.⁴

Scînteia, anul LV, nr. 13553, 20 martie 1986, p. 11; *România Liberă*, anul XLIV, nr. 12868, 20 martie 1986, p. 6; *Flacăra Iașului*, anul XLII, nr. 12265, 20 martie 1986, p. 4. Vezi și U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No. 112: *United States responses to excessive national maritime claims*, March 9, 1992, pp. 56 – 58.

² Vezi citarea din *Izvestia*, 23 martie 1986, în *Workers Hammer*, No 78, April 1986, p. 5.

³ 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--plai/?p=2242>).

⁴ Vezi: și U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No. 112: *United States responses to excessive national maritime claims*, March 9, 1992, pp. 56 – 58; W.E. Butler, *Innocent passage and the 1982 Convention: The influence of soviet law and policy*, „American Journal of International Law”, April, 1987; Erik Franckx, *Further steps in the clarification of the Soviet position on the innocent passage of foreign warships through its territorial*

Nu s-a ajuns la un punct de vedere comun decât în toamna anului 1989, după ce negocierile au fost impulsionate de producerea în 1988 a unui incident mai grav decât cel din 1986. În acest format s-a pus și problema obținerii unui acord pentru prevenirea situațiilor periculoase în care se pot găsi forțe ale celor două armate, pe mare și pe uscat. Acordul anterior, INCSEA semnat în 1972 a avut un rol important în a limita la minimul posibil a situațiile periculoase pe mare dintre navele celor două marine.⁵

În timp ce se derulau aceste negocieri diplomatice, cu acordul președintelui și a guvernului american, US Navy a planificat în 1988 o nouă misiune în Marea Neagră pentru afirmarea dreptului la trecere inofensivă prin marea teritorială a U.R.S.S. cu scopul de întări poziția diplomației americane și de a forța Moscova să renunțe la restricțiile impuse prin legislația sa promulgată în 1983.

În linii mari, misiunea s-a executat în același cadru ca cea din urmă cu 2 ani. A fost executată de către navele aceleași nave, USS „CARON” și USS „YORKTOWN”, care au avut aproape același curs prin apele teritoriale sovietice din dreptul Peninsulei Crimeea. De această dată marina sovietică, Flota Mării Negre, era pregătită pentru a nu fi luată din nou prin surprindere de o intrare a navelor americane în marea teritorială sovietică.

După evenimentul din 13 martie 1986, amiralul Cernavin a propus mareșalului Sokolov un plan privind modul de acțiune al navelor sovietice în situația în care nave militare americane vor încerca din nou să intre în marea teritorială sovietică. Fiindcă navele americane nu puteau fi lovite s-a propus ca ele să fie alungate din marea teritorială prin forțarea acestora de a-și schimba cursul utilizând o manevră de abordaj (Lipirea navei sovietice de bordul navei americane și împingerea acesteia astfel încât să fie obligată să se deplaseze pe un drum care să le scoată din marea teritorială).

Ideea lui Cernavin, propusă de Sokolov pe linie de partid, avea să fie aprobată într-un final de către Mihail Gorbaciov, care a cerut să se ia toate măsurile pentru ca în urma acestor acțiuni să nu existe victime umane.⁶ La

waters, „Georgia Journal of International and Comparative Law”, vol. 19, nr. 3/1989, pp. 535 – 563; W. E. Butler, *Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy*, „The American Journal of International Law”, Vol. 81, No. 2 (Apr., 1987), Cambridge University Press, pp. 331 – 347; Pierandrea Leucci, *Innocent Passage in the Territorial Sea within the Framework of the Law of the Sea Convention*, „International Journal of Maritime Affairs and Fisheries”, Vol.10, No. 1, June 2018, pp. 1 – 9.

⁵ Vezi: Stanley B. Weeks, *Measures to Prevent Major Incidents at Sea*, United Nations Institute for Disarmament Research Geneva, *Maritime Security: The Building of Confidence*, Edited by Jozef Goldblat, United Nations, New York, 1992, pp. 55 – 68.

⁶ Vezi articolul: Serghei Koldin (Сергей Колдин), *Rușinea din Crimeea a flotei americane. În urmă cu 35 de ani, navele de patrulare sovietice au respins navele americane* (Крымский конфуз флота янки. 35 лет назад советские сторожевые корабли дали

sfârșitul anului 1986, Comandamentul Flotei sovietice din Marea Neagră avea planul aprobat. Avea să fie pus în practică în februarie 1988.

De cealaltă parte, în martie 1987, administrația americană a revizuit Programul FON. A fost emisă o nouă directiva prin care s-a stabilit noi proceduri de gestionare a acestuia de către instituțiile administrației (*Program Guidance*) și, printre altele, că interesul american va fi protejat inclusiv în apele teritoriale cu lățimea de până la 12 mile marine dar în care se cere o notificare prealabilă pentru trecerea inofensivă a navelor militare, sau era solicitată trecerea obligatorie pe anumite rute.⁷ Se poate spune că se făcea referire și la legislația sovietică în domeniul maritim promulgată cu câțiva ani mai devreme, ceea ce avea să aibă urmări peste un an.

După incidentul din februarie 1986, programul misiunilor navelor americane în Marea Neagră în cursul anului a mai cuprins doar vizita la Constanța și o patrulare în apele internaționale.

Între 16 și 19 iunie 1986, nava de debarcare „CORONADO” (AGF-11), însoțită de către fregata „PHARRIS”(FF-1094) au vizitat portul Constanța. La bordul navei „CORONADO”, nava comandant a Flotei a VI-a din Marea Mediterană, s-a aflat comandantul flotei, viceamiral Frank B. Kelso II. Amiralul american venea la Constanța pentru al doilea an consecutiv.⁸

Misiunea de acest gen din toamna anului 1986 (*Black Sea Ops 87-1*), prima din anul fiscal 1987, a fost executată de către distrugătoarele „MOOSBURGER” (DD-980) și „JOHN RODGERS” (DD-983) între 16 și 21 octombrie.⁹ După ieșirea din Marea Neagră cele două distrugătoare americane au făcut o vizită de câteva zile în portul turcesc Istanbul (21 – 23 octombrie).¹⁰

отпор американским кораблям), în *Standardul Armatei* (Армейский стандарт), 16 februarie (февраля) 2023 (<https://armystandard.ru/news/20232161028-kDKWA.html>).

⁷ Vezi: Document 200: *National Security Decision Directive 265, Freedom of Navigation Program (C)*, March 16, 1987, 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. 569 – 572.

⁸ *Scînteia*, anul LV, nr. 13.628, marți 17 iunie 1986, p. 3; nr. 13631, vineri 20 iunie 1986, p. 3; *U. S. Naval Operations in 1986*, în U.S. Naval Institute Review, *Proceedings*, Vol. 113/5/1.011, May 1987.

⁹ *U. S. Naval Operations in 1986*

¹⁰ <https://www.navysite.de/cruisebooks/dd983-86/003.htm>

În același an, între 27 și 28 septembrie, cuirasatul „NEW JERSEY” (BB-62), având rachete nucleare, însoțit de navele din grupul său luptă, a tranzitat Marea Ohotsk. A fost pentru prima dată când o asemenea navă (battleship) opera atât de aproape de coastele sovietice, mai ales în Marea Ohotsk pe care sovieticii o considerau ca fiind lac propriu („*This was the first time an American battleship had operated in the Soviet Union's backyard*”). Anterior, la sfârșitul lunii august 1988, grupul crucișătorul „VINCENNES” (CG-49) a executat aceeași misiune. Ambele grupuri au fost monitorizate de către forțe ale marinei sovietice, crucișătoare, fregate, avioane de patrulare, avioane de bombardament și elicoptere.¹¹

În primăvara și în toamna anului 1987, US Navy a organizat, prin Flota a VI-a din Marea Mediterana, tradiționalele misiuni în Marea Neagră pentru promovarea și realizarea obiectivelor programului „Freedom of Navigation Operations”, iar în vara aceluiași an a fost desfășurată vizita anuală la Constanța.

Black Sea Ops 87-2 a fost executată de către crucișătorul „JOSEPHUS DANIELS” (CG27) și fregata „DOYLE” (FFG-39). Acestea au fost în Marea Neagră în perioada 27 februarie – 3 martie 1987. Pe timpul misiunii, navele americane au fost monitorizate de către navele sovietice și hărțuite de către fregata bulgărească „DRUZKI” (1 martie).¹²

Pentru vizita la Constanța din vara anului 1987 a navelor Flotei a VI-a americane au fost desemnate un distrugător și o fregată: „PREBLE” (DDG-46) și „RICHARD L. PAGE” (FFG-5). Comandantul Flotei a VI-a nu a venit la Constanța, fiind înlocuit de un alt amiral. Navele au sosit la Constanța pe 23 iunie și au plecat pe 26 iunie 1987.¹³

În perioada 29 august – 2 septembrie 1987 distrugătorul „PREBLE” (DDG-46) a reintrat în Marea Neagră împreună cu distrugătorul „CONOLLY” (DD-979) pentru ce de a doua misiune din anul 1987.

¹¹Vezi: *U. S. Naval Operations in 1986....; Full History: USS NEW JERSEY: The World's Greatest Battleship* (<https://www.battleshipnewjersey.org/the-ship/full-history/>); *Pacific provocations*, în „Bulletin of the Atomic Scientists”, Vol. 44, nr. 7, September 1988, p. 63.

¹² „While Doyle deployed with the Nimitz (CVN-68) Battle Group for Med 1-87 to the Sixth Fleet in the Mediterranean (30 December 1986–30 June 1987), she sailed in company with guided missile cruiser Josephus Daniels (CG-27) through the Turkish Straits and carried out freedom of navigation exercises in the Black Sea (24 February–3 March 1987). A Bulgarian Druzki (Riga) class frigate (FF.12) harassed the U.S. ships (1 March), and the Soviets also monitored the American ships' intrusion into the Black Sea. Following Doyle's voyage into the Black Sea, she conducted surveillance of Soviet ships and submarines at an anchorage at Astypalaia, Greece (3–12 March)”. (<https://www.history.navy.mil/>).

¹³*Scînteia*, anul LVI, nr. 13946, miercuri 24 iunie 1987, p. 5; nr. 13949, sâmbătă 27 iunie 1987, p. 5.

Misiunile din cadrul *Black Sea Ops* pe anul 1987 au avut cadrul obișnuit de patrulare și culegere de informații.

Contestarea legislației sovietice privind modalitatea stabilirii limitelor pentru marea teritorială prin incursiuni ale navelor militare americane dincolo de aceste limite s-a făcut și în anul 1987, însă de această dată în Oceanul Pacific.

Misiunea a fost executată în secret de către crucișătorul cu propulsie nucleară din clasa „Virginia”, comisionat în octombrie 1980 și dotat cu rachete de croazieră, USS „ARKANSAS”. Nava a plecat din portul american Alameda, California, pe 27 aprilie 1987, și după o oprire la Pearl Harbor, a plecat pe 8 mai către nord. Echipajului i s-a comunicat că nava merge către portul Adak din Alaska, însă USS „ARKANSAS” a avut de executat și o misiune specială, aceea de naviga trecând linia de intrare în Golful Avacea, Peninsula Kamceatka, declarat de către sovietici ca fiind golf istoric și în consecință ape teritoriale, fapt contestat de către Statele Unite ale Americii.

În acest golf se afla baza navală sovietică de la Petropavlovsk, unde erau dislocate unități ale Flotei Pacificului. În drumul său către intrarea în golf, în dimineața zilei de 17 mai 1987, crucișătorul american a fost înconjurată de către nave sovietice, submarine și avioane de luptă, însă acesta și-a continuat drumul. Trei zile mai târziu, USS „ARKANSAS” a trecut linia stabilită de către sovietici ca fiind limita exterioară a apelor lor teritoriale. Cu toate că a fost o situație tensionată, nu s-au produs incidente majore ca abordaj sau focuri de arme. Sovieticii au protestat public privind violarea apelor lor teritoriale, iar răspunsul americanilor a fost că nava se afla în apele internaționale.¹⁴

În 1988, marina americană a trimis în Marea Neagră trei grupuri de câte două nave pentru a executa misiunile anuale de prezență navală și vizita oficială regulată la Constanța. În plus, nava americană de cercetări oceanografice „KNORR” (AGOR-15) a executat o misiune de cercetare în Marea Neagră cu durata de 21 de zile, în perioada 16 aprilie – 7 mai 1988, limita impusă de Convenția de la Montreux.

Prima misiune a fost executată în februarie de către grupul format din crucișătorul „YORKTOWN” (CG-48) și distrugătorul „CARON” (DD-970). Aceste nave, în această formulă, erau prezente pentru a treia oară în

¹⁴ Incidentul a fost relatat în presa americană. Vezi articole lui Jeff Berliner din „United Press International”, edițiile din 16 august și 11 noiembrie 1987: *Soviets, U.S. Navy ship in tense confrontation* și *Close encounter between Navy and Soviet ship in Bering Sea* (<https://www.upi.com/Archives/1987/>); Istoricul navei (<https://encyclopediaofarkansas.net/entries/uss-arkansas-5763/>).

Marea Neagră. La ultima lor prezență, în martie 1986, acestea au traversat marea teritorială sovietică la 6 mile marine sud de Peninsula Crimeea, însă fără incidente majore între navele celor două marine.

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 de a se mai executa o misiune în Marea Neagră, cu aceleași obiective, aceleași forțe și aceeași desfășurare ca cea din primăvara anului 1986.

Astfel că, în timp ce se derulau aceste negocierii diplomatice și militare, cu acordul președintelui și a guvernului american, US Navy a planificat executarea în februarie 1988 a unei alte misiuni în Marea Neagră pentru afirmarea dreptului la trecere inofensivă prin marea teritorială a U.R.S.S. cu scopul de a întări poziția diplomației americane și de a forța Moscova să renunțe la restricțiile impuse prin legislația sa promulgată în 1983.

La momentul la care a fost anunțat pe cale diplomatică, cu 15 zile înainte, că USS „YORKTOWN” și USS „CARON” vor intra pentru câteva zile în Marea Neagră, începând cu 10 martie 1988, pentru a executa o misiune de rutină a marinei americane în această mare, sovieticii cunoșteau capacitățile de culegere de informații ale acestor nave și, dacă nu cunoșteau, sigur au dedus misiunea grupului de nave. Marina sovietică, care avea un plan de acțiune aprobat anterior de conducerea de partid și de stat de la Moscova, prin Comandamentul flotei de Sevastopol, s-a pregătit pentru întâmpinarea, supravegherea și urmărirea navelor americane, dar și pentru a interzice intrarea acestora în apele teritoriale sovietice sau de a le scoate din aceste ape prin forțarea schimbării de drum către sud utilizându-se o manevră de abordarea și împingerea acestora.

Pentru misiunea de căutare, însoțire și supraveghere a navelor americane, de la limita apelor teritoriale turcești și până la limita celor sovietice, comandantul Flotei sovietice din Marea Neagră, amiralul Hronopulo, a desemnat trei nave, două nave de patrulare și o navă de salvare, și la numit pe șeful său de Stat Major, viceamiralul V.E. Selivanov, comandant al misiunii.

Comanda grupului de nave format din nava de patrulare „BEZZAVETNÂI” (811), fregată din clasa „KRIVAK-I” după clasificarea NATO, nava de patrulare „SKR-6” (824), fregată din clasa „MIRKA-II” după clasificarea NATO, și nava de căutare și salvare „IAMAL”, o avea

comandantul fregatei „BEZZAVETNÂI”, căpitanul de gradul 2 Vladimir Ivanovici Bogdașin (viitor amiral al marinei ruse). Este surprinzătoare nominalizarea acestor nave, întrucât exista o diferență foarte mare într-un raport de aproape 1 la 3 în favoarea navelor americane.

Dacă vitezele maxime pe care le puteau dezvolta navele sovietice și americane erau în jur de 32 de noduri, în ceea ce privește deplasamentul era un dezechilibru major în defavoarea celor sovietice. Navele sovietice în comparație cu cele americane erau de 2 sau 3 ori mai mici. De exemplu, crucișătorul „YORKTOWN” avea un deplasament de 9600 tdw, iar fregata „BEZZAVETNÂI” avea 3200 tdw. Distrugătorul „CARON” avea un deplasament de 8200 tdw, în timp ce cea de a doua navă de patrulare sovietică atingea 1140 tdw.

Pe 10 februarie 1988, cele două nave militare americane, „YORKTOWN” și „CARON”, au ieșit din Strâmtoarea Bosfor și după ce au ieșit din apele teritoriale ale Turciei au navigat în apele internaționale în partea de vest a Mării Negre, în apropierea mărilor teritoriale ale Bulgariei și României, pe rute și în zone în care la aceea vreme traficul naval era destul de intens. Cel mai probabil, navele americane au fost reperate de către navele sovietice până acestea au ajuns în partea de nord a vestului Mării Negre, continuând să le monitorizeze îndeaproape activitatea.

În dimineața zilei de 12 februarie 1988, venind dinspre sud-vest către Peninsula Crimeea, cele două nave americane au schimbat direcția de navigare, venind la un drum de 090°, care intersecta marea teritorială sovietică și trecea la 6 – 7 mile marine de Capul Foros, limita de sud a Peninsulei Crimeea, situat între Sevastopol și Yalta.

În următoarele ore avea să se producă ceea ce este cunoscut ca „Black Sea Bumping Incident”.¹⁵

¹⁵Pe 12 februarie 1988, la ora 14:20 (ora locală), când distrugătorul „CARON” se afla în punctul de coordonate 44°10' N și 34°39' E, comandantul acestuia raporta eșaloanelor sale superioare că în timp ce executa FNOPS la sud de Peninsula Crimeea, la ora 10:46, când nava se afla la 12 mile marine de coasta sovietică, a recepționat pe canalul internațional de comunicații maritime (canalul 16 VHF) de la nava de patrulare „BEZZAVETNÂI” (811) un mesaj prin care era informat că navele sovietice au ordin să prevină intrarea neautorizată a navelor americane în marea teritorială sovietică și, ca măsură extremă, acestea au aprobare să lovească navele americane. „CARON” a răspuns că este angajată într-o trecere inofensivă în conformitate cu legea internațională și și-a continuat drumul pe care era angajată. La ora 11:02, în punctul de coordonate 33°35' N și 44°15' E, la distanța de 10,5 mile marine față de coastă sovietică, nava de patrulare SKR-6” (824) care se afla în pupa lui „CARON” a manevrat pentru a se lipi de distrugătorul american, în pupa acestuia, pentru al împinge. Manevra navei sovietice nu a creat pagube și nici nu a fost nimeni rănit. Cu toate acestea, „CARON” și-a continuat drumul și a ieșit din apele teritoriale sovietice la ora 12:50 (cel mai probabil 12:30), fără alte incidente. Cea mai mică distanță față de coasta

La ora 09.45, moment în care comandantul grupului de nave sovietice aflate în proximitatea celor americane, comandantul navei „BEZZAVETNÂI”, a realizat faptul că cele două nave militare americane angajate pe noul drum vor trece în scurt timp limita mării teritoriale a apelat în canalul internațional de comunicații maritime (canalul 16 VHF) navele americane și le-a cerut să schimbe de drum la 110°, atenționându-le că actualul lor curs intersectează apelor teritoriale ale U.R.S.S.. Nici „YORKTOWN” și nici „CARON” nu a răspuns navei sovietice. Menținându-și în continuare cursul stabilit, navele americane urmărite îndeaproape de cele sovietice și-au continuat marșul.

Raportând la Sevastopol situația, comandantul navei „BEZZAVETNÂI” a primit ordin de la viceamiralul V.E. Selivanov, șeful Statului Major al Flotei Mării Negre, să le transmită prin radio navelor americane următorul mesaj: *„Conform legilor sovietice existente, dreptul de trecere inofensivă a navelor militare străine în această zonă este interzis. Pentru a evita un incident, vă recomand cu tărie să vă schimbați cursul pentru a preveni încălcarea apelor teritoriale ale U.R.S.S.”*

sovietică la care s-a aflat distrugătorul Caron pe timpul traversării mării teritoriale sovietice a fost de 7,5 mile marine, atinsă la ora 11:30. La rândul său, comandantul crucișătorului „YORKTOWN” a raportat că a fost contactat de nava de patrulare „BEZZAVETNÂI” (811), pe același canal radio, la ora 9:56, care i-a cerut să părăsească apele teritoriale sovietice, altfel va fi lovit. „BEZZAVETNÂI” a manevrat în babordul crucișătorului american apropiindu-se de acesta până s-a lipit cu prova. Era ora 10 și câteva minute. Comandantul navei sovietice a eliberat ancora din tribord care a căzut pe puntea distrugătorului american. În moment ce nava sovietică a început să se depărteze de cea americană, ancora acesteia a lovit două tuburi ale rampei de lansare a rachetelor Harpoon. „YORKTOWN” și-a continuat drumul, iar nava sovietică a rămas în pupa la o distanță de 250 – 300 metri. Crucişătorul „YORKTOWN” a ieșit din marea teritorială sovietică la ora 12:26, fără alte incidente, chiar dacă nava sovietică s-a aflat mereu în pupa sa la distanța de câteva sute de metri. În timpul traversării, crucişătorul „YORKTOWN” s-a apropiat cel mai mult la 10,6 mile marine de coastă sovietică. Vezi: Wiliam J. Aceves, *Freedom of navigation program: A study of the relationship between law and politics*, „Hastings International and Comparative Law Review”, Vol. 19, Winter 1996, pp. 259 – 326 (aici p. 293 – 294). Vezi și: *Nava de patrulare „BEZAVETNÂI”* (Сторожевой корабль „Беззаветный”), <https://www.kchf.ru/ship/skr/bezzavetnyi.htm>; *Nava de patrulare „SKR-6”* (Сторожевой корабль „СКР-6”), <https://www.kchf.ru/ship/skr/skr6.htm>; Алекс Кульманов (*Alex Kulmanov*), *Berbecii ca o ispravă în Rusia* (Тараны как подвиг в России), [Kasparov.ru](https://www.kasparov.ru/material.php?id=5FC692609AE3D) (<https://www.kasparov.ru/material.php?id=5FC692609AE3D>); *Berbec al Mării Negre. Coliziunea dintre navele de război ale S.U.A. și U.R.S.S. în Marea Neagră* (Черноморский таран: Столкновение военных кораблей США и СССР в Черном море), Agenția rusă de presă Rustim (<https://rus.team/events/chernomorskiy-taran>).

Acest ordin a fost comunicat de către „BEZZAVETNÂI”, iar la ora 10.15, de la crucișătorul „YORKTOWN” sovieticii au recepționat, pe același canal de comunicații, faptul că mesajul lor a fost înțeles și că navele americane nu încalcă nimic, ele acționează în conformitate cu regulile internaționale. În același timp, formația de nave, își continua drumul.

Din acel moment, pe cursul și cu viteza avută, „YORKTOWN” și „CARON” mai aveau 30 de minute până la intrarea în marea teritorială sovietică. Cele trei nave sovietice se aflau în pupa acestora, urmărindu-le.

Comandantul Flotei Mării Negre, amiralul Hronopulo, care se afla și el în punctul de comandă de la Sevastopol, a intervenit și a ordonat comandantului navei „BEZZAVETNÂI” să transmită celor două nave americane, când acestea se află la 2 mile de limita apelor teritoriale sovietice, că în cazul în care acestea vor trece această limită, are ordin să le abordeze și să le împingă. Mesajul a fost transmis întocmai, continuându-se să se ceară schimbarea de drum.

La 10:45, „YORKTOWN” și „CARON” au răspuns lui „BEZZAVETNÂI” că nu schimbă cursul, întrucât își exercită dreptul de trecere inofensivă prin acea zonă și nu încalcă nimic, intrând una după alta în apele sovietice.

Navele sovietice, „BEZZAVETNÂI”, „SKR-6” (824), „IAMAL” și nava de patrulare „IZMAIL” (149), o corvetă din clasa „Grisha-II” după clasificarea NATO, care ieșise în întâmpinarea navelor americane, au ridicat pavilioane din codul internațional de semnale prin care transmiteau mesajul „Ați încălcat granița apelor teritoriale ale URSS”.

Din acest moment navele sovietice au început manevra de apropiere de cele două nave americane pentru ași executa ordinele primite. „BEZZAVETNÂI” îl urmărea pe „YORKTOWN”, iar „SKR-6” și „IAMAL” pe „CARON”.

Nava de căutare și salvare „IAMAL” care se afla în apropierea distrugătorului „CARON”, în pupa tribord a acestuia, la distanță de câteva cabluri a rămas în urmă neputând executa manevra de apropiere din cauza vitezei mici față de viteza pe care o avea distrugătorul american, în schimb, „SKR-6”, venind din pupa babord, a mărit viteza și a început să se apropie de distrugătorul american.

În același timp, puțin mai în fața perechii „CARON” - „SKR-6” se afla „YORKTOWN” urmărit de „BEZZAVETNÂI”, care la rândul său a început manevra de apropiere de crucișătorul american.

În ambele situații, diferența de deplasament era semnificativă.

În aproximativ 20 de minute, „BEZZAVETNÂI” și „SKR-6” au executat manevră de apropiere. Navele americane au ridicat pavilioane

pentru a semnaliza în codul internațional ca navele sovietice să nu se apropie de ele, însă acestea și-au continuat manevra.

Venind dinspre pupa navelor americane, cele două nave sovietice au venit paralel cu navele americane la distanța foarte mică, aproximativ 20 – 30 de metri, au mers paralel cu acestea, după care au virat la tribord pentru a le aborda. Rezultatul manevrei a fost că navele sovietice s-au lipit pentru puțin timp de bordul navelor americane, după care s-au depărtat. Manevra astfel executată a determinat lovirea bordajului navelor americane în zona pupa cu prova navelor sovietice. Navele sovietice nu au putut rămâne lipite de bordul navelor americane pentru a le împinge astfel încât să le forțeze să își schimbe drumul până la unul care să le scoată din marea teritorială sovietică.

În urma șocului loviturii s-au produs daune minime și nimeni nu a fost rănit. S-au rupt balustrăzi și bordajul a fost zgâriat la toate navele. Dacă „SKR-6” nu a repetat manevra, rămând în pupa distrugătorului „Caron” la distanța mică, „BEZZAVETNÂI” a repetat manevra de lovire a crucișătorului „YORKTOWN”, după ce l-a avertizat încă o dată să părăsească apele sovietice. De acesta dată, după ce navele s-au lipit cam în aceeași poziție, intenționat sau nu, ancora din tribord a navei „BEZZAVETNÂI” a căzut pe puntea crucișătorului american și în timp ce nava sovietică se retrăgea, ancora s-a târât pe punte lovind două tuburi ale rampei de lansare a rachetelor Harpoon, o barcă și balustrăzile. Un moment extrem de periculos dacă rachetele se aflau în acele tuburi. Din cauza șocului ancora s-a desprins de lanț și a căzut în apă. „BEZZAVETNÂI” s-a retras și a rămas în apropierea crucișătorului american.

În 30 de minute acest incident dintre navele americane și cele sovietice se consumase. Navele americane și-au continuat marșul, și, așa cum raportează comandanții acestora au ieșit din apele sovietice, peste aproximativ o oră. În tot acest timp cât a durat manevrele, echipele de comandă a navelor s-au aflau pe puntea de comandă în exterior, în bordul dinspre cealaltă navă. Deși se pare că majoritatea militarilor erau la posturi, cel puțin la navele americane, mulți marinari se aflau pe punte privind manevra navelor sovietice.

În zonă au fost trimise avioane de tip Tupolev Tu-16 (clasificare N.A.T.O. – „BADGER”) echipate pentru bombardament, pentru recunoaștere sau antisubmarin și elicoptere de asalt de tip Mil Mi-24 (clasificare N.A.T.O. – „HIND”) care au survolat zona și navele americane.

Întreaga manevră executată de către navele sovietice pare ca o manevră de reprovizionare pe mare (RAS) eșuată din cauza unei manevre stângace sau a unei probleme tehnice la instalația de guvernare.

După cum relatează surse ruse, la ora 11:40, amiralul Hronopulo a transmis un ordin de la Moscova către „BEZZAVETNÂI” și „SKR-6” prin care li-se cerea acestora să se depărteze de navele americane, să le transmită în continuare cererea de a părăsi apele teritoriale ale U.R.S.S. și să fie pregătite pentru un nou *atac*, care însă nu a mai avut loc.

Navele americane încă nu ieșiseră din marea teritorială sovietică, însă cel mai probabil informația despre ce se întâmplă la sud de Peninsula Crimeea a fost analizată rapid la cel mai înalt nivel și s-a considerat că semnalul a fost dat și nu este nevoie să se prevină agravarea situației.

După ce au ieșit din apele sovietice, „YORKTOWN” și „CARON” au luat drum către strâmtoarea Bosfor, părăsind Marea Neagră în cursul zilei de 15 februarie 1988.

Incidentul petrecut în Marea Neagră între navele americane și cele sovietice a devenit public în zilele următoare. Protestele diplomatice făcute reciproc și comunicările din cadrul conferințelor de presă ținute în ambele capitale au fost preluate de presa națională și internațională.¹⁶

În Rusia, evenimentul, devenit public, a fost considerat ca fiind unul eroic. Echipajele navelor participante au primit premii și medalii, iar participanții s-au considerat mereu după aceea ca fiind cei care au dejucat planurile imperiaștilor americani.¹⁷ Și astăzi este menținută opinia privind succesul navelor sovietice obținut în operația de expulzarea navelor militare americane din apele teritoriale sovietice din zona Golfului Foros.

Un fapt este foarte relevant. De ambele părți, misiunea navelor a fost aprobată la cel mai înalt nivel. Atunci este justificată întrebarea pe care și-a pus-o multă lume. De ce a avut loc acest incident dacă în acel moment între cele două mari puteri începuse un proces de îmbunătățire a relațiilor militare?

¹⁶ Vezi: John H. Cushman Jr., *2 Soviet warships reportedly bump U.S. Navy vessels*, „The New York Times”, February 13, 1988, New York; David Frank Winkler, *U.S. Navy: Black Sea Crash Course*, „Time”, February 22, 1988, New York. Pe 13 februarie 1988, la ora 22.30, Radio București transmitea un comunicat al Ministerului Apărării al Uniunii Sovietice prin care comunitatea internațională era informată că în cursul zilei de vineri 12 februarie 1988 „crucișătorul YORKTOWN și distrugătorul de escadră CARON, navigând în Marea Neagră în zona Crimeii, au pătruns ieri pe o distanță de 7 km în apele teritoriale sovietice. Navele nu au reacționat la semnalele vaselor de coastă sovietice și au efectuat manevre periculoase în apele teritoriale ale U.R.S.S.-ului. După aproximativ două ore navele americane au părăsit apele teritoriale sovietice.” Acest comunicat a fost preluat și de presa de la București. Vezi: *Informația Bucureștiului*, anul XXXV, nr. 10667, 13 februarie 1988, p. 8; *Scînteia*, anul LV, nr. 14148, 14 februarie 1988, p. 11.

¹⁷ *Berbec al Mării Negre.....*

Între cele două mari puteri fusese semnat cu câteva luni în urmă un tratat de control al armelor, iar un altul, referitor la armele strategice cu rază lungă, era în curs avansat de negociere. Secretarul de stat, George P. Shultz urma să viziteze în foarte scurt timp Moscova, iar secretarul Apărării, Frank C. Carlucci, urma să se întâlnească cu noul ministrul Apărării din U.R.S.S., generalul Dmitri T. Eazov. (1987 – 1991).

Este cert că, cele două nave americane puteau ocoli Peninsula Crimeea la mai mult de 12 mile marine, așa cum s-a întâmplat timp de 25 ani, însă ordinul primit de navele americane a fost să treacă în mod intenționat prin marea teritorială sovietică din această zonă pentru a demonstra hotărârea americană de a avea acces în zonele maritime în care S.U.A. nu recunoaște statutul de inviolabilitate al acestora, statut clamat de către unele state de coastă. Administrației americane, prin purtătorul de cuvânt al Departamentului de Stat, a anunțat că există o hotărâre fermă „*să ne exercităm drepturile conform dreptului internațional*”, iar „*sovieticii sunt obligați să-și respecte angajamentele internaționale*”.¹⁸

Așa cum apreciau specialiștii marinei americane, în trecut au existat multe incidente între navele militare americane și sovietice în timpul manevrelor din apele internaționale executate reciproc în proximitate, chiar ciocniri, dar care nu au fost considerate ca fiind intenționate.¹⁹ Însă de această dată, din motivele expuse mai sus, navele sovietice au avut un plan aprobat pentru a se lipi de navele americane, de a le împinge pentru a le forța să își schimbe drumul, astfel încât noul drum să le determine să navigheze în afara apelor teritoriale sovietice.

Ca și în anul 1986, incidentul a creat un schimb de note diplomatice de protest, luări de poziții publice în conferințe de presă și prin știri și articole publicate în presa națională și internațională, însă la un alt nivel. U.R.S.S. a acuzat S.U.A. de violarea a frontierelor sale maritime, printr-o acțiune intenționată și provocatoare, iar administrația americană a răspuns că trecerea celor două nave prin apele teritoriale sovietice a fost o exercitare a dreptului navelor militare americane de a trece inofensiv în baza prevederilor legislației de drept internațional maritim. Astfel că, exercitarea *innocent passage* de către navele US Navy nu era o violare a mării teritoriale și nici nu era o acțiune provocatoare.²⁰

¹⁸ John H. Cushman Jr, *op.cit.*.

¹⁹ *Ibidem.*

²⁰ La câteva zile după producerea incidentului din Marea Neagră, pe 18 februarie 1988, secretarul de Stat pentru Apărare, Frank C. Carlucci, și amiralul William J. Crowe Jr., șeful Comitetului întrunit al șefilor de stat major al categoriilor de forțe ale armatei americane (CJCF), s-a prezentat în Congresul american, la Comitetul pentru Apărare (Committee on Armed Services), pentru audieri în sesiune deschisă în vederea discutării și aprobării

Din punctul de vedere al americanilor, legislația sovietică privind dreptul maritim avea intenționat reglementată trecerea navelor militare străine prin marea sa teritorială astfel încât să se prevină apropierea navelor americane de coastele sovietice, mai ales în zonele sensibile, de interes pentru ambele părți, în care era dispusă infrastructura de bazare a marinei sovietice și de apărare a acestora.

În consecință, diplomația și marina americană au constatat că din lungimea de mii de kilometri a coastelor U.R.S.S., navele militare străine puteau invoca dreptul la *innocent passage* doar în 5 zone, din mările Baltică, Ohotsk, și Japoniei. În Marea Neagră, mai ales în jurul Peninsulei Crimeea unde se afla baza navală principală a Flotei sovietice din Marea Neagră și de unde, în principal, marina sovietică își proiecta forța în Marea Mediterană, nu fuseseră luate măsuri pentru asigurarea trecerii inofensive, nici măcar în situația invocată, adică pe drumuri și pase recomandate, întrucât acestea nu existau pe hărțile marine.²¹

bugetului pentru anul 1989 al sectorului de apărare. În cadrul sesiunii din aceea zi referitoare la postura militară a S.U.A. (U.S. military posture), cei doi au fost întrebați de către senator James Danforth Quayle despre incidentul din Marea Neagră. Este interesantă această interpelare pe care o redăm mai jos: „*Senator QUAYLE... Mr. Secretary, what can you tell us about the recent bumping incident in the Black Sea? Secretary CARLUCCI. This is one of the periodic tests of freedom of navigation, a program that was initiated in the Carter administration which involves both discussions with the Soviets and tests in areas where the Soviets, as well as other countries, are imposing requirements that under international law we view as illegal. This particular test was not a test of their territorial waters, but of the right of innocent passage. We did such a test 2 years ago. Under international law, they had no right to attempt to impede our ships or to use force. Force is only warranted when there is a threat, and these ships were clearly engaged in innocent passage. Our view is that unless you exercise the right of freedom of navigation, inevitably you lose it. You can always find reasons for not doing it at some particular point in time, but if we start backing off we will eventually lose some of the rights that are absolutely essential for our freedom of navigation. Senator QUAYLE. Can we draw-do we have any political conclusions as to why now? What do you make of it? What is your assessment? Secretary CARLUCCI. Well, my assessment is that this is a closed incident. I think the Soviets felt they needed to make some show of force, but it was minimal. And Jurosimov indicated quite clearly that current discussions and current relations would go on. So I think it is a mistake to draw large political conclusions from this incident. I think it would equally be a mistake for us to back off from our freedom of navigation exercises. Senator QUAYLE. We have no intention of backing off from that position?*

Secretary CARLUCCI. No, sir.” Vezi: U.S. Congress, Senate, Committee on Armed Services, *Department of Defense authorization for appropriations for fiscal year 1989, Hearings before the Committee on Armed Services United States Senate*, One hundredth Congress, Second session, U.S. Government Printing Office, Washington, 1988, pp. 95 – 96.

²¹U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No. 112: *United States responses to excessive national maritime claims*, March 9, 1992, pp. 56 – 58

Incidentul din Marea Neagră din februarie 1988, legat de divergențele privind conținutul și aplicare normelor de drept internațional maritim, a fost analizat și este menționat în lucrări de specialitate din diferite domenii care au legătură cu cel maritim.²²

Unul din aspectele importante ale rezultatelor acestor negocieri la nivel înalt a fost impulsionearea relațiilor directe în domeniul militar și obținerea unei înțelegeri comune privind reducerea posibilității producerii unor incidente periculoase între forțe ale celor două armate care operează în zone apropiate sau comune.²³

Navele americane și-au manifestat prezența în Marea Neagră și în perioada următoare, însă fără incidente majore cu sovieticii.

Efectele acestui grav incident produs la începutul anului 1988 au fost semnificative.

Negocierile bilaterale dintre cele două părți desfășurate în perioada următoare au dus la o apropiere de neimaginat la începutul anului 1988.

Au fost semnate un nou acord privind evitarea situațiilor periculoase în care se pot pune reciproc forțe ale armatelor celor două mari puteri în orice colț al lumii, un punct de vedere comun privind interpretarea și aplicarea principiului „innocent passage” și un plan de activități bilaterale între cele două marine pentru perioada 1989 – 1991.

„The Black Sea Bumping Incident” (1988) a fost pentru o perioadă scurtă de timp punctul terminus al relației tensionate dintre cele două mari puteri în domeniul naval.

²²Ronald D. Neubauer, *The Right of Innocent Passage for Warships in the Territorial Sea: A Response to the Soviet Union*, „Naval War College Review”, Vol. 41, No. 2 (Spring 1988), Newport, pp. 49 – 56; Alfred P. Rubin, *Innocent Passage in the Black Sea?*, „Christian Science Monitor”, March 1, 1988; William M. Arkin, *Spying in the Black Sea*, „Bulletin of the Atomic Scientists”, Vol. 44, No. 4/1988, Chicago, pp. 5-6 James Kraska, *Intelligence Collection and the International Law of the Sea*, U.S. Naval War College, Stockton Center for International Law, „International Law Studies”, Vol. 99, 2022, Newport, pp. 602 – 667; Dennis Mandsager, *The U.S. Freedom of Navigation Program, Procedure, and Future*, în U.S. Naval War College, International Law Studies, Vol. 72 (1998); *Law of Military Operations, Liber Amicorum Professor Jack Grunawalt*, Michael N. Schmitt, Editor, Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 1998, pp. 113 – 128.

²³ Vezi: The White House, *US-Soviet defense and military relations*, National Security Decision, Directive Number 116, December 2, 1983; *Strategic Defense Initiative*, National Security Decision, Directive Number 311, July 28, 1988, Washington (<https://www.reaganlibrary.gov/>).

***MARCH 13, 1988: INCIDENT IN THE BLACK SEA BETWEEN
AMERICAN AND SOVIET MILITARY SHIPS „THE BLACK SEA
BUMPING INCIDENT”***

-abstract-

Key words:incident, Soviet naval forces, warships, international maritime law, mutual negotiations

On March 13, 1988, South of the Crimean Peninsula, in the territorial waters of the U.S.S.R., a significant incident occurred between American and Soviet naval forces. Two U.S. warships intentionally crossed into Soviet territorial waters, with the stated purpose of exercising their right of innocent passage.

Unlike the previous incident that took place on February 12, 1986, this time the Soviet Navy was prepared to take extreme measures to prevent a repetition of the embarrassing situation it had faced two years earlier.

Despite the opposition from Soviet naval forces, the cruiser „YORKTOWN” (CG-48) and the destroyer „CARON” (DD-970) transited Soviet territorial waters in broad daylight, and during the nearly two-hour passage, the vessels came within six nautical miles of the Southeast point of the Crimean Peninsula.

The serious situation that unfolded in the Black Sea in early 1988 (the „Black Sea Bumping Incident”) led the US and the USSR to change their intransigent positions regarding the interpretation of the international maritime law concerning innocent passage of military vessels through another state's territorial waters. Following mutual negotiations, a common perspective was achieved, which was also recommended to other nations.