

**Bezpieczeństwo żeglugi  
morskiej w cieśninach  
międzynarodowych.  
Studium  
prawnomiędzynarodowe**

Przejdź do produktu na [ksiegarnia.beck.pl](https://ksiegarnia.beck.pl)

## Wstęp

Międzynarodowe prawo morza długo oczekiwało na kodyfikację, czyli wprowadzenie regulacji prawnych o charakterze powszechnie obowiązującym, które całościowo ujmowałyby żeglugę oraz zagospodarowywanie przestrzeni morskiej i oceanicznej. Przyjęcie w 1982 r. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza<sup>1</sup> stanowiło istotne osiągnięcie i zwieńczenie negocjacji prowadzonych w ramach trzech konferencji poświęconych prawu morza. Jednocześnie Konwencja stanowiła przejaw porozumienia, osiągniętego w zakresie prawnie nieuregulowanych kwestii spornych, mimo że w zakresie objętym jej postanowieniami szeroko stosowane były – przed wejściem w życie przedmiotowej Konwencji – zarówno normy prawa zwyczajowego, jak i cztery konwencje genewskie z 1958 r.<sup>2</sup> Co warte odnotowania, jednym z zagadnień, budzących kontrowersje – w toku obrad w czasie II i III Konferencji Prawa Morza – był konflikt między instytucją interesu-bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego a prawami innych państw na jego wodach terytorialnych. Państwa nadbrzeżne opowiadały się za ograniczeniem praw innych państw w tej przestrzeni, powołując się m.in. na bezpieczeństwo państwa bądź na ochronę środowiska. Z biegiem czasu waga tego ostatniego argumentu – zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa – stawała się coraz bardziej znacząca, w szczególności w miejscach o bardzo dużym natężeniu ruchu statków morskich, w tym jednostek przewożących substancje niebezpieczne.

---

<sup>1</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r. oraz Porozumienie w sprawie implementacji części XI konwencji, sporządzone w Nowym Jorku 28.7.1994 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543, zał.); A. Przyborowska-Klimczak (oprac.), Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów, Lublin 2006, s. 307–484 (dalej – Konwencja o prawie morza).

<sup>2</sup> United Nations Convention on the territorial sea and the contiguous zone, signed in Geneva on 29.4.1958, 516 U.N.T.S. 205; A. Przyborowska-Klimczak (oprac.), Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów, Lublin 1992, s. 310–318 (dalej – Konwencja w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej); Konwencja o morzu pełnym, sporządzona w Genewie 29.4.1958 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187, zał.); A. Przyborowska-Klimczak (oprac.), Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów, Lublin 2006, s. 319–328 (dalej – Konwencja o morzu pełnym); Konwencja o szelfie kontynentalnym, sporządzona w Genewie 29.4.1958 r. (Dz.U. z 1964 r. Nr 28, poz. 179, zał.); A. Przyborowska-Klimczak (oprac.), Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów, Lublin 2006, s. 337–341 (dalej – Konwencja o szelfie kontynentalnym); United Nations Convention on fishing and conservation of the living resources of the high seas, signed in Geneva on 29.4.1958, 559 U.N.T.S. 285; A. Przyborowska-Klimczak (oprac.), Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów, Lublin 2006, s. 329–336 (dalej – Konwencja w sprawie rybołówstwa).

Jeden z poważniejszych sporów w trakcie opracowywania tekstu Konwencji o prawie morza dotyczył bezpieczeństwa państw nadbrzeżnych, konfrontowanego z prawami innych państw, w regionach położonych na ukształtowanych od lat szlakach morskiej żeglugi międzynarodowej. Najistotniejsze szlaki żeglugi międzynarodowej przebiegają przez tzw. *chokepoints*<sup>3</sup>, uznawane za morskie punkty największego natężenia ruchu statków, co w kontekście ich położenia oraz sytuacji geopolitycznej w regionie sprawia, że są one wysoce wrażliwe na wszelkie zdarzenia mogące zagrozić bezpieczeństwu odbywającej się tam żeglugi. Do tej kategorii szlaków morskiej żeglugi międzynarodowej zakwalifikować należy kanały międzynarodowe oraz cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej. Czyniąc założenia wyjściowe należy wskazać, że termin „cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej” jest terminem konwencyjnym, a zatem terminem języka prawnego, obejmującym cieśniny przewidziane w części III Konwencji o prawie morza z 1982 r. W tym kontekście w doktrynie używa się również zamiennie terminu „cieśniny międzynarodowe”, każdorazowo określając nim cieśniny zawarte w części III Konwencji o prawie morza i ten termin znajdzie zastosowanie w niniejszej monografii.

Odnosząc się zaś do tzw. *chokepoints* zauważyć trzeba, że o ile wchodzące w ich zakres kanały międzynarodowe we wszystkich przypadkach podlegają suwerenności oraz jurysdykcji jednego państwa, a Konwencja o prawie morza – ze względu na obowiązywanie w tym przedmiocie odrębnych umów międzynarodowych – nie ma wobec nich bezpośredniego zastosowania, o tyle status cieśnin międzynarodowych jest zagadnieniem bardziej złożonym. Nakładając na ową złożoność problematykę bezpieczeństwa żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych, warunkowaną znacznie większą liczbą czynników (prawnych, politycznych i geograficznych) oraz zjawisk, będących ich rezultatem, aniżeli bezpieczeństwo żeglugi statków morskich, dokonujących przejścia przez kanały międzynarodowe, jako dość oczywisty jawi się wybór głównego nurtu badawczego niniejszej monografii. Jeśli dodatkowo uwzględnić po pierwsze fakt, że w ostatnich latach żegluga morska w cieśninach międzynarodowych pozostaje pod znacznym wpływem takich zjawisk jak piractwo i terroryzm morski, działania zbrojne na terytorium państwa położonego nad cieśniną oraz napływ nieregularnych migrantów drogą morską, po drugie zaś wspomniane kontrowersje, towarzyszące uchwalaniu tekstu Konwencji o prawie morza, to podjęcie badań nad bezpieczeństwem żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych znajduje nie tylko uzasadnienie w warstwie *de lege lata*, ale także we współczesnych zjawiskach, kształtujących tytułowe bezpieczeństwo, do których nie sposób się nie odnieść.

Zaznaczyć trzeba, że wybór wskazanych zjawisk nie jest przypadkowy. Zjawiskami stanowiącymi zagrożenie wobec statków przepływających przez cieśniny międzynarodowe są: piractwo i terroryzm morski oraz napływ nieregularnych migrantów drogą morską. Zjawiska te są wymieniane wśród największych współczesnych wyzwań dla

---

<sup>3</sup> J. Rodrigue, Straits, passages and chokepoints. A maritime geostrategy of petroleum distribution, *Cahiers de Géographie du Québec* 2004, Vol. 48, No. 135, s. 358.

prawa międzynarodowego. Jeśli natomiast chodzi o opisywane w monografii działania zbrojne, to zaznaczyć trzeba, że w dobie powstawania nowych rodzajów konfliktów, takich jak wojna hybrydowa czy wojna zastępcza, ich zasięg staje się coraz większy, wywierając wpływ na odbywającą się w pobliżu żeglugę morską. Stąd także i te ostatnie poddano analizie w monografii. Scharakteryzowanie poszczególnych zjawisk pozwoli bowiem na ustalenie zagrożeń dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej w określonych cieśninach, a następnie, w wyniku analizy obowiązujących przepisów prawnych w kontekście tych zagrożeń (warstwa *de lege lata*), opracowanie – zaproponowanie rozwiązań mogących się przyczynić do zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych (warstwa *de lege ferenda*). Konstatacja ta znajdzie odzwierciedlenie w obranym celu monografii, o czym poniżej.

Zarysowana potrzeba prowadzenia badań w tytułowym zakresie wsparta winna zostać sformułowaniem hipotezy badawczej, sprowadzającej się do wykazania, czy, a jeśli tak, to w jakim zakresie, współczesne zjawiska zachodzące w regionie najważniejszych cieśnin międzynarodowych, oddziałują na stan bezpieczeństwa żeglugi morskiej w tych cieśninach. Biorąc pod uwagę, że cieśniny międzynarodowe odgrywają w żegludze międzynarodowej, w szczególności w handlu międzynarodowym odbywającym się drogą morską, wiodącą rolę oraz uwzględniając potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa gospodarczego poszczególnych państw, to, antycypując, bezpieczeństwo żeglugi morskiej z upływem czasu może stać się czynnikiem bezpośrednio warunkującym stosunki polityczne i gospodarcze państw, a nawet „narzędziem” wywierania na nie wpływu. Jeśli bowiem uwzględnić, że około 80% wielkości obrotu handlu światowego (lub 70% wartości obrotu handlu światowego) transportuje się drogą morską<sup>4</sup>, to powyżej zaproponowana hipoteza znajduje szczególne *ratio*. Obrót handlu międzynarodowego drogą morską w 2015 r. przekroczył liczbę 53 mld tonokilometrów<sup>5</sup>. Szacuje się, że w 2017 r. wielkość handlu międzynarodowego drogą morską wyniosła 10,6 mld ton<sup>6</sup>. Każdego dnia za pośrednictwem żeglugi morskiej odbywa się większość wymiany handlowej między największymi portami, a mając na względzie, że ok. 60% z 39 największych światowych metropolii leży u wybrzeży mórz<sup>7</sup>, dodatkowo uzasadnia to potrzebę prowadzenia badań w przedstawionym zakresie. Potrzeba ta znalazła swój wyraz także w wystąpieniu Dyrektora Wykonawczego Biura ONZ ds. Narkotyków i Przystępczości z 5.2.2019 r., w którym zwrócono uwagę na okoliczność, że w ostatnich latach wolność

---

<sup>4</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of maritime transport – 2017, New York and Geneva 2017, s. X.

<sup>5</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of maritime transport 2016, New York and Geneva 2016, s. 1–6. Tonokilometr to stosowana w transporcie towarowym jednostka miary pracy przewozowej, która określa przewiezienie jednej tony towarów na odległość jednego kilometra.

<sup>6</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of maritime transport – 2017, s. X.

<sup>7</sup> J. Stephenson, K. Newman, S. Mayhew, Population dynamics and climate change: what are the links?, Journal of Public Health 2010, Vol. 32, s. 153.

żegluga jest wykorzystywana przez ugrupowania przestępcze, które najczęściej nadużywają przestrzeni mórz i oceanów w celu m.in. przemytu migrantów w regionie Morza Śródziemnego, piractwa (w tym porywania statków morskich dla okupu), terroryzmu morskiego oraz nielegalnego rybołówstwa<sup>8</sup>.

Zaznaczyć należy, że zakres rozważań w niniejszej monografii celowo został zawężony do cieśnin międzynarodowych. Ograniczenie zakresu prowadzonych badań należy uzasadnić okolicznością, że najważniejsze cieśniny, przez które przebiegają kluczowe szlaki morskiej żegluga międzynarodowej (czyli Cieśnina Malakka i Singapuru, Cieśnina Ormuz, Cieśnina Bab al-Mandab, Cieśnina Tirańska, Cieśnina Gibraltarska, Cieśniny Tureckie, Cieśniny Bałtyckie, Cieśnina Magellana), są cieśninami międzynarodowymi, które obejmuje klasyfikacja prawna, zawarta w części III Konwencji o prawie morza. Zatem z uwagi na mniejsze znaczenie innych cieśnin dla żegluga międzynarodowej, w tym dla handlu międzynarodowego oraz bezpieczeństwa gospodarczego poszczególnych państw, zrezygnowano z ich deskrypcji, pozostawiając je poza zakresem analiz. Od sformułowanej zasady poczyniono jednak jeden wyjątek, dotyczący Cieśniny Kercz, która, nie posiadając statusu cieśniny międzynarodowej, odzwierciedla jednak, w jak dużym stopniu sytuacja geopolityczna, w szczególności wydarzenia z marca 2014 r. (aneksja Półwyspu Krym przez Federację Rosyjską) oraz z listopada 2018 r. (zatrzymanie przez straż przybrzeżną Federacji Rosyjskiej trzech ukraińskich statków wraz z ich załogami), w regionie cieśniny wpływają na stan bezpieczeństwa na jej wodach. To studium przypadku wpisuje się zatem w założenia niniejszej monografii.

Uzasadniając – raz jeszcze – potrzebę przeprowadzenia badań w zakresie bezpieczeństwa żegluga morskiej w cieśninach międzynarodowych warto podnieść, że w dorobku polskiej literatury z zakresu międzynarodowego prawa morza brakuje opracowania, w którym w sposób kompleksowy zostałoby ujęte zagadnienie bezpieczeństwa cieśnin międzynarodowych w kontekście obowiązujących przepisów prawnych. Także literatura światowa wykazuje niedostatki w tym zakresie.

W regionach najbardziej dotkniętych piractwem i terroryzmem morskim, działaniami zbrojnymi oraz napływem nieregularnych migrantów drogą morską znajdują się najważniejsze „węzły” międzynarodowych szlaków żegluga morskiej, do których należą: Cieśniny Malakka i Singapuru, Cieśnina Ormuz, Cieśnina Bab al-Mandab, Cieśnina Tirańska oraz Cieśniny Tureckie. Każda z nich charakteryzuje się szczególnym położeniem geograficznym, kontekstem geopolitycznym oraz reżimem prawnym, regulującym żeglugę morską na jej wodach. Warto wyjaśnić, że termin „reżim prawny” jest terminem stosowanym w części III Konwencji o prawie morza, zatem jest terminem języka prawnego, oznaczającym zbiór zasad, norm, reguł i procedur regulujących

---

<sup>8</sup> Tekst wystąpienia dostępny na stronie internetowej: <http://www.unodc.org/unodc/en/speeches/2019/unsc-tocsea-050219.html> [dostęp: 8.2.2019 r.].

określony sektor<sup>9</sup>, mającym zastosowanie do wód cieśniny. Na gruncie nauki prawa międzynarodowego w reżimach prawnych upatruje się formy instytucji prawnych rozumianych jako zbiory norm prawnych<sup>10</sup>. Mając na względzie, że u podstaw omawianych w niniejszej monografii zagadnień leży Konwencja o prawie morza lub specjalna umowa międzynarodowa, a zatem każdorazowo umowa będąca źródłem prawa międzynarodowego, należy stwierdzić, że taki reżim stanowił będzie reżim prawnomiędzynarodowy. Koresponduje to z nakreśloną doktrynalnie typologią reżimów, nakazującą przyjąć, że reżim prawnomiędzynarodowy w ujęciu węższym daje się wywieść z poszczególnych traktatów bądź nawet konkretnych przepisów w nich zawartych<sup>11</sup>, co uzasadnia sposób rozumienia pojęcia reżimu prawnomiędzynarodowego, przyjętego w niniejszej monografii. Mamy w niej bowiem do czynienia z reżimami prawnomiędzynarodowymi, przewidzianymi w części III Konwencji o prawie morza oraz w wybranych postanowieniach umów specjalnych. Dlatego też przedmiotem analizy uczyniono następujące reżimy prawnomiędzynarodowe: reżim prawnomiędzynarodowy przejścia tranzytowego, reżim prawnomiędzynarodowy nieszkodliwego przepływu oraz reżim prawnomiędzynarodowy przewidziany w tzw. umowach specjalnych, regulujących żeglugę morską w wybranych cieśninach<sup>12</sup>.

Z powyższych ustaleń daje się wywieść cel monografii. Celem prowadzonych badań jest wieloaspektowa analiza obowiązujących przepisów prawnych (warstwa *de lege lata*), która ma umożliwić ocenę – w kontekście współczesnych zjawisk zachodzących w konkretnych cieśninach międzynarodowych – na ile analizowane przepisy stanowią wystarczający standard, służący zapewnieniu tytułowego bezpieczeństwa w opisywanych cieśninach, co posłuży sformułowaniu wniosków *de lege ferenda*. Poprzez sformułowanie „obowiązujące przepisy prawne” należy przy tym rozumieć przepisy prawne zawarte w postanowieniach Konwencji o prawie morza, stanowiące *lex generalis* względem przepisów wiążących państwa, które – w tym zakresie – nie zawarły umów specjalnych, oraz przepisy prawne zawarte w umowach międzynarodowych (dwustronnych lub wielostronnych), dotyczących konkretnych cieśnin międzynarodowych, rozumianych jako *lex specialis*. Są to tzw. specjalne umowy międzynarodowe, takie jak: Traktat Graniczny między Argentyną i Chile z 1881 r. dotyczący żeglugi w Cieśninie Magellana, Traktat kopenhaski z 1857 r., w którym uregulowano żeglugę w Cieśninach Bałtyckich oraz Konwencja z Montreux z 1936 r. dotycząca żeglugi na wodach Cieśnin Tureckich<sup>13</sup>.

Przeprowadzone rozważania pozwolą zatem krytycznie ocenić regulacje prawnomiędzynarodowe dotyczące cieśnin międzynarodowych w kontekście wpływu, jaki na bezpieczeństwo żeglugi na ich wodach mają – przywołane powyżej – zjawiska pi-

---

<sup>9</sup> S.D. Krasner, Structural causes and regime consequences: regimes as intervening variables, w: S. Krasner (ed.), International regimes, Ithaca 1983, s. 1–2, 12.

<sup>10</sup> E. Cala-Wacinkiewicz, Fragmentacja prawa międzynarodowego, Warszawa 2018, s. 354.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 355.

<sup>12</sup> W monografii zamiennie stosowany będzie także termin „reżim prawny”.

<sup>13</sup> Do Cieśnin Tureckich należą: Cieśnina Dardanele, Morze Marmara i Cieśnina Bosfor.

ractwa i terroryzmu morskiego, działań zbrojnych w regionie cieśniny oraz napływu nieregularnych migrantów. O ile zjawiska te dość łatwo dają się uzasadnić jako zagrażające bezpieczeństwu żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych, o tyle analiza przepisów prawnych zawartych w umowach międzynarodowych, przeprowadzona na przykładzie konkretnych cieśnin międzynarodowych, wskaże, obok niedoskonałości tekstu umów międzynarodowych, na szereg innych czynników, warunkujących bezpieczeństwo żeglugi morskiej, powiązanych niekiedy z interesami geopolitycznymi poszczególnych państw.

Obrany cel monografii zostanie urzeczywistniony w toku badań, poprzez poszukiwanie odpowiedzi na następujące pytania badawcze, uszczegóławiające sformułowany cel: pierwsze – czy obowiązujące przepisy prawne stanowią wystarczający i efektywny standard ochrony i przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa w cieśninach międzynarodowych?; drugie – czy obowiązujące przepisy prawne są aktualne względem współczesnej żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych czy też dochodzi do sytuacji pewnego niedoszacowania rozwiązań prawnych względem współczesnych zjawisk, opisywanych w niniejszej monografii?; trzecie – czy działania faktyczne podejmowane przez państwa w cieśninach międzynarodowych nie prowadzą do naruszenia obowiązujących przepisów prawnych, zawartych w Konwencji o prawie morza lub w specjalnych umowach międzynarodowych?; czwarte – czy ruch statków morskich w cieśninach poddanych specjalnym umowom międzynarodowym odbywa się w oparciu o przepisy prawne zawarte w tych umowach, a zatem czy umowy te można traktować jako odrębne reżimy prawne?

Postawionym powyżej pytaniom badawczym podporządkowano układ monografii. Pierwszy rozdział ma na celu przybliżenie procesu kształtowania się regulacji prawnych z zakresu międzynarodowego prawa morza w kontekście ewolucji sytuacji prawnej cieśnin. Analizie poddane zostaną postanowienia zawarte w dokumentach międzynarodowych powstałych w wyniku prac Komisji Prawa Międzynarodowego bądź prac w czasie trzech konferencji prawa morza nad zagadnieniami prawa morza, w tym nad problematyką cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej. Jednocześnie poruszona zostanie kwestia okoliczności i czynników mogących wywrzeć wpływ na brzmienie obowiązujących dziś postanowień konwencyjnych oraz wiążącej klasyfikacji prawnej cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej.

Przedmiotem rozważań w drugim rozdziale będą zagadnienia oraz zjawiska, stanowiące „instrument” badania skuteczności i aktualności obowiązujących przepisów prawnych, zawartych zarówno w Konwencji o prawie morza, jak i w tzw. umowach specjalnych. Pojęcie i rodzaje bezpieczeństwa oraz aktualne zjawiska (przyczyny, tendencje dominujące oraz dostępne statystyki), które mogą stanowić zagrożenie dla żeglugi w cieśninach międzynarodowych, rozpocznąć będą analizę wiążących regulacji prawnych w zakresie żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych. Zjawiska takie jak piractwo, terroryzm morski, działania zbrojne w regionie cieśniny bądź napływ nieregularnych migrantów od zawsze stanowiły wyzwanie dla regulacji międzynarodowych z zakresu prawa morza, niemniej w ostatnich latach, przybierając na sile, w szczegól-

ności w regionie cieśnin międzynarodowych, zaczęły wywierać znaczący wpływ na żeglugę odbywającą się na ich wodach. Świadomość znaczenia tych szlaków morskich dla obrotu handlu międzynarodowego, bezpieczeństwo oraz stabilność przepływu przez ich wody nakazuje uznać, że staje się ono coraz bardziej aktualnym zagadnieniem.

Pojęcie oraz zakres reżimu prawnomiędzynarodowego przejścia tranzytowego w świetle postanowień Konwencji o prawie morza będzie przedmiotem analizy w trzecim rozdziale. Obowiązujące przepisy prawne w zakresie reżimu prawnego przejścia tranzytowego zostaną zestawione z zagrożeniami dla bezpieczeństwa żeglugi w cieśninach międzynarodowych na przykładzie Cieśnin Malakka i Singapuru. Powyższe posłuży zbadaniu skuteczności i aktualności przepisów prawnych przyjętych w Konwencji o prawie morza oraz sformułowaniu odpowiednich uwag i wniosków w tym zakresie. Istotne będzie także omówienie stopnia precyzyjności, którym charakteryzują się postanowienia Konwencji o prawie morza, a także rozważenie, czy jej brak nie prowadzi do utrudnienia państwom przeciwdziałania zagrożeniom dla żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych.

Cieśnina Tirańska posłuży jako przypadek, na przykładzie którego analizie poddane zostanie bezpieczeństwo żeglugi morskiej w cieśninach z reżimem prawnomiędzynarodowym nieszkodliwego przepływu. Podstawowym dokumentem prawnym w tym zakresie ponownie będzie Konwencja o prawie morza, aczkolwiek w przypadku Cieśniny Tirańskiej istotne będą też umowy międzynarodowe w zakresie statusu wysp Tiran i Sanafir oraz rola, jaką odegrały w czasie wojen w XX w. w tym regionie. Rozważona zostanie kwestia, na ile istotne dla zagwarantowania bezpieczeństwa żeglugi morskiej w cieśninach tej kategorii są podobieństwa i odmienności pomiędzy prawem nieszkodliwego przepływu na morzu terytorialnym a reżimem prawnym nieszkodliwego przepływu obowiązującym w cieśninach międzynarodowych. Sytuacja geopolityczna w regionie oraz uwarunkowania geograficzne Cieśniny Tirańskiej sprawiają, że stanowi ona ważny szlak morski, a regulacje prawne mające wobec niej zastosowanie tworzą wyjątkową sytuację prawną, którą należy przeanalizować poszukując odpowiedzi, na ile skutecznie w Cieśninie Tirańskiej obowiązujące przepisy prawne gwarantują bezpieczeństwo żeglugi morskiej.

W ostatnim rozdziale poruszona zostanie kwestia bezpieczeństwa żeglugi morskiej w cieśninach poddanych specjalnym umowom międzynarodowym. Za przykład posłuży Konwencja z Montreux z 1936 r., która reguluje żeglugę morską w Cieśninach Tureckich. Analizie będzie poddane zagadnienie występowania analogii między specjalnymi umowami, których postanowienia regulują żeglugę morską w Cieśninach Tureckich, Cieśninie Magellana oraz Cieśninach Bałtyckich, a reżimami prawnymi przewidzianymi w Konwencji o prawie morza. Analiza tych analogii będzie uzależniona od treści przepisów prawnych zawartych w tych umowach specjalnych. Szczegółowej analizie poddane będą postanowienia Konwencji z Montreux w celu omówienia ich aktualności oraz skuteczności w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom dla żeglugi morskiej, m.in. napływowi nieregularnych migrantów drogą morską przez Cieśniny Tureckie.



Podstawową metodą badawczą wykorzystaną w pracy jest przede wszystkim metoda dogmatyczna. Znajdzie ona zastosowanie w analizie przepisów prawnych zawartych w przywołanych umowach, dotyczących reżimów prawnomiędzynarodowych, obowiązujących w cieśninach międzynarodowych, a także innych regulacji prawnych z zakresu bezpieczeństwa na morzu. Z kolei druga z metod, metoda historyczno-prawna, umożliwi przedstawienie procesu kształtowania się sytuacji prawnej cieśnin międzynarodowych w prawie międzynarodowym. Metoda socjologiczna będzie stosowana podczas analizy zjawisk socjologicznych, takich jak migracje, co zmierzać będzie do ukazania ich wpływu na bezpieczeństwo żeglugi morskiej w cieśninach międzynarodowych.

[Przejdź do księgarni →](#)



[ksiegarnia.beck.pl](https://ksiegarnia.beck.pl)