

Studia Bezpieczeństwa Narodowego
Zeszyt 36 (2025)
ISSN 2028-2677, s. 49-64
DOI: 10.37055/sbn/203007

Instytut Bezpieczeństwa i Obronności
Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania
Wojskowa Akademia Techniczna
w Warszawie

National Security Studies
Volume 36 (2025)
ISSN 2028-2677, pp. 49-64
DOI: 10.37055/sbn/203007

Institute of Security and Defense
Faculty of Security, Logistics and Management
Military University of Technology
in Warsaw

ZASTOSOWANIE KRYTERIUM BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA DO DELIMITACJI GRANICY MORSKIEJ OPARTEJ NA ZASADZIE EKWIDYSTANSU

APPLICATION OF THE STATE SECURITY CRITERION FOR THE DELIMITATION OF THE MARITIME BORDER BASED ON THE EQUIDISTANCE PRINCIPLE

Paweł NATORSKI

Uniwersytet Warszawski
ORCID: 0000-0002-0655-3816

Abstrakt: Ustalenie granic morskich stanowi istotne zagadnienie dla bezpieczeństwa państwa. Nierozwiązane lub rozstrzygnięte w niesprawiedliwy sposób spory terytorialne mogą prowadzić do napięć i konfliktów w relacjach międzypaństwowych. Dlatego też najważniejsza umowa międzynarodowa w dziedzinie prawa morza - Konwencja Prawa Morza przewiduje pokojowe sposoby delimitacji różnych obszarów morskich. Podstawową metodą jest poprowadzenie linii granicznej na zasadzie ekwidystansu (linii środkowej). Jednakże nie w każdym przypadku jej wytyczenie prowadzi do osiągnięcia słusznego i sprawiedliwego rozwiązania. Celem publikacji jest znalezienie odpowiedzi na pytanie: czy bezpieczeństwo państwa może stanowić – w teorii i w praktyce – czynnik mający decydujący wpływ na proces delimitacji, dostosowujący odpowiednio linię środkową? W odpowiedzi na tak postawione pytanie badawcze w pracy przyjęto następującą hipotezę: względy bezpieczeństwa państwa teoretycznie mogą mieć znaczenie przy ustalaniu granic morskich w kontekście oceny słuszności linii delimitacyjnej, jednakże w rzeczywistości kryterium to nie odgrywa większej roli w procesie delimitacji. Artykuł dąży także do zwrócenia uwagi odbiorcy na rolę bezpieczeństwa w procesie delimitacji morskiej. Podstawowymi metodami badania były metody jakościowe obecne w naukach prawnych: analizy treści oraz krytycznej oceny. W swoim tekście autor skupia się przede wszystkim na dotychczasowym orzecznictwie międzynarodowym w omawianym zakresie. Jako wniosek zauważa, iż Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości uznał czynniki związane z bezpieczeństwem jako „istotne” i mogące mieć wpływ na dostosowanie linii ekwidystansu, ale tylko w sytuacji, gdy linia delimitacyjna przebiega bardzo blisko wybrzeża jednego państwa. Jest to wszelako jedynie rozważanie hipotetyczne – bowiem dotychczas nie doszło do choćby jednego przypadku uwzględnienia kwestii bezpieczeństwa w delimitacji obszarów morskich. Z analizy orzecznictwa nie wynika jaka to musiałaby być odległość oraz w jaki sposób zastosowanie linii środkowej musiałoby

zagrozić bezpieczeństwu drugiego państwa. Całość rozważań stanowi punkt wyjściowy do dyskusji na temat wpływu czynnika bezpieczeństwa na proces delimitacji obszarów morskich.

Abstract: The establishment of maritime boundaries is an important issue for the security of a state. Unresolved or unfairly resolved territorial disputes can lead to tensions and conflicts in international relations. One way to delimit maritime areas is to draw the boundary line along the equidistance line. The aim of the publication is to find an answer to the question of whether state security can be – in theory and practice – a factor having a decisive influence on the delimitation process, adjusting the median line accordingly? In response to this research question, the following hypothesis was adopted in this work: state security considerations may theoretically be important when determining maritime borders in the context of assessing the validity of the delimitation line, but in reality this criterion does not play a major role in the delimitation process. The article also aims to draw the reader's attention to the role of security in the process of maritime delimitation. The basic research methods were qualitative methods present in legal sciences: content analysis and critical assessment. The author focuses primarily on the previous international case law in the discussed area. As a conclusion, it notes that the International Court of Justice has recognized safety-related factors as "relevant" and as potentially influencing the adjustment of equidistance lines, but only in a situation where the delimitation line runs very close to the coast of one country. However, this is only a hypothetical consideration – so far there has not been a single case of taking into account security issues in the delimitation of maritime areas. The analysis of the case law does not indicate what distance this would have to be and in what way the application of the equidistance line would have to threaten the safety of another country. The entire discussion constitutes a starting point for a discussion on the role of the safety factor in the process of delimiting maritime areas.

Słowa kluczowe: prawo morza, zasada ekwidystansu, delimitacja obszarów morskich, granice, bezpieczeństwo.

Keywords: law of the sea, equidistance principle, delimitation of maritime areas, borders, security.

Wprowadzenie

We współczesnym świecie kształt większości granic lądowych pomiędzy państwami został już definitywnie utrwalony i zaakceptowany przez zainteresowane podmioty oraz społeczność międzynarodową. W obliczu tej sytuacji przestrzeni sporów o terytorium pozostają obszary morskie.

W odniesieniu do wód położonych wzdłuż granicy lądowej, istotne jest uwzględnienie działań pozwalających zminimalizować zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa, związane z potencjalnymi zagrożeniamiorskimi (Szubrycht 2008, s. 15). Jak słusznie zauważył L. Plewiński: „(...) polityka morska państwa jest ważnym elementem budowy szeroko rozumianego bezpieczeństwa narodowego” (Plewiński 1999, s. 9). Granice pomiędzy państwami, w tym także granice morskie, mają bowiem na celu zapewnienie trwałości oraz stabilności. Nieuregulowany stan prawny oraz brak powszechnie akceptowanego przebiegu jednolitej linii granicznej prowadzą do braku bezpieczeństwa prawnego. Działanie jednego państwa może spotkać się z protestem i kontradziałaniem drugiej strony.

Z powyższych względów przeprowadzenie sprawiedliwego i powszechnie akceptowanego procesu delimitacji spornych obszarów morskich jest niezwykle istotne. W znacznej ilości przypadków środkiem prowadzącym do osiągnięcia słusznego rezultatu jest jedynie poprowadzenie zwykłej linii ekwidystansu (zwanej

również linią środkową – Połatyńska 2009, s. 5). Niekiedy jednak trzeba ją w tym celu odpowiednio zmodyfikować.

Celem publikacji jest znalezienie odpowiedzi na następujący problem badawczy: czy bezpieczeństwo państwa może stanowić – w teorii i w praktyce – czynnik mający decydujący wpływ na proces delimitacji, dostosowujący odpowiednio linię środkową? Artykuł dąży także do zwrócenia uwagi odbiorcy na rolę bezpieczeństwa w procesie delimitacji morskiej w dobie wzmożonych zagrożeń dla ładu międzynarodowego na obszarze stref morskich, m.in. na Morzu Bałtyckim. Główną strategią badawczą przyjętą w niniejszej pracy jest analiza odpowiednich artykułów Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza i międzynarodowego orzecznictwa dotyczącego omawianej problematyki.

Weryfikacja literatury

W momencie przygotowania niniejszego artykułu opisywany temat nie został w sposób całościowy wystarczająco ujęty przez badaczy. Kwerenda dostępnej literatury ujawniła potrzebę uzupełnienia oraz uporządkowania wiedzy z zakresu potencjalnego wpływu czynnika bezpieczeństwa państwa na dostosowywanie linii ekwidystansu w procesie rozgraniczania obszarów morskich. Pomimo bogatego piśmiennictwa dotyczącego delimitacji morskiej, wyraźnie brakuje zwartych opracowań traktujących bezpośrednio o bezpieczeństwie.

Punkt odniesienia w niniejszych badaniach stanowią te orzeczenia międzynarodowych sądów i trybunałów, które w treści poruszały zagadnienie bezpieczeństwa jako potencjalnego czynnika mającego wpływ na odpowiednie dostosowanie linii środkowej. Najważniejsze w tym zakresie są wyroki Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Libia przeciwko Malcie* z 1985 r., a także w sprawie *delimitacji Morza Czarnego (Rumunia przeciwko Ukrainie)* z 2009 r. Przygotowując pracę na temat zasady ekwidystansu, nie można również pominąć przełomowego orzeczenia Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *delimitacji Morza Północnego (Republika Federalna Niemiec przeciwko Danii i Holandii)*, wydanego w 1969 r. Miał on bowiem fundamentalne znaczenie dla rozwoju postrzegania zasady linii środkowej i ukształtowania zasad delimitacji obszarów morskich.

Aktem prawnym będącym punktem wyjścia do jakichkolwiek rozważań na temat zasady ekwidystansu w procesie delimitacji obszarów morskich jest Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (a szczególnie odpowiednie jej artykuły: art. 15 dot. delimitacji morza terytorialnego, art. 74 ust. 1 dot. delimitacji szelfu kontynentalnego oraz art. 83 ust. 1 dot. delimitacji wyłącznej strefy ekonomicznej). Dokument ten określa prawa oraz obowiązki państw w zakresie korzystania przez nie z wód świata. Konwencją aktualnie związanych jest 169 państw, a także Unia Europejska.

Z dostępnej literatury międzynarodowej na wyróżnienie zasługuje praca M. Lando pt. „Maritime Delimitation as a Judicial Process”, w której autor szczegółowo opisuje różne potencjalne „istotne okoliczności” (ang. *relevant circumstances*) na dostosowanie linii środkowej, w tym poświęca dużo miejsca również kwestiom związanym z bezpieczeństwem. Szereg informacji o zasadzie ekwidystansu jest również zawarty w obszernych i szczegółowych podręcznikach na temat prawa morza, autorstwa m.in. Y. Tanaki („The International Law of the Sea”, wyd. Cambridge University Press), czy D.R. Rothwella i T. Stephensa („The International Law of the Sea”, wyd. Oxford and Portland). Generalnie jednak rzecz ujmując, brakuje opracowań, których *meritum* koncentrowałby się na wpływie bezpieczeństwa na dostosowanie linii środkowej w procesie delimitacji morskiej.

Niestety literatura polskojęzyczna na temat prowadzonych rozważań jest ograniczona, a większość dostępnych źródeł wywodzi się z anglojęzycznych źródeł naukowych. Jednakże, jeśli rozszerzymy perspektywę na ogólne zagadnienia związane z delimitacją obszarów morskich, warto zwrócić szczególną uwagę na dorobek naukowy prof. W. Góralczyka. Był on wybitnym ekspertem w dziedzinie międzynarodowego prawa morza, a jego publikacje stanowią cenne źródło wiedzy na temat delimitacji obszarów morskich i innych aspektów prawa morza, czego przykładem jest monografia habilitacyjna dotycząca szerokości morza terytorialnego i jego delimitacji (Karski 2014, s. 109). Innym bez wątpienia wartym wspomnienia tytułem jest praca pt. „Obszary morskie i ich delimitacja”. Dorobek prof. Góralczyka został omówiony szerzej w rozdziale publikacji pod redakcją T. Kamińskiego oraz K. Karskiego pt. „40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea”, o nazwie „International law of the sea in the achievements of Professor Wojciech Góralczyk”, autorstwa K. Karskiego.

Ważną pozycją naukową pod kątem badania relacji prawa morza i bezpieczeństwa państwa jest artykuł naukowy T. Kamińskiego pt. „Status prawnomiędzynarodowy morskich wód wewnętrznych a względy bezpieczeństwa państwa”. T. Kamiński posiada w swoim dorobku także monografię pt. „Status zatok historycznych. Studium prawo międzynarodowe”, która w sposób przekrojowy przedstawia tematykę istotnych, pod kątem metodyki delimitacji obszarów morskich, zatok historycznych i stanowi znaczny wkład w rozwój nauki międzynarodowego prawa morza.

Ponadto M. Kałduński poświęcił dużo miejsca w swoich pracach szeroko pojętej zasadzie ekwidystansu, w tym m.in. dokładnie i w sposób przystępny opisał stosowany obecnie przez międzynarodową judykaturę „trzyetapowy” proces delimitacji obszarów morskich. Kompleksowym polskojęzycznym źródłem wiedzy na temat prawa morza jest podręcznik pt. „Międzynarodowe prawo morza” autorstwa L. Łukaszuka, a także rozdział „Międzynarodowe prawo morza” w podręczniku akademickim autorstwa W. Góralczyka, K. Karskiego oraz S. Sawickiego pt. „Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie”.

Metodyka badań

W pracy przyjęto podejście konieczne do zweryfikowania, czy bezpieczeństwo państwa może być uznawane jako niegeograficzny czynnik implikujący dostosowanie granic morskich opartych na zasadzie ekwidystansu. Zastosowanie znalazły przede wszystkim metody jakościowe obecne w naukach prawnych: analizy treści oraz krytycznej oceny (Mróz-Jagiełło, Wolanin 2013, s. 111). Poddane im zostały odpowiednie, dotyczące tematu pracy, orzeczenia Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i trybunałów arbitrażowych.

W tekście użyto także metody dogmatycznoprawnej polegającej na językowo-logicznej analizie obecnie obowiązujących przepisów Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, traktujących o zasadzie ekwidystansu, a więc dotyczących omawianego tematu (Araszkiewicz 2016, s. 371-383).

Selekcja wyroków wspomnianych w artykule opierała się na ich znaczeniu dla percepcji bezpieczeństwa państwa jako czynnika mającego wpływ w procesie delimitacji obszarów morskich. Celem było poparcie następującej hipotezy badawczej: względy bezpieczeństwa państwa teoretycznie mogą mieć znaczenie przy ustalaniu granic morskich w kontekście oceny słuszności linii delimitacyjnej, jednakże w rzeczywistości kryterium to nie odgrywa większej roli w procesie delimitacji. Ważenie argumentów prawnych obecnych na przestrzeni ostatnich dekad w orzeczeniach międzynarodowych sądów i trybunałów pozwoliło na sformułowanie wniosku, iż względy bezpieczeństwa mogą mieć znaczenie przy ustalaniu granic morskich w kontekście oceny słuszności linii delimitacyjnej, ale tylko w określonych warunkach – przede wszystkim w sytuacji, gdy linia delimitacyjna przebiega bardzo blisko wybrzeża jednego państwa. Dotychczasowy brak skorygowania w praktyce linii delimitacyjnej ze względów bezpieczeństwa państwa wskazuje na to, że kryterium to nie odgrywa większej roli w procesie delimitacji. Przyczyną tego stanu rzeczy jest m.in. subiektywny oraz dynamiczny charakter tej przesłanki.

Proces selekcji źródeł polegał na ocenie publikacji pod kątem stopnia, w jakim mogą dostarczyć odpowiedzi na postawione pytania badawcze. W szczególności preferowano treści wyroków międzynarodowych sądów i trybunałów, a także źródła recenzowane oraz teksty naukowe ekspertów w dziedzinie międzynarodowego prawa morza. Pomocniczo wykorzystano także odpowiednie raporty.

W pracy wykorzystano przede wszystkim źródła anglojęzyczne, aczkolwiek korzystano również z tekstów w języku polskim, szczególnie przy opisywaniu zasady ekwidystansu.

Proces delimitacji obszarów morskich. Zasada ekwidystansu

W sytuacji, w której więcej niż jeden podmiot zgłasza roszczenia do danego terytorium, konieczne jest przeprowadzenie podziału spornej przestrzeni. Dokonaniu tej czynności służy proces delimitacji – czyli zgodnie z definicją prawnomiędzynarodową – ustalenie przebiegu granicy między państwami. Y. Tanaka zdefiniował tę procedurę jako „proces ustanawiania linii oddzielających zakres przestrzenny jurysdykcji państwa nadbrzeżnego nad przestrzenią morską, jeżeli tytuł prawny pokrywa się z tytułem prawnym innego państwa” (Tanaka 2019, s. 237).

W przypadku gdy dane państwa nie są w stanie uzgodnić między sobą (w drodze porozumienia) przebiegu granicy morskiej, posiadają możliwość skierowania sporu na drogę sądową lub arbitrażową według zasad i odpowiednich postanowień określonych w konwencji oraz jej załączników. Przez ostatnie dekady prawo w zakresie delimitacji obszarów morskich rozwijało się szczególnie w wyniku orzecznictwa Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (MTS) i międzynarodowych trybunałów arbitrażowych. Na podstawie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (Konwencja Prawa Morza; KPM) powstał jeszcze jeden wyspecjalizowany podmiot – Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza (MTPM), który w założeniu ma stanowić organ społeczności międzynarodowej zajmujący się sprawami z zakresu prawa morza. Działalność MTPM w obszarze delimitacji jest dotychczas nieznacna, co skutkuje dystansem wobec jego potencjalnej jurysdykcji, tak jak w przypadku sprawy delimitacji Zatoki Pirańskiej (Natorski 2024, s. 133).

Najczęściej stosowaną w prawie międzynarodowym pokojową metodą podziału terytorialnego spornych obszarów jest materialna zasada ekwidystansu (ang. *equidistance principle*) (Janusz-Pawletta 2009, s. 126). Słowo to pochodzi z języka łacińskiego i stanowi połączenie dwóch wyrazów: *aequus* (równy) oraz *distantia* (dystans) (Despeux, Gornig 2002, s. 155). Założenie tego sposobu delimitacji przewiduje poprowadzenie na obszarach morskich granic pomiędzy państwami sąsiadującymi ze sobą (ang. *adjacent states*) lub leżącymi naprzeciw siebie (ang. *opposite states*), zgodnie z linią środkową, której każdy punkt znajduje się w równej odległości od najbliższej linii podstawowej, np. wybrzeża.

Zgodnie z celowością zasady ekwidystansu państwa nie mają prawa wysuwać roszczeń do rozciągania swojego terytorium na obszary znajdujące się poza linią środkową. Tę metodę stosuje się do podziału morza terytorialnego, ale także do ustalania granic na obszarze szelfu kontynentalnego czy wyłącznej strefy ekonomicznej.

Metoda ekwidystansu jest często punktem wyjścia do projektowania przebiegu granic (należy zauważyć, iż w procesie negocjowania kształtu rozgraniczenia obszarów morskich, strony mają pełną dowolność do wyboru metody delimitacji) ze względu na jej zalety w postaci łatwości jej wyznaczenia i pewności, którą tworzy. Co więcej, w określonych przypadkach efektem jej zastosowania jest mniej więcej

równy podział nakładających się na siebie obszarów (Churchill, Lowe, Sander 2022, s. 311). Ekwidystans zapewnia także przydzielenie danemu państwu tych obszarów morskich, które znajdują się najbliżej jego linii brzegowej. Czynnikiem ten jest w dużej mierze brany pod uwagę w kontekście bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego (Ying 2006, s. 35).

Art. 15 Konwencji Prawa Morza wprost przewiduje stosowanie zasady ekwidystansu jako podstawowy sposób delimitacji morza terytorialnego. Sposoby delimitacji obszaru wyłącznej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego zostały określone w inny sposób w, następująco, art. 74 ust. 1 oraz art. 83 ust. 1 KPM. W praktyce, w przypadku tych dwóch obszarów morskich także faworyzowane jest stosowanie delimitacji na podstawie zasady ekwidystansu. Przywołane regulacje przewidują bowiem odpowiednią formułę, która zawiera – jak to określił B. Kunoy – „subtelne” odniesienia dotyczące podstawy prawnej rozstrzygnięcia sporów (Kunoy 2006, s. 263). Przepisy te tworzą obowiązek dążenia do osiągnięcia sprawiedliwego rozwiązania, próbując tym samym zaradzić ewentualnym nierównościami, które mogą powstać w przypadku delimitacji opartej na równej odległości (szczególnie w przypadku sąsiadujących, a nie przeciwległych wybrzeży). Zakładają one także delimitację opartą na słusznym zasadach (ang. *equitable principles*) lub dającą sprawiedliwe wyniki (ang. *equitable results*). Znalezione sprawiedliwe rozwiązanie jest bowiem „celem każdego rozgraniczenia obszarów morskich opartego na prawie” (wyrok w sprawie Jan Mayen, par. 70).

Podejście orzecznictwa, przyjęte na kanwie międzynarodowego prawa zwyczajowego oraz Konwencji Prawa Morza można uznać za połączenie tych dwóch sposobów delimitacji: opartego na ekwidystansie i zasadzie słuszności/sprawiedliwości (Jiuyong 2010, s. 274). Szczególnie istotnym dla współczesnego postrzegania tego zagadnienia był wyrok w sprawie delimitacji Morza Czarnego między Rumunią a Ukrainą, wydany przez MTS w 2009 r. W literaturze można znaleźć pogląd, iż werdykt ten rozpoczął kolejną fazę budowania metodologii rozgraniczania obszarów morskich przez orzecznictwo (Kałduński, Wasilewski 2014, s. 129). Etap ten trwa do dnia dzisiejszego.

W 2009 r. MTS ugruntował bowiem i definitywnie określił zasadę trzech etapów delimitacyjnych (ang. *three-stage approach; three-stage process*). Trzyetapowy proces odgrywa kluczową rolę we współczesnych sprawach dotyczących granic morskich oraz – jak się wydaje – pozwolił opracować teoretycznie przewidywalną i obiektywną metodę delimitacji, która powinna skutkować osiągnięciem sprawiedliwego rezultatu.

Jak wygląda trzyetapowy proces? Pierwszy etap stanowi nakreślenie linii środkowej jako linii tymczasowej. Druga faza procesu delimitacji koncentruje się na ustaleniu czynników („istotnych okoliczności”) wymagających dostosowania lub przesunięcia tymczasowej linii ekwidystansu w celu osiągnięcia słusznego (sprawiedliwego) wyniku (Kałduński 2014, s. 186). Tymczasowa linia ekwidystansu może być modyfikowana, jeśli w wyniku określonych warunków jej „ściśle” oraz mechaniczne

przeprowadzenie prowadziłyby do niesprawiedliwego rezultatu delimitacji i nie urzeczywistniałyby zasady słuszności (Tanaka 2019, s. 239). Etap trzeci opiera się na tzw. teście nieproporcjonalności (ang. *disproportionality test*). Jego celem ma być wyważenie, czy istnieje taka wyraźna rozbieżność w długościach odpowiednich wybrzeży stron, że można byłoby ją uznać za specjalną okoliczność uzasadniającą dostosowanie tymczasowej linii ekwidystansu w celu osiągnięcia sprawiedliwego rozgraniczenia (El Diwany 2018, s. 34-35).

Termin „istotne okoliczności”, pojawiający się na drugim etapie procesu, jest nieobecny w częściach KPM poświęconych delimitacji szelfu kontynentalnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. Nie istnieje też żaden *numerus clausus* takich zjawisk. „Istotne okoliczności” są bowiem specyficzne dla każdego indywidualnego przypadku (Sümer 2023, s. 770). Czynniki mogące implikować dostosowanie linii środkowej (ustalane na drugim etapie) zostały na przestrzeni ostatnich dekad zidentyfikowane i rozwinięte poprzez orzecznictwo Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza oraz pozostałych sądów i trybunałów arbitrażowych (Rothwell, Stephens 2023, s. 471-472). Mogą one posiadać charakter geograficzny (np. obecność wysp, czy kształt wybrzeża), jak i niegeograficzny (np. względy ekonomiczne, tytuł historyczny, czy omawiane szerzej w niniejszym artykule kwestie związane z bezpieczeństwem państwa).

Bezpieczeństwo państwa jako czynnik implikujący dostosowanie linii środkowej

Y. Tanaka zauważa tendencję międzynarodowych sądów i trybunałów do przedkładania czynników geograficznych nad czynniki niegeograficzne. Jego zdaniem można dostrzec, iż te drugie posiadają stosunkowo niewielki wpływ na proces delimitacji (Tanaka 2023, s. 272-290). Czy tak też jest z bezpieczeństwem państwa?

Ogólnie ujmowane bezpieczeństwo morskie to szerokie pojęcie, które dla różnych osób może oznaczać „bardzo różne rzeczy” (Authority of the House of Lords 2022, s. 23). Obejmuje ono m.in. ochronę interesów państwa na morzu przed różnorodnymi zagrożeniami. Od wieków jest nim np. piractwo, uznawane także za „zbrodnię przeciwko prawu narodów” (łac. *delictum iuris gentium*) (Karska 2013, s. 41). Podobnie za zagrożenie w obliczu stabilności państwa sklasyfikować można także m.in. napady z bronią w ręku, przestępstwa związane z handlem (w tym narkotykami lub ludźmi), terroryzm, nielegalne połowy, czy – szczególnie w ostatnim czasie, gdy kwestie związane ze środowiskiem szybko wysuwają się na czoło priorytetów międzynarodowych (Santos de Campos 2025, s. 89) - umyślne niszczenie środowiska morskiego. Zagrożeniem dla bezpieczeństwa morskiego są również np. aktywności wojskowe (Karski, Mielniczek 2017, s. 109). Należy wspomnieć także

o bezpieczeństwie energetycznym, odgrywającym rolę m.in. w przypadku pewnej części obszaru morskiego o powierzchni 3,6 tys. km², położonego pomiędzy Polską, a Danią. W 2018 r. długoletni spór o to terytorium został zakończony m.in. w celu zapewnienia pewności prawnej oraz stabilności realizacji projektu polsko-duńskiego gazociągu Baltic Pipe.

Współcześnie obserwuje się eskalację wrogich działań prowokacyjnych na obszarach morskich. Podmioty zewnętrzne przeprowadzają testy reakcji i zdolności obronnych przeciwnika w obszarach o relatywnie niskim ryzyku konfrontacji, takich jak wyłączne strefy ekonomiczne (WSE), które, choć oddalone od lądu i niezaludnione, podlegają częściowej jurysdykcji państwa. Działania te stanowią poważne zagrożenie dla infrastruktury krytycznej, w tym podmorskich kabli telekomunikacyjnych. Przykładem są incydenty z listopada 2024 roku, kiedy to doszło do uszkodzenia dwóch kabli: łączącego Litwę ze Szwecją oraz Finlandię z Niemcami. Wydarzenia te miały miejsce w obrębie szwedzkiej wyłącznej strefy ekonomicznej.

W kontekście różnych obszarów morskich, szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa posiada strefa morza terytorialnego. M. Lando w jednej ze swoich prac na temat delimitacji akwenów wodnych przywołuje słowa niderlandzkiego uczonego żyjącego na przełomie XVII i XVIII w. C. van Bynkershoek: „imperium terre finiri ubi finitur armorum potestas”, tj. panowanie państwa kończy się tam, gdzie kończy się siła broni (Lando 2019, s. 205-206). Na tej podstawie, zwanej także zasadą strzału armatniego (ang. *cannon shot rule*) (Kamiński 2025, s. 51), wywiedziona została teza, iż morze terytorialne rozciąga się dotąd, gdzie dane państwo może wykorzystać swoją siłę militarną w celu zapewnienia ochrony swoich obszarów lądowych. Strefa ta zatem jest nierozzerwalnie i najściślej ze wszystkich obszarów morskich związana z kwestiami bezpieczeństwa państwa. Wynika to także z obowiązujących na obszarze morza terytorialnego praw żeglugowych statków obcych bander.

Wątpliwości pojawiają się w przypadku obszarów położonych dalej od granicy lądowej, na których organizmy państwowe nie posiadają pełnej jurysdykcji, tj. szelfu kontynentalnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. Co do zasady instytucje te bowiem w ogóle nie obejmują swoim zakresem spraw bezpieczeństwa, a więc państwa nadbrzeżne nie posiadają podstawy prawnej do skutecznego powołania się na kwestie bezpieczeństwa w obronie swoich racji.

Kwestie bezpieczeństwa i polityki zostały jednakże podkreślone w Proklamacji Trumana z 1945 r., dotyczącej rozszerzenia amerykańskiej jurysdykcji na wszystkie zasoby naturalne szelfu kontynentalnego, daleko poza wody terytorialne państwa. W tymże dokumencie stwierdzono, iż „samoobrona zobowiązuje naród nadbrzeżny do ścisłego nadzorowania działań poza jego brzegami, które są niezbędne do wykorzystania tych zasobów” (Dundua 2007, s. 78). „Samoobrona” stanowiła zatem jeden z pierwotnych powodów istnienia szelfu kontynentalnego.

Precedensowy ruch Stanów Zjednoczonych sprowokował sytuację, w której niektóre inne państwa, w niedługim czasie drogą jednostronnych aktów również rozciągały swoją władzę na szelf kontynentalny – początkowo uczyniły tak państwa Ameryki Południowej (Chile, Peru, Ekwador) oraz państwa arabskie, a następnie sukcesywnie państwa z wszystkich rejonów świata (Góralczyk, Karski, Sawicki 2024, s. 255-256). Proklamacja Trumana okazała się katalizatorem dla społeczności międzynarodowej do zorganizowania konferencji nt. prawa morza i spisania przepisów w tej dziedzinie.

Parę dekad później Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości uznał związek celowości istnienia szelfu kontynentalnego oraz interesów państw w dziedzinie bezpieczeństwa w wyrokach w sprawach *Libia przeciwko Malcie* oraz dotyczącym *delimitacji obszaru pomiędzy Grenlandią a Jan Mayen*.

Z drugiej strony, co zauważa M. Lando, zgodnie z art. 77 ust. 1 Konwencji Prawa Morza, podstawową funkcją tego obszaru morskiego jest badanie i eksploatacja jego zasobów naturalnych. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku wyłącznej strefy ekonomicznej, która, zgodnie ze swoją nazwą, posiada przede wszystkim charakter ekonomiczny (MTS w 2012 r. orzekł, iż kontrola nad wyłączną strefą ekonomiczną i szelfem kontynentalnym nie jest zwykle związana z względami bezpieczeństwa – wyrok w sprawie *Nikaragua przeciwko Kolumbii* 2012, par. 221-222). Trybunał Arbitrażowy w sprawie *Gwinea przeciwko Gwinei Bissau* stwierdził, że zarówno szelf kontynentalny, jak i wyłączna strefa ekonomiczna nie są obszarami pełnej suwerenności (fr. *zones de souveraineté*) – w przeciwieństwie do morza terytorialnego (wyrok Międzynarodowego Trybunału Arbitrażowego w sprawie *pomiędzy Gwineę a Gwineę Bissau* 1985, par. 124). Nie oznacza to jednakże, iż państwa nie uwzględniają czynnika bezpieczeństwa podczas ustalania granic swoich wyłącznych stref ekonomicznych. Warto w tym miejscu zauważyć, iż podczas prac nad kształtem Konwencji Prawa Morza w latach 70. XX w. Kenia zaproponowała projekt artykułu, zgodnie z którym zewnętrzne granice wyłącznych stref ekonomicznych byłyby tworzone na podstawie „pobudek wynikających z bezpieczeństwa narodowego” (Lando 2019, s. 207).

Sądy i trybunały międzynarodowe rozstrzygające spory dotyczące delimitacji morskiej nieraz rozpatrywały ewentualny wpływ czynnika bezpieczeństwa na dostosowanie linii ekwidystansu jako potencjalną „istotną okoliczność”, a co za tym idzie, poprowadzenie granicy morskiej pomiędzy państwami nie po linii środkowej. W przełomowym i niezwykle istotnym dla późniejszego postrzegania procesu rozgraniczania granic morskich wyroku z 1969 r. w sprawie *delimitacji szelfu kontynentalnego Morza Północnego*, MTS nie zdecydował się wymienić bezpieczeństwa jako istotnego czynnika w procesie delimitacji szelfu (wyrok w sprawach *delimitacji szelfu kontynentalnego Morza Północnego* 1969). Natomiast niecałą dekadę później Międzynarodowy Trybunał Arbitrażowy w dwóch wyrokach rozstrzygnął sprawę rozgraniczenia szelfu kontynentalnego pomiędzy Zjednoczonym Królestwem

Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Francją, stwierdzając w uzasadnieniu orzeczenia, iż bezpieczeństwo może mieć istotny wpływ na ustalanie granicy morskiej. Skład orzekający odniósł się do „żywotnych interesów Republiki Francuskiej w zakresie bezpieczeństwa i obrony jej terytorium”. W odniesieniu do Wysp Normandzkich, znajdujących się pod zwierzchnictwem brytyjskim, a leżących u francuskich wybrzeży Normandii i Bretanii, utworzył odpowiednią enklawę o długości 20 kilometrów w kierunkach północnym i zachodnim (Tanaka 2019, s. 259). W wyroku w sprawie delimitacji Zatoki Maine z 1984 r. MTS również nie zdyskredytował roli bezpieczeństwa jako czynnika mającego wpływ na delimitację (wyrok w sprawie *delimitacji Zatoki Maine*).

W kolejnych latach międzynarodowe sądy i trybunały w większości przypadków konsekwentnie orzekały, iż „uzasadnione względy stron dotyczące bezpieczeństwa mogą odgrywać rolę przy ustalaniu ostatecznej linii rozgraniczającej” (wyrok w sprawie *Libia przeciwko Malcie* 1985, par. 51; wyrok w sprawie *delimitacji Morza Czarnego* 2009, par. 204). W wyroku z 2021 r. w sprawie *Somalia przeciwko Kenii* MTS potwierdził, iż względy bezpieczeństwa mogą, w zależności od sytuacji, uzasadniać zmianę położenia tymczasowej linii ekwidystansu (Sümer 2023, s. 769).

Warto również zwrócić uwagę, iż w swoim orzecznictwie Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości uznał czynniki związane z bezpieczeństwem jako „istotne”, lecz jedynie w sytuacji, gdy linia delimitacyjna przebiega bardzo blisko wybrzeża jednego państwa (Sümer 2023, s. 766) (por. wyrok w sprawie *Libia przeciwko Malcie* 1985, par. 51: linia delimitacyjna nakreślona przez MTS „nie była na tyle blisko granic którejsz ze Stron, aby specjalnie rozpatrywać kwestię bezpieczeństwa”). W sprawie *Nikaragua przeciwko Kolumbii* MTS sprecyzował, iż „uzasadnione obawy dotyczące bezpieczeństwa mogą być istotnym czynnikiem, jeśli delimitacja morska została przeprowadzona szczególnie blisko wybrzeża państwa, a Trybunał będzie miał to na uwadze przy ustalaniu, jaką korektę wprowadzić do tymczasowej linii środkowej lub w jaki sposób linia ta powinna zostać przesunięta” (Evans 2015, s. 276).

Nie do obrony jest teza, że kwestie bezpieczeństwa państwa posiadają decydujący wpływ na delimitację obszarów morskich. Dotychczas żadna z linii rozgraniczających nie została skorygowana ze względów bezpieczeństwa (Lando 2019, s. 210). Próby były podejmowane. Przykładowo w sprawie *delimitacji Morza Czarnego* Rumunia utrzymywała, że proponowana przez Ukrainę granica zagraża jej interesom związanym z bezpieczeństwem, biegnąc zbyt blisko jej wybrzeża i utrudniając tym samym wykonywanie działań na obszarach położonych bezpośrednio w jego sąsiedztwie. MTS uznał jednak, że „tymczasowa linia równej odległości ustalona przez Trybunał w pełni uwzględnia uzasadnione interesy bezpieczeństwa którejkolwiek ze Stron i nie ma potrzeby dostosowywania linii ekwidystansu na podstawie tych rozważań” (Lando 2019, s. 209). Międzynarodowe sądy i trybunały stwierdzają jedynie, że szanują obawy stron w tym zakresie (Lando 2019, s. 210). Poddaje to w wątpliwość

faktyczną rolę bezpieczeństwa państwa w procesie delimitacji i korygowania linii ekwidystansu.

Nie jest też oczywiste w jaki sposób judykatura miałyby dostosowywać tymczasową linię równej odległości ze względów bezpieczeństwa. M.D. Evans ocenił jednakże, iż „...[nie jest – red.] ani możliwe, ani konieczne ustalenie jakichkolwiek ogólnych zasad w tych kwestiach” (Evans 1989, s. 177). Podobnie jak w przypadku orzecznictwa, można zauważyć, że również w praktyce państw bezpośredni wpływ czynników bezpieczeństwa pozostaje nieco niejasny (Tanaka 2019, s. 267). Kluczowym faktem jest to, że trudno uwzględnić element bezpieczeństwa państwa, gdyż kryterium to ma charakter subiektywny i dynamiczny, niepodlegający obiektywnej mierze.

Wnioski

Podsumowując, orzeczenia Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości oraz trybunałów arbitrażowych wskazują, że względy bezpieczeństwa mogą mieć znaczenie przy ustalaniu granic morskich w kontekście oceny słuszności linii delimitacyjnej (Dundua 2007, s. 79-80).

Bezpieczeństwo państwa jest zatem jednym z aspektów, które teoretycznie mogą wpływać na kształtowanie granic morskich. Jednakże dotychczas żadna z linii delimitacyjnych nie została skorygowana z tego względu. W swoim orzecznictwie MTS uznał czynniki związane z bezpieczeństwem jako „istotne” i mogące mieć wpływ na dostosowanie linii ekwidystansu, ale tylko w określonych warunkach – przede wszystkim w sytuacji, gdy linia delimitacyjna przebiega bardzo blisko wybrzeża jednego państwa. Nie wiadomo jednakże jaka to musiałaby być odległość oraz w jaki sposób zastosowanie linii środkowej musiałoby zagrażać bezpieczeństwu drugiego państwa. Założenie, że bezpieczeństwo państwa może mieć znaczenie przy ustalaniu granic morskich w kontekście oceny słuszności linii delimitacyjnej jest zatem jedynie założeniem teoretycznym. W rzeczywistości uwzględnienie kryterium bezpieczeństwa jest trudne do wykonania, gdyż ma ono charakter subiektywny i dynamiczny.

Wydaje się, że powyższe badania wnoszą wkład naukowy w dziedzinie prawa morza, gdyż spojrzenie na delimitację obszarów morskich z punktu widzenia czynnika bezpieczeństwa na dostosowanie linii ekwidystansu stanowi *novum* w literaturze przedmiotu. Jest to ujęcie innowacyjne. Dotychczas ten temat pojawiał się w literaturze *de facto* jako temat poboczny, nie jako *meritum* sprawy. Niewątpliwie katalizatorem dla ewentualnego szerszego omówienia przez badaczy byłoby jednoznaczne odniesienie się do tej kwestii przez sądownictwo międzynarodowe oraz (przynajmniej dosyć) jasne sprecyzowanie, czy i w jakim stopniu bezpieczeństwo może – nie tylko teoretycznie - implikować dostosowanie linii środkowej w procesie delimitacji obszarów morskich. Nie wydaje się, że dojdzie do tego w najbliższym

czasie. Słowo *security* nie pojawiło się ani razu np. w wydanym w 2023 r. wyroku Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza w sprawie sporu dotyczącego wyznaczenia granicy morskiej między Mauritusem a Malediwami na Oceanie Indyjskim. Jednakże bardzo możliwe, że biorąc pod uwagę m.in. wzrastające napięcia na świecie (przykładowo na Morzu Południowochińskim), międzynarodowa judykatura w końcu odniesie się do tego tematu i sprecyzuje rolę czynnika bezpieczeństwa państwa na dostosowanie linii środkowej oraz całościowo delimitację obszarów morskich. Spory między państwami o dostęp do obszarów morskich stały się bowiem fundamentem doktryny współczesnego prawa międzynarodowego (Karska 2009, s. 103).

BIBLIOGRAFIA

1. Araszkiewicz, M., 2016. Dogmatyka prawnicza a teoria schematów argumentacyjnych. *Zarys kierunku badań. Zagadnienia Naukoznawstwa*, 3 (209), 371-383.
2. Authority of the House of Lords, 2022. UNCLOS: the law of the sea in the 21st century [online]. 2nd Report of Session 2021–22. Dostępne pod adresem: <https://committees.parliament.uk/publications/9005/documents/159002/default/> [dostęp: 12.12.2024].
3. Churchill, R., Lowe, V., Sander, A., 2022. *The Law of the Sea*. Fourth edition. Manchester: Manchester University Press.
4. Despeux, G., Gornig, G.H., 2002. *Seeabgrenzungsrecht in der Ostsee. Eine Darstellung des Völkerrechtlichen Seeabgrenzungsrechts unter besonderer Berücksichtigung der Praxis der Ostseestaaten*. Frankfurt n. Menem: Peter Lang. Europäischer Verlag der Wissenschaften.
5. Dundua, N., 2007. Delimitation of maritime boundaries between adjacent States [online]. United Nations – The Nippon Foundation Fellow. Dostępne pod adresem: https://www.un.org/depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/dundua_0607_georgia.pdf [dostęp: 12.12.2024].
6. El Diwany, I.A., 2018. Legal Rules Applicable to the Equitable Maritime Boundaries Delimitation in the Eastern Mediterranean Sea: An Egyptian Perspective [online]. United Nations – The Nippon Foundation of Japan Fellowship Programme. Dostępne pod adresem: https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/elidiwany_ibrahim_un-nippon_researchpaper_15dec2018.pdf [dostęp: 12.12.2024].
7. Evans, M.D., 1989. *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*. Oxford Monographs in International Law, Oxford: Clarendon Press.
8. Evans, M.D., 2015. *Maritime Boundary Delimitation*. W: A.G.O. Elferink, D.R. Rothwell, K.N. Scott, T. Stephens, red. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press, 254-279.
9. Góralczyk, W., 1964. *Szerokość morza terytorialnego i jego delimitacja*. Warszawa: PWN.
10. Góralczyk, W., 1993. *Obszary morskie i ich delimitacja*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
11. Góralczyk, W., Karski, K., Sawicki, S., 2024. *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, 19. Warszawa: Wolters Kluwer.

12. Janusz-Pawletta, B., 2009. Delimitacja obszarów morskich w prawie międzynarodowym. *Prawo Morskie*, 25, 113-131.
13. Jiuyong, S., 2010. Maritime delimitation in the jurisprudence of the International Court of Justice. *Chinese Journal of International Law*, 2 (9), 271-291.
14. Kałduński, M., 2014. Koncepcja szczególnych (specjalnych) okoliczności uwzględnianych przy delimitacji obszarów morskich. *Prawo Morskie*, 30, 181-199.
15. Kałduński, M., Wasilewski, T., 2014. The International Tribunal for the Law of the Sea on Maritime Delimitation: The Bangladesh v. Myanmar Case. *Ocean Development & International Law*, 2 (45), 123-170.
16. Kamiński, T., 2018. Status prawnomiędzynarodowy morskich wód wewnętrznych a względy bezpieczeństwa państwa. *Studia Bezpieczeństwa Narodowego*, 2 (14), 197-210.
17. Kamiński, T., 2018. Status zatok historycznych. *Studium prawnomiędzynarodowe*. Warszawa: Instytut Wydawniczy Europrawo.
18. Kamiński, T., 2025. The status of straight baselines and the so-called creeping jurisdiction of coastal states [w:] T. Kamiński, K. Karski, red. 40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea. Oxford: Routledge, 50-62.
19. Karska, E., 2009. Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza. [w:] J. Kolasa, red. Współczesne sądownictwo międzynarodowe, T. I ("Zagadnienia instytucjonalne"). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, 103-136.
20. Karska, E. 2013. Piracy and International Criminal Law. *Polish Review of International and European Law*, 1 (2), 41-68.
21. Karski, K. 2014. Góralczyk Wojciech (1924-1994) [w:] B. Hołyst, R. Hauser, J. Symonides, D. Pyć, red. Wielka encyklopedia prawa, t. 4, Prawo międzynarodowe publiczne. Warszawa: Fundacja "Ubi societas, ibi ius", 109.
22. Karski, K. 2025. International law of the sea in the achievements of Professor Wojciech Góralczyk. [w:] T. Kamiński, K. Karski, red. 40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea. Oxford: Routledge, 21-33.
23. Karski, K., Mielniczek P., 2017. Significance of the Permanent Court of Arbitration Judgment of 12 July 2016 in the South China Sea case no 2013–19 to selected issues of international law of the sea. *Acta Iuris Stetinensis*, 4 (20), 107-123.
24. Kądzierska, M., 2018. O renesansie geopolityki. (Jacek Bartosiak: Pacyfik i Eurazja. [w:] wojnie). *Civitas. Studia z filozofii i polityki*, 23, 233-244.
25. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U.2002.59.543).
26. Kunoy, B., 2006. The Rise Of The Sun: Legal Arguments in Outer Continental Margin Delimitations. *Netherlands International Law Review*, 2 (53), 247-272.
27. Lando, M., 2019. Maritime Delimitation as a Judicial Process. Cambridge: Cambridge University Press.
28. Łukaszuk, L., 1997. Międzynarodowe prawo morza, Warszawa: Scholar.

29. Mróz-Jagiełło, A., Wolanin, A., 2013. Metoda analizy i krytyki dokumentów w naukach o bezpieczeństwie. *Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej*, 2 (6), 109-118.
30. Natorski, P., 2024. Międzynarodowe instrumenty prawne rozwiązania sporu słoweńsko-chorwackiego w regionie Zatoki Pirańskiej. *Studia Administracji i Bezpieczeństwa*, 16, 123-143.
31. Plewiński, L., 1999. Podstawy ekonomiki transportu morskiego cz. II. Szczecin: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie.
32. Połatyńska, J., 2009. Delimitacja szelfu kontynentalnego na gruncie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (1982) [w:] K. Marciniak, C. Mik, red. Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r.: W piętnastą rocznicę wejścia w życie. Warszawa: Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa, Stowarzyszenie Wyższej Użyteczności "Dom Organizatora", 163-178.
33. Rothwell, D.R., Stephens, T., 2023. *The International Law of the Sea. Third Edition*, Portland: Oxford and Portland.
34. Santos de Campos, A., 2025. *The Law of the Seabed 40 years after UNCLOS* [w:] T. Kamiński, K. Karski, red. *40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Oxford: Routledge, 89-101.
35. Sümer, M., 2023. Equitable Considerations in the Delimitation of the Continental Shelf. *International Law Studies*, 100, 752-775.
36. Szubrycht, T., 2008. Polityka Morska Państwa. *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego*, 2, 7-25.
37. Tanaka, Y., 2019. *The International Law of the Sea. Third Edition*. Cambridge: Cambridge University Press.
38. Tanaka, Y., 2023. *The International Law of the Sea. Fourth Edition*. Cambridge: Cambridge University Press.
39. Wyrok MTS w sprawach szelfu kontynentalnego Morza Północnego (Republika Federalna Niemiec przeciwko Danii/ Republika Federalna Niemiec przeciwko Niderlandom) (North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands)), 1969.
40. Wyrok MTS w sprawie Zatoki Maine (Stany Zjednoczone przeciwko Kanadzie) (Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America)), 1984.
41. Wyrok MTS w sprawie dotyczącej szelfu kontynentalnego (Libia przeciwko Malcie) (Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)), 1985.
42. Wyrok MTS w sprawie delimitacji morskiej na obszarze pomiędzy Grenlandią a Jan Mayen (Case Concerning Maritime Delimitation in the area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway)), 1993.
43. Wyrok MTS w sprawie delimitacji morskiej na Morzu Czarnym (Rumunia przeciwko Ukrainie) (Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine)), 2009.

44. Wyrok MTS w sprawie sporu terytorialnego i morskiego (Nikaragua przeciwko Kolumbii) (Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia)), 2012.
45. Wyrok Międzynarodowego Trybunału Arbitrażowego w sprawie delimitacji obszarów morskich pomiędzy Gwineą, a Gwineą Bissau (Delimitation of the maritime boundary between Guinea and Guinea-Bissau), 1985.
46. Ying, C. 2006. International Law Principles of Continental Shelf Delimitation and the Sino-Japanese East China Sea Disputes. Dissertation (MSc). World Maritime University.