

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**  
**WYDZIAŁ STRATEGICZNO-OBRONNY**

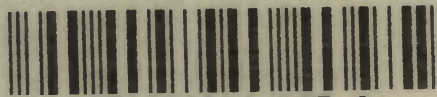
**Marek ILNICKI**

**PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTW  
NEUTRALNYCH W WOJNIE NA MORZU**

**Rozprawa doktorska**

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej

**S/1666**



05-001666-002-0

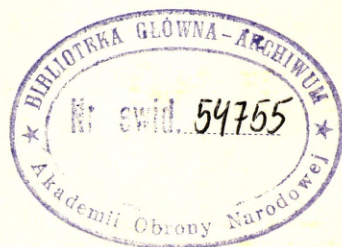
**Kierownik naukowy**

*prof. dr hab. Leonard Łukaszuk*

**54755**

**Warszawa 1991**

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**  
**WYDZIAŁ STRATEGICZNO-OBRONNY**



**Marek ILNICKI**

**PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTW  
NEUTRALNYCH W WOJNIE NA MORZU**

**Rozprawa doktorska**

2)

~~S/1666~~



**Kierownik naukowy**

*prof. dr hab. Leonard Łukaszuk*

---

**Warszawa 1991**

## S P I S T R E Ś C I

	Strona
Wstęp	4
Rozdział I. WPLYW NEUTRALNOŚCI PAŃSTW NA UWARUNKOWANIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH NA MORZU	
1.1. Pojęcie neutralności wojennej	11
1.2. Neutralność wojenna a system zbiorowego bezpieczeństwa	22
1.3. Kształtowanie się instytucji neutralności w wojnie na morzu i jej wpływ na koncepcje i uwarunkowania działań wojennych	29
1.4. Przypisy	37
Rozdział II. SYTUACJA OKRĘTU STRONY WOJUJĄCEJ NA OBSZARACH MORSKICH PAŃSTWA NEUTRALNEGO. UWARUNKOWANIA MILITARNE I PRAWNE	
2.1. W portach i na innych wodach wewnętrznych	41
2.2. Na morzu terytorialnym	52
2.3. Na wodach wyłącznej strefy ekonomicznej	60
2.4. W cieśninach i kanałach o znaczeniu między- narodowym	66
2.5. Prawo nieszkodliwego przepływu	76
2.6. Przypisy	85

	Strona
Rozdział III	OGRANICZENIA PRAW PAŃSTWA NEUTRALNEGO W WOJNIE NA MORZU
3.1.	Zasada wolności mórz a wojna na morzu 92
3.2.	Blokada morską i jej uwarunkowania 108
3.3.	Kontrabanda wojenna 122
3.4.	Prawo wizyty i rewizji 138
3.5.	Prawo zajęcia i niszczenia neutralnych statków i ładunków 153
3.6.	Przypisy 165
Rozdział IV.	PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTWA NEUTRALNEGO W STOSUNKU DO STRONY WOJUJĄCEJ
4.1.	Obowiązek równego traktowania stron wojują- cych 176
4.2.	Prawo angarii 182
4.3.	Prawo azylu morską 192
4.4.	Przypisy 200
Zakończenie	203
Aneksy	215
Tabele	246
Dysunki	255
Bibliografia	256

## W S T Ę P

Pomimo wysiłków zmierzających do wykluczenia użycia siły ze stosunków międzynarodowych jesteśmy ciągle świadkami konfliktów zbrojnych między państwami oraz tzw. wojen domowych. Jakkolwiek od zakończenia drugiej wojny światowej nie doszło do wybuchu nowego konfliktu o zasięgu globalnym, to w tym okresie miało miejsce ok. 200 lokalnych wojen między państwami i wewnętrznych konfliktów zbrojnych. Działania wojenne są zatem nadal ważnym czynnikiem współczesnych stosunków międzynarodowych a prawo wojenne, które znajduje zastosowanie w konfliktach zbrojnych, nie utraciło swej aktualności.

Wola przetrwania państwa, czyli zachowania własnej egzystencji i tożsamości, a więc suwerenności i integralności terytorialnej realizuje się w polityce zagranicznej, bez względu na epokę i system wewnętrzny poprzez stałe dążenie do optymalnego bezpieczeństwa. Polityka bezpieczeństwa państwa neutralnego w konflikcie zbrojnym opiera się na trzech przesłankach :

- przeświadczeniu, że zarówno jego położenie geopolityczne jak i inne czynniki warunkujące jego politykę zagraniczną, czynią skuteczniejszym zapewnienie w ten sposób jego bezpieczeństwa;

- zgodzie stron wojujących, które zapewniają sobie w ten sposób równowagę sił w danym regionie lub subregionie;
- posiadaniu dostatecznych własnych sił obronnych.

Prognozując warianty rozwoju sytuacji polityczno- militarnej w rejonie M. Bałtyckiego interesy Polski na tym akwenie uzasadniają potrzebę zajmowania się problemami prawnymi wojny na morzu, w tym morskiej neutralności wojennej, przy odpowiednim uwzględnieniu generalnych założeń polityki obronnej Rzeczypospolitej Polskiej oraz wymogów współczesności.

Jedną z ważnych dziedzin prawa wojennego są regulacje dotyczące neutralności wojennej, regulujące stosunki pomiędzy państwami neutralnymi a stronami wojującymi w czasie konfliktu zbrojnego. Przepisy te są często powoływane i znajdują zastosowanie w sytuacjach zaistnienia konfliktów zbrojnych, jakie mają miejsce w dobie współczesnej. Co więcej, wiele przepisów prawa neutralności wojennej, podobnie jak szereg innych przepisów prawa wojennego, znajduje zastosowanie nie tylko, jak stwierdzono w Konwencjach genewskich o ochronie ofiar wojny z 1949 r., " w razie wypowiedzenia wojny lub powstania jakiegokolwiek innego konfliktu zbrojnego między dwiema lub więcej Wysokimi Umawiającymi Stronami, nawet gdyby jedna z nich nie uznała stanu wojny " ale także " we wszystkich przypadkach okupacji całości lub części terytorium jednej z Wysokich Układających się Stron, nawet gdyby ta okupacja nie napotkała żadnego oporu zbrojnego " / art. 2 wspólny dla czterech konwencji/.

Przepisy neutralności wojennej znajdujące zastosowanie w konfliktach zbrojnych na morzu są w znacznej mierze sformułowane

w sposób ogólnikowy i zawierają wiele luk, niejasności i kwestii będących przedmiotem kontrowersji, co w niemałym stopniu jest następstwem faktu, że obecnie działania wojenne na morzu prowadzone są przy użyciu innych rodzajów środków walki i przy zastosowaniu odmiennych metod prowadzenia wojny, aniżeli wówczas, kiedy formułowano te przepisy. W tym stanie rzeczy, uznano za celowe podjęcie badań zmierzających do wyjaśnienia węzłowych problemów neutralności wojennej we współczesnych konfliktach zbrojnych na morzu a zwłaszcza funkcji spełnianych przez nią oraz miejsca jakie zajmuje we współczesnych stosunkach międzynarodowych.

Z punktu widzenia potrzeb odpowiedniego kształtowania obronności współczesnego państwa jak i prawa wojennego oraz postępującej jego humanizacji, badanie problemów morskiej neutralności wojennej, jej implikacji i uwarunkowań faktycznych i prawnych ma istotne znaczenie poznawcze i praktyczne. Dotyczy to zarówno kształtowania polityki obronnej państwa jak i podejmowania odpowiednich działań w sytuacjach przewidywanych i nagłych zagrożeń, zwłaszcza w konfliktach regionalnych. Polska będąca państwem morskim, uytuowana w regionie morza północno-wschodniego jakim jest Bałtyk o specyficznym ukształtowaniu jego stref i akwenów, sąsiadująca z państwami neutralnymi, jest szczególnie zainteresowana kształtowaniem się praw i obowiązków własnych i tychże państw we współczesnym konflikcie zbrojnym na morzu, a także udziałem własnym w korzystnym dla niej kształtowaniu prawa wojny morskiej na forum ONZ. Dlatego też, odpowiednia znajomość problemów odnośnie rozwiązań prawnych i wynikających z nich uwarunkowań działań militarnych na morzu, może służyć także rozwijaniu polskiej polityki obronnej i kształ-

towaniu rozwiązań praktycznych w procesie restrukturyzacji polskich Sił Zbrojnych, a zwłaszcza Marynarki Wojennej.

Celem niniejszej pracy było ustalenie i usystematyzowanie porównawcze zmian jakie zaistniały w procesie kształtowania się i funkcjonowania instytucji neutralności wojennej państw w sytuacji konfliktów zbrojnych na morzu. Chodzi tu o uchwycenie pewnych prawidłowości i tendencji rozwoju doktryny i praktyki regulacji prawnych w tym zakresie, a także o wyprowadzenie wniosków o znaczeniu praktycznym dla współczesnych działań militarnych na morzu z uwzględnieniem wymogów prawa humanitarnego i prawa konfliktów zbrojnych.

W pracy starano się objąć w zasadzie cały okres kształtowania się i funkcjonowania instytucji neutralności wojennej. Główny wysiłek skupiono jednak na analizie wybranych aspektów wydarzeń z okresu I i II wojny światowej i współczesnych konfliktów zbrojnych na morzu oraz międzynarodowych aktów prawnych, które wywierały wpływ na kształtowanie się instytucji morskiej neutralności wojennej.

Główny problem badawczy dotyczy przede wszystkim ustalenia, czy modele prawne i ich projekcje praktyczne dotyczące neutralności wojennej państw i ukształtowane rozwiązania szczegółowe w konwencjach i deklaracjach w dawnych latach i zasadniczo innych warunkach technicznych, strategicznych i taktycznych prowadzenia wojen na morzu, mogą być nadal użyteczne przy rozwiązywaniu problemów jakie niesie praktyka współczesnych stosunków międzynarodowych, w związku z konfliktami zbrojnymi na morzach oraz czy istnieje potrzeba ich zasadniczej modyfikacji bądź zmiany.

Jako podstawową metodę przy realizacji głównych założeń pracy zastosowano analizę dokumentów źródłowych i opracowań. Skorzystano także częściowo z metody wywiadu i ekspertyzy oraz obserwacji uczestniczącej. Obcojęzyczna baza źródłowa m.in. amerykańska, brytyjska, francuska, niemiecka jest bardzo obszerna. Natomiast polskie piśmiennictwo porusza tę problematykę bardzo rzadko /np. Kusz A., O kontrabandzie wojennej, Warszawa 1931 czy też Rotocki Z., Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa, Łódź 1977/. Brak zainteresowania morską neutralnością wojenną w polskiej nauce prawa międzynarodowego i naukach wojskowych był również jednym z powodów podjęcia niniejszej pracy.

Prowadząc prace badawcze korzystano ze zbiorów i dokumentacji bibliotek naukowych : Akademii Marynarki Wojennej, Akademii Obrony Narodowej, Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych i Biblioteki Głównej Uniwersytetu Warszawskiego. Korzystano także z udostępnionych kwerend bibliograficznych i materiałów m.in. z morskich uczelni wojskowych USA , a także z opracowań Centrum Polityki i Prawa Morza Uniwersytetu Stanu Virginia / USA/. Wykorzystano również w pracy doświadczenia U.S.Navy z zakresu prowadzenia działań bojowych na morzu w oparciu o aktualnie obowiązujący poradnik dla dowódców okrętów pt. " The Commander 's Handbook on the Law of Naval Operations ", Washington 1989r.

Jeśli chodzi o teksty prawne obowiązujące obecnie, korzystano ze zbiorów dokumentów w których przedstawiono konwencje i deklaracje w brzmieniu ustalonym na konferencjach międzynarodowych. Dla potrzeb niniejszej pracy dokonano przekładu dwóch podstawowych dla instytucji neutralności w wojnie na morzu międzynarodowych aktów prawnych tj. Konwencji hawańskiej z 1928 r. i Deklaracji sztokholmskiej z 1938r.

Analizując instytucję morskiej neutralności wojennej spożytkowano również bogate źródła anglojęzyczne / w szczególności angielskie i amerykańskie/ z zakresu historii morskiej sztuki wojennej. W niektórych przypadkach pomocne były opinie i oceny ekspertów - oficerów Marynarki Wojennej RP i Akademii Obrony Narodowej oraz pracowników naukowych Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych.

Konstrukcji pracy starano się nadać układ problemowo-chronologiczny. Składa się ona ze wstępu, czterech rozdziałów, zakończenia, trzech aneksów, ośmiu tabel, jednego rysunku oraz bibliografii obcojęzycznej i krajowej (ponad 200 pozycji źródeł i literatury przedmiotu).

W rozdziale pierwszym przedstawiono rozwój instytucji neutralności wojennej w świetle doktryny wojennej i prawa międzynarodowego. W wyniku podjętej próby zdefiniowano jej pojęcie i zakres treści oraz umiejscowiono w systemie zbiorowego bezpieczeństwa. Wskazano również na czynniki, które kształtowały instytucję morskiej neutralności wojennej w poszczególnych okresach historii, w oparciu o unormowania międzynarodowe.

W rozdziale drugim starano się przedstawić sytuację okrętu strony wojującej na obszarach morskich państwa neutralnego oraz sposoby praktycznego egzekwowania neutralności wojennej przez państwa, które przyjęły na siebie ten obowiązek. Dość szeroko naświetlono również nadal sporne kwestie tzw. prawa nieszkodliwego przepływu przez wody terytorialne.

Rozdział trzeci poświęcono problemom militarnym ograniczenia praw państwa neutralnego w wojnie na morzu. Do ograniczeń tych zaliczono i szeroko zinterpretowano także z punktu widzenia morskiej sztuki wojennej m.in. blokadę morską, kontrabandę wojen-

ną, prawo wizyty i rewizji oraz prawo zajęcia i niszczenia neutralnych statków i ładunków.

Natomiast w rozdziale czwartym przedmiotem analizy są prawa i obowiązki państwa neutralnego w stosunku do strony wojującej. Wśród podstawowych praw i obowiązków wyróżniono zasadę zachowania bezstronności i równego traktowania stron wojujących oraz prawo angarii i azylu morskiego.

W zakończeniu zostały zawarte uogólnione refleksje autora pracy na temat idei neutralności wojennej we współczesnym konflikcie zbrojnym na morzu, jak również przedstawiono kilka sugestii dotyczących rozwoju i upowszechniania znajomości tego prawa w Siłach Zbrojnych.

Chciałbym w tym miejscu złożyć serdeczne podziękowania mojemu promotorowi prof. Leonardowi Łukaszukowi za pomoc w ukięrowaniu badań, inspiracje metodyczne oraz za cenne uwagi i wskazówki w czasie pisania niniejszej pracy.

## R O Z D Z I A Ł I

## WPŁYW NEUTRALNOŚCI PAŃSTW NA UWARUNKOWANIA

## DZIAŁAŃ WOJENNYCH NA MORZU

## 1.1. Pojęcie neutralności wojennej

Neutralność wojenna / " tymczasowa " lub " neutralność w wojnie " / jest najstarszą i najbardziej spotykaną formą neutralności. Ma zastosowanie i rozciąga się w czasie jedynie w przypadku zaistnienia konfliktu zbrojnego, przy czym zawsze odnosi się zarówno do ściśle określonego konfliktu, jak i do ściśle określonych państw<sup>1/</sup>. Według A. Bustamante neutralność wojenna " jest to pewne stanowisko prawne podmiotów prawa narodów, które w czasie wojny powstrzymują się w sposób stały lub przypadkowy od brania udziału w działaniach wojennych, lecz które z konieczności, dzięki przynależności do wspólnoty narodów odczuwają walkę zbrojną i mają wskutek tego specjalne prawa i obowiązki, których nie mają w czasie pokoju"<sup>2/</sup>.

Tradycyjnie uważa się, że neutralność w wojnie, jest stanem w którym dane państwo nie uczestniczy w działaniach wojennych i że z tego stanu faktycznego wynikają określone obowiązki prawne. Stan neutralności wojennej kończy się albo z chwilą zakończenia wojny/ podpisania traktatu pokojowego /, albo przez wzięcie udziału w wojnie, w stosunku do której była zadeklarowana neutralność.

Warunkiem uznania określonego państwa za korzystające ze statusu neutralności wojennej jest przyjęcie przez to państwo

polityki bezstronności i przestrzeganie przez nie podstawowych norm prawa międzynarodowego, dotyczących praw i obowiązków państw neutralnych.<sup>3/</sup>

Państwo neutralne otrzymuje status neutralności z chwilą rozpoczęcia wojny. Podstawowym warunkiem neutralności wojennej jest powstrzymanie się i nie branie udziału w wojnie. Rozumieć przez to należy, że państwo to nie bierze udziału w akcjach zbrojnych i wstrzymuje się od udzielania pomocy stronom wojującym. Każde bezpośrednie lub pośrednie wsparcie operacji wojskowych jednej lub drugiej strony przez państwo neutralne stanowi naruszenie prawa międzynarodowego. Nie wolno również dopuścić, aby terytorium lądowe i morskie oraz przestrzeń powietrzna państwa neutralnego stały się punktem wyjścia lub oparcia dla działań wojennych / tzw. neutralność negatywna.<sup>4/</sup>

Państwo neutralne zobowiązane jest także do jednakowego i bezstronnego traktowania wszystkich stron wojujących / tzw. neutralność pozytywna.<sup>5/</sup> Inaczej mówiąc, państwo neutralne nie zaciąga żadnych zobowiązań mogących uwikłać je w wojnę, a w szczególności nie bierze udziału w blokach polityczno - militarnych.

H. Haug wyróżnia dwie podstawowe przesłanki występowania instytucji neutralności wojennej :<sup>6/</sup>

1. dążenie stron wojujących, aby zapobiec pomocy państw trzecich dla przeciwnika;
2. dążenie państw nie będących stronami konfliktu do podtrzymywania przyjaznych stosunków ze stronami wojującymi.

Natomiast A. Greber upatruje podstawowy warunek neutralności wojennej w konieczności określenia kompromisu pomiędzy stronami wojującymi i państwami, które nie chcą być wmieszane w konflikt zbrojny.<sup>7/</sup> Ponieważ strona wojująca stara się pokonać przeciwnika wszelkimi będącymi w jej dyspozycji środkami, przejawia również dążenie, aby realizacja tego celu wspomagana była w maksymalnym stopniu także przez państwa nie biorące bezpośredniego udziału w wojnie. Z tego też punktu widzenia, strona wojująca jest z reguły zainteresowana opowiedzeniem się tych państw po jej stronie. Jednakże działanie takie byłoby sprzeczne z obowiązkami wynikającymi z neutralności, dlatego też, strona wojująca dąży/m.in drogą dyplomatyczną/, aby przynajmniej państwa te nie wspierały strony przeciwnej.<sup>8/</sup>

N. Politis formułuje ten problem w sposób następujący : strona wojująca dąży do tego, aby przeciwdziałać ewentualnemu przejściu państw nie biorących udziału w wojnie na stronę przeciwną. Ponieważ zdaje sobie sprawę z takiej możliwości, w przypadku podejmowania prób ich bezwzględnego podporządkowania swojemu interesowi, gotowa jest pozostawić je w spokoju tak długo, jak długo nie koliduje to z jej interesem, albo innymi słowy, gotowa jest zawrzeć kompromis z tym, kto proklamuje swą neutralność.<sup>9/</sup> Z drugiej strony, państwa neutralne są zainteresowane w przyjęciu postawy neutralności wojennej z co najmniej dwu powodów :<sup>10/</sup>

1. chęci uniknięcia konsekwencji działań wojennych na swoim terytorium;
2. chęci politycznych i ekonomicznych, wynikających z utrzymywania pokojowych stosunków ze stronami wojującymi.

Jednakże państwo neutralne nie ma obowiązku zachowania neutralności w czasie wojny, chyba, że zobowiązało się do tego w umowie międzynarodowej jak to czynią państwa stale neutralne. Państwo korzystające ze statusu neutralności wojennej, może być stroną wojującą w stosunku do określonych państw i zachować status neutralny w stosunku do innych państw. Przy tym państwo takie, nie bierze na siebie zobowiązania, że w każdym sporze międzynarodowym, który wyniknie między państwami trzecimi, pozostanie neutralnym i że ta neutralność będzie je obowiązywać stale. Deklarując neutralność w określonym konflikcie może ono zawsze wziąć udział w jakiegokolwiek innej wojnie.<sup>11/</sup>

W praktyce jednak, już na początku wojny, państwo, które nie ma zamiaru uczestniczyć w niej, wydaje deklarację lub ustawę o zachowaniu neutralności w danej wojnie, gdzie niejednokrotnie zawarte są reguły, jakie dane państwo zamierza stosować wobec stron wojujących. Następnie przekazuje je drogą dyplomatyczną innym państwom, głównie stronom wojującym, a także ogłasza jej treść w oficjalnym organie prasowym.<sup>12/</sup> Deklaracja jest aktem jednostronnym dlatego też, państwo, które ogłosi deklarację o neutralności wojennej, zawsze może podczas wojny przyłączyć się do działań wojennych. Zaś stan prawny danego państwa wynika głównie z jego faktycznego stanowiska nieuczestniczenia lub uczestniczenia w wojnie.<sup>13/</sup>

Zarówno w starożytności, jak i w średniowieczu poszczególne państwa nie biorące udziału w toczących się wojnach, stawały się faktycznie państwami neutralnymi, jednak ich status nie był unormowany przez prawo międzynarodowe, a ukształtowane zwyczajowo

obowiązki sprowadzały się w zasadzie do nieprzeszkadzania ani też udzielania wsparcia w przygotowaniu i prowadzeniu wojny.

Układ z 1303 r. między Anglią i Francją przewidywał, że nieprzyjaciel jednego z tych krajów nie będzie otrzymywał z ziemi i posiadłości drugiego kraju poparcia, wzmocnienia i pomocy niezależnie od tego, czy mowa będzie o ludziach zbrojnych, żywności lub innych rodzajach pomocy.<sup>14/</sup>

Próbie określenia pojęcia, praw i obowiązków państw neutralnych podjął H. Grotius, który twierdził, że :

"...obowiązkiem tych, którzy nie biorą udziału w wojnie, jest powstrzymywanie się od wszystkiego, co mogłoby wzmocnić tego kto popiera nieuczciwą sprawę, albo co stanowiłoby przeszkodę dla strony prowadzącej wojnę sprawiedliwą ... Jeżeli sprawa jest wątpliwa, nie biorąc udziału w wojnie powinni jednakowo traktować obie strony, w zakresie zezwalania na przejście, dostarczania oddziałom wojskowym żywności oraz nieudzieleniu pomocy obleżonym ... .Pomocną również rzeczą będzie zawarcie z każdą ze stron prowadzących wojnę umowy, ażeby w ten sposób przy dobrej woli obu stron można było powstrzymywać się od udziału w wojnie, a jednocześnie wypełniać względem każdej ze stron ogólne obowiązki wynikające z zasad ludzkości."

Po raz pierwszy idea neutralności została precyzyjnie określona mianem " neutralność " przez Wilhelma Neumeyera von Ramsla w książce pt. " Von der Neutralität und der Assistenz oder Unparteilichkeit im Kriege",<sup>16/</sup> wydanej w 1622 r. w Erfurcie.

Powstanie pojęcia neutralności wojennej we współczesnym znaczeniu przypada na okres XVII i XVIII wieku, gdzie wykształciło się w drodze zwyczajowej poprzez ustalanie w deklaracjach i ustawach określonych zasad postępowania jako szereg kompromisowych rozwiązań między przeciwstawnymi interesami państw neutralnych i stron wojujących.<sup>17/</sup> Przede wszystkim strony wojujące zaczęły uznawać drugiego kontrahenta za państwo neutralne i zobowiązywały się do nierozciągania na jego terytorium działań wojennych.

Pełny rozwój i upowszechnienie się instytucji neutralności wojennej przypada na wiek XIX i początek XX, kiedy to w wyniku rozwoju nowoczesnej techniki wojskowej, prowadzone wojny stały się bardziej niszczyielskie, a co za tym idzie, znacznie wzrosło niebezpieczeństwo szybkiego rozprzestrzenienia się ich na inne państwa i kontynenty. Spowodowało to, że w doktrynie neutralności umocniła się zasada bezstronności powstrzymywania się od udzielania pomocy i respektowania obszarów neutralnych.<sup>18/</sup>

W ustawodawstwach poszczególnych państw pojawiają się ściślejsze przepisy dotyczące praw i obowiązków państw neutralnych podczas działań wojennych. Rozpoczyna się proces systematyzowania tych przepisów i powstaje potrzeba ich kodyfikacji. Zadanie to spełniły m.in.:

1/ do wybuchu I wojny światowej :

- Deklaracja paryska z 16.IV.1856 r. w przedmiocie wojny morskiej;
- V Konwencja haska z 18.X.1907 r. dotycząca praw i obowiązków mocarstw i osób neutralnych w razie wojny lądowej ;<sup>19/</sup>

- XIII Konwencja haska z 18.X.1907r. dotycząca praw i obowiązków mocarstw neutralnych w razie wojny morskiej;
- Deklaracja londyńska z 26.II.1909 r. dotycząca prawa wojny morskiej.

2/ w okresie międzywojennym :

- Konwencja hawańska z 20.II.1928r. o neutralności morskiej /Aneks 2/;
- Deklaracja sztokholmska z 27.V.1938 r./tzw.nordyckie zasady neutralności,Aneks 3/.

3/ po zakończeniu II wojny światowej :

- Konwencje genewskie z 12.VIII.1949r. o ochronie ofiar wojny ;
- Protokół / I / dodatkowy z 8.VI.1977 r. do konwencji genewskich z 12.VIII.1949r. dotyczący ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych.

Wymienione konwencje są dotychczas obowiązującymi normami prawa międzynarodowego w zakresie praw i obowiązków państw neutralnych podczas konfliktu zbrojnego.

Należy pamiętać, że normy umowne dotyczące neutralności wojennej, które zostały opracowane jeszcze przed I wojną światową opierały się na ówczesnym stanie prawa międzynarodowego i techniki wojaskowej. W razie jakiegokolwiek konfliktu zbrojnego domniemanie przemawiało za neutralnością wszystkich państw poza państwem wypowiadającym wojnę i państwem, któremu ją wypowiedziano.<sup>20/</sup>

Dlatego też, pewne postanowienia tych konwencji przestały w dużej mierze odpowiadać duchowi współczesnego prawa neutralności /np. formalny obowiązek jednakowego traktowania obu stron wojujących, a więc nieczynienia różnicy między agresorem i ofiarą agresji/. Poza tym, żadna z konwencji haskich nie wyczerpuje zagadnień wynikających ze stanu neutralności i dlatego we wstępie do XIII konwencji haskiej, dotyczącej praw i obowiązków państw neutralnych w przypadku wojny morskiej, znajduje się wyraźne odwołanie do ogólnych zasad prawa międzynarodowego, mającego zastosowanie w kwestiach przez te konwencje nie przewidzianych. Zdaniem Sutora, konwencje haskie pomimo, że posiadają wiele braków, to jednak są wyrazem dążenia do ograniczenia zakresu działań wojennych, ponieważ skodyfikowanie reguł neutralności wojennej podkreślało wartość zasad pokojowego współżycia narodów.<sup>21/</sup>

Konwencje haskie były uważane za obowiązujące także podczas II wojny światowej, co zostało potwierdzone zarówno w wyroku Międzynarodowego Trybunału Wojskowego jak również rezolucji ONZ z 1946 r.

Ważnym uzupełnieniem konwencji haskich jest Deklaracja londyńska z 1909 r., dotycząca prawa wojny morskiej i regulująca sprawy blokady i kontrabandy wojennej, która zawiera szereg postanowień odnośnie praw i obowiązków państw neutralnych. Deklaracja ta, nie została ratyfikowana przez państwa biorące udział w konferencji londyńskiej w latach 1908 - 1909. Podczas I wojny światowej na wniosek rządu USA, większość państw zgodziła się jednak przestrzegać reguł zawartych w Deklaracji. Po wojnie państwa chętnie powoływały się na nią, gdyż zawierała ona przepisy odpowiadające ogólnie uznanym zasadom prawa międzynarodowego, chociaż

wiele z nich straciło na aktualności ze względu na poziom dzisiejszej techniki wojskowej i zmiany zaistniałe w sposobach prowadzenia wojny.

Treść prawa neutralności wojennej skodyfikowanego w latach 1907 -1909 można ująć w czterech głównych zasadach:<sup>22/</sup>

- 1/ państwo neutralne nie bierze udziału w wojnie, bezstronnie traktując obie strony wojujące;
- 2/ państwo neutralne zgadza się na pewne ograniczenie swego handlu morskiego, a mianowicie na blokadę, wizytowanie statków, konfiskatę kontrabandy i ustanowienie obszarów działań wojennych ;
- 3/ państwo neutralne zrobi wszystko, aby wykluczyć możliwość użycia swego obszaru jako bazy dla wrogich ekspedycji stron wojujących;
- 4/ strona wojująca powinna szanować to stanowisko i nie naruszać niepodległości państwa neutralnego z wyjątkiem przypadków rzeczywistej konieczności wojennej. Wszelkie pogwałcenie praw państwa neutralnego wymaga odpowiedniej rekompensaty.

Podczas I i II wojny światowej miały miejsca liczne naruszenia praw państw neutralnych przez strony wojujące. Zdaniem P. Fauchille'a " reguły, które dzięki usilnym staraniom ustaliła dyplomacja, by pogodzić słuszne interesy walczących i neutralnych, chroniąc tych ostatnich przed przesadnymi pretensjami wojujących, przestały istnieć w parę miesięcy ; prawa walczących nie tylko wysunęły się ponad prawa neutralnych, lecz prawie zupełnie zniszczyły je ".<sup>23/</sup>

Prowadzone działania wojenne wskazywały na brak stosowania przepisów prawnych regulujących stosunki pomiędzy neutralnymi a stronami wojującymi. Przyczyną tego stanu rzeczy była w dużej mierze niezgodność zarówno warunków technicznych jak i konieczności militarnych nowoczesnej wojny z regułami będącymi kompromisem powstałym na tle doświadczeń wojen wieków poprzednich. Poza tym, państwa wprowadziły takie sformułowania postanowień, aby pozostawić sobie duży zakres swobody manewrowania instytucją neutralności, a w czasie wojny wykorzystać dla własnych celów ogólnikowe sformułowania i niejasności w interpretacji tekstów. Dlatego też, dotychczasowe reguły chroniące handel i normalne stosunki państw neutralnych ze stronami wojującymi zostały podporządkowane interesom państw walczących i utraciły znaczenie. Państwa te stanęły wobec sytuacji w której utrzymanie dalej neutralności wojennej stało się niezwykle trudne. Również opinia publiczna w tych państwach nie chciała uznawać za słuszne stanowisko izolacji, bezstronności i niezangażowania w stosunku do stron wojujących. Spowodowało to z kolei, że państwa neutralne nie zawsze przestrzegały ściśle zasady równego traktowania obu stron wojujących. W języku politycznym tego rodzaju nierówne traktowanie nazywane "życzliwą neutralnością". Przykładem mogą być Stany Zjednoczone, które w okresie 1939-1941 r. zajęły wprowadzić status państwa "nie biorącego udziału w wojnie" /"non-belligerency"/, jednakże okazywały pomoc państwom walczącym z państwami Osi. Prezydent Roosevelt w telegramie do premiera Churchilla z maja 1940 r. określił sytuację USA jako "państwa nie biorącego udziału w wojnie, która dopuszcza dostarcze-

nie sprzymierzeńcom większej pomocy , z wyjątkiem akcji zbrojnej ".<sup>24/</sup>

Doktryna " nieuczestniczenia w wojnie " znalazła swój wyraz prawny także w konwencjach genewskich z 1949 r., w których w celu zapewnienia skutecznej ochrony ofiarom wojny i dla uniknięcia nieporozumień co do tego, czy państwo jest neutralne, w wielu przypadkach używa się zamiast określenia " państwa neutralne " formuły " państwa neutralne i niewojujące ".

Pomimo, że naruszanie praw i obowiązków państw neutralnych ze strony państw wojujących, jak i ze strony samych państw neutralnych zdarzało się bardzo często, to jednak należy stwierdzić, że neutralność wojenna, jako instytucja prawa międzynarodowego nadal stanowi w określonych sytuacjach pozytywny element uzupełniający dla nie zawsze dobrze funkcjonującego powojennego systemu bezpieczeństwa zbiorowego. Wynika z tego, że instytucja neutralności wojennej dotyczy przede wszystkim polityki bezpieczeństwa państwa w okresie konfliktu zbrojnego, a więc jest określoną sytuacją polityczną. Dlatego też, wola neutralności wojennej wynika z określonego pojmowania racji stanu, czyli przeświadczenia, że położenie geopolityczne danego państwa i inne czynniki/np. militarne i ekonomiczne / sprawiają, iż obrona niezawisłości oraz integralności terytorialnej państwa jest skuteczniejsza przy jej zachowaniu niż poprzez uczestnictwo w wojnie.

Po II wojnie światowej możemy mówić o nowej formie neutralności o czym świadczy polityka niezaangażowania i ewolucja stałej neutralności, wyrażająca się w przystępowaniu państw stale neutralnych do ONZ i innych organizacji międzynarodowych.

## 1.2. Neutralność wojenna a system zbiorowego bezpieczeństwa

Próby powołania do życia prawnych instytucji pozwalających na przeciwdziałanie wybuchowi wojny i przeciwstawienie się już dokonanym agresjom doprowadziły do utworzenia systemu bezpieczeństwa zbiorowego o zasięgu uniwersalnym. System ten - jako koncepcja teoretyczna oparty na zasadzie niepodzielności pokoju i konieczności stosowania kolektywnych środków w obronie zagrożonego lub zakłóconego pokoju, stał się podstawowym elementem struktury i mechanizmu funkcjonowania Organizacji Narodów Zjednoczonych.<sup>25/</sup>

W związku z powołaniem do życia ONZ / 26.VI.1945r./, Organizacji, która dała początek systemowi zbiorowego bezpieczeństwa w skali światowej, wydawało się, że nastąpił poważny kryzys instytucji neutralności wojennej i że grozi jej wyeliminowanie ze współczesnego prawa międzynarodowego. W początkowym okresie funkcjonowania ONZ istniał nawet pogląd o niezgodności lub niemożności pogodzenia tej instytucji z Kartą NZ,<sup>26/</sup> nakładającą na wszystkich członków jednakowy obowiązek powstrzymywania się od agresji i udziału w sankcjach wobec agresora oraz że jej utrzymywanie jest sprzeczne z zasadą bezpieczeństwa zbiorowego. Twierdzono nawet, że neutralność wojenna w dzisiejszych czasach oznacza obojętność wobec sprawy utrzymania pokoju światowego i sprzeczna jest z

zasadami solidarności międzynarodowej i z tego powodu jest pojęciem niemoralnym i godnym potępienia.<sup>27/</sup>

Jednakże praktyka międzynarodowa szybko zrewidowała ten pogląd , co spowodowało, że w miarę upływu czasu od zakończenia II wojny światowej coraz bardziej zaczęto interesować się problematyką neutralności wojennej. Przyczyniły się do tego następujące czynniki :

1. podział świata na dwa przeciwstawne bloki polityczno-militarne ;
2. okres " zimnej wojny " ;
3. lokalne konflikty zbrojne.

Powyższe czynniki spowodowały, że system zbiorowego bezpieczeństwa nie mógł funkcjonować zgodnie z jego prawnymi zasadami oraz wykazały dobitnie, że sama Karta NZ nie usunęła całkowicie wojen z życia międzynarodowego.

Zgodnie z Kartą NZ, w przypadku konfliktu zbrojnego Rada Bezpieczeństwa zadecyduje, które państwo jest agresorem, a które obiektem zbrojnego ataku. Gdy wybucha konflikt zbrojny między dwoma lub więcej państwami, państwa trzecie , zgodnie z art. 51 Karty <sup>28/</sup>, mają prawo udzielenia ofiarze zbrojnej napaści wszechstronnej pomocy / w tym i środkami militarnymi /. Z drugiej jednak strony, nie wolno im udzielać jakiegokolwiek pomocy agresorowi. Ponieważ pomoc ofiarze napaści jest jedynie prawem a nie obowiązkiem , państwa trzecie mogą również pozostać neutral -

nymi i stosować prawo do neutralności.

W praktyce neutralność wojenna jest nadal preferowanym wyborem decyzji politycznej podczas konfliktu zbrojnego. Zachowanie neutralności jest możliwe według Karty NZ, jeżeli Rada Bezpieczeństwa nie podejmie żadnej wiążącej decyzji lub też podejmie taką decyzję, lecz nie sprecyzuje dokładnie udziału konkretnego państwa w wykonywaniu swych zaleceń. Zasada neutralności obowiązuje również wówczas, jeżeli Rada Bezpieczeństwa zdecyduje o podjęciu określonych kroków, gdy istnieje zagrożenie pokoju, ale nie ma bezpośredniego zagrożenia wybuchu konfliktu zbrojnego.

Problemem wydaje się ustalenie, czy dotychczasowe reguły prawne dotyczące neutralności wojennej obowiązują we współczesnych stosunkach międzynarodowych, czy też należy je podporządkować zasadom Karty NZ ?.

Karta NZ nie zawiera postanowień dotyczących bezpośrednio neutralności państw podczas wojny. Dlatego też, z formalnego punktu widzenia przewidziany w rozdziale VII Karty obowiązek przeciwdziałania jakimkolwiek zagrożeniom pokoju i aktom agresji wyklucza zasadniczo status neutralności wojennej członków ONZ. Art. 2 pkt. 5 stanowi, że: "Wszyscy członkowie Organizacji okażą jej wszelką pomoc w każdej akcji podjętej zgodnie z niniejszą Kartą i powstrzymają się od udzielania pomocy jakiegokolwiek państwu, przeciwko któremu Organizacja zastosowała środki prewencyjne lub środki przymusu".<sup>29</sup> Istotnym jest również postanowienie art. 103 Karty, głoszące, że w razie sprzeczności między zobowiązaniami wynikającymi z jakiegokolwiek innej umowy międzyar-

dowej, zobowiązania wynikające z Karty mają pierwszeństwo.<sup>30/</sup>

Jak wynika z powyższego, idea bezpieczeństwa zbiorowego w swych prawnych konsekwencjach prowadzi do nałożenia na państwa obowiązków, które pozostają w kolizji z zasadami prawa neutralności wojennej, wykształconego w warunkach, kiedy wojna była dozwolonym sposobem załatwienia sporów międzynarodowych. Stwierdzenie to, nie stoi jednak na przeszkodzie, by przy zawieraniu przez Radę Bezpieczeństwa układów przewidzianych w art. 43 Karty NZ zwolnić jedno lub kilka państw członkowskich od obowiązku udziału w zbiorowych akcjach zbrojnych.<sup>31/</sup> Dlatego też, przytoczone artykuły należy traktować w kontekście całej Karty, ponieważ inaczej, formalnie nie da się pogodzić instytucji neutralności wojennej z członkowstwem w ONZ, co pozwalałoby sądzić, że neutralność została wyeliminowana z systemu współczesnego prawa międzynarodowego.

Karta NZ jest tekstem prawnym jak również dokumentem politycznym, co powoduje, że uzasadnianie zgodności instytucji neutralności wojennej z zasadami Karty wymaga bardzo elastycznego potraktowania tego zagadnienia.

Należy stwierdzić, że instytucja neutralności wojennej nie pozostaje w kolizji z duchem i celem Karty NZ. Przykładem może być Austria jako państwo stale neutralne, która konsekwentnie prowadzi pokojową politykę zagraniczną i dąży do wszechstronnej współpracy ze wszystkimi państwami, przez co wnosi swój wkład do systemu zbiorowego bezpieczeństwa.

W tym sensie neutralność we wszystkich jej formach nie znajduje się w sprzeczności z podstawowymi zasadami i celami ONZ.

Należy stwierdzić, że głównym celem neutralności wojennej jest ograniczenie konfrontacji militarnej w danym regionie, a co za tym idzie dążenie do zapewnienia pokoju, poza tym regionem dlatego też wszystkie zobowiązania międzynarodowe służące sprawie zachowania pokoju należy uznać za zgodne z Kartą NZ.

Jeżeli chodzi o problem pogodzenia instytucji neutralności wojennej z systemem prawnym ONZ to należy podkreślić, że w doktrynie prawa międzynarodowego przeważa obecnie pogląd zakładający możliwość pogodzenia tych dwóch systemów prawnych. Zgodnie z tym poglądem, z Karty NZ wynika m.in. legalna możliwość nie brania udziału przez niektóre państwa w sankcjach wojskowych dzięki czemu instytucję neutralności wojennej można formalnie pogodzić z systemem prawnym ONZ.<sup>32/</sup> Wiadomo bowiem, że udział w sankcjach wojskowych ze strony państwa, które ogłosiło neutralność wojenną stanowiłoby wielkie niebezpieczeństwo i ryzyko bezpośredniego wciągnięcia takiego państwa w konflikt zbrojny.

Instytucja zbiorowej samoobrony ukształtowana na podstawie art. 51 Karty NZ i praktyki państw pozwala wystąpić przeciwko napaśnikowi. Oprócz akcji zbrojnej można podjąć przeciwko agresorowi inne kroki, mniej drastyczne. Należą do nich będą dyskryminacyjne ograniczenia stosowane przez państwa neutralne, w szczególności zawieszenie w stosunku do agresora wszystkich lub niektórych kompetencji i uprawnień, jakie mógłby on wykonywać, będąc stroną wojującą wobec państw neutralnych.

Państwo neutralne może nie tylko opierać się kontroli ze strony agresora, ale wręcz jest uprawnione, by w pewnym zakresie pomagać państwom będącym ofiarami agresji, nie stając się jednocześnie

stroną wojującą.

Jeżeli agresor traktuje pomoc udzieloną jego przeciwnikowi jako akt wojenny i uważa się za pozostającego w stanie wojny z państwem neutralnym albo nie wypowiedając wojny podejmie akcję zbrojną przeciwko państwu neutralnemu, wówczas popełnia on nową agresję.<sup>33/</sup>

Uprawnienia państw neutralnych do tego, by stosować takie ograniczenia wobec agresora nie pozostało bez wpływu na instytucję neutralności w jej dotychczasowym kształcie. Do niedawna neutralność wojenną określano jako stanowisko bezstronności danego państwa wobec stron wojujących i przez te ostatnie uznane.<sup>34/</sup> Dzisiaj neutralne państwo może, lecz nie musi być bezstronne wobec państwa nielegalnie prowadzącego działania wojenne. Zdaniem Komarnickiego współczesne państwo neutralne należy określić jako państwo, które pozostaje na stopie pokojowej ze stronami wojującymi, ale które może legalnie pomagać w sposób inny niż " manu armata " państwu prawnie wojującemu i może legalnie szkodzić środkami niewojskowymi państwu bezprawnie wojującemu. Stąd w praktyce wojen współczesnych pojawiły się pojęcia kwalifikowanej neutralności i państw niewojujących, tj. państw, które na niekorzyść agresora porzuciły pewne obowiązki płynące z tradycyjnego prawa neutralności, lecz które jeszcze nie uczestniczą w działaniach wojennych.<sup>35/</sup>

Postępowanie państw- członków ONZ po II wojnie światowej wyraźnie wskazuje na to, że nie mają one zamiaru rezygnować z zajmowania stanowisk neutralnych w razie konfliktów zbrojnych, bowiem neutralność jest sposobem zachowania pokoju poprzez powstrzy-

mywanie się oraz nieinterweniowanie i nie tylko nie stanowi zagrożenia pokoju, ale jest korzystna dla jego zachowania, a czasem nawet jest warunkiem utrzymania pokoju.<sup>36/</sup>

Zdaniem N. Durdeniewskiego " jeżeli zachowanie neutralności daje możliwość zawężenia rozmiarów i czasu wojny, a tym samym zmniejszenia ofiar wojny ..... to służy celom humanitarnym, sprawie pokoju, a w związku z tym jest ona instytucją prawną i wszystkie miłujące pokój narody akceptują ją ". Dlatego też "... neutralność i system zbiorowego bezpieczeństwa w określonej historycznej sytuacji mogą dopełniać się nawzajem. Neutralność ogranicza rozprzestrzenianie się pożaru wojny, podczas gdy Organizacja zmierza do aktywnego gaszenia tego pożaru, a ograniczanie rozprzestrzeniania się pożaru zmierza również do jego aktywnego gaszenia ".<sup>37/</sup>

Tak więc neutralność wojenna jako instytucja prawa międzynarodowego służąca do ograniczenia w określonym regionie rozszerzania się konfliktu zbrojnego, nie straciła swego znaczenia zwłaszcza w aktualnej sytuacji międzynarodowej, gdy działalność ONZ, której podstawowym celem jest utrzymanie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa nie zawsze jest skuteczna. Dlatego też, we współczesnym systemie bezpieczeństwa zbiorowego ONZ istnienie neutralności wojennej należy tłumaczyć jako realne odbicie obecnej rzeczywistości międzynarodowej i wymogów z niej płynących dla stosunków międzynarodowych.<sup>38/</sup> W określonych sytuacjach neutralność wojenna może być ważnym środkiem działania w zespole kroków na rzecz pokojowego współistnienia państw, zachowania pokoju i bezpieczeństwa w skali regionalnej i światowej.

Na rzecz neutralności wojennej w systemie bezpieczeństwa zbiorowego ONZ przemawia również fakt, który może zaistnieć w

przypadku, gdy pojawią się różnice w ocenie aktu agresji przez członków ONZ /np. nie będzie jednomyślności w głosowaniu i przy podejmowaniu decyzji /. W tym przypadku żadne obowiązki nie wynikają dla państwa - członka ONZ, nie biorącego udziału w konflikcie zbrojnym.

### 1.3. Kształtowanie się instytucji neutralności w wojnie na morzu i jej wpływ na koncepcje i uwarunkowania działań wojennych

Neutralność w wojnie na morzu określa prawa i obowiązki państwa neutralnego w konflikcie państw walczących na morzu.

Pierwsze próby uregulowania statusu państw nie biorących udziału w wojnie na morzu sięgają przełomu XIII i XIV w. W tym to okresie śródziemnomorskie miasta portowe, które były zainteresowane w utrzymywaniu stosunków handlowych z wojującymi i nie mieszały się do wojen, wytworzyły międzynarodową więź kupiecką oraz potrafiły wywalczyć uznanie zasad tzw. kodeksów morskich - zbioru średniowiecznych reguł zwyczajowego prawa morskiego, które zajęły się m.in. określeniem kontrabandy wojennej i blokady morskiej, pojęć podstawowych dla neutralności w wojnie na morzu. Przykładem jest tu Kodeks barceloński / Lo Libre de Consolat de Mar /<sup>39/</sup> z 1494r., który wysunął zasadę ochrony przed konfiskatą towaru należącego do państwa neutralnego i to nawet na statku strony wojującej.

Konsulat Morski precyzując i ustalając treść zwyczajów dotyczących ówczesnych stosunków morskich, znakomicie ułatwił utrwalenie się podstawowych instytucji prawa morskiego, wyparł wcześniejsze zwyczaje i normy statutowe, wywarł olbrzymi wpływ na kształtowanie się prawa morskiego i stworzył mocne podstawy dla jego dalszego rozwoju. Jego reguły uwzględniane były w późniejszych próbach regulacji prawa wojny morskiej /np. traktat angielsko - szwedzki z 1661 r., francusko-angielski z 1655r., angielsko- duński z 1670r. i in./.

Początek XVII wieku przyniósł pierwsze teoretyczne próby określenia pojęcia, praw i obowiązków państw neutralnych w wojnie na morzu. W 1613 r. A. Gentili wyłożył zasady neutralności morskiej i wysunął tezę o bezprawności brania jeńców oraz zdobyczy z terytorium państwa nie walczącego.<sup>40/</sup> Po nim H. Grocjusz jako pierwszy uznał, że obowiązująca w jego czasach formuła " przyjaciele albo sojusznicy " do której odwoływały się strony wojujące dla oznaczenia tych państw, które nie brały razem z nim udziału w wojnie nie może być dalej tolerowana i wprowadził nowe pojęcie " państwa pozostające poza wojną ". H. Grocjusz w swej klasycznej pracy pt. " Trzy księgi o prawie wojny i pokoju " pisał, iż " obowiązkiem tych , którzy nie biorą udziału w wojnie, jest powstrzymanie się od wszystkiego, co mogłoby wzmocnić tego , kto popiera nieuczciwą sprawę, albo co stanowiłoby przeszkodę dla strony prowadzącej wojnę sprawiedliwą... .Jeżeli zaś sprawa jest wątpliwa, nie biorąc udziału w wojnie powinni jednakowo traktować obie strony , w zakresie zezwalania na przejście, dostarczania oddziałom wojskowym żywności oraz nieudzielaniu po-

mocy oblężonym ... . Pomocną również rzeczą będzie zawarcie z każdą ze stron prowadzących wojnę umowy, ażeby w ten sposób przy dobrej woli obu stron można było powstrzymać się od udziału w wojnie, a jednocześnie wypełniać względem każdej ze stron ogólne obowiązki wynikające z zasad ludzkości ".<sup>41/</sup> Żądanie, by kraje trzecie nie przyglądały się obojętnie wojnie, popierając natomiast " słuszną sprawę ", odnosi się również do państw nie biorących udziału w wojnie.

Dla ochrony tych zasad przed naruszeniami ze strony wojujących, neutralni zaczęli tworzyć tzw. ligi, z których pierwszą była duńsko-norwesko-szwedzka z 1691r. Powstała ona " dla zapewnienia bezpieczeństwa nawigacji i handlu " i przewidywała w art.4 prawo żeglugi neutralnych, zgodnie z zawartymi traktatami i prawem narodów, oraz w art.9 zbrojne konwoje dla ochrony statków handlowych.<sup>42/</sup>

Przełom XVIII i XIX wieku przyniósł w doktrynie neutralności umocnienie zasad bezstronności, powstrzymywania od udzielania pomocy i respektowania obszarów neutralnych. Przyczyn tego upatruje B.Ganiuszkin<sup>43/</sup> w charakterystycznym dla tego okresu /kształtowanie się kapitalizmu/ rozwoju międzynarodowego handlu morskiego, który cierpiał na skutek częstych wojen i przechwytywania statków handlowych i przewożonych ładunków, także państw nie biorących udziału w konfliktach. Również międzynarodowe koła finansowo-handlowe ponosiły zbyt duże straty w wyniku nieposzanowania neutralności i dlatego wywierały silny nacisk na swoje rządy, by sprecyzowały prawa i obowiązki państw neutralnych na wypadek

wojny, umożliwiając im swobodny, o ile to możliwe, kontynuowanie pokojowych transakcji. W celu obrony handlu państw neutralnych wykorzystywano dawne i tworzone nowe normy dotyczące instytucji neutralności w wojnie na morzu. Należy stwierdzić, iż pomimo różnej praktyki państw, można już mówić o pewnym kompleksie praw i obowiązków neutralnych w wojnie na morzu pod koniec XVIII wieku i na początku wieku XIX.

Dla rozwoju instytucji neutralności w wojnie na morzu przyczyniło się szczególnie funkcjonowanie I i II Ligi Neutralności Zbrojnej / 1780r. i 1800r./, obejmującej w pierwszym przypadku: Rosję, Danię, Norwegię, Szwecję, Prusy, Francję, Austrię, Hiszpanię, Holandię, Portugalię oraz Królestwo Obojga Sycylii i Stany Zjednoczone, w drugim zaś tylko : Rosję, Danię, Prusy i Szwecję. Powstanie lig związane było z wojną angielsko-francuską i z wojnami napoleońskimi oraz konfiskatami statków handlowych państw -uczestników lig.

Traktaty, zawiązujące te ugrupowania, obejmowały reguły dotyczące: 44/

- swobody żeglugi i statków neutralnych przy brzegach państw biorących udział w wojnie;
- wyłączenia spod konfiskaty towarów nieprzyjacielskich / z wyjątkiem kontrabandy wojennej/ ze statków neutralnych;
- do kontrabandy wojennej powinno być zaliczone tylko uzbrojenie, amunicja oraz inne przedmioty, bezpośrednio służące do celów wojskowych;
- prawnego uregulowania kwestii konfiskat i sądowego dochodzenia odszkodowania za konfiskaty nielegalne;

- umożliwienia ochrony konwojów neutralnych statków handlowych od ingerencji okrętów stron wojujących.

Wymienione zasady miały wejść do instrukcji dla okrętów państw przystępujących do Ligi i stanowić podstawę prawną w procesach sądowych i wyrokach dotyczących łupów morskich.

Należy stwierdzić, że poprzez wysiłek obu Lig Neutralności Zbrojnej uzyskano prawne uznanie zasady wolności żeglugi neutralnej na morzu pełnym, a także u wybrzeży stron wojujących podczas wojny na morzu. Potwierdzono uznanie zasad dotyczących swobodnego przewozu towarów pod neutralną banderą, nie stanowiących kontrabandy wojennej, kolektywnej obrony wolności żeglugi państw neutralnych oraz uznano zasadę, zgodnie z którą, "rzeczywista" blokada morska uznana została za legalną. Utworzenie I i II Ligi Neutralności Zbrojnej odegrało doniosłą rolę w umacnianiu postępowych zasad prawa międzynarodowego, które przez dziesięciolecia służyły rozwojowi stosunków polityczno-gospodarczych między państwami morskimi.

Dopiero wiek XIX doprowadził do jasnego pojęcia praw i obowiązków państw neutralnych w wojnie na morzu i ich międzynarodowego uznania. Wiele czynników sprawiło, iż instytucja neutralności właśnie w tym okresie znalazła najdogodniejsze warunki rozwoju. Po pierwsze, w związku z poważną rozbudową sił morskich państw, utrzymywanych w stanie wysokiej gotowości bojowej, każdy walczący dbał o to, by nie narażać się państwu neutralnemu i przez to nie pozostawać z nim w stanie wojny, z drugiej zaś strony, państwa neutralne wolały przestrzegać zasad neutralności niż bezpośrednio

uczestniczyć w działaniach wojennych na morzu.<sup>45)</sup>

Kolejnym rozwinięciem problematyki neutralności była Deklaracja paryska z 16 kwietnia 1856 r. która w przedmiocie prawa wojny morskiej określiła, że :<sup>46/</sup>

- korsarstwo będzie zniesione;
- bandera państwa neutralnego osłaniać będzie towar nieprzyjacielski, z wyjątkiem kontrabandy wojennej/tzw. zasada " wolny statek- wolne towary " /;
- towar neutralny, z wyjątkiem kontrabandy wojennej, nie może być zajęty pod banderą nieprzyjacielską ;
- blokady, aby były ważne, muszą być skuteczne, tj. przeprowadzane przez siły zbrojne, wystarczające do rzeczywistego bronięcia dostępu do wybrzeża nieprzyjacielskiego.

Należy stwierdzić, że o ile wcześniej wymienione dokumenty miały charakter deklaracyjny i mogły być przestrzegane w sposób doraźny na użytek określonych sytuacji , to Deklaracja paryska kończąca wojnę krymską 1853-1856 była pierwszym aktem prawnym obowiązującym do chwili obecnej.

Istotne znaczenie dla rozwoju prawa neutralności w wojnie na morzu miał długotrwały spór między USA i W. Brytanią /tzw. Alabama Case/ o szkody wyrządzone w 1862 r. północnym stanom w wojnie secesyjnej 1861-1865 przez statek " Alabama " , walczący po stronie południowych stanów / konfederacji/, wyposażony w broń przez W. Brytanię i remontowany w portach kolonii brytyjskich. W dniu 8.V.1871r. zawarto porozumienie o zawarciu międzynarodowego sądu rozjemczego / w składzie : Amerykanin, Anglik, Brazylijczyk,

Szwajcar i Włoch /, który 14.IX.1872r. w Genewie rozstrzygnął spór na korzyść USA opierając się na przyjętych rok wcześniej /8.V.1871r./ przez rozjemców tzw. trzech reguł waszyngtońskich /Washington Rules/. Zgodnie z tymi regułami rząd neutralny jest zobowiązany :<sup>47/</sup>

1. z należą starannością / due diligence/<sup>48/</sup> zapobiegać w ramach swej jurysdykcji udzielaniu zaopatrzenia , uzbrojenia lub ekwipunku jakimkolwiek statkowi, o którym z rozsądnych powodów mniema, że zamierza on krążyć po morzu lub działać wojennie przeciw Mocarstwu, z którym /rząd centralny/ żyje w pokoju, a także z należą starannością zapobiegać wyjściu spod jurysdykcji każdego statku zamierzającego krążyć po morzu lub działać wojennie jak powyżej, jeżeli statek w ramach tej jurysdykcji został specjalnie przysposobiony w całości lub w części do wojennych celów ;
2. nie zezwalać czy dopuszczać by strona wojenna korzystała z portów czy wód /terytorialnych/ jako bazy do operacji wojennych przeciwko drugiej stronie, lub celem odnowienia lub zwiększenia zaopatrzenia militarnego lub broni, czy też rekrutowania ludzi;
3. z należą starannością w swych portach i na swych wodach baczyć, by wszystkie osoby podległe jurysdykcji/neutralnego rządu/ zapobiegały pogwałceniu powyższych zobowiązań i powinności.

Reguły waszyngtońskie znalazły swoje odbicie w XIII Konwencji haskiej z 1907 r. , z tą jednak różnicą, że przepisy zawarte w konwencji ograniczające dostęp i pobyt okrętów do portów i na wody terytorialne państw neutralnych mają charakter względnie obowiązujący : obowiązują one tylko wówczas, gdy państwo neutralne nie wyda innych przepisów w tym względzie, które powinny być jednakowe dla obu stron wojujących.

Wszystkie te wydarzenia przyczyniły się do wypracowania w pierwszej połowie XX wieku trzech podstawowych aktów prawnych całościowo traktujących o neutralności w wojnie na morzu , obowiązujących do dnia dzisiejszego :

1. XIII Konwencji haskiej z 18.X.1907 r. /II Konferencja haska/ dotyczącej praw i obowiązków mocarstw neutralnych w razie wojny morskiej / Aneks 1/ ;
2. Konwencji hawańskiej z 20.II.1928 r. / IV Międzynarodowa Konferencja Państw Amerykańskich / o neutralności morskiej / Aneks 2/ ;
3. Deklaracji sztokholmskiej z 27.V.1938 r. / tzw.Nordyckie zasady neutralności - Aneks 3/.

## 1.4. PRZYPISY

- 1/ Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1972, s.13.
- 2/ Bustamante A.S., Droit international public, Paris 1937, Vol.4, s.494.
- 3/ Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1972, s.18.  
Danielski R., Neutralność, neutralizacja, neutralizm. Rozważania semantyczne, Prace z Nauk Społ. U.Ś., t.III, 1976, s.74.
- 4/ Ilustrowana Encyklopedia : Trzaski, Everta i Michalskiego, Warszawa 1927, s. 778.
- 5/ tamże, s.778.
- 6/ Haug H., Neutralität und Völkergemeinschaft, Zürich-St.Gallen 1962, s.11.
- 7/ Greber A., Die dauernde Neutralität und kollektive Sicherheitssystem der Vereinten Nationen, Zürich 1967, s.16-18.
- 8/ tamże, s.16-18.
- 9/ Politis N., La neutralité et la paix, Paris 1935, s.32.
- 10/ Andrzejewski P., Neutralność w polityce zagranicznej Finlandii i Szwecji, Warszawa-Poznań 1988, s.20.
- 11/ Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1982, s.12.
- 12/ Bierzanek R., Symonides J., Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 1985, s.423.
- 13/ Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1972, s.21.
- 14/ Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962, s.590.
- 15/ Grotius H., Trzy księgi o prawie wojny i pokoju. Księga III, Warszawa 1957, s.411-413.
- 16/ Makowski J., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1918, s.417.
- 17/ Bierzanek R., Wojna a prawo międzynarodowe, Warszawa 1982, s.310.

- 18/ Andrzejewski P., Neutralność w polityce zagranicznej Szwecji i Finlandii, Warszawa-Poznań 1988, s.36.
- 19/ Dz.U.1927, nr.21, poz.163.
- 20/ Ehrlich L., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1958, s.498.
- 21/ Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1972, s.50.
- 22/ Rotocki Z., Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa, Łódź 1977, s.20.
- 23/ Fauchille P., *Traité de droit international public*, Paris 1921, Vol.2, s.1543.
- 24/ Sherwood R.E., Roosevelt and Hopkins, New York 1948, s.141.
- 25/ Gelberg L., Zarys prawa międzynarodowego, Warszawa 1979, s.283.
- 26/ Ørvik N., *The decline of neutrality*, Oslo 1970, s.253.
- Ehrlich L., Karta Narodów Zjednoczonych, Kraków 1946, s.32.
- 27/ Sutor J., Niektóre zagadnienia neutralności po II wojnie światowej, w: *Wojskowy Przegląd Prawniczy*, 1964, nr 3, s.369.
- 28/ Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Warszawa 1960, t.III, s.140-165.
- 29/ tamże, s. 140-165.
- 30/ tamże, s. 140-165.
- 31/ tamże, /Zgodnie z art.43 członkowie ONZ zobowiązują się przekazać do dyspozycji Rady Bezpieczeństwa, stosownie do specjalnego układu, określone oddziały sił zbrojnych, udzielać pomocy i ułatwień wraz z prawem przemarszu/.
- 32/ Sutor J., Niektóre zagadnienia neutralności po II wojnie światowej, w: *Wojskowy Przegląd Prawniczy*, 1964, nr 3, s.368.

- 33/ Skubiszewski K., Prawo wojny i neutralności w świecie współczesnym, w: Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, 1967, nr 1, s. 112.
- 34/ Oppenheim L., International Law, London 1952, Vol. 2, s. 653.
- 35/ Komarnicki T., The Place of Neutrality in the Modern System of International Law, w: Hague Recueil Cours, 1952, Vol. 80, s. 395.
- 36/ Rotocki Z., Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa, Łódź 1977, s. 193.
- 37/ Durdeniewski W.N., Niejtralitet i atomnoje orużije, w: Sowietsoje Gosudarstwo i Prawo, 1960, nr 2, s. 91.
- 38/ Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1972, s. 207.
- 39/ Konsulat Morski, /wg. wydania barcelońskiego z 1494, przekład polski K. Libery/, Warszawa 1957, s. 373-423.
- 40/ Rotocki Z., Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa, Łódź 1977, s. 12.
- 41/ Grotius H., Trzy księgi o prawie wojny i pokoju. Księga III, Warszawa 1957, s. 411-413.
- 42/ Rotocki Z., Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa, Łódź 1977, s. 14.
- 43/ Ganiuszkin B., Niejtralitet i neprisojedinienije, Moskwa 1965, s. 5.
- 44/ Verzijl J. H.W., International Law in historical perspective, Vol. 10, Hague 1979, s. 50-51.
- Iwanaszczenko L.A., Blokada Morska a współczesne prawo międzynarodowe, Warszawa 1990, s. 30.
- 45/ Rotocki Z., Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa, Łódź 1977, s. 16

46/ Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna.

Wybór dokumentów, Warszawa 1954, tom 1, s.60.

47/ Winiarski B., Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego,

Warszawa 1938, s.43.

Bierzanek R., Jakubowski J., Symonides J., Prawo międzynarodowe  
i stosunki międzynarodowe, Warszawa 1980, s.412.

48/ Termin " z należą starannością " / due diligence/ zawarty  
w pkt.1 i 3 Układu Waszyngtońskiego został podczas II Konfe-  
rencji haskiej w 1907 r. zastąpiony zwrotem " środki, które  
pozostają w jego dyspozycji " / art. 8 XIII Konwencji haskiej/.  
Zwrot ten bardziej precyzyjnie i mniej dwuznacznie odzwier-  
ciedla obowiązki jakie prawo międzynarodowe nakłada na państwa  
neutralne.

## R O Z D Z I A Ł     II

SYTUACJA OKRĘTU STRONY WOJUJĄCEJ NA OBSZARACH MORSKICH  
PAŃSTWA NEUTRALNEGO. UWARUNKOWANIA MILITARNE I PRAWNE

## 2.1. W portach i na innych wodach wewnętrznych

Zgodnie z prawem międzynarodowym morskimi wodami wewnętrznymi nazywa się te części morza, które w znaczeniu geograficznym stanowią obszar wód morskich, położony między lądem a wewnętrzną granicą / linią podstawową/ morza terytorialnego.<sup>1/</sup> Wody wewnętrzne obejmują m.in. / tabela 4/ :

- wody portów ;
- wejścia do portów ;
- redy / niejednolita praktyka państw /<sup>2/</sup>;
- wody między linią brzegu a linią najniższego stanu morza w czasie odpływu ;
- niektóre zatoki morskie / niezależnie od szerokości rozwarcia /.

Każde państwo nadbrzeżne w oparciu o przepisy międzynarodowego prawa morskiego i ustawodawstwo wewnętrzne określa swoje morskie wody wewnętrzne i ich granice. Szerokość morskich wód wewnętrznych zależy od konfiguracji wybrzeża i metody jaką przyjęto przy wykreślaniu linii podstawowej, od której mierzy się szerokość morza terytorialnego.

Wody wewnętrzne jako część obszaru państwa neutralnego podlegają jego całkowitej i wyłącznej władzy, rozciągającej się rów-

niez na przestrzeń powietrzną i dno morskie. Państwo neutralne wykonując suwerenność na swoich wodach wewnętrznych sprawuje jurysdykcję administracyjną, mającą na celu ochronę wybrzeża, sprawy żeglugowe, celne i sanitarne, jurysdykcję karną sprawowaną w interesie ładu i porządku oraz jurysdykcję cywilną w dziedzinie obrotu cywilno- prawnego.<sup>3/</sup>

Z racji wyłącznego zwierzchnictwa terytorialnego państwa wynika jego prawo do regulowania w drodze wewnętrznego ustawodawstwa, jeżeli brak jest specjalnych umów międzynarodowych dostępu / zamykania lub otwierania swoich portów i innych wód wewnętrznych albo ich części / dla obcych okrętów.<sup>4/</sup> Każde państwo ma prawo zgodnie z kierunkiem swojej polityki zagranicznej i własnego bezpieczeństwa zamykać wody wewnętrzne dla okrętów wszystkich państw lub okrętów jednego lub kilku państw, jednakże w takim przypadku powinna ukazać się nota. Jeżeli takiej noty nie było to porty i inne wody wewnętrzne traktowane są jako otwarte na dobrosąsiedzkich zasadach dla jednostek państwowych wszystkich krajów, z którymi dane państwo utrzymuje pokojowe stosunki.<sup>5/</sup> Należy stwierdzić, że wszelkie ustępstwa na rzecz żeglugi okrętów stron wojujących na wodach wewnętrznych uzależnione są od zgody państwa neutralnego. Podejmując decyzję o dostępie swoich wód wewnętrznych dla okrętów obcego państwa państwo neutralne nie powinno jednak czynić różnic / dyskryminacji / dla bander poszczególnych państw.

Z prawnego charakteru wód wewnętrznych wynika, że rozciąga się na nie zwierzchnictwo terytorialne państwa nadbrzeżnego.

Zwierzchnictwo to jest nieograniczone i tym różni się od sytuacji prawnej wód terytorialnych, na których zwierzchnictwo państwa nadbrzeżnego jest ograniczone prawem nieszkodliwego przepływu. Jednakże pewną zmianę w tym względzie przyniosła Konwencja genewska z 1958 r. o morzu terytorialnym i pasie przyległym, która w art. 5, ust. 2 przewiduje istnienie prawa nieszkodliwego przepływu na wodach, które uprzednio będąc morzem terytorialnym lub morzem pełnym, stały się wodami wewnętrznymi w wyniku wytyczenia prostej linii podstawowej. Wyjątkiem od tej zasady jest również nieszkodliwy przepływ obcych okrętów stron wojujących przez wody wewnętrzne państwa neutralnego, jeżeli stanowią one jedyną drogę żeglugi między dwiema częściami morza pełnego.

Dla żeglugi okrętów większe, jak dla żeglugi statków handlowych ma znaczenie podział portów na handlowe i wojenne. Wejście do otwartego portu handlowego bez notyfikacji lub zezwolenia dotyczy tylko i wyłącznie statków handlowych. Natomiast wejście okrętu do morskiego portu handlowego oraz postój w nim podlega reglamentacji państwa nadbrzeżnego.

Morskie porty wojenne są przeznaczone dla własnej marynarki państwa nadbrzeżnego i w zasadzie są zamknięte dla obcych statków i okrętów. Na wejście do tych portów obcych okrętów, należy uzyskać specjalne zezwolenie państwa nadbrzeżnego.

Wystąpienie o wydanie zezwolenia winno zazwyczaj zawierać :

- cel i czas przybycia okrętu ;
- jego klasę i nazwę ;
- liczbę załogi ;
- planowany czas pobytu.

Powiadomienie państwa nadbrzeżnego o przybyciu okrętu strony wojującej lub prośba o zezwolenie na takie przybycie są przekazywane drogą dyplomatyczną. Przepisy wewnętrzne poszczególnych państw nadbrzeżnych szczegółowo określają treść noty dyplomatycznej i termin jej przesłania przed planowanym wejściem okrętu. Należy podkreślić, że uzależnienie wejścia okrętu od uprzedniego zezwolenia lub powiadomienia państwa nadbrzeżnego stanowi ogólną zasadę państw, z którymi nie istnieje osobne porozumienie umowne. Taka notyfikacja jest konieczna w tym celu, aby okręt będący w morzu mógł liczyć na to, że nie będzie narażony na szkodę wskutek zamknięcia portu.

Korzystanie z portu morskiego państwa neutralnego przez okręty stron wojujących obejmuje nie tylko wejście do portu i wyjście z niego lecz również i postój w nim.

Co do postoju w porcie neutralnym zachodzi istotna różnica w traktowaniu statków handlowych i okrętów. Obce statki handlowe nie podlegają żadnym ograniczeniom co do czasu i miejsca postoju. Każdemu portowi zależy bowiem na jak największej liczbie wchodzących jednostek i ich postoju ze względu m.in. na opłaty portowe. Natomiast zgodnie z praktyką liczba okrętów stron wojujących i ich czas postoju w porcie jest z reguły ograniczona tylko do trzech jednostek i 24 godzin. Zgodnie z praktyką okręty mają ponadto z góry wyznaczone miejsce postoju. Podlegają one również odmiennym postanowieniom niż statki handlowe. Okręty w czasie wejścia do portu neutralnego muszą przyjąć również na pokład wydelegowanego oficera marynarki wojennej państwa neutralnego

/tzw. oficera łącznikowego/.Oficer ten jest upoważniony m.in. do rozciągnięcia kontroli nad przestrzeganiem przez okręt strony wojującej wszystkich przepisów, od których jest uzależnione jego korzystanie z portu.

Okręty stron wojujących mogą wejść na wody wewnętrzne państwa neutralnego tylko wówczas, gdy mają specjalne zezwolenie uzyskane w trybie przewidzianym przepisami państwa neutralnego i idą po wyznaczonych przez to państwo szlakach komunikacyjnych /torach wodnych/, prowadzących przez wody wewnętrzne do ich portów.Nie mają one jednak prawa zatrzymywania się i kotwiczenia / z wyjątkiem red i kotwiczowisk/ oraz nie powinny schodzić z wyznaczonych torów wodnych.<sup>7/</sup>W razie zamknięcia portu neutralnego dla żeglugi międzynarodowej, okrętom stron wojujących nie wolno w ogóle wchodzić na tory wodne / znajdujące się na wodach wewnętrznych/ prowadzące do portu.

Na wodach wewnętrznych państwa neutralnego mają zastosowanie w stosunku do okrętów stron wojujących wszystkie przepisy prawa wewnętrznego, zapewniające bezpieczeństwo państwa neutralnego oraz porządek i bezpieczeństwo w porcie w zakresie żeglugowym, postoju / kotwiczenia/ i sanitarnym.Zasada wyłącznego zwierzchnictwa państwa neutralnego na jego wodach wewnętrznych ograniczona jest w następujących przypadkach:<sup>8/</sup>

1. służba na okręcie strony wojującej podlega wyłącznemu prawu i jurysdykcji państwa bandery ;
2. jurysdykcję karną sprawuje się nad okrętem strony wojującej tylko wówczas, gdy przestępstwo jest poważne oraz

narusza ono porządek i bezpieczeństwo państwa neutralnego, albo gdy pomocy organów miejscowych żąda dowódca okrętu lub organa konsularne państwa bandery.

Niepodleganie okrętów stron wojujących jurysdykcji państwa neutralnego oznacza niemożliwość wykonywania w stosunku do nich prawa wizyty i rewizji, zakazu aresztu i zajęcia. Jednakże niepodleganie prawu i władzy państwa neutralnego tak w sprawach karnych, cywilnych, jak i administracyjnych nie oznacza zwolnienia z przestrzegania zasad żeglugi, bezpieczeństwa na morzu czy udzielania pomocy.

Okręty, jako reprezentujące państwo i stanowiące część sił zbrojnych, korzystają z bardzo szerokich immunitetów, przypominających pod niektórymi względami immunitety przedstawicieli dyplomatycznych. Nie podlegają one zarówno jurysdykcji karnej, jak i cywilnej państwa nadbrzeżnego oraz korzystają z immunitetu sądowego, egzekucyjnego, zajęcia zabezpieczającego itp. Na tej podstawie zarówno w stosunku do samego okrętu, jak też osób znajdujących się na jego pokładzie władze państwa nadbrzeżnego nie mogą stosować aktów przymusu, gdyż okręty te wyłączone są spod jurysdykcji sądowej i administracyjnej państwa nadbrzeżnego. Dlatego też wobec okrętów nie mogą być zgłaszane roszczenia na drodze sądowej lub stosowane środki przymusu, takie jak zatrzymanie okrętu tytułem zabezpieczenia roszczeń w trybie wykonania wyroku sądowego, nakładanie kary itp. Żadne bowiem postępowanie sądowe nie może być wszczęte przeciwko okrętowi strony wojującej ani w celu odzyskania posiadania, ani też w celu uzyskania odszko-

dowania z tytułu zderzeń lub w związku z domaganiem się wynagrodzenia za udział w ratowaniu okrętu, jego załogi lub z jakiegokolwiek innej przyczyny. Zasada ta została potwierdzona m.in. w uchwałach podjętej na sesji Instytutu Prawa Międzynarodowego w Sztokholmie w 1928r.<sup>9/</sup>

Każda czynność państwa nadbrzeżnego, naruszająca eksterytorialność obcego okrętu, stanowi akt wrogi w stosunku do okrętu i państwa, którego banderę okręt nosi.

Wkroczenia na pokład obcego okrętu mogą dokonać władze państwa neutralnego tylko za wyraźną zgodą dowódcy okrętu. Okręty nie podlegają bowiem jurysdykcji karnej państwa nadbrzeżnego. Jedynie w przypadku naruszenia przepisów prawa miejscowego przez członków załogi okrętu poza jego obrębem, państwo neutralne może pociągnąć ich do odpowiedzialności karnej. Jednak i w tych przypadkach, szczególnie jeśli chodzi o mniejsze przewinienia, władze miejscowe, na zasadzie kurtuazji międzynarodowej, ograniczają się do ujęcia sprawcy i wydania go dowódcy okrętu w celu ukarania przez władze państwa bandery. Nie należy to jednak do obowiązków państwa neutralnego.

Jeżeli chodzi o przestępstwa dokonane na lądzie, ważnym momentem jest to, czy przestępstwo zostało dokonane podczas pełnienia obowiązków służbowych danego członka załogi okrętu, czy też poza tymi obowiązkami. W pierwszym przypadku korzysta on bowiem z tzw. immunitetu funkcjonalnego, na podstawie którego, zgodnie z praktyką państw, członkowie załogi korzystają z nietykalności podczas wykonywania funkcji służbowych poza obrębem okrętu, i jeśli w chwili popełnienia przestępstwa znajdowali się w przepisowym umundurowaniu.

W związku z tym, że państwo neutralne nie sprawuje nad okrętem strony wojującej zarówno władzy sądowej jak i policyjnej, wszystkie przestępstwa dokonane na pokładzie okrętu podlegają w zasadzie jurysdykcji sądów państwa bandery. Z tego też wynika reguła, zgodnie z którą organa państwa neutralnego nie mogą dokonywać na pokładzie okrętu aresztowania, rewizji, prowadzić śledztwa, nawet przeciwko członkowi załogi, który dokonał przestępstwa na lądzie, chyba że w tym przypadku dowódca okrętu wyrazi na to zgodę względnie sam poprosi o taką interwencję władze miejscowe. Ma to miejsce tym bardziej w przypadku popełnienia przestępstwa na pokładzie okrętu przez członka załogi, który pozostaje całkowicie pod jurysdykcją władz okrętowych. Gdyby taka osoba zdołała zbiec na ląd, to władze lokalne na żądanie dowódcy okrętu winny go przekazać z powrotem na pokład okrętu, a na lądzie mógłby być sądzony jedynie wówczas, gdyby dowódca nie wystąpił z żądaniem wydania go.

Państwo bandery może zrzec się immunitetu wobec członka załogi, który dopuścił się przestępstwa przeciwko państwu neutralnemu i jego obywatelowi. Jeżeli taki członek załogi zbiegł z okrętu na ląd, nie może być zatrzymany przez władze okrętowe, gdyż byłoby to naruszeniem jurysdykcji państwa neutralnego.<sup>10/</sup> Jako wyjątek od tej zasady istnieje także w niektórych państwach praktyka, że w przypadku wyjścia załogi na ląd władze lokalne pozwalają dowódcy okrętu na zorganizowanie własnej służby patrolowej w granicach miasta portowego w celu nadzoru nad członkami załogi.

Patrol taki może zatrzymywać osoby będące członkami załogi okrętu i doprowadzać je na okręt. Istnieje także zwyczaj, zgodnie z którym dowódca okrętu może wystawiać własną straż na brzegu przy burcie okrętu i przy trapie.

Jeżeli chodzi o dezercję członka załogi strony wojującej, to w takim przypadku dowódca okrętu może zwrócić się do władz lokalnych za pośrednictwem konsula swego kraju z żądaniem wydania zbiega. Jednak władze lokalne nie mają obowiązku wydania go. W przeszłości stosowana była praktyka, że władze miejscowe przekazywały zbiega do dyspozycji dowódcy okrętu, a jeżeli okręt odpłynął, przekazywano go do dyspozycji konsula państwa bandery.

Aczkolwiek okręt strony wojującej nie podlega lokalnej kontroli i jurysdykcji, nie powinien jednak naruszać praw państwa w którego porcie się znajduje, ze względu na zobowiązania i obowiązki jakie wiążą państwa, jak również ze względu na zachowanie kurtuazji międzynarodowej. Obowiązek taki wynika m.in. z art. 23 Konwencji genewskiej o morzu terytorialnym i pasie przyległym z 29 kwietnia 1958 r. Naruszenie przepisów prawa międzynarodowego, ustawodawstwa wewnętrznego, względnie wydanych zarządzeń i poleceń państwa - portu postoju może być podstawą do stawiania zarzutów, wydalenia okrętu z portu lub egzekwowania satysfakcji w drodze dyplomatycznej.

Jeżeli obcy okręt nie wykonuje zarządzeń państwa nadbrzeżnego nakazującego opuszczenie portu, to państwo nadbrzeżne, po ostrzeżeniu, może użyć będących w jego dyspozycji środków /np. własnych okrętów, samolotów, artylerii i in./ celem wymuszenia posłuszeństwa. O ile natomiast, obcy okręt mimo to uporczywie kontynuuje za-

kazane czynności lub otwiera ogień i nie odchodzi na pełne morze, traci wraz z załogą eksterytorialność i jest traktowany jako agresor.

Zgodnie z prawem międzynarodowym i zwyczajem wojny morskiej przy wejściu okrętu strony wojującej do portu i innych wód wewnętrznych państwa neutralnego obowiązują następujące zasady :

1. wejście uzależnione jest od uprzedniego zezwolenia lub powiadomienia / notyfikacji / państwa neutralnego ;
2. wejście może być również uregulowane odrębnymi dwustronnymi lub wielostronnymi umowami międzynarodowymi;<sup>11/</sup>
3. wszystkie obce okręty obowiązane są od świtu do mroku mieć podniesioną banderę państwa do którego przynależą ;
4. wszystkie obce okręty przebywające na wodach wewnętrznych obowiązane są przyjąć na pokład oficera łącznikowego marynarki wojennej państwa neutralnego.
5. obce okręty podwodne na tych obszarach mogą przebywać tylko w stanie wynurzonem ;
6. obcym okrętom nie wolno wpływać na ogłoszone przez państwo neutralne obszary wód zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa;
7. nie wymagana jest zgoda na wejście okrętu, jeżeli na jego pokładzie znajduje się głowa państwa lub jego przedstawiciel dyplomatyczny akredytowany w państwie do którego należy port, od okrętów stanowiących honorową eskortę takiego okrętu, lub gdy okręt ze względu na złe warunki hydro-meteorologiczne, awarię, ciężką chorobę dowódcy okrętu

lub członków załogi lub na inne okoliczności znajduje się w przymusowej sytuacji szukania schronienia i pomocy na obszarze morskich wód wewnętrznych;<sup>12/</sup>

7. okręt strony wojującej korzysta w szerokim zakresie z immunitetów, które nie zwalniają go jednak od przestrzegania praw i zwyczajów państwa neutralnego, a w szczególności przepisów celnych, sanitarnych, nawigacyjnych, portowych i porządkowych. W razie ich naruszenia władze miejscowe mogą zażądać opuszczenia portu;<sup>13/</sup>
8. na okręcie strony wojującej obowiązuje stosowanie porządku prawnego, rygoru i dyscypliny wojskowej państwa bandery;
9. państwo neutralne nie może wykonywać swej jurysdykcji na pokładzie obcego okrętu;
10. okrętom stron wojujących przebywających w porcie neutralnym nie wolno prowadzić m.in. działalności rozpoznawczej, ćwiczeń z użyciem uzbrojenia, startów i lądowań śmigłowców i samolotów pokładowych, zanurzeń okrętu podwodnego ;
11. okręt strony wojującej ma prawo dokonać uzupełnienia swoich zapasów paliwa, żywności i wody;
12. za zgodą organów marynarki wojennej państwa neutralnego, okręt strony wojującej może nawiązać łączność radiową ze swoim krajem oraz wykonać niezbędne prace remontowe;
13. w razie naruszenia przez okręt porządku prawnego państwa neutralnego, miejscowe organy władzy mogą zwrócić się w tym zakresie uwagę dowódcy okrętu, a jeżeli to okaże się bezskuteczne zmusić okręt do opuszczenia portu/z użyciem siły włącznie/ i złożyć skargę dyplomatyczną do rządu państwa tego okrętu.<sup>14/</sup>

## 2.2. Na morzu terytorialnym

Morze terytorialne stanowi integralną część terytorium państwowego. Pogląd ten znalazł swe potwierdzenie w Konwencji genewskiej z 1958 r. dotyczącej morza terytorialnego i morskiego pasa przyległego oraz w Konwencji prawa morza z 1982r. Ta ostatnia konwencja w swym art.1 stanowi, że " Suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się poza jego terytorium lądowym i wodami wewnętrznymi, a w przypadku państwa archipelagowego poza jego wodami archipelagowymi, na przylegający pas morza zwany morzem terytorialnym".<sup>15/</sup>

Zgodnie z tym przepisem, suwerenność państwa rozciąga się również na przestrzeń powietrzną nad morzem terytorialnym oraz na jego dno i wnętrze ziemi. Z tego jasno wynika, że państwo nadbrzeżne posiada wyłączne suwerenne prawo do ustanawiania porządku prawnego i sprawowania zwierzchnictwa na obszarze swych wód terytorialnych, podobnie jak na wodach wewnętrznych lub terytorium lądowym. Dlatego też, na morzu terytorialnym obowiązuje ustawodawstwo państwa nadbrzeżnego.

Zgodnie z Konwencją prawa morza z 1982r. ,morze terytorialne jest pasmem wód morskich przylegających do wybrzeży, bądź do wód wewnętrznych, bądź archipelagowych. W oparciu o nowe prawo morza i powszechną praktykę ustanawiania wyłącznych stref ekonomicznych / EEZ /, stanowiących kategorię wód morskich o specjalnym statusie, morze terytorialne graniczy ze strefą ekonomiczną własnego państwa, albo z morzem terytorialnym innego państwa leżącego naprzeciwko.<sup>16/</sup>

Zasady określania granic morza terytorialnego zawarte są w Konwencji genewskiej z 1958r. i Konwencji prawa morza z 1982r. Zgodnie z postanowieniami konwencji z 1982r. każde państwo ma prawo ustalania szerokości swego morza terytorialnego od 3 do 12 mil morskich, liczonych od linii podstawowych. Do morza terytorialnego zalicza się także redy, jeżeli znajdują się poza normalną / dopuszczalną / szerokością morza terytorialnego.

Zdaniem prof. L. Ehrlicha normy oparte na powszechnej praktyce uznanej za prawo przewidują, że :<sup>17/</sup>

1. morze terytorialne państwa nadbrzeżnego szerokie jest na nie mniej niż 3 mile morskie ;
2. morze terytorialne państwa nadbrzeżnego nie może być szersze niż 12 mil morskich ;
3. przy poszanowaniu zasad prawa międzynarodowego państwo nadbrzeżne samo wyznacza linię podstawową i szerokość morza terytorialnego ;
4. państwo nadbrzeżne ustalające linię podstawową i szerokość swego morza terytorialnego, może wziąć pod uwagę względy historyczne , gospodarcze, geograficzne, militarne i in.

Sytuacja prawna morza terytorialnego przechodziła różne fazy rozwojowe, w zależności od warunków politycznych, gospodarczych , geograficznych czy też militarnych, nabierając w różnych okresach historycznych większego lub mniejszego znaczenia dla państw nadbrzeżnych.

Pojęcie morza terytorialnego ukształtowało się w prawie zwyczajowym dopiero na przełomie XVII-XVIII wieku<sup>18/</sup>, równoległe z zasadą wolności mórz. Jednakże geneza tego pojęcia wywodzi się z późnego średniowiecza, kiedy to państwa nadbrzeżne wysuwały roszczenia do sprawowania władztwa nad morzem okalającym ich brzegi oraz gdy chciały one ograniczyć lub odsunąć działania wojenne między państwami trzecimi od własnego terytorium lądowego /tzw. zasada strzału armatniego /.

Należy stwierdzić, że pojęcie morza terytorialnego kształtowało się w swoim rozwoju historycznym między dwoma krańcowymi koncepcjami prawnego ujęcia morza. Między chęcią zawłaszczenia morza przez państwo nadbrzeżne, wyrażającej się w tezie "mare clausum" z jednej strony, a zasadą wolności mórz "mare liberum" z drugiej. Sytuacja prawna morza terytorialnego powstała jako wynik kompromisu między tymi dwiema zasadami, nie naruszając wolności żeglugi na morzu pełnym i przyznając państwu nadbrzeżnemu władzę nad wodami terytorialnymi.<sup>19/</sup>

W wieku XVIII uznano już powszechnie, że istnieją wzdłuż wybrzeży każdego państwa wody, które różnią się swoim statusem prawnym od innych wód morskich i na których państwu nadbrzeżnemu przysługuje pełna władza. Władza ta rozciąga się nie tylko na wody morza terytorialnego, lecz także na przestrzeń powietrzną nad morzem terytorialnym oraz na jego dno i wnętrze ziemi pod nim.<sup>20/</sup> Zdaniem F. Liszta, morze terytorialne jest częścią morza pełnego, na której państwo nadbrzeżne może stale panować.<sup>21/</sup> Natomiast L.L. Fur określa morze terytorialne z punktu widzenia interesów państwa nadbrzeżnego, jako pas przybrzeżny, na którym

państwo posiada specjalne interesy w zakresie policyjnym, rybołówstwa i żeglugi.<sup>22/</sup> Władza państwa nadbrzeżnego na morzu terytorialnym kończy się na granicy państwa. Granicą tą jest linia oddzielająca morze terytorialne od morza pełnego.

Władza państwa neutralnego nadbrzeżnego z punktu widzenia prawa międzynarodowego posiada szczególny charakter, który podkreślają z jednej strony stan fizyczny morza a z drugiej położenie geograficzno-polityczne. Panowanie na obszarze morskim różni się jedynie pod względem fizycznym od panowania na lądzie.<sup>23/</sup> Konsekwencją wykonywania suwerenności przez państwo nadbrzeżne na morzu terytorialnym jest wykorzystanie gospodarcze tego morza, rozciągnięcie ustawodawstwa i sprawowanie zwierzchnictwa.<sup>24/</sup>

Konwencja z Montego Bay , w porównaniu z prawem genewskim rozwinęła i rozszerzyła prawa państwa nadbrzeżnego na morzu terytorialnym. Zgodnie z art. 21 może ono wydawać ustawy i przepisy dotyczące :<sup>25/</sup>

- nieszkodliwego przepływu w zakresie bezpieczeństwa żeglugi;
- ochrony oznakowania i urządzeń nawigacyjnych;
- ochrony kabli i rurociągów;
- zachowania żywych zasobów;
- zapobiegania naruszaniu ustaw i przepisów dotyczących rybołówstwa, ochrony środowiska, morskich badań ;
- zapobiegania naruszaniu celnych i skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych ustaw i przepisów.

Jednym z istotnych warunków, od którego zależy wejście i przebywanie okrętów stron wojujących na wodach terytorialnych,

jest także przestrzeganie przez nie prawa nieszkodliwego przepływu. Jednakże, zdaniem A. Bustamante wyjątki istniejące w sprawowaniu suwerenności na morzu terytorialnym, wynikające z prawa nieszkodliwego przepływu, są normami prawa zwyczajowego nie kolidującymi z pojęciem suwerenności.<sup>26/</sup> Wejście okrętu na morze terytorialne państwa nadbrzeżnego związane jest przeważnie z zamiarem wejścia do portu, dokonania przepływu lub szukania schronienia w wyniku działania siły wyższej. Wobec tego, że prawo nieszkodliwego przepływu okrętów uwarunkowane jest jego nieszkodliwością, reguła zobowiązująca państwo neutralne do nieprzeszkadzania przepływowi obcemu okrętowi, odnosi się tylko do przypadku, gdy zachowuje on tę cechę. Jeżeli obcy okręt zagrozi pokojowi, porządkowi lub bezpieczeństwu państwa nadbrzeżnego, organy tego państwa mają w pełni prawo do podjęcia na swoim morzu terytorialnym niezbędnych kroków do zapobieżenia przepływowi, który jest szkodliwy / art. 16 pkt. 1 Konwencji genewskiej z 1958r./.

Zgodnie z powszechnie stosowaną praktyką przez zdecydowaną większość państw morskich przebywanie obcego okrętu na obcym morzu terytorialnym podlega istotnym ograniczeniom i może odbywać się wyłącznie za zgodą państw nadbrzeżnych, w oparciu o zezwolenie lub notyfikację. Wynika to m.in. z następujących aktów prawnych :

- XIII Konwencja haska z 1907 r. dotycząca praw i obowiązków mocarstw neutralnych w razie wojny morskiej / Aneks 1/;
- Konwencja hawańska z 1928r. o neutralności morskiej /Aneks 2/ ;
- Deklaracja sztokholmska z 1938 r. o neutralności /Aneks 3/;

- Konwencja genewska z 1958 r. w sprawie morza terytorialnego i morskigo pasa przyległego;
- Konwencja o prawie morza z 1982r.;
- ustawodawstwo wewnętrzne państw nadbrzeżnych.

W oparciu o powyższe konwencje i przepisy wewnętrzne poszczególnych państw, zasady dotyczące sytuacji prawnej okrętów na morzu terytorialnym państwa neutralnego są następujące :<sup>27/</sup>

- na wodach terytorialnych państwa neutralnego zakazane są wszelkie działania wojenne;
- zatrzymanie się lub zakotwiczenie okrętów są uzależnione od uprzedniego zezwolenia lub notyfikacji;
- okręty podwodne korzystające z nieszkodliwego przepływu muszą płynąć w położeniu nawodnym z podniesioną banderą;
- okręty w czasie przepływu mają obowiązek przestrzegania ustawodawstwa wewnętrznego państwa neutralnego, w przeciwnym wypadku mogą być zmuszone do opuszczenia akwenu morza terytorialnego;
- państwo neutralne może zakazać wejścia na swoje wody terytorialne okrętowi, który naruszył jego neutralność albo wydane przez niego zalecenia lub przepisy ;
- państwa jednostek noszących ich banderę wojenną ponoszą pełną odpowiedzialność za wszelkie straty i szkody wyrządzone przez swoje okręty na morzu terytorialnym państwa neutralnego ;
- od wymogu uprzedniego zezwolenia lub powiadomienia są zwolnione okręty na pokładzie których znajduje się

głowa państwa lub jego przedstawiciel lub okręty zmuszone są do szukania schronienia ze względu na złe warunki hydro-meteorologiczne, awarię i inne poważne przyczyny ;

- podczas pobytu obcego okrętu na wodach terytorialnych zabronione jest na jego pokładzie wykonywanie wyroków śmierci;
- jednocześnie może przepływać przez morze terytorialne nie więcej niż trzy okręty tej samej bandery.

Państwo neutralne ma prawo żądać ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, aby okręty korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu przez jego morze terytorialne korzystały z takich szlaków morskich i systemów rozgraniczenia ruchu, jakie mogą być wyznaczone lub zalecane w celu regulowania przepływu statków handlowych.<sup>28/</sup>

Konwencja prawa morza z 1982r. sformułowała wymaganie, by przy wyznaczaniu szlaków morskich i systemów rozgraniczenia ruchu państwo nadbrzeżne brało pod uwagę zalecenia właściwych organizacji międzynarodowych /np. IMO/ i szlaki zwyczajowo używane do żeglugi międzynarodowej.<sup>29/</sup> Państwo nadbrzeżne może również dla celów wojskowych ustanawiać na morzu terytorialnym strefy zamknięte dla żeglugi, podając fakt takiego ustanowienia do publicznej wiadomości. Jednakże uprawnienie to, nie dotyczy cieśnin międzynarodowych.

W związku z pobytom obcych okrętów na morzu terytorialnym wchodzi w grę dwa rodzaje suwerenności : suwerenność państwa nadbrzeżnego oraz suwerenność państwa, pod którego banderą pływają okręty.

Jest to delikatny problem, który w praktyce może być rozwiązany z jednej strony poprzez ścisłe przestrzeganie przez okręty ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego, z drugiej na drodze przestrzegania immunitetu tych okrętów przez władze lokalne.

Państwo neutralne sprawuje nadzór nad statkami i okrętami przepływającymi przez jego morze terytorialne. Jednakże okrętom strony wojującej na tym akwenie przysługuje immunitet jurysdykcyjny. Podlega on nadal wyłącznie władzy swego państwa / państwa bandery/. Obcy okręt jest jednak zobowiązany do przestrzegania przepisów państwa neutralnego, obowiązujących na morzu terytorialnym. W razie naruszenia tych przepisów i niestosowania się do poleceń państwa neutralnego, państwo to jest uprawnione do podjęcia środków przewidzianych przepisami tego państwa, aż do użycia siły wyłącznie. Państwo neutralne nie powinno jednak bez dostatecznych podstaw naruszać immunitetu obcego okrętu. Jeżeli okręt nieświadomie naruszy przepisy państwa neutralnego, obowiązany jest wówczas do niezwłocznego zaprzestania swych nielegalnych czynności, a na żądanie państwa neutralnego opuścić jego morze terytorialne, nawet jeżeli jego pobyt na tym akwenie był legalny. W razie niepodporządkowania się przez okręt zarządzeniu państwa neutralnego, państwo to przestaje być zobowiązane do respektowania immunitetu tego okrętu i może zastosować przymus i użycie wobec niego siły, w formie i przy wykorzystaniu środków jakimi dysponuje i uzna za stosowne, celem wymuszenia posłuszeństwa.

### 2.3. Na wodach wyłącznej strefy ekonomicznej

Tendencja do rozszerzania władzy państw nadbrzeżnych, której głównym celem była ochrona ich interesów gospodarczych pojawiła się w stosunkach międzypaństwowych na początku lat 70- tych. Termin " wyłączna strefa ekonomiczna " po raz pierwszy został użyty na dwunastej sesji Afroazjatyckiego Prawnego Komitetu Doradczego w 1971r. w Colombo (Sri Lanka).<sup>30)</sup>

Wyłączna strefa ekonomiczna / ang. exclusive economic zone - EEZ/ - to pojęcie o charakterze polityczno- ekonomicznym, wyrażające roszczenia państw nadbrzeżnych do dysponowania zasobami biologicznymi obszarów morskich sąsiadujących z wybrzeżem tych państw.

EEZ - to obszar morski przylegający do zewnętrznej granicy morza terytorialnego, rozciągający się na odległość nie przekraczającą 200 mil morskich, licząc od linii podstawowej morza terytorialnego, na którym państwo nadbrzeżne posiada suwerenne prawa w zakresie poszukiwania, eksploatacji, ochrony i gospodarowania zasobami naturalnymi, zarówno żywymi jak i mineralnymi wód morskich jak również dna morskiego i jego podziemia.<sup>31/</sup>

Prawa państwa nadbrzeżnego w EEZ obejmują w zasadzie prawa korzystania z bogactw biologicznych morskich. Ponadto, zgodnie z art. 56 Konwencji prawa morza z 1982r. państwo nadbrzeżne ma pewne dodatkowe uprawnienia, zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska, ustanawiania i użytkowania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji oraz prowadzenia badań naukowych.<sup>32/</sup>

Prawa państwa nadbrzeżnego w EEZ mają charakter funkcjonalny, a nie terytorialny, bowiem nie stanowi ona części terytorium państwa, lecz obszar szczególnego rodzaju, którego status prawny nie pokrywa się ani ze statusem morza terytorialnego, ani morza pełnego. Powoduje to, że reżim wyłącznej strefy ekonomicznej określony jest z jednej strony przez sprawowanie w niej przez państwo nadbrzeżne określonych praw suwerennych, z drugiej zaś - na zabezpieczenie innym państwom praw wynikających zwłaszcza z tego, że zgodnie z art. 58 Konwencji z 1982r., w zakresie wolności komunikacyjnych EEZ jest obszarem na którym obowiązuje zasada wolności mórz i gdzie stosuje się postanowienia o morzu pełnym, sformułowane w artykułach 88 - 115 konwencji. W konsekwencji postanowienia o morzu pełnym regulują i stanowią część statusu prawnego wyłącznej strefy ekonomicznej.<sup>33/</sup>

W prawie wewnętrznym niektórych państw zawarto przepisy, które pozwalają w dowolnym czasie i w dowolnej części EEZ ustanawiać "specjalne" /np. Indie, Mauritius/, "szczególne" /np. Pakistan/ rejony, w których żegluga odbywa się wyłącznie po torach wodnych lub zalecanych kursach. Republika Malediwy i Portugalia rozszerzyły na EEZ system żeglugi charakterystyczny dla morza terytorialnego, natomiast KRLD na obszarze EEZ ustanowiła "ochronną strefę wojenną".<sup>34/</sup>

Również Brazylia opowiada się za wariantem terytorialnym EEZ opierając swoją rozszerzoną interpretację w art. 301 Konwencji / "Pokoje wykorzystanie mórz" /, który nakazuje powstrzymywanie się innym państwom od stwarzania zagrożenia użycia siły oraz występowania przeciwko integralności terytorialnej

innych państw oraz prowadzenia działalności niezgodnej z prawem międzynarodowym.<sup>35/</sup>

Wynika stąd , że szereg przepisów prawa wewnętrznego o ustanowieniu EEZ przewiduje zaostrzony system prawny w porównaniu z zapisem Konwencji z 1982 r. , co można tłumaczyć chęcią zabezpieczenia się przed tzw." dyplomacją kanonierek " oraz ochroną i zachowaniem środowiska morskiego w przypadku używania przez obce siły morskie, niektórych rodzajów uzbrojenia morskiego.

Sytuacja prawna okrętu strony wojującej w EEZ państwa neutralnego jest identyczna jak na morzu pełnym. Okręt korzysta z wolności żeglugi bez żadnych ograniczeń , z jednym tylko zastrzeżeniem , że okręt nie może czynić niczego, co by uniemożliwiało lub utrudniało państwu neutralnemu - korzystanie ze swoich uprawnień w tej strefie.

Działalność wojskowa w wyłącznej strefie ekonomicznej państwa neutralnego jest legalna gdy :

- nie narusza jego praw ekonomicznych :
- nie wpływa szkodliwie na środowisko morskie.

Pobył okrętów stron wojujących na wodach EEZ państwa neutralnego może obejmować następującą działalność wojskową :

- organizacja konwojów, pływanie i manewrowanie w składzie zespołu okrętów ;
- ochrona własnych komunikacji morskich ;
- załadunek,wyładunek i przewóz wojsk ;
- startowanie i lądowanie na okręcie jakiegokolwiek statku powietrznego ;

- umieszczanie na dnie i pod dnem obiektów o przeznaczeniu wojskowym / np. urządzenia stacjonarne służące do wykrywania okrętów podwodnych bądź zabezpieczenia nawigacji podwodnej i in./ ;
- manewrowanie podczas patrolowania , poszukiwania i śledzenia ;
- bojowe wykorzystanie różnego rodzaju uzbrojenia morskiego.

Pierwszym zazwyczaj aktem wojny na morzu jest proklamowanie obszarów działań wojennych / war zones<sup>36/</sup>, które swym zasięgiem obejmują również akweny wyłącznej strefy ekonomicznej państw nie biorących udziału w konflikcie. W ostatnich konfliktach zbrojnych, strony wojujące wielokrotnie ogłaszały duże obszary morskie, jako strefy wyłączone / exclusion zones / w celu zwiększenia skuteczności działania swoich sił morskich oraz aby ochronić żeglugę handlową przed konsekwencjami omyłkowych ataków i związanych z tym uszkodzeniami. W odróżnieniu od blokady morskiej, strefa działań wymaga nie całkowicie skutecznego jej zamknięcia, lecz tylko efektywnego zagrożenia dla floty państw trzecich przez stałe prowadzenie w niej działań wojennych.<sup>37/</sup>

Strefa taka, o ile jest rzeczywistym obszarem działań wojennych, a jej ustanowienie służy nie tylko stronom wojującym ale i bezpieczeństwu neutralnych jest legalna. Proklamując taką strefę należy dać pewien okres czasu neutralnym statkom na opuszczenie tej strefy i dopiero po jego upływie rozpocząć działania wojenne. Jeżeli statek neutralny znajduje się w strefie po upływie tego okresu, sam naraża się na niebezpieczeństwo i straty.

Należy stwierdzić, że o ile zasada wolności mórz jest zasadą ogólną, to utworzenie w EEZ państwa neutralnego strefy działań wojennych jest instytucją szczególną ograniczającą w jakimś stopniu wolność żeglugi. Jednakże tylko takie ograniczenia wolności żeglugi mogą być uznane za zgodne z prawem międzynarodowym, które są wyraźnie uznane w normach traktatowych lub prawie zwyczajowym. Do tej ostatniej grupy, wobec braku konkretnych norm traktatowych, należą strefy działań wojennych utworzone na obszarach wyłącznej strefy ekonomicznej państwa neutralnego. Tylko taką strefę uznać należy za legalną w świetle prawa międzynarodowego, która będzie pozostawała w zgodności z zasadą wolności mórz, odpowiadając następującym warunkom :

1. powinny być utworzone w takim oddaleniu od wybrzeży państwa neutralnego i granicy jego morza terytorialnego, by nie mogły być traktowane za wrogą demonstrację siły i zagrożenie bezpieczeństwa;
2. strefy nie mogą obejmować międzynarodowych szlaków żeglugowych i lotniczych. Strefa nie może również obejmować obszarów morskich, które są tradycyjnym rejonem połowów dla państwa neutralnego. Stanowiłoby to bowiem naruszenie wolności żeglugi, wolności przelotu nad morzem pełnym i wolności rybołówstwa, tj. czynników składających się na zasadę wolności mórz ;
3. strefa działań wojennych nie powinna obejmować zbyt dużych obszarów morskich /np. w przypadku konfliktu regionalnego / i nie może być ustanawiana na stałe, lecz

jedynie tymczasowo, na okres trwania konfliktu zbrojnego. W przeciwnym razie, byłoby to bezprawne rozciągnięcie uprawnień wchodzących w skład suwerenności na obszary morskie nie podlegające zawłaszczeniu ;

4. strefa powinna być z góry zapowiedziana / np. notyfikowana drogą dyplomatyczną / w ten sposób, aby wiadomość o jej utworzeniu dotarła do wszystkich zainteresowanych stron w odpowiednim czasie. W każdym przypadku oprócz uprzedniej zapowiedzi, strona wojująca ustanawiająca strefę powinna przedsięwziąć wszelkie środki mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony życia ludzkiego na morzu podczas działań wojennych / np. system zorganizowanej żeglugi/.

Nasuwa się pytanie, czy ogłoszenie strefy działań wojennych na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej państwa neutralnego, zwalnia stronę wojującą od wszelkiej odpowiedzialności za szkody, jakie statki handlowe państw nie biorących udziału w konflikcie mogą ponieść w wyniku jej utworzenia ?. Odpowiedź na to pytanie zależy od charakteru ustanowionej strefy. Jeżeli strefa w EEZ jest utworzona zgodnie z podanymi wyżej zasadami i w konsekwencji jest legalna w świetle prawa międzynarodowego, to statki państw neutralnych wpływające do niej , mimo ostrzeżenia czynią to na własną odpowiedzialność.

Podkreślić należy , że utworzenie strefy działań wojennych w obrębie EEZ nie jest w żadnej mierze równoznaczne z rozciągnięciem na tę część morza jurysdykcji lub suwerenności państwowej, nawet na czas ograniczony. Ogłoszenie o utworzeniu strefy ma charakter jedynie ostrzeżenia o grożącym niebezpieczeństwie, a nie

zakazu wpływania do strefy.

Wydaje się, że w ramach międzynarodowej współpracy, powinno się jasno określić warunki ustanawiania stref działań wojennych na obszarach EEZ państw nie biorących udziału w konflikcie, które powinny być respektowane przez strony wojujące i państwa neutralne. Gdyby Organizacja Narodów Zjednoczonych lub np. IMO mogły przejąć taką funkcję kontrolną, służyłoby to nie tylko wprowadzeniu własnych środków zapobiegania eskalacji działań, ale również służyłoby wypracowaniu praktycznego kodeksu postępowania w ramach międzynarodowego prawa wojny morskiej.

#### 2.4. W cieśninach i kanałach o znaczeniu międzynarodowym

Cieśniny morskie to naturalne wąskie drogi wodne łączące otwarte obszary morskie/ morza i oceany.<sup>38/</sup> Podstawowe kryterium podziału cieśnin morskich stanowi ich rola i znaczenie dla żeglugi morskiej. Na tym kryterium można dokonać ogólnego podziału cieśnin na :

- cieśniny niezbędne dla żeglugi międzynarodowej ;
- cieśniny o znaczeniu lokalnym.

Cieśninami międzynarodowymi nazywane są cieśniny łączące morza, nad brzegami których znajdują się terytoria różnych państw i stanowiące w związku z tym międzynarodowe szlaki komunikacyjne <sup>39/</sup>

/np. Cieśnina Gibraltarska/. Nie mają charakteru międzynarodowego cieśniny, jeżeli oba brzegi należą do jednego państwa i łączą z morzem pełnym morze zamknięte, otoczone terytorium tegoż państwa./np. Cieśnina Kercz łącząca Morze Azowskie z Morzem Czarnym/.

Od najdawniejszych czasów cieśniny i strefy cieśnin znajdowały się w centrum uwagi zainteresowanych przepływem przez cieśniny. Prowadzone były o nie zacięte walki polityczne i dyplomatyczne, często przeradzające się w konflikty zbrojne. O ich ostrości świadczy to, że ze wszystkich porozumień i konwencji określających wykorzystanie Oceanu Światowego, największa liczba dotyczy właśnie cieśnin i stref cieśnin. Powodem sporów był fakt, że wiele cieśnin ze względu na swoje położenie geograficzne jest ważnymi węzłami morskich linii komunikacyjnych i z tego względu mają duże znaczenie ekonomiczne i militarne.

Analiza działań bojowych, prowadzonych w minionych wojnach w strefach cieśnin, pozwala podzielić je na kilka grup :

1. operacje i działania bojowe mające na celu opanowanie cieśnin i stref cieśnin ;
2. blokada cieśnin i wąskich przejść ;
3. działania bojowe mające na celu przełamanie blokady cieśnin i wąskich przejść oraz przebazowanie przez nie w krótkim czasie zespołów okrętów do innych rejonów/teatrów działań wojennych /;
4. wykorzystanie cieśnin i wąskich przejść jako dogodnych rejonów do pokonania przeciwnika.

Należy stwierdzić, że władanie cieśninami lub sprawowanie nad nimi kontroli w wojnie na morzu zawsze stanowiło nieodłączną część składową walki o strefy wpływów i panowanie na morzu.

Na określenie sytuacji prawnej cieśnin morskich wywiera wpływ wiele czynników, które ogólnie można podzielić na naturalne /geograficzne/ i prawne. Do czynników naturalnych mających podstawowe znaczenie w określeniu pozycji prawnej cieśniny, możemy zaliczyć :<sup>40/</sup>

- szerokość cieśniny / tzw. cieśniny otwarte, terytorialne, wewnętrzne/;<sup>41/</sup>
- charakter łączonych akwenów / cieśniny mogą łączyć obszary morskie mające różną sytuację prawną np. obszary morza pełnego, wyłącznej strefy ekonomicznej, względnie obszary morza terytorialnego z morzem pełnym lub wyłączną strefę ekonomiczną/;
- znaczenie dla żeglugi międzynarodowej.

Natomiast do czynników prawnych zalicza się normy prawa zwyczajowego i traktatowego obowiązujące na obszarze danej cieśniny. Jak wynika z dotychczasowej praktyki i postanowień konwencji, współistnieć będzie obok siebie pięć różnych rozwiązań prawnych dotyczących cieśnin :<sup>42/</sup>

- całkowita wolność żeglugi w cieśninach szerszych niż 24 mile / w części stanowiącej morze pełne lub wyłączną strefę ekonomiczną /;
- prawo przejścia tranzytowego w odniesieniu do cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej łączących dwa obszary

- morza pełnego czy stref ekonomicznych ;
- prawo nieszkodliwego przepływu w cieśninach łączących morze pełne lub strefę ekonomiczną z morzem terytorialnym oraz cieśninach między wyspą i lądem, jeśli istnieje równie wygodny szlak żeglugowy po ich " zewnętrznej " stronie ;
  - specyficzny status prawny wynikający z umowy międzynarodowej / np. Konwencja z Montreux z 20.VII.1936 r. dotycząca sytuacji prawnej cieśnin czarnomorskich / ;
  - całkowita swoboda regulacji przepływu przez państwa nadbrzeżne w odniesieniu do cieśnin lokalnych leżących na wodach wewnętrznych.

Zasada wolności żeglugi, która obowiązuje na morzu pełnym i wyłącznej strefie ekonomicznej ma bezpośredni wpływ na sytuację prawną cieśnin , zwłaszcza cieśnin łączących ze sobą obszary morza pełnego lub wyłącznych stref ekonomicznych. Jednakże należy stwierdzić, że w związku z powszechną praktyką ustanawiania przez państwa nadbrzeżne stref ekonomicznych , przypadki kiedy z cieśniną graniczy morze pełne należą do rzadkości.

Przepływ okrętów przez cieśniny morskie , posiadające pas wód o ustroju morza pełnego , odbywa się na nieograniczonej zasadzie wolności żeglugi. Natomiast w cieśninach terytorialnych zgodnie z dotychczasowym zwyczajem i Konwencją genewską z 1958 r. o morzu terytorialnym i pasie przyległym obowiązuje nie podlegające zawieszeniu prawo nieszkodliwego przepływu. Stanowi o tym art. 16 pkt.4 Konwencji genewskiej, że " Nie można zawieszać nieszkodliwego przepływu obcych statków przez cieśniny , które są używane dla żeglugi międzynarodowej między dwiema częściami morza

pełnego lub między morzem pełnym a morzem terytorialnym obcego państwa".<sup>43/</sup> Zapis ten znajduje się w części konwencji zawierającej zasady dotyczące wszystkich statków, a więc obowiązuje on także w stosunku do obcych okrętów. Przepływ okrętów winien jednak mieć charakter pokojowy i odbywać się bez naruszania przepisów, ustalonych przez państwo na którego wodach znajduje się cieśnina, a w szczególności nie godzić w jego bezpieczeństwo.

W związku ze stałą tendencją do rozszerzania pasa wód terytorialnych do 12 mil, wiele cieśnin służących międzynarodowej żegludze znalazło się w granicach morza terytorialnego państw nadbrzeżnych. Nie może to jednak mieć istotnego wpływu na swobodny przepływ okrętów wszystkich państw przez te cieśniny, jeśli służyły one międzynarodowej nawigacji jako jedyne albo najkrótsze czy też najwygodniejsze morskie szlaki komunikacyjne.<sup>44/</sup>

Przepisy państw nadbrzeżnych dotyczące przepływu okrętów przez cieśniny obejmują m.in. następujące zagadnienia, takie jak:

- przepływ okrętów winien odbywać się przy podniesionej banderze;
- zakaz zatrzymywania się okrętów w cieśninach;
- żądanie, by okręty podwodne przepływały w położeniu nawodnym;
- przepływu po wyznaczonych trasach żeglugowych;
- określony czas przepływu okrętów;
- ograniczenie liczby i wyporności przepływających okrętów ;
- zakaz lub ograniczenie przepływu okrętów w czasie konfliktu zbrojnego.

Konwencja prawa morza z 1982r. wprowadziła na morzu terytorialnym cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej łączącej dwie części mórz, na których obowiązuje całkowita swoboda żeglugi prawo przejścia tranzytowego. Natomiast w cieśninach łączących morze pełne lub wyłączną strefę ekonomiczną z morzem terytorialnym obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu.

Zgodnie z art. 38 Konwencji przejście tranzytowe oznacza korzystanie z wolności żeglugi wyłącznie w celu nieprzerwanego i szybkiego tranzytu przez cieśninę pomiędzy jednym obszarem morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej, a obszarem morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej.<sup>45/</sup>

Termin " przejście tranzytowe " użyte w Konwencji z 1982r. wskazuje , że chodzi o przepływ prosty, nie obejmujący przepływu przez morskie wody wewnętrzne czy zawijania do portu państwa nadbrzeżnego.<sup>46/</sup> Prawo przejścia tranzytowego tym różni się od prawa nieszkodliwego przepływu , że rozciąga się również na samoloty oraz że sytuacja prawna statków i samolotów korzystających z niego jest taka sama jak na morzu pełnym. Obowiązuje ono również samoloty wojskowe i okręty.

Prawo przejścia tranzytowego w kwestiach nie związanych z żeglugą i przelotem , nie narusza statusu prawnego wód, dna i podziemia, ani przestrzeni powietrznej nad tymi cieśninami, które w dalszym ciągu podlegają suwerenności państwa nadbrzeżnego i pozostają częścią morza terytorialnego.

Korzystanie z prawa tranzytu nakłada na przepływające okręty szereg obowiązków. Winny one unikać zbędnej zwłoki oraz przepły-

wać szybko o w sposób ciągły. W razie jakiegokolwiek wypadku, nieprzewidzianego zatrzymania czy innej sytuacji spowodowanej działaniem siły wyższej, winny poinformować o tym państwo nadbrzeżne. Znajdujące się w tranzycie okręty zobowiązane są do ścisłego przestrzegania międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo na morzu, w szczególności zasad zapobiegających zderzeniom, a także powszechnie przyjętych przepisów zabezpieczających przed zanieczyszczeniem mórz. Zobowiązanie do podjęcia środków mających na celu zapobieżenie zanieczyszczeniu wód i wybrzeży cieśnin odnosi się do wszystkich statków i okrętów, w szczególności zaś do jednostek o specjalnej charakterystyce /np. zbiornikowce, okręty z siłownią jądrową /.

Koncepcja przejścia tranzytowego okrętów posiada również wiele elementów wspólnych z koncepcją nieszkodliwego przepływu. I tak, przepływające okręty nie mogą powodować jakiegokolwiek zagrożenia bezpieczeństwa państwa neutralnego, jego integralności terytorialnej i niepodległości politycznej/ np. niedopuszczalny jest , bez zgody państwa nadbrzeżnego, jednoczesny przepływ przez cieśninę większej liczby jednostek marynarki wojennej/. Okręty nie mają również prawa przeprowadzania manewrów , używania jakiegokolwiek uzbrojenia / strzelań/, wypuszczania czy przyjmowania na pokład samolotów i śmigłowców, podejmowania badań hydrograficznych czy angażowania się w jakiegokolwiek działania nie pozostające w związku z tranzytem. Wynika to zarówno z zakazu podejmowania działań skierowanych przeciwko państwu nadbrzeżnemu jak i wszelkich działań nie związanych zwyczajowo z wykonywaniem przepływu.

Zgodnie z art. 42 pkt.1 Konwencji państwa położone nad cieśninami mają prawo wydawania ustaw i przepisów dotyczących:<sup>47/</sup>

- bezpieczeństwa żeglugi i regulowania ruchu;
- zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczeń;
- ochrony rybołówstwa;
- przyjmowania na pokład lub wydawania ze statków jakichkolwiek ładunków, walut lub ludzi.

Wydawane przez państwo położone nad cieśninami ustawy i przepisy nie mogą prowadzić do dyskryminacji ani do odmowy, zakłócenia lub hamowania prawa przejścia tranzytowego. Ustawodawstwo dotyczące tranzytu powinno być podane do publicznej wiadomości. Za działanie sprzeczne z ustawami i przepisami okrętu korzystającego z immunitetu państwowego i wyrządzone straty oraz szkody ponosi odpowiedzialność państwo bandery.

Przy pełnym zabezpieczeniu praw i interesów państw położonych nad cieśninami, Konwencja w art. 44 nakłada na nie obowiązek niestawiania przeszkód przejściu tranzytowemu oraz podania do publicznej wiadomości informacji o każdym znanym sobie niebezpieczeństwie dla żeglugi w cieśninie.

Rosnące obecnie znaczenie cieśnin i stref cieśnin w wojnie na morzu uwarunkowane jest następującymi okolicznościami :

1. znaczne rozszerzenie zakresu oceanicznych i morskich przewozów / tzw. surowców strategicznych/, posiadających globalny charakter;

2. koalicyjny charakter prowadzonych działań bojowych /np. wojna w Zatoce Perskiej w 1990-1991r./, w której nieodzowne będą przegrupowania sił morskich między poszczególnymi teatrami działań wojennych oraz zaopatrywanie sił i wojsk działających w rejonach oddalonych ;
3. doskonalsze uzbrojenia morskie i technika bojowa znacznie zwiększająca możliwości bojowe sił marynarki w walce o cieśniny.

Obok morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego, szelfu kontynentalnego, wyłącznej strefy ekonomicznej, morza pełnego i cieśnin o znaczeniu międzynarodowym - do obszarów morskich objętych zasięgiem międzynarodowego prawa morskiego zaliczane są kanały morskie.<sup>48/</sup>

Kanały morskie jako międzynarodowe szlaki komunikacyjne w dużej mierze skracają drogi morskie i tym samym zwiększają możliwości międzynarodowego obrotu morskiego. Posiadają ponadto duże znaczenie wojskowo - strategiczne dla państwa nadbrzeżnego, ponieważ od możliwości korzystania z przepływu przez kanały morskie zależność może składać się zbrojnych stron wojujących w poszczególnych obszarach mórz.

Różnica między kanałem wewnętrznym a międzynarodowym opiera się nie na czynniku geograficznym, ale na obowiązującym na tym kanale prawie żeglugi. Jeżeli podstawą prawną wolności żeglugi na kanale jest akt państwa /ustawodawstwo wewnętrzne/, przez którego terytorium państwa kanał przechodzi, wówczas mamy do czynienia z kanałem wewnętrznym, jeżeli natomiast wolność żeg-

lugi została ustanowiona w akcie międzynarodowym dla wszystkich państw- to kanał, którego ten akt dotyczy , jest kanałem międzynarodowym.<sup>49/</sup>

Zdaniem R. Baxtera, kanał międzynarodowy można określić jako sztuczną drogę wodną, łączącą dwie części morza pełnego, podległą reżimowi międzynarodowemu na której wolność żeglugi jest zagwarantowana na zasadzie równości dla statków i okrętów wszystkich państw świata.<sup>50/</sup>

Sytuacja prawna kanałów morskich różni się zasadniczo od sytuacji prawnej cieśnin, gdyż kanały zostały przekopane na terytorium państwa i są zaliczane do wód wewnętrznych. Dlatego też kanały morskie podlegają zwierzchnictwu państw , na których terytorium się znajdują.

Stan prawny kanału jest również uzależniony od zgody tego państwa na umiędzynarodowienie kanału, niezależnie od jego warunków geograficznych.<sup>51/</sup> Samo umiędzynarodowienie kanału dotyczy tylko wolności żeglugi, natomiast nie wpływa na położenie prawne tzw. strefy kanału , która stanowi integralną część terytorium państwa.

Zgodnie z praktyką międzynarodową na kanałach międzynarodowych obowiązują w stosunku do okrętów m.in. następujące zasady przejścia :

- zobowiązanie do opłat za przejście kanałem ;
- przyjęcie pilota, sygnalisty lub kontrolera kanałowego;
- podanie władzom administracyjnym kanału charakterystyki okrętu / typ okrętu, wymiary, uzbrojenie , ilość załogi i in. / ;

- powiadomienie władz miejscowych o przejściu kanałem;
- podanie znaku rozpoznawczego okrętu;
- załoga podczas przepływu przez kanał nie może opuścić okrętu;
- kanału nie można poddawać blokadzie, zamykać i fortyfikować

Państwa na których terytorium znajduje się kanał w ochronie własnego bezpieczeństwa mają prawo wymagać od przepływającego okrętu spełnienia innych formalności zgodnie z ich prawem wewnętrznym.

Ze względu na to , że nie ma żadnej normy zwyczajowej, która wprowadziłaby powszechną wolność żeglugi po kanałach morskich zasady każdorazowego przepływu przez nie okrętów regulują specjalne umowy międzynarodowe odrębne w każdym przypadku /np. Kanał Panamski, Suecki, Kiloński /.

## 2.5. Prawo nieszkodliwego przepływu

Państwo neutralne posiada wyłączne suwerenne prawo do ustanawiania porządku prawnego i sprawowania zwierzchnictwa w pasie swych wód terytorialnych. Dlatego też, na morzu terytorialnym państwa neutralnego obowiązuje jego ustawodawstwo.

Suwerenność jaką wykonuje państwo neutralne na morzu terytorialnym ograniczona jest jedynie przez wolność żeglugi, wyrażającą się w prawie nieszkodliwego przepływu<sup>52/</sup>, które jak stwierdza R. Zaorski " stanowi jedynie wyjątek od ogólnej reguły suwe-

renności państwa nadbrzeżnego na morzu terytorialnym ".<sup>53/</sup>Ograniczenie to znalazło wyraz w Konwencji genewskiej z 1958r. o morzu terytorialnym i pasie przyległym, która w art.1,pkt.2 stanowi, że " suwerenność ta sprawowana jest zgodnie z postanowieniami, niniejszych artykułów i innych norm prawa międzynarodowego ".

Prawo nieszkodliwego przepływu uformowało się na przestrzeni wieków jako norma międzynarodowego prawa zwyczajowego, podyktowana wymogami rozwoju handlu , żeglugi i międzynarodowego obrotu morskiego.

Prawo nieszkodliwego przepływu polega na tym, że statki handlowe oraz inne jednostki o charakterze niewojсковym wszystkich państw mogą przepływać przez wody terytorialne każdego państwa w celu :<sup>54/</sup>

- przepłynięcia morza terytorialnego bez zachodzenia na wody wewnętrzne państwa nadbrzeżnego / tzw. przepływ boczny lub prosty / ;
- wpłynięcia na wody wewnętrzne ;
- opuszczenia wód wewnętrznych

bez potrzeby uzyskania osobnego zezwolenia państwa nadbrzeżnego i bez prawa pobierania przez to państwo opłat za sam tylko przepływ. Przepływ przez wody terytorialne powinien być zatem wolny od jakichkolwiek przeszkód i obciążeń. Państwu nadbrzeżnemu wolno pobierać opłaty jedynie za świadczenia na rzecz przepływających statków ,np. za pilotaż lub holowanie.

Prawo nieszkodliwego przepływu przez wody terytorialne warunkowane jest jednak okolicznością, że przepływ ten jest nieszko-

dliwy dla państwa nadbrzeżnego. Dlatego też, obce statki przepływające przez morze terytorialne zobowiązane są do przestrzegania przepisów państwa neutralnego i prawa międzynarodowego, a w szczególności do tego, by :<sup>55/</sup>

- zachowywały bezpieczeństwo żeglugi, ochronę torów wodnych i oznakowania nawigacyjnego ;
- nie zanieczyszczały wód przybrzeżnych ;
- chroniły zasoby biologiczne morza ;
- nie wykonywały połowów ryb ;
- nie prowadziły pomiarów hydrograficznych ;
- podnosiły banderę swego państwa;
- stosowały przepisy sanitarne , celne , graniczne i in.

Szkodliwość przepływu może wynikać nie tylko już z dokonanego lub usiłowanego naruszenia interesów państwa neutralnego, ale z istnienia samego zamiaru takiego czynu, jeżeli istnieje uzasadniona podstawa do podejrzewania o taki zamiar. Gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa granic i interesów państwa , może ono wezwać każdy statek do zmniejszenia prędkości przepływu, zatrzymania się oraz zastosowania się do wskazanego kursu przepływu. Statek, który naruszył prawo nieszkodliwego przepływu i nie zastosował się do wskazówek państwa neutralnego, może być wezwany przez to państwo do natychmiastowego opuszczenia wód terytorialnych, i w ten sposób wydany jako uciążliwy dla państwa neutralnego.

Prawo nieszkodliwego przepływu nie obejmuje zasadniczo zatrzymania się lub kotwiczenia na morzu terytorialnym. Od zasady tej są

jednak wyjątki. Zatrzymanie się i rzucenie kotwicy dopuszczalne są tylko w przypadku, o ile wynikają ze zwykłej żeglugi /np. na redach /, albo stały się koniecznym wskutek warunków hydrometeorologicznych, uszkodzenia statku lub innych okoliczności, określanych jako siła wyższa / force majeure/. Jednakże obcej jednostce z siłownią jądrową / energetyką jądrową /, jednostce przewożącej substancje jądrowe, bądź inne substancje lub materiały o właściwościach niebezpiecznych lub szkodliwych, która uległa awarii, prośba o wejście do portu i udzielenie pomocy może być załatwione odmownie, jeżeli z góry wiadomo, że następstwa awarii mogą wyrządzić państwu nadbrzeżnemu i jego ludności o wiele większe straty, aniżeli te, jakie poniesie państwo bandery z powodu utraty jednostki.

W sprawie prawa nieszkodliwego przepływu okrętów przez obce morze terytorialne istnieje różnica poglądów, a w szczególności, czy konieczne jest uprzednie zezwolenie i zawiadomienie państwa nadbrzeżnego, zanim nastąpi taki przepływ.

Okręty, jako część sił zbrojnych danego państwa podlegają wyłącznie jego jurysdykcji, niezależnie od czasu i miejsca w którym się znajdują. Ta zasada znalazła również potwierdzenie w instrukcjach i regulaminach wojskowych przeznaczonych dla marynarek wojennych.<sup>56/</sup> Dlatego też, status okrętów podczas przepływu przez morze terytorialne państwa neutralnego różni się zasadniczo od statusu statków handlowych.

W przeciwieństwie do statków handlowych przepływ okrętów stron wojujących nie jest podyktowany względami handlu międzynarodowego, a państwa neutralne w zasadzie nie są zainteresowane

w przepływie obcych okrętów przez swoje wody terytorialne. Podczas wojny na morzu, państwo neutralne może traktować przepływ okrętów stron wojujących jako zjawisko niepożądane, a nawet zagrożające jego bezpieczeństwu i broni się przed nim, wprowadzając w swym ustawodawstwie wewnętrznym specjalne przepisy regulujące restrykcyjnie przepływ obcych okrętów przez swe morze terytorialne. Już w projekcie opracowanym przez Instytut Prawa Międzynarodowego, na jego sesji w Sztokholmie w 1928 r. zawarto regulę, że " swobodne przejście okrętów może być podporządkowane specjalnym przepisom państwa nadbrzeżnego ".<sup>57/</sup>

Natomiast komisja ekspertów we wnioskach przedstawionych konferencji kodyfikacyjnej w Hadze w 1930r. uznała, że państwo nadbrzeżne powinno uznawać prawo nieszkodliwego przepływu przez jego morze terytorialne obcych okrętów. Jednakże państwo to ma prawo ustanowienia norm określających warunki takiego przepływu, z tym , że nie może ono żądać uprzedniego zezwolenia. Natomiast okręty na obcym morzu terytorialnym muszą szanować ustawodawstwo miejscowe. W przypadku naruszenia ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego będzie zwracana uwaga dowódcy okrętu i jeżeli nie zastosuje się on do udzielonego mu w ten sposób zawiadomienia, państwo nadbrzeżne ma prawo zażądać, aby okręt opuścił morze terytorialne.<sup>58/</sup>

Zasady te znalazły wyraz w raporcie drugiego komitetu/morze terytorialne/ konferencji haskiej z 1930r. o stopniowym rozwoju prawa międzynarodowego. W myśl art. 12 tego raportu państwo nadbrzeżne, nie będzie zakazywało w zasadzie, przepływu obcych okrę-

tów przez swoje morze terytorialne ani wymagało uprzedniego zezwolenia czy zawiadomienia. Jednakże ma ono prawo normowania warunków tego przepływu. Zgodnie z tym projektem, okręt mógł przepływać i zatrzymywać się na obcych wodach terytorialnych, jeżeli było to podyktowane koniecznością lub na skutek siły wyższej /force majeure/. Specjalny wymóg przewidziany był dla okrętów podwodnych, które muszą płynąć na powierzchni i nieść własną banderę. Uprawnienia państwa nadbrzeżnego dotyczące wydania obcych okrętów naruszających jego ustawodawstwo uregulowane były w art. 13 wymienionego raportu.<sup>59/</sup>

Dalszy etap prac zmierzających do kodyfikacji tego problemu przypada na okres po II wojnie światowej. W tym okresie zagadnienie nieszkodliwego przepływu okrętów stanęło znowu na porządku dziennym, szczególnie dzięki głośnej sprawie przepływu brytyjskich niszczycieli "Samarez" i "Volage" w cieśninie Korfu łączącej Adriatyk z Morzem Jońskim, zakończonej ogłoszeniem wyroku przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości 9.IV.1949r. Wprawdzie uznał on istnienie prawa nieszkodliwego przepływu przez cieśninę między dwoma częściami morza pełnego, jednak w związku z akcją brytyjskich okrętów, które pod osłoną dział prowadziły rozminowywanie morza terytorialnego Albanii, gwałcąc w ten sposób suwerenność tego kraju, jednogłośnie orzekł, że akcja ta stanowiła rozmyślne naruszenie suwerenności Albanii.<sup>60/</sup>

J.P.A. Francois, sprawozdawca specjalny Komisji Prawa Międzynarodowego w sprawie prawa morskigo, art. 22 pierwszego raportu z 1952r. dotyczącego sytuacji prawnej morza terytorialnego,

zapropował sformułowanie odnoszące się do przepływu okrętów, wzorowane na art. 12 i 13 raportu drugiego Komitetu z 1930r. Na podstawie wyroku Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie cieśniny Korfu w § 4, art. 22 wprowadził on nowe postanowienie przewidujące, że pod żadnym pretekstem nie można przeszkadzać przepływowi okrętów przez cieśniny używane dla międzynarodowej żeglugi łączącej dwie części morza pełnego.<sup>61/</sup> W identyczny sposób sformułowane zostały art. 22 i 23 drugiego raportu J.P.A. Francois w sprawie sytuacji prawnej morza terytorialnego.<sup>62/</sup>

Artykuł 26 i 27 / dotyczące okrętów / raportu Komisji Prawa Międzynarodowego przyjętego na szóstej sesji z 1954 r.<sup>63/</sup> zawierały następujące zasady :

1. Obce okręty mają prawo nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne bez uprzedniego zezwolenia lub zawiadomienia;
2. Państwo nadbrzeżne ma prawo regulowania warunków takiego przepływu i może go zabronić w szczególnych okolicznościach;
3. Okręty podwodne mają płynąć na powierzchni ;
4. Nie może być czyniona żadna przeszkoda dla przepływu okrętów przez cieśniny używane dla międzynarodowej żeglugi pomiędzy dwoma częściami morza pełnego / art. 26/ ;
5. Obce okręty w czasie przepływu przez morze terytorialne mają obowiązek przestrzegania ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego;
6. W przypadku nieprzestrzegania ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego może ono zażądać, aby okręt opuścił morze tery-

torialne / art. 27/.

Jak widać z przytoczonych zasad, KPM uznała, że okrętom powinien być przyznany przepływ bez uprzedniego zezwolenia lub zawiadomienia. W 1955 r. , w czasie siódmej sesji , KPM po zapoznaniu się z uwagami zgłoszonymi przez niektóre rządy i po ponownym zbadaniu tego zagadnienia , zmieniła art.26 w ten sposób, że państwo nadbrzeżne ma prawo uzależnienia od uprzedniego zezwolenia lub zawiadomienia prawa przepływu obcych okrętów przez morze terytorialne.<sup>64/</sup>

Zasada ta znalazła również zastosowanie w art. 24 ostatecznego projektu w sprawie sytuacji prawnej morza terytorialnego przyjętego przez KPM na jej ósmej sesji w 1965r. Artykuł ten przewidywał , że " Państwo nadbrzeżne może uzależnić przepływ okrętów przez jego morze terytorialne od uprzedniego zezwolenia albo zawiadomienia "<sup>65/</sup>

Podczas I Konferencji NZ prawa morza w 1958 r. prawo nieszkodliwego przepływu okrętów było przedmiotem ożywionej dyskusji. Bezpośrednio okrętów dotyczą tylko dwa postanowienia Konwencji : art.14,pkt.6 i art. 23.<sup>66/</sup> Pierwszy z nich stanowi, że okręty podwodne powinny płynąć na powierzchni z podniesioną banderą, drugi zaś przewiduje, że w przypadku nieprzestrzegania przez obcy okręt przepisów państwa nadbrzeżnego w sprawie przepływu przez morze terytorialne i niezastosowanie się do skierowanego pod jego adresem wezwania o podporządkowanie się przepisom dotyczącym przepływu, państwo to może zażądać opuszczenia morza terytorialnego przez obcy okręt.

W Konwencji prawa morza z 1982r. prawo nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego zostało uregulowane w art. 17,19-20,29-31. Art. 17 przewiduje prawo nieszkodliwego przepływu dla wszelkiego rodzaju statków / w tym i okrętów - przyp. M.I./ Art. 19 określa szczegółowo, kiedy przepływ przedstawia być nieszkodliwy, przy czym wiele z wymienionych warunków z natury rzeczy odnosić się może tylko do okrętów / np. groźba użycia siły lub użycie siły, przeprowadzanie manewrów lub ćwiczeń z uzbrojeniem i in./<sup>67/</sup> Art. 30 przewiduje następstwa nieprzestrzegania przez okręt przepisów państwa nadbrzeżnego dotyczących przejścia przez morze terytorialne, a art. 31 Konwencji reguluje odpowiedzialność państwa bandery za szkody wyrządzone państwu nadbrzeżnemu przez okręt wskutek nieprzestrzegania norm prawa międzynarodowego odnoszących się do przejścia przez morze terytorialne.

Konwencja genewska o morzu terytorialnym i pasie przyległym z 1958 r. oraz Konwencja o prawie morza z 1982r. nie uzyskały wymaganej liczby ratyfikacji i nie weszły w życie. W praktyce, większość państw stoi na stanowisku, że państwo nadbrzeżne ma prawo uzależnienia w swym ustawodawstwie wewnętrznym przepływu obcych okrętów od zezwolenia lub uprzedniej notyfikacji. Natomiast podjęcie jakichkolwiek działań nie związanych bezpośrednio z przepływem powoduje utratę przez okręt prawa nieszkodliwego przepływu. Do państwa nadbrzeżnego należy przy tym ocena, czy nastąpiło naruszenie warunków przepływu. Przy ocenie tej, brany jest pod uwagę przede wszystkim cel i sposób przepływu.<sup>68/</sup>

## 2.6. PRZYPISY

1. Bierzanek R., Symonides J., Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 1985, s. 224.  
Ehrlich L., Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym, Warszawa 1961, s. 126.  
Łopuski J., Encyklopedia podręczna prawa morskiego, Gdańsk 1982, s. 57.  
Kołodkin A.P., Międzynarodowe morskie prawo, Moskwa 1988, s. 32-33.
2. Niektóre państwa /np. Dania / uznały redy za część wód wewnętrznych. Jednakże praktyka nie jest w tym względzie jednolita. Według art. 9 Konwencji genewskiej z 1958 r. o morzu terytorialnym i pasie przyległym i art. 12 Konwencji prawa morza z 1982 r. redy, które są normalnie używane dla załadunku, wyładunku i kotwiczenia statków, stanowią morze terytorialne, nawet jeśli nie wynikałoby to z innych norm delimitacji obszarów przybrzeżnych /przyp. M.I./.
3. Fenwick C.G., Cases on International Law, Chicago 1935, s. 327.
4. Matysik S., Wybrane zagadnienia z międzynarodowego prawa morskiego, Gdynia 1960, s. 40.
5. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962, s. 239.
6. Muszkat M., Zarys prawa międzynarodowego publicznego, Warszawa 1955, t. I., s. 255.
7. Poradnik oficera wachtowego, Gdynia 1973, s. 134.
8. Szuldenfrei M., Prawo morskie, Warszawa 1953, s. 55.

9. Sutor J., Immunitet okrętów wojennych., w: Przegląd Morski, 1967, nr 7-8, s. 106.
10. W 1905 r. dowódca niemieckiego okrętu " Panther " w czasie postoju w porcie brazylijskim wydał rozkaz pościgu i ujęcia na lądzie dezertera. Rząd niemiecki początkowo argumentował, że rozkaz wydany został przez dowódcę wbrew obowiązującej go instrukcji i dlatego Niemcy nie ponoszą odpowiedzialności za naruszenie prawa międzynarodowego, w końcu jednak zmuszony był uznać swą odpowiedzialność. /Por. Vedross A.A., Völkerrecht, Wien 1955, s. 303/.
11. Matysik S., Wybrane zagadnienia z międzynarodowego prawa morskigo, Gdynia 1960, s. 42.
12. Szuldenfrei M., Prawo morskie, Warszawa 1953, s. 57.
13. Smith H., The Law and Custom of the Sea, London 1943, s. 24.
14. Seregin W.P., Prawo oje położenijs wojennowo korabla i reżim wojennowo morepławanijsa w pribreżnych wodach, Moskwa 1978, s. 23.
15. Konwencja o prawie morza, /przekład polski, Instytut Morski/, Gdańsk 1984, s. 5.
16. Góralczyk W., Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie, Warszawa 1989, s. 218-219.  
Nikołajew A.N., Territorialnoje more, Moskwa 1969, s. 3.
17. Ehrlich L., Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym, Warszawa 1961, s. 125.
18. Brierly J.L., The Law of Nations, Oxford 1963, s. 195.  
Starke J., An Introduction to International Law, London 1963, s. 180.

19. Sarna Z., Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny, Kraków 1932, cz. I, s. 129.
20. Nations Unies : Rapport de la Commission du Droit International, 1956, s. 12.
21. Liszt F., Le droit international, Paris 1928, s. 92.
22. Le Fur L., Précis de droit international public, Paris 1933, s. 150.
23. Zaorski R., Władztwo na morzu przybrzeżnym, Gdańsk-Szczecin 1948, s. 62.
24. Sibert M., Traité de droit international public, Paris 1951, s. 720-722.
25. Konwencja o prawie morza/przekład polski, Instytut Morski/, Gdańsk 1984, s. 12.
26. Bustamante y Sirven A.S., La mer territoriale, Paris 1930, s. 206.
27. Gniadecki K., Prawo morza, Gdynia 1990, s. 99-100.
28. Symonides J., Nowe prawo morza, Warszawa 1986, s. 95.
29. Art. 22 zaleca także branie pod uwagę specjalnych charakterystyk poszczególnych jednostek /np. okręty z napędem jądrowym/ i szlaków morskich oraz zagęszczenie ruchu, co jest zwłaszcza istotne przy wprowadzaniu systemu rozgraniczenia ruchu.
30. Extavour W.C., The Exclusive Economic Zone, Geneve 1981, s. 175.
31. Góralczyk W., Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie, Warszawa 1989, s. 227.
32. Konwencja o prawie morza, Gdańsk 1983, /przekład polski/, s. 29.
33. Sanger C., Ordering the Oceans : The Making of the Law of the Sea, Toronto 1987, s. 68.
34. Gorszkow G.S., Międzynarodowe morskie prawo. Sprawocznik, Moskwa 1985, s. 104.
35. Symonides J., Nowe prawo morza, Warszawa 1986, s. 164.

36. Obszar działań wojennych obejmuje : morski teatr działań wojennych, rejon działań bojowych, strefę przechwytywania, strefę działań blokadowych, strefę zamkniętą.
37. Schenk R ., Seekrieg und Völkerrecht, Berlin 1958, s.112.
38. Berezowski C., Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 1966, cz. I., s.229.
39. Bierzanek R., Jakubowski J., Symonides J., Prawo międzynarodowe i stosunki międzynarodowe, Warszawa 1980, s.245.  
Szuldenfrei M., Prawo morskie , Warszawa 1953, s.58.  
Łopuski J., Encyklopedia podręczna prawa morskiego , Gdańsk 1982, s. 23.
40. Gniadecki K., Prawo morza , Gdynia 1990, s.104.  
Poradnik oficera wachtowego , Gdynia 1978, s. 128.  
Góralczyk W., Prawo międzynarodowe publiczne , Warszawa 1989, s. 237.
41. cieśniny otwarte - jeżeli szerokość cieśniny przekracza podwójną szerokość morza terytorialnego państwa nadbrzeżnego /24 Mm /.
- cieśniny terytorialne - łączące dwa morza pełne / wyłączne strefy ekonomiczne/, charakteryzują się tym, że ich szerokość jest równa lub mniejsza od podwójnej szerokości morza terytorialnego państwa nadbrzeżnego.
- cieśniny wewnętrzne - jeżeli oba brzegi cieśniny należą do jednego państwa i łączą morze pełne z morzem zamkniętym otoczonym terytorium państwa nadbrzeżnego.

42. Symonides J., Nowe prawo morza ,Warszawa 1986, s.107.
43. Zbiór dokumentów PISM ,Warszawa 1958, nr 3, s.384.
44. Gelberg L., Zarys prawa międzynarodowego ,Warszawa 1979, s.179.
45. Konwencja o prawie morza /przekład polski ,Instytut Morski, Gdańsk 1984, s.18/.
46. Symonides J., Swoboda żeglugi w cieśninach międzynarodowych  
w: Sprawy Międzynarodowe, 1975, nr 4, s.53.
47. Konwencja o prawie morza /przekład polski, Instytut Morski/,  
Gdańsk 1984, s.22.
48. Barabola P.D., Wojenno- morskiej międzynarodowo-prawowej sprawoz-  
nik, Moskwa 1966, s.9.
49. tamże, s.201.
50. Baxter R., The Law of International Waterways with Particular  
Regard to Interoceanic Canals, Cambridge - Massachu-  
tetts 1964, s.145.
51. Oppenheim L., Lauterpacht H., International Law. A Treatise ,  
London 1952, Vol. 2 , s.244.
52. W literaturze fachowej spotyka się następujące określenia  
nieszkodliwego przepływu : nieszkodliwy - inoffensif, swobodny  
- libre, spokojny - pacifique, niewinny- innocent.
53. Zaorski R., Konwencje Genewskie o prawie morza ,Gdynia 1962,  
s.86.  
Zaorski R., Władztwo na morzu przybrzeżnym, Gdańsk-Szczecin  
1948, s. 53.
54. Łopuski J., Podręczna encyklopedia prawa morskiego ,Gdańsk  
1982, s.61.
55. Brittin B.H., Watson L.B., International Law for Seagoing  
Officers, Annapolis 1972, s.67.

Szuldenfrei M., Prawo morskie, Warszawa 1953, s. 52.

56. Regulamin służby na okrętach marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej / RSO/, Gdynia 1990, s. 9.

57. The American Journal of International Law, April 1929.

58. League of Nations, Acts of the Conference for the Codification of International Law, Doc. C.351 /b / M, 145 /b / 1930. V., s. 180-181.

59. Whiteman M.M., Digest of International Law, Vol. 4, Washington 1965, s. 410-411.

60. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962, s. 122-123.

Morawiecki W., Zagadnienia prawa morskiego w orzecznictwie Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w latach 1946-1953, Rocznik Prawa Morskiego, Warszawa 1955, s. 134.

61. Yearbook of the International Law Commission, Vol. 2, 1952, s. 25 i 42.

62. Yearbook of the International Law Commission, Vol. 2, 1953, s. 74.

63. Doc. A/2693, s. 20-21.

64. Yearbook of the International Law Commission, Vol. 2, 1955, s. 41.

65. Doc. A/3159.

66. Zbiór dokumentów PISM nr 3, Warszawa 1959, s. 383 i 388-389.

67. Zgodnie z art. 19 Konwencji prawa morza z 1982r. przepływ nie będzie uważany za nieszkodliwy, jeżeli jednostka korzystająca z przepływu podejmuje na morzu terytorialnym jakiegokolwiek działania, polegające na :

- a/ groźbie lub użyciu siły przeciwko suwerenności, terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości państwa nadbrzeżnego lub pogwałcenia w jakikolwiek inny sposób zasad prawa międzynarodowego zawartych w Karcie Narodów Zjednoczonych ;
- b/ ćwiczeniach lub użyciu broni jakiegokolwiek rodzaju ;
- c/ jakimkolwiek czynie mającym na celu zbieranie informacji na szkodę obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego ;
- d/ wszelkiej propagandzie mającej na celu osłabienie obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego ;
- e/ startowaniu, lądowaniu lub braniu na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego ;
- f/ startowaniu, lądowaniu lub braniu na pokład jakiegokolwiek urządzenia wojskowego ;
- g/ ładowaniu lub wyładowywaniu jakichkolwiek towarów, walut lub ludzi z naruszeniem celnych, skarbowych , imigracyjnych lub sanitarnych przepisów państwa nadbrzeżnego ;
- h/ jakimkolwiek umyślnym i poważnym zanieczyszczeniu ;
- i/ uprawianiu rybołówstwa ;
- j/ przeprowadzaniu jakichkolwiek badań lub inspekcji ;
- k/ jakimkolwiek działaniu mającym na celu zakłócenie systemu łączności , bądź jakichkolwiek innych urządzeń lub instalacji państwa nadbrzeżnego ;
- l/ wszelkim innym działaniu nie związanym bezpośrednio z przepływem.

68. Poradnik oficera wachtowego ,Gdynia 1973,s.136.

## R O Z D Z I A Ł III

OGRANICZENIA PRAW PAŃSTWA NEUTRALNEGO W  
WOJNIE NA MORZU

## 3.1. Zasada wolności mórz a wojna na morzu.

Podczas morskiego konfliktu zbrojnego obszary morza pełnego stają się terenem działań wojennych. Prowadzone na tych obszarach operacje wojskowe ograniczają swobodę w korzystaniu z tych obszarów nie tylko przez same strony konfliktu, ale także przez państwa neutralne, przez co wpływają bezpośrednio na bezpieczeństwo żeglugi i wymianę handlową państw nie biorących udziału w wojnie.

Antynomia między wolnością mórz i wojną istniała zawsze. Nie tylko dlatego, że tzw. wolność korzystania z mórz dla prowadzenia działań wojennych kolidowała wyraźnie z jednoczesnym korzystaniem z tychże obszarów w celach pokojowych, ale przede wszystkim na skutek kontroli sprawowanej w czasie wojny na morzu nad handlem państw neutralnych.<sup>1/</sup>

W przypadku konfliktu zbrojnego następuje pewne ograniczenie praw, nie kwestionowanych na ogół w czasie pokoju. W wojnie na morzu zaznacza się to przede wszystkim w dwóch płaszczyznach:<sup>2/</sup>

1. w zakresie wolności mórz, rozumianej jako wolność żeglugi i swoboda handlu morskiego;
2. w odniesieniu do szczególnych uprawnień państwa nadbrzeżnego na obszarze morza przylegającego do jego terytorium.

Ograniczenia te skutkują nie tylko wobec przeciwnika, lecz także wobec państw neutralnych. Powstaje tutaj problem pogodzenia dwóch przeciwstawnych sobie interesów, z jednej strony państwa wojującego, które chce ograniczyć do minimum handel państw trzecich ze swym nieprzyjacielem, a z drugiej strony państwa neutralnego, które w celu osiągnięcia dużych zysków, chce go jak najbardziej rozszerzyć i powołując się na zasadę wolności żeglugi na morzu pełnym ma prawo domagać się od stron wojujących, by nie ponosić żadnego uszczerbku w toczącej się wojnie.

W Deklaracji paryskiej z 1856 r. postanowiono<sup>3/</sup>, że :

1. bandera neutralna osłania ładunek nieprzyjacielski z wyjątkiem kontrabandy wojennej / pkt.2 / ;
2. ładunek neutralny, który znajduje się na statku nieprzyjacielskim, nie podlega konfiskacie również z wyjątkiem kontrabandy wojennej /pkt.3 /.

Zasady Deklaracji paryskiej zostały całkowicie podważone podczas I i II wojny światowej przez stosowanie na obszarach morza pełnego rozległych pól minowych, prowadzenie nieograniczonej wojny podwodnej, czy też proklamowanie " obszarów działań wojennych " , które przecinały drogi morskie, zagrażały bezpieczeństwu żeglugi międzynarodowej, a przez to uniemożliwiały swobodne uprawianie żeglugi morskiej. Działania takie spowodowały, że w czasie II wojny światowej zatopiono ok. 500 statków o tonażu ok. 1,5 milionów BRT, płynących pod banderą neutralną.<sup>4/</sup>

Analiza historyczna pokazuje, że wraz z rozwojem ekonomiczno-społecznym ludzkości wzrastała pozycja morza, a w wieku XX nabrała ona szczególnego znaczenia. Złożyły się na to przede wszystkim takie czynniki, jak: odkrycia geograficzne, rozwój techniki okrętowej, możliwość eksploatacji morskich bogactw naturalnych oraz rozwój komunikacji morskiej, a co za tym idzie rozwój handlu morskiego. Z tych powodów, historycznie szereg państw morskich wysuwało roszczenia do panowania nad morzami. I tak np. w średniowieczu Wenecja dążyła do uzyskania zwierzchnictwa nad Adriatykiem, Genua - nad Morzem Liguryjskim, Dania - nad Bałtykiem, a Anglia - nad morzami otaczającymi Wyspy Brytyjskie.

Wielkie potęgi morskie /np. Anglia, Holandia/ nie tylko zagrażały, a niekiedy ograniczały lub zrywały cały handel prowadzony przez państwa neutralne z ich przeciwnikami. Prowadziło to systematycznie do wojen, w których chodziło o to, aby zrujnować gospodarczo swoich przeciwników. Dodać należy, że państwa neutralne nie trzymały się sztywno zasad neutralności i w zależności od swoich interesów politycznych i gospodarczych udzielały pomocy jednej albo drugiej stronie.

Zagadnienie sytuacji prawnej obszarów morskich nabrało większego znaczenia politycznego i gospodarczego dopiero w XVI wieku w następstwie odkryć geograficznych, rozwoju handlu morskiego i bogacenia się miast morskich. Wprawdzie państwa morskie nadal wysuwały pretensje do zwierzchnictwa nad poszczególnymi obszarami morskimi, obejmując roszczeniami nowe odkryte morza i powołując jako tytuł prawny odkrycie tych mórz i darowiznę papieską<sup>5/</sup>, jednak już w tym okresie pojawiają się głosy przeciwko wyłączności

ci praw do handlu morskiego i żeglugi.<sup>6/</sup>

Zasada wolności mórz znalazła teoretyczne rozwinięcie i uzasadnienie w pracy H.Grotiusa pt. " Wolność mórz " / Mare liberum/ wydanej w marcu 1609r. skierowanej przeciwko roszczeniom Anglii, Hiszpanii i Portugalii o panowanie nad Oceanem Atlantyckim. Za główny pożytek z morza , uważał on możliwość uprawiania handlu międzynarodowego , który jest dla narodów koniecznością. Traktował wolność mórz jako wykładnik wolności handlu.Twierdził, że morze jest tak ważną drogą komunikacyjną dla handlu i zawiera tak wielkie bogactwa naturalne, iż winno ono być wolne dla wszystkich narodów pragnących z niego korzystać. Wychodząc z założenia, że każdy naród ma niezaprzeczalne prawo dostępu do innych narodów, ma też prawo prowadzenia z nimi handlu. Grotius wysunął dwa podstawowe argumenty przemawiające za wolnością mórz :<sup>7/</sup>

- morza nie można zawłaszczyć ;
- jego zasoby są niewyczerpalne.

W okresie późniejszym zasadę wolności mórz opracował wszechstronnie holenderski autor Korneliusz van Bynkershoek w pracy " De domini maris " / 1702 r./ .Od tego czasu zasada wolności mórz uzyskała powszechne uznanie, jako wówczas nowa , postępową zasadą stosunków międzynarodowych.<sup>8/</sup>

Utrwalenie się w XVII wieku charakteru wojny na morzu, jako działań skierowanych głównie przeciwko handlowi nieprzyjacielskiemu, silnie uderzyło w interesy państw neutralnych. Przy przewadze Anglii na morzu oznaczało to , że w czasie wojny na morzu możli-

wość uprawiania handlu dopuszczalna jest w granicach koncesji udzielanej przez Anglię. Tego rodzaju istotne ograniczenie wolności mórz wywołało liczne protesty ze strony państw neutralnych. Niechęć Anglii do respektowania interesów żeglugi neutralnej doprowadziła do tego, że Rosja w 1780 r. w czasie wojny Stanów Zjednoczonych o niepodległość zwróciła się do państw neutralnych z propozycją podjęcia wspólnej akcji skierowanej przeciwko Anglii. W ten sposób powstała I Liga Neutralności Zbrojnej, do której weszły : Austria, Dania, Holandia, Prusy , Portugalia, Rosja, Szwecja i Sycylia. Natomiast Stany Zjednoczone, Francja i Hiszpania formalnie uznały Ligę, chociaż nigdy oficjalnie nie przystąpiły do niej.

Zasadniczym celem Ligi było podważenie morskiej potęgi Anglii oraz zabezpieczenie żeglugi handlowej między Rosją a Stanami Zjednoczonymi. Głosiła ona przywrócenie pełnej mocy zasadom neutralności zbrojnej i zapewnienie w ten sposób wolności mórz aby "... okręty neutralne mogły swobodnie żeglować od portu do portu i do wybrzeży narodów wojujących " / pkt.1 Deklaracji/.<sup>9/</sup> Zapowiadała również użycie wszelkich środków dla dostarczenia narodom wszystkich korzyści, jakie płyną z wolności handlu i żeglugi.<sup>10/</sup> Pod naciskiem zbiorowego wystąpienia innych państw morskich Anglia zmuszona była odstąpić od swojej dotychczasowej praktyki.

Niemniej jednak , w czasie wojen napoleońskich i zwycięskich działań floty brytyjskiej, co jeszcze bardziej wzmocniło morską potęgę Anglii, ponownie powrócono do dawnych metod nie respektowania interesów państw neutralnych w wojnie na morzu.

Dlatego też, z inicjatywy Rosji doszło do zawarcia drugiej Ligi Neutralności Zbrojnej, która objęła Rosję, Danię, Prusy i Szwecję. Bezpośrednim powodem utworzenia Ligi było dokonywanie przez okręty angielskie wizyt i rewizji neutralnych statków handlowych płynących w konwojach.

Walka o wolność mórz, pojmowana jako złagodzenie przepisów prawa wojny morskiej, trwała przez cały wiek XIX, kiedy ogólny poziom rozwoju techniki i przemysłu krajów europejskich z krajami zamorskimi spowodował ogromne ożywienie w handlu morskim i tym samym przyczynił się do kolosalnej rozbudowy transportu morskiego. Jej głównym celem była możliwość uprawiania handlu morskiego przez państwa neutralne w czasie wojny, choćby z pewnymi ograniczeniami oraz prawne sformułowanie tych ograniczeń w celu przeciwstawienia obiektywnego przepisu prawa swobodnemu uznaniu państwa, sprawującego hegemonię na morzu.<sup>11/</sup>

Teorię wolności mórz przyjęła również formalnie w tym okresie Anglia. Przejście to było dla niej zupełnie naturalne, bowiem Anglia w następstwie przewrotu przemysłowego stała się panującą potęgą ekonomiczną XIX stulecia i zapewniła sobie przytłaczającą przewagę militarną na morzach. Przyjęcie przez nią zasady wolności mórz stało się przy tym rzeczą nieodzowną dla zapewnienia rozwoju angielskiego handlu zagranicznego. Poza tym zasada ta, nie przedstawiała już żadnego niebezpieczeństwa wobec jej panowania na morzach.

W XIX wieku zasada wolności mórz staje się już powszechnie uznaną i jedną z najważniejszych zasad prawa międzynarodowego. F. Martens pisał w swym podręczniku, że morze pełne nie może pod-

legać żadnej władzy państwowej. Jakiegokolwiek naruszenie wolności mórz jest równoznaczne z naruszeniem jednego z nieodłącznych praw narodów, od których zależy rozwój i dobrobyt krajów, całe ich stanowisko jako podmiotów prawa międzynarodowego.<sup>12/</sup> Natomiast R. Phillimore uważał, że " racja samej sprawy, przewaga autorytetów i praktyka państw zadecydowały, że pełny ocean w zakresie, w jakim stanowi niezbędną drogę dla wszystkich narodów i z natury swej nie daje się do zawładnięcia na stałe, nie może stanowić własności żadnego państwa".<sup>13/</sup> Zasadę wolności mórz potwierdził również T. Ortolan, twierdząc, że " niemożność panowania nad morzami wynika z równości państw i niezależności narodów: stwierdzenia te zachowują swe pełne znaczenie tylko w odniesieniu do morza pełnego".<sup>14/</sup>

Znaczący wpływ na rozszerzenie zakresu zastosowania wolności żeglugi w wojnie na morzu wniosła Konwencja w sprawie Kanału Sueskiego podpisana w Konstantynopolu 29.X.1888r. Jej celem było zagwarantowanie wszystkim państwom swobody żeglugi w Kanale Sueskim. Postanowiono, że Kanał będzie zawsze wolny i otwarty w czasie wojny i pokoju dla wszystkich statków handlowych i okrętów bez różnicy przynależności państwowej oraz nigdy nie będzie poddany blokadzie. Zaznaczono również, że w Kanale i w portach do niego przyległych oraz w promieniu trzech mil od tych portów nie mogą być podejmowane działania bojowe.<sup>15/</sup>

Podobna umowa została zawarta 18.XI.1901r. między Stanami Zjednoczonymi i W. Brytanią w sprawie Kanału Panamskiego/Traktat Hay-Pauncefote /.<sup>16/</sup>

I wojna światowa wpłynęła w sposób decydujący na dalsze kształtowanie się zakresu wolności mórz. Jej doświadczenia dobit-

nie potwierdziły fundamentalne znaczenie komunikacji morskich podczas prowadzenia działań wojennych , i pokazały jak wielką przewagę/militarną i gospodarczą / nad przeciwnikiem ma ta strona wojująca , która sprawuje kontrolę na morzach.

Prezydent W.Wilson formułując w orędziu do Kongresu 18.I. 1918 r. 14-to punktowy program, precyzujący warunki pokoju i unormowania stosunków międzynarodowych po I wojnie światowej, wysunął również postulat zapewnienia wolności mórz w jak najszerszych granicach. Zawierał on żądanie "... zupełnej wolności żeglugi na morzach , poza wodami terytorialnymi, zarówno w czasie pokoju jak i w czasie wojny, z wyjątkiem przypadków, kiedy morza mogą być zamknięte całkowicie lub częściowo przez akcję międzynarodową, celem wymuszenia poszanowania dla umów międzynarodowych "/pkt.2/.<sup>17/</sup>

W świetle rzeczywistości I wojny światowej postulat "zupełnej wolności żeglugi " wywołał wśród potęg morskich / np. Anglia, Niemcy / szereg zastrzeżeń. W sposób najpełniejszy stanowisko Anglii w tym okresie wyraził J.Corbett.Stwierdził on, że w czasie wojny wolność mórz " nie istniała nigdy i nigdy nie była wysuwana w swym całokształcie przez jakikolwiek autorytet jako ideał w polityce międzynarodowej ".<sup>18/</sup>Według niego, wolność mórz nie może istnieć tak długo, jak długo pozwala na to istnienie wojny na morzu.

Polityka angielska dowodzi jak wygodny jest brak ścisłej interpretacji pojęcia wolności mórz. W czasie prowadzonych przez siebie wojen, Anglia z reguły zawężała pojęcie wolności mórz i wolności żeglugi w stosunku do bander krajów neutralnych.Czyniła to w drodze jednostronnie sporządzanych spisów kontrabandy wojennej, stosowania systemu specjalnych paszportów / zezwoleń/ dla

towarów eksportowych do krajów neutralnych w swoich portach, w celu dokonania przeglądu i kontroli przewożonych przez nie towarów itd. I przeciwnie, w wypadku zachowania neutralności, Anglia zawsze domagała się rozszerzenia zasady wolności mórz, ograniczenia list kontrabandy wojennej itp. Pragnąc zachować "wolne ręce" w sprawie zagadnienia wolności mórz, Izba Lordów odmówiła w grudniu 1911r. ratyfikacji obszernej deklaracji opracowanej przez Międzynarodową Konferencję poświęconą sprawie wojny na morzu, która obradowała w Londynie od 4 grudnia 1908r. do 26 lutego 1909 r.

Natomiast niemieckie żądania "wolności mórz" znaczyły w zasadzie chęć dominacji marynarki niemieckiej na wszystkich morzach. Zdaniem komandora Brennsteina "... dla Niemiec jest tylko jedna wolność na morzu, co oznacza wolność wszystkich mórz od tyranii angielskiej". Aby to osiągnąć "... potrzebna jest silna marynarka niemiecka".<sup>19/</sup> Pogląd ten podzielał również Winand Engel twierdząc, że "... niemiecka polityka zmuszona jest bronić się, aby utrzymać dominację na morzu. Morze jest wolne dla nas tylko wtedy, kiedy my na nim dominujemy. Jeśli nie dominujemy może zostać ono pewnego dnia dla nas zamknięte".<sup>20/</sup>

Problem wolności żeglugi, podczas wojny na morzu stał się również jednym z tematów XXXI Konferencji Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego, obradującej w Buenos Aires od 24-30 VIII. 1922r. W punkcie trzecim traktatowego uregulowania wojny na morzu, pragnąc zabezpieczyć interesy państw neutralnych stwierdzono, że "zabrania się ogłaszać morze pełne za strefę wojskową, morską lub podlegającą blokadzie."<sup>21)</sup>

Wojna domowa w Hiszpanii w latach 1936-1939 i związana z nią niemiecko-włoska interwencja była pierwszym konfliktem po I wojnie światowej, gdzie praktycznie nie przestrzegano w wojnie na morzu wolności żeglugi państw neutralnych na morzu pełnym. Okręty podwodne należące do Hiszpanii i Włoch wbrew regułom protokołu londyńskiego z 1936 r. dokonywały na Morzu Śródziemnym ataków na neutralne statki handlowe, udające się do portów republikańskiej Hiszpanii. W związku z tym, rządy 9 państw: W. Brytanii, Francji, Bułgarii, ZSRR, Egiptu, Grecji, Rumunii, Turcji i Jugosławii, pragnąc wspólnym wysiłkiem przeciwdziałać tego rodzaju praktykom, które "... stanowią pogwałcenie norm prawa międzynarodowego zawartych w części IV Traktatu londyńskiego z dnia 22 kwietnia 1930 roku dotyczących zatapiania statków handlowych, że obrażają one najelementarniejsze zasady ludzkości i że słusznie powinny być uznane za czyny pirackie<sup>22/</sup>", podpisało na konferencji w Nyon / Szwajcaria /, trwającej od 9-11.IX.1937r. układ zapewniający, iż okręty podwodne atakując wbrew postanowieniom Protokołu londyńskiego z 1936 r. neutralne statki handlowe niszczone będą przez okręty państw sygnatariuszy. Uczestnicy układu doszli również do porozumienia aby angielskie i francuskie okręty patrolowały i kontrolowały żeglugę na Morzu Śródziemnym.

Porozumienie podpisane w Nyon było ostatnim układem międzynarodowym zabezpieczającym swobodę i bezpieczeństwo żeglugi państw neutralnych przed wybuchem drugiej wojny światowej. Stanowiło ono doniosłej wagi precedens w stosunkach międzynarodowych. Przyznano bowiem państwom neutralnym prawo stosowania represalii zbrojnych na morzu pełnym jako odwetu za naruszenie przez agresor-

ra praw i zwyczajów wojennych dotyczących działania okrętów podwodnych. Układ ten okazał się skuteczny i był przykładem na to, iż można dopilnować przestrzegania prawa, jeżeli chce tego zgodnie społeczność międzynarodowa. Wydarzenia II wojny światowej przyniosły powtórzenie się praktyk z lat 1914-1918, z tym tylko, że dokonywano je na większą skalę i w jeszcze bardziej bezlitosny sposób /np. nieograniczona wojna podwodna/.

II wojna światowa wykazała, że celem wojny **na morzu** nie jest jedynie zwalczanie handlu nieprzyjacielskiego, że za istotny środek prowadzący do tego celu, uznane zostało sprawowanie kontroli nad obszarami morskimi i reglamentowanie w drodze jednostronnych aktów zakresu i kierunków handlu morskiego w czasie wojny.

Na niemiecką, "totalną" wojnę **na morzu** Anglia i Francja odpowiedziały już w 1939 r. " wojną ekonomiczną " przeciwko państwom Osi. Do planu wojny gospodarczej wchodziły w przeważnej części zarządzenia godzące zarówno pod względem prawnym jak i faktycznym w zasady wolności mórz. I tak, decyzja z 28 listopada 1939 roku, jednocześnie ogłoszona w Anglii i Francji, zakazała handlu morskiego z Niemcami. Zarządzenia obejmowały wszelkie towary załadowane w portach nieprzyjacielskich , włącznie z portami krajów okupowanych przez Niemców, jak również towary pochodzenia nieprzyjacielskiego, względnie stanowiące własność nieprzyjacielską. Inaczej mówiąc, wykluczona była jakakolwiek możliwość prowadzenia handlu przez kraje neutralne z Niemcami. Oprócz tego, rząd brytyjski wprowadził już we wrześniu 1939 r. znaną z okresu I wojny światowej praktykę przymusowej kontroli statków państw neutral-

nych w specjalnie wytypowanych punktach kontrolnych w poszczególnych portach angielskich. Angielskie okręty miały prawo przymusowego wprowadzania do portów kontrolnych statków handlowych wszelkich bander. W ten sposób, statki handlowe państw neutralnych ponosiły dotkliwe straty z powodu przymusowego zbaczania z drogi (kursu) i oczekiwania w kolejności na rewizję w portach kontrolnych oraz narażone były na ryzyko napaści lotnictwa i floty niemieckiej, atakujących z reguły wszystkie statki zmierzające do portów angielskich. Z tego powodu, do Anglii wysyłane były ustawicznie protesty USA i szeregu innych krajów.

Wszystkie te protesty państw neutralnych, wnoszone w obronie prawa wolnej żeglugi statków handlowych nie dały żadnego rezultatu. W toku wojny blokada szlaków morskich przez wojujące koalicje stale się poszerzała, a po przystąpieniu do wojny światowej Włoch / w lipcu 1940 r./, ZSRR / czerwiec 1941 r./ i Japonii /grudzień 1941 r./ faktycznie cała żegluga podlegała blokadzie na wszystkich morzach pełnych.

Należy stwierdzić, że postęp techniczny ułatwił w dużym stopniu sprawowanie przez strony wojujące efektywnej kontroli nad morzami, sprawił, że obszary morskie nie przedstawiały już, jak w epoce Grotiusa " takiej wielkości " , która by uniemożliwiała sprawowanie nad nimi władczego nadzoru.<sup>23/</sup>

Zasada wolności mórz została potwierdzona we Wspólnej Deklaracji / Karcie Atlantyckiej / , podpisanej 14.VIII.1941r. przez W.Churchila i D.Roosevelta, gdzie stwierdzono, że celem obu wielkich demokracji jest umożliwienie wszystkim ludziom niezakłóconego żeglowania po morzach i oceanach / art. 7/, jako części ogól-

nego systemu bezpieczeństwa , a także dla umożliwienia pełnej wymiany międzynarodowej dóbr i usług morskich, od których tak bardzo zależy pomyślność wszystkich krajów.<sup>24/</sup>

Szczegółowe określenie zasady wolności mórz w prawie międzynarodowym nastąpiło dopiero po zakończeniu II wojny światowej z inicjatywy ONZ, która zaleciła Komisji Prawa Międzynarodowego kodyfikację prawa morskiego. Komisja ta, na swojej VII sesji /2.V.-8.VII.1955r./ opracowała projekt tymczasowych artykułów dotyczących morza pełnego, a zasada wolności mórz wyrażona została w sposób następujący :<sup>25/</sup>

- morze pełne jest otwarte dla wszystkich narodów ;
- żadne państwo nie może rozciągać na nie swojej jurysdykcji.

W takim ujęciu L.Gelberg traktował zasadę wolności mórz jako jedną z postępowych zasad współczesnego prawa międzynarodowego, których zadaniem jest regulowanie i ułatwianie stosunków handlowych między państwami , uczestniczącymi w obrocie morskim.<sup>26/</sup> Dlatego też, wolność żeglugi jest wolnością zasadniczą, z niej bowiem wynikają trzy pozostałe. Ani eksploatacja bogactw morskich, ani zakładanie kabli podmorskich , ani żegluga powietrzna nie mogą być wykonywane bez niezbędnego w tym celu swobodnego poruszania się po morzach pełnych , a więc bez wolności żeglugi.<sup>27/</sup>

Wykształcona przez praktykę morską zasada wolności mórz oznacza, że wszystkim państwom przysługuje prawo do rozsądnego korzystania z morza pełnego i jego bogactw, którego obszary nie podlegają i nie mogą być poddane zwierzchnictwu terytorialnemu żadnego

z podmiotów. W swym uznanym kształcie zasada ta, została ponownie potwierdzona w II Konwencji przyjętej przez Konferencję prawa morza w Genewie w 1958 r. i w Konwencji o prawie morza z 1982r. Tak więc, zasada wolności mórz, która ugruntowała się pierwotnie jako norma zwyczajowa, została ostatecznie ujęta w formułę prawa traktatowego.

Obie wymienione wyżej Konwencje z 1958 r. i 1982 r. stanowią, że głównym elementem zasady wolności mórz jest wolność żeglugi dla statków wszystkich państw na wodach morza pełnego. Morze pełne nie podlega zawłaszczeniu i dlatego wszystkie państwa mają prawo z niego korzystać, jednakże z tym zastrzeżeniem, że każde z nich powinno należycie uwzględniać interesy innych oraz przestrzegać zasady prawa międzynarodowego. Nikt nie powinien więc, tak użytkować morza pełnego, by wyłączać lub ograniczać prawa innych.<sup>28/</sup>

Jakkolwiek, zasada wolności mórz została po II wojnie światowej ujęta w formę traktatową, to jednak postanowienia Konwencji dotyczą żeglugi na morzu pełnym w okresie pokoju. Natomiast, jak wykazała praktyka współczesnych lokalnych konfliktów zbrojnych, z użyciem sił morskich przez strony wojujące np. w działaniach blokadowych, problem prawnego uregulowania wojny na morzu, a w nim określenia zakresu swobody żeglugi państw neutralnych pozostał nadal otwarty, ponieważ jakiegokolwiek rozwiązanie w tym zakresie, ograniczające w ewentualnym konflikcie swobodę działania sił morskich, nie leży w interesie potęg morskich / USA, ZSRR, W. Brytania, Francja/. Wojny lokalne wyłoniły takie problemy jak: legalność użycia uzbrojenia minowego, naruszanie praw państw neutralnych, stref zakazanych, czy stref blokady morskiej

na obszarach morza pełnego. Pierwszym zazwyczaj aktem wojny w ograniczonym zakresie na morzu jest proklamowanie obszarów działań wojennych.<sup>29/</sup> W odniesieniu do blokady morskiej, strefa działań wojennych nie wymaga całkowicie skutecznego jej zamknięcia, lecz tylko efektywnego zagrożenia dla okrętów i statków handlowych państw neutralnych "... nie możliwość, lecz prawdopodobieństwo niebezpieczeństwa jest decydujące dla rozmiaru obszaru operacyjnego".<sup>30/</sup> W amerykańskiej instrukcji /US Law of Naval Warfare, sekcja 503/d/7/2 / stwierdza się, iż " w bezpośredniej bliskości lub rejonie operacji morskich strona wojująca może proklamować specjalne ograniczenia w działaniach samolotów i statków neutralnych wpływających do tej strefy. Neutralne statki i samoloty, które nie podporządkują się temu zarządzeniu, narażają się na ryzyko ostrzelania".<sup>31/</sup>

Podczas konfliktu falklandzkiego w 1982r., W. Brytania ustanowiła 23.IV.1982r. wokół wysp falklandzkich 200 milową "strefę blokady całkowitej" / Total Exclusive Zone / obszaru morskiego i powietrznego, która miała bezpośredni wpływ na swobodę i bezpieczeństwo żeglugi statków państw neutralnych. Wejście jakiegokolwiek statku bez uzyskania uprzednio specjalnego zezwolenia ze strony brytyjskiej powodowało, że jednostka ta traktowana była jako działająca na korzyść Argentyny.

Podczas wojny iracko - irańskiej, w wyniku częstych ataków na jednostki neutralne, Rada Bezpieczeństwa ONZ wydała cztery specjalne rezolucje nr 540 / 1983/, 552/1984/, 582/1986/ i 598 /1987/, które potwierdziły prawo do swobodnej i bezpiecznej żeglugi państw neutralnych w rejonie zatoki Perskiej i Omańskiej oraz

potępiły ataki na statki handlowe. Zażądano również zaprzestania działań przeciwko statkom zmierzającym do lub z krajów nie będących stronami konfliktu.<sup>32/</sup> W wyniku częstych ataków irackich na neutralne statki handlowe w zatoce Perskiej, Kuwejt zwrócił się o pomoc do USA, w celu zapewnienia skutecznej ochrony jego statkom przez okręty amerykańskie. W czerwcu 1987 r., jednocześnie jednostek kuwejckich zmieniło banderę na amerykańską i popłynęło pod eskortą okrętów USA. W rezultacie, Stany Zjednoczone wprowadziły na szeroką skalę system konwojów, co spowodowało znaczne ograniczenie ataków na statki neutralne i przywrócenie w miarę normalnej żeglugi morskiej.<sup>33/</sup>

Poszczególne państwa morskie w prawie wewnętrznym, instrukcjach, regulaminach walki, podręcznikach specjalnych i oświadczeniach określają swój stosunek do różnych rodzajów uzbrojenia morskiego i metod jego wykorzystania na różnych obszarach morskich, wyłącznie z korzystnego dla nich punktu widzenia. Państwa latynoamerykańskie uważają, że miny morskie mogą być stawiane wyłącznie na wodach terytorialnych stron wojujących, a nie na morzu pełnym, gdzie stanowią zagrożenie dla wolności żeglugi państw neutralnych i że powinny być wykorzystywane wyłącznie w celach obronnych.<sup>34/</sup>

Biorąc powyższe pod uwagę, należy przychylić się do słów radzieckiego prawnika Trajnina, które do dziś nie straciły swego znaczenia, iż "każda nowa wojna przynosi ze sobą i pozostawia po sobie ograniczenia i skrupowania żeglugi i handlu państw neutralnych i coraz bardziej wyjątki od zasady, tak szerokie, że pozwalają one wątpić w istnienie samej zasady / wolności mórz - przyp. M.I/.<sup>35/</sup> Zdaniem Trajnina zasada wolności mórz, a co za tym idzie

wolności żeglugi podczas działań wojennych okazała się fikcją. Najsilniejsze państwo morskie faktycznie rządzi na morzach, utrudnia żeglugę nie tylko przeciwnika ale i państw neutralnych. Najsilniejsze państwo morskie doprowadza do zera tzw. suwerenność państw neutralnych. W najlepszym razie najsilniejsze państwo morskie dopuszcza przywóz i wywóz dokonywany przez państwo neutralne w takich tylko rozmiarach, w jakich jest to uzasadnione potrzebami danego państwa neutralnego, utrudniając jednak możliwość handlu z krajami z którymi najsilniejsze państwo morskie znajduje się w stanie wojny.<sup>36/</sup>

### 3.2. Blokada morska i jej uwarunkowania

Blokada morska wywodzi się z instytucji oblężenia prowadzonego od strony morza. Oblężenie miast i twierdz znane już było od czasów starożytności. Jednakże oblężenie miejscowości nadbrzeżnej od strony lądu było często nieefektywne z uwagi na możliwość zaopatrywania się i utrzymywania komunikacji od strony morza.

Rozwój nowożytnej koncepcji morskiej blokady wojennej datuje się dopiero od końca XVI wieku. Po raz pierwszy zastosowali ją w roku 1584 Holendrzy w odniesieniu do okupowanych przez Hiszpanię portów flandryjskich.<sup>37/</sup>

Pojęcie blokady morskiej łączyło się z zagadnieniem kontrabandy, gdyż wówczas jeszcze nie rozróżniano tych instytucji. Holendrzy uważali za nieprzyjaciół tych, którzy podejmowali się dostaw dla Hiszpanów blokowanych w portach flandryjskich. W 1630r. Holendrzy ogłosili, że każdy statek udający się do blokowanych portów

będzie zatrzymany i skonfiskowany. Chodziło więc o odcięcie komunikacji w ogóle, a nie tylko zakaz dostaw przedmiotów i materiałów ważnych dla prowadzenia wojny, nazywanych ogólnie kontrabandą.

Późniejsza praktyka państw morskich doprowadziła stopniowo do wytworzenia się w tym zakresie szczegółowych norm prawa zwyczajowego, norm ujętych następnie w pkt.1 Deklaracji paryskiej z 16 kwietnia 1856 r. i w pierwszym rozdziale / art.1-21/ Deklaracji londyńskiej o prawie wojny morskiej z 26 lutego 1909r., na których to w późniejszym okresie wzorowały się instrukcje i regulaminy dla sił morskich!

W literaturze z zakresu prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych oraz morskiej sztuki wojennej występuje znaczna różnorodność w definiowaniu samego pojęcia "blokada morska", natomiast częściej używa się terminów, które odnoszą się bezpośrednio do różnych aspektów i rodzajów działań blokadowych. Spotykane są takie terminy określające blokadę jak np.: "rzeczywista", "efektywna", "papierowa", "gabinetowa", fikcyjna", "bliska", "daleka", "wewnętrzna", "zewnętrzna", "strategiczna", "operacyjna", "taktyczna", "powietrzna", "podwodna", "handlowa", "ekonomiczna", "minowa", "wojenna" czy też "pokojowa".<sup>38)</sup>

Jak widzimy, w jednym przypadku mówi się o blokadzie "rzeczywistej" jako warunku zgodności z prawem, natomiast niezgodnym z prawem są blokady "papierowa" czy "gabinetowa". Następnym przypadkiem jest klasyfikowanie blokady pod kątem sztuki

wojennej/" strategiczna " , " operacyjna " , " taktyczna " /.

W innym jeszcze przypadku mówi się o tym, przy pomocy jakich sił i środków realizowana jest blokada / " powietrzna " , " minowa " , " podwodna " / . Ostatni przypadek / blokada " pokojowa " / dotyczy działań blokadowych , które formalnie nie są działaniami wojennymi.

Przy takim zróżnicowaniu pojęciowym, konieczne staje się zdefiniowanie pojęcia " blokada morska " . Większość autorów wychodzi z postanowień Deklaracji londyńskiej z 1909 r. , w której blokadę morską rozpatruje się wyłącznie jako operację wojskową.<sup>39/</sup> Taki punkt widzenia przyjmuje C.J. Colombos , który uważa, że blokada morska to zamknięcie z morza podejść do wybrzeży lub portów nieprzyjaciela w celu przerwania wszystkich jego morskich komunikacji.

Inny **angielski** autor L. Oppenheim, wskazując że blokada morska stanowi zamknięcie od strony morza dostępu do nieprzyjacielskiego brzegu lub jego części, zaznacza wyraźnie, że blokadę morską realizują okręty marynarki wojennej.<sup>40/</sup>

Znany amerykański specjalista z zakresu prawa międzynarodowego Ch. Hyde także uważa, że termin " blokada morska " odnosi się wyłącznie do morskich operacji realizowanych przez okręty. Uwzględniając postęp naukowo - techniczny w dziedzinie morskiej sztuki wojennej , Ch. Hyde stwierdza, że " obecnie siły marynarki wojennej, dysponujące okrętami podwodnymi i lotnictwem , jak również bronią minową, mogą wykorzystać powyższe środki do prowadzenia morskich operacji w przypadku ustanowienia blokady " .<sup>41/</sup>

Amerykańscy autorzy B.H. Brittin i L.B. Watson podali własną definicję blokady morskiej, znacznie różniącą się od przedstawio-

nych powyżej. Uważają oni , że blokada morska jest jedną z możliwych form działań wojennych , którą strona wojująca może zastosować dla przerwania żeglugi handlowej przeciwnika. B.H. Brittin i L.B. Watson pisali, że chociaż cel blokady pozostaje ten sam, to metody jej realizacji zmieniły się na skutek najnowszych osiągnięć naukowo - technicznych w dziedzinie budownictwa okrętowego i uzbrojenia morskiego.<sup>42/</sup>

Natomiast radziecki prof. F.I. Kożewnikow pod pojęciem blokady morskiej rozumie " przerwanie przez siły marynarki wojennej strony wojującej dostępu z morza do brzegu, znajdującego się we władaniu lub pod kontrolą przeciwnika lub państwa wspierającego."<sup>43/</sup>

Istotną inowacją jest tutaj rozszerzenie zakresu blokady morskiej na brzegi państwa nie biorącego bezpośredniego udziału w konflikcie zbrojnym. Za podstawę przyjmuje się , że państwo to " wspiera " przeciwnika. Rozszerzenie strefy działań blokadowych na brzegi i porty państwa , które w jakiegokolwiek formie udziela pomocy stronie wojującej, przeciwko której ustanowiona jest blokada przez państwo lub grupę państw wojujących, nie może być rozpatrywany jako środek do akcji wojskowej, jeżeli państwo " wspierające " nie odda swoich portów i wód terytorialnych w celu wykorzystania ich przez siły morskie strony wojującej i nie jest członkiem sojuszy wojskowych, wstąpienie do których przewiduje okazanie wzajemnej pomocy, włączając użycie sił zbrojnych.

Zamknięcie dostępu do brzegów państwa nie biorącego udziału w konflikcie zbrojnym , prowadzącego politykę neutralności i nieprzynależności do sojuszy i bloków wojskowych , oznaczałoby mieszanie się strony wojującej w wewnętrzne sprawy tego państwa. Prawo

międzynarodowe zabrania przenoszenia działań blokadowych na porty i brzegi państw neutralnych. Już Deklaracja londyńska z 1909 r. utrwaliła zasadę, według której " blokada powinna być ograniczona tylko do nieprzyjacielskich portów i brzegów " /art.1/.

Jednakże przedstawione powyżej określenia terminu " blokady morskiej " należy uznać za niewystarczające. Nie odzwierciedlają one w pełni specyficznych właściwości blokady morskiej- pełnego zerwania zewnętrznych połączeń państwa blokowanego ze światem i co jest szczególnie ważne, nie podkreślają , że działania blokadowe - to jedna w form wykorzystania sił zbrojnych w stosunkach międzynarodowych i że jest to akcja przemocy militarnej specjalnego rodzaju.

W związku z tym , należy stwierdzić , że najpełniejsze z wojskowego punktu widzenia określenie terminu " blokada morska " - to kompleks stosowanych przez siły morskie strony wojującej środków przemocy , który uniemożliwia przeciwnikowi korzystanie z portów własnych lub okupowanych , baz morskich,wybrzeża i przyległych wód morskich w celu prowadzenia żeglugi i innych kontaktów między państwami.

Uwzględniając ukształtowane historycznie normy prawa międzynarodowego, reglamentujące działania bojowe z użyciem sił marynarki wojennej i lotnictwa wojskowego , a także postęp naukowo-techniczny w dziedzinie uzbrojenia morskiego oraz biorąc pod uwagę fakt, że blokada morska może być realizowana na mocy decyzji Rady Bezpieczeństwa ONZ , zgodnie z Kartą NZ, pojęcie blokady

morskiej powinno zawierać nie tylko komponenty wojskowe, lecz również prawnomiędzynarodowe.

Według Deklaracji londyńskiej z 1909 r. , o legalności blokady wojennej decydują cztery warunki natury formalno-prawnej :

- istnienie stanu wojny ;
- notyfikacja blokady wojennej ;
- efektywność blokady wojennej ;
- powszechność blokady wojennej.

Morska blokada wojenna ściśle wiąże się z istnieniem stanu wojny między państwami biorącymi w niej udział. Blokada ta ma miejsce wtedy, gdy blokowany port lub obszar wybrzeża morskiego znajduje się faktycznie we władaniu nieprzyjaciela. Bez znaczenia jest tu okoliczność czy blokowana strefa stanowi integralną część terytorium nieprzyjaciela, czy też znalazła się w czasowej jego władzy na skutek działań wojennych / okupacja wojenna/. Również konstytucyjny rząd państwa może poddać blokadzie własne porty, nad którymi utracił kontrolę w wyniku wojny domowej.<sup>44/</sup>

Problem blokady wojennej ma bardziej złożony charakter prawny, gdy blokada obejmuje drogi wodne i akweny morskie / rzeki, kanały, cieśniny, zatoki /, które stanowią połączenia szlaków komunikacyjnych między lądem a morzem i to nie tylko stron wojujących, ale także państw neutralnych.

Na międzynarodowych kanałach, zatokach , ujściach rzek oraz w cieśninach łączących morza pełne może być stosowana blokada wojenna, jednak nie może być ona przeszkodą dla żeglugi statków

państw neutralnych, z wyjątkiem statków przewożących kontrabandę wojenną.<sup>45/</sup>

Obok tych ograniczeń, na mocy szczegółowych umów międzynarodowych, zakazane jest stosowanie blokad wojennych w kanałach : Sueskim i Panamskim, w cieśninach Bosfor i Dardanele, na wodach terytorialnych wysp : Korfu, Paxos i Alandzkich oraz na międzynarodowych rzekach : Renu, La Platy, Konga. Istnieje też bezwzględny zakaz poddawania blokadzie wojennej portów i wybrzeży państw neutralnych.

Podczas wojny **na morzu** naruszenie blokady przez statek naraża go na niebezpieczeństwo konfiskaty. Stąd też, ażeby blokada mogła być w odniesieniu do neutralnych statków handlowych prawnie skuteczna, muszą one być powiadomione o jej ustanowieniu.

Wyróżnia się trzy rodzaje notyfikacji / powiadomienia o ustanowieniu blokady : <sup>46/</sup>

- a/ notyfikacja dyplomatyczna / generalna/ - ma miejsce wówczas, gdy rząd państwa ustanawiającego blokadę zawiadamia o niej rządy państw wojujących i neutralnych drogą dyplomatyczną ;
- b/ notyfikacja lokalna - ma miejsce wtedy, gdy dowódca zespołu okrętów wydzielonych do przeprowadzenia blokady wojennej, zawiadamia o tym miejscowe władze państwa nieprzyjacielskiego oraz konsulów państw neutralnych, rezydujących w rejonie poddanym blokadzie ;
- c/ notyfikacja indywidualna / specjalna/ - dokonuje jej jeden z wyznaczonych oficerów z blokującego zespołu okrętów w ten sposób, iż składa wizytę na neutralnym statku handlowym udającym się do blokowanego portu i czyni stosowny

zapis w dzienniku okrętowym tego statku.

W nauce prawa międzynarodowego, jak i w praktyce państw morskich panuje zgodność poglądów jedynie co do tego, iż w odniesieniu do neutralnych statków handlowych znajdujących się w porcie w momencie poddania go blokadzie wystarcza w zupełności notyfikacja lokalna.<sup>47/</sup> Jednakże brak jest zgody co do tego, w jakim trybie fakt ustanowienia blokady dochodzić ma do wiadomości statków neutralnych udających się do blokowanego portu.

Doktryna francuska / kontynentalna /, którą popiera większość państw europejskich, w większym stopniu uwzględnia interesy państw neutralnych. Opowiadając się za notyfikacją generalną, która ma tu raczej charakter informacyjny, wymaga w każdym wypadku stosowania notyfikacji indywidualnej do każdego statku neutralnego. Zajęciu i zaborowi podlega według tej doktryny jedynie taki statek, który raz już otrzymał od zespołu blokujących okrętów szczegółowe, wpisane do dziennika okrętowego powiadomienie o istnieniu blokady, a pomimo to ponownie usiłuje ją przerwać /forcer le blocus /.<sup>48/</sup>

Znacznie mniej korzystnie dla państw neutralnych przedstawia się doktryna angielska. Rozróżnia ona dwa systemy ogłaszania blokad wojennych :<sup>49/</sup>

- blokadę " de facto " - ustanowioną z własnej inicjatywy i na własną odpowiedzialność przez dowódcę zespołu okrętów ;
- blokadę " de iure " - proklamowaną oficjalnie przez rząd.

W początkowym okresie trwania blokady " de facto " praktyka angielska uważa notyfikację indywidualną za niezbędną. Kiedy jednak,

fakt jej ustanowienia stanie się już rzeczą powszechnie wiadomą, względnie kiedy w rezultacie wyrażenia aprobaty ze strony rządu blokada faktyczną stanie się blokadą " de iure " ,wówczas notyfikacja indywidualna nie jest już potrzebna. Według bowiem doktryny angielskiej, podanie faktu ustanowienia blokady w sposób ogólny do wiadomości rządów neutralnym daje podstawę do przyjęcia domniemania, że neutralne statki handlowe wiedzą o jej ustanowieniu, a tym samym stwarza już wystarczającą podstawę do ich konfiskaty w razie podjęcia próby naruszenia blokady.

Deklaracja londyńska z 1909 r. uzależnia dopuszczalność zajęcia statku neutralnego od tego, czy rzeczywiście lub domniemanie posiadał o niej wiadomość / art. 14 /.Notyfikację indywidualną przewiduje w wyjątkowym jedynie wypadku, kiedy " statek zbliżający się do blokowanego portu nie wiedział o blokadzie, albo gdy nie może zachodzić domniemanie, że o niej wiedział " / art.16. /.Wprowadza natomiast bezwzględny obowiązek notyfikacji dyplomatycznej i lokalnej, czyniąc z niej niezbędny wymóg skuteczności prawnej blokady wobec państw neutralnych.

Według art. 9 Deklaracji londyńskiej, notyfikacja powinna zawierać następujące dane :

- datę rozpoczęcia blokady ;
- geograficzne oznaczenie granic blokowanego wybrzeża ;
- określenie terminu ,w jakim statki neutralne mogą opuścić port.

Blokada wojenna musi być także efektywna. Oznacza to, że państwo blokujące powinno użyć takich sił zbrojnych i środków

walki, które stwarzają realną gwarancję przerwania żeglugi z i do blokowanej strefy. Wymóg taki zawiera art.4 Deklaracji paryskiej z 1856 r. i art. 2 Deklaracji londyńskiej z 1909r. Jednakże wymóg ten nie był przestrzegany w obu wojnach światowych. Strony wojujące, zwłaszcza alianci stosowały " odległe blokady " / "longdistance blockade " /<sup>50/</sup>, które polegały na tworzeniu na morzach pełnych tzw. " rejonów zabronionych ", " zamkniętych obszarów morskich ", lub " stref wojennych " /Kriegsgebiet, Seesperre, area of war, war zones /, w których statki nieprzyjacielskie i neutralne były traktowane zgodnie z prawem zdobyczy morskiej / tzw. prawo przyzy / lub bez ostrzeżenia zatapiane. Państwa, które stosowały ten rodzaj blokad, uzasadniały ich użycie jako represaliów za naruszenie zasad prawa wojennego przez przeciwnika, co wyraźnie podkreśla ich nielegalny charakter.<sup>51/</sup>

Ponadto na efektywność blokady wojennej wpływa nieprzerwalność jej utrzymania od momentu proklamowania, aż do czasu zakończenia / tzw. ciągłość blokady /. Czasowe wycofanie okrętów ze strefy działań blokadowych z powodu złych warunków hydrometeorologicznych nie stanowi przerwy, ani zniesienia blokady.<sup>52/</sup>

W praktyce jednak, efektywna blokada straciła prawie zupełnie swe znaczenie w związku z objęciem listami kontrabandy większość wszystkich towarów i pojawieniem się nowych środków walki /np. lotnictwo, uzbrojenie raketowe /, które ograniczają możliwość jej stosowania.

Kolejnym warunkiem, który decyduje o legalności blokady wojennej, jest jej powszechność. Zgodnie z treścią art.5 Deklaracji londyńskiej z 1909 r., blokada wojenna powinna być w jednakowym stop-

niu / bezstronnie/ stosowana do wszystkich statków neutralnych. Państwo ustanawiające blokadę może ogłosić, że będzie ona miała zastosowanie bądź tylko do statków handlowych pragnących wyjść z portu, bądź jedynie do tych, które zamierzają udać się do niego, bądź wreszcie tak do jednych, jak i do drugich. Raz już jednak wydawszy tego rodzaju zarządzenie, musi go samo ściśle przestrzegać.

Zasadzie powszechności nie sprzeciwia się zgodnie z art.6 Deklaracji londyńskiej przysługujące dowódcy zespołu blokującego uprawnienie wydawania okrętom państw neutralnych specjalnego zezwolenia na przekroczenie linii blokady i wejście do portu blokowanego, a następnie na jego opuszczenie.<sup>53/</sup> Podobne zezwolenia mogą również zgodnie z prawem zwyczajowym uzyskiwać neutralne statki handlowe, które wskutek działania siły wyższej/np.poważna awaria, złe warunki hydrometeorologiczne / nie są w stanie kontynuować żeglugi. Ale w takim wypadku nie wolno pozostawiać w blokowanym porcie ładunku, ani zabrać na pokład niczego innego poza tym, co jest bezwzględnie konieczne do dalszej podróży. Jednostka taka winna też opuścić port natychmiast, kiedy stanie się to możliwe.<sup>54 /</sup> W przypadku, gdy na pokładzie statku znajduje się kontrabanda, to może ona być zniszczona, bez odszkodowania, na żądanie dowódcy sił blokujących, lub złożona na jego ręce.

Nie sprzeciwia się zasadzie powszechności zezwolenia na swobodne opuszczenie portu tym neutralnym statkom handlowym, które znajdowały się w jego obrębie w momencie proklamowania blokady. Ponadto państwo blokujące powiadamiając państwa neutralne o fakcie ustanowienia blokady powinny określić od razu czasokres, jaki po-

zostawia ich statkiem handlowym na wyjście z portu. Należy stwierdzić, że brak jest ogólnie obowiązującej zasady co do długości tego **czasookresu**. W dotychczasowej praktyce wahała się ona od kilku dni do kilku nawet tygodni, zależnie od okoliczności.<sup>55/</sup>

Jednostkom pływającym, które dopuszczają się naruszenia blokady morskiej grożą poważne konsekwencje. Naruszenie blokady ma miejsce wówczas, gdy statek neutralny przekracza lub przynajmniej usiłuje przekroczyć linię blokady, mimo, że został powiadomiony o jej ustanowieniu.

Zarówno doktryna, jak i praktyka państw morskich zgodne są co do tego, że statek, który rzeczywiście nie wiedział o ustanowieniu blokady, nie podlega konfiskacie. Brak jest natomiast zgody, co do tego, w jaki sposób zainteresowane statki zdobywać mają informacje o podjęciu blokady przez strony wojujące, a więc czy wystarcza jedynie notyfikacja dyplomatyczna / generalna / albo lokalna, czy też konieczna jest notyfikacja indywidualna.

Podobna niejednolitość poglądów i praktyki państw morskich zaznacza się, jeśli idzie o bliższe sprecyzowanie momentu, w którym można już mówić o **przerwaniu blokady**.

Zdecydowana większość państw reprezentuje pogląd, że może być zajęty tylko taki statek, który został faktycznie przechwycony na usiłowaniu **przerwania** blokady. Zajęcia takiego statku może dokonać tylko jeden z okrętów blokujących i to wyłącznie w strefie bezpośredniego działania zespołu okrętów blokujących. Wyjątkowo, tylko poza strefą blokady może podlegać zajęciu statek, za którym pościg został podjęty przez okręty blokujące, gdy on znajdował się jeszcze w granicach tej strefy.<sup>56/</sup>

Odmienne stanowisko zajmują państwa anglosaskie, wychodząc z założenia, iż naruszenie blokady następuje już w momencie, gdy statek neutralny :

- podejmuje się żeglugi z wejścien do portu, którego blokada została notyfikowana w drodze dyplomatycznej ;
- z jego papierów okrętowych nie wynika wprawdzie, że udaje się on do blokowanego portu, ale w rzeczywistości znajduje się w pobliżu takiego portu albo płynie w jego kierunku;
- udaje się wprawdzie do portu neutralnego albo nieblokowanego , ale będąc w nim podejmuje się żeglugi do portu blokowanego /tzw.doktryna ciągłości podróży/.<sup>57/</sup>

Zgodnie z doktryną anglosaską, w powyższych sytuacjach wszystkie okręty, w tym także okręty nie wchodzące w skład zespołu blokującego, a należące do państwa , które ogłosiło blokadę, mogą zajmować statki napotkane w każdym miejscu poza wodami neutralnymi.

Deklaracja londyńska z 1909r. przyjęła w tym względzie kontynentalny punkt widzenia / art.17,19 i 20/, bez porównania korzystniejszy dla państw neutralnych i bez wątplenia bardziej odpowiadający ogólnym zasadom obowiązującego prawa wojny morskiej.<sup>58/</sup>

Jeszcze w wieku XVIII przerwanie blokady pociągało za sobą osobistą odpowiedzialność kapitana i załogi neutralnego statku, którym groziły w takim wypadku surowe sankcje do kary śmierci włącznie. Jednakże już w XIX wieku przyjęto powszechną zasadę, że konsekwencje naruszenia blokady odnosić się mogą jedynie do samego statku względnie jego ładunku, osoby zaś znajdujące się na jego

pokładzie mogą być co najwyżej czasowo zatrzymane /np. kapitan/, by mogły wystąpić w charakterze świadków przed sądem przyzowym. Nie są one jednak w żadnym razie osobiście odpowiedzialne za działania statku ani nie stają się jeńcami wojennymi, chyba że załoga statku jest winna dokonywania aktów nieprzyjacielskich, lub świadczy usługi nieprzyjacielowi.

Okręt, który zatrzymał neutralny statek handlowy usiłujący przerwać blokadę, ma obowiązek doprowadzić go do portu swego państwa, gdzie specjalnie powołany sąd przyzowy, po przeprowadzeniu odpowiedniego postępowania, wyda orzeczenie o konfiskacie statku i znajdującego się na jego pokładzie ładunku. Konfiskacie nie podlega jedynie tylko taki ładunek, jeżeli jego właściciel w chwili załadowania na statek nie miał zamiaru naruszenia przez ten statek blokady wojennej / art.21 Deklaracji londyńskiej /.

Orzecznictwo brytyjskich i amerykańskich sądów przyzowych, przyjmując jako punkt wyjścia doktrynę "ciągłości podróży", skłania się do konfiskaty jedynie ładunku z jednoczesnym wyjęciem spod zaboru samego statku, o ile armator statku nie wiedział, że przewożony na nim ładunek ma być później skierowany do portu blokowanego.<sup>59/</sup>

Zaborowi z tytułu naruszenia blokady wojennej nie podlegają:<sup>60/</sup>

- okręty i statki szpitalne ;
- okręty i statki publiczne państw neutralnych ;
- statki znajdujące się na wodach wyłączonych z działań wojennych ;
- statki przeznaczone do celów religijnych, filantropijnych i naukowych;

- statki przeznaczone do rybołówstwa przybrzeżnego i małej żeglugi lokalnej;
- przesyłki pocztowe.

Morską blokadę wojenną uważa się za zakończoną w następujących sytuacjach :<sup>61/</sup>

- z chwilą zakończenia wojny i przywrócenia stosunków pokojowych ;
- gdy strona wojująca stosując blokadę dobrowolnie odstąpi od jej kontynuowania, przy czym na państwie takim ciąży obowiązek powiadomienia państw neutralnych o odwołaniu blokady ;
- gdy blokada przestała być efektywna ;
- gdy zespół okrętów blokujących zostanie przez siły zbrojne przeciwnika zniszczony bądź zmuszony do kapitulacji, albo wycofa się. Przy ponownej blokadzie obowiązuje w całej rozciągłości procedura jej notyfikacji do władz miejscowych oraz państw neutralnych ;
- gdy blokowany port lub odcinek wybrzeża zostanie zajęty przez siły zbrojne państwa blokującego.<sup>62/</sup>

### 3.3. Kontrabanda wojenna

Prawo międzynarodowe nie zabrania państwom neutralnym prowadzenia handlu ze stronami wojującymi. Jednakże handel ten podlega w wojnie na morzu ograniczeniom w dwóch przypadkach :

- a/ wymiana handlowa jest zabroniona na obszarach blokowanych przez siły morskie strony wojującej;

b/ wymiana handlowa jest zabroniona we wszystkich przypadkach, kiedy stanowi ze względu na swój przedmiot niedozwoloną pomoc stronie wojującej.

Ta część handlu, która zawiera w sobie taką pomoc powoduje, że strona wojująca ma prawo zwalczania środków wojennych dostarczanych drogą morską swojemu przeciwnikowi.

W obecnym systemie handlu międzynarodowego, praktycznie jest rzeczą niemożliwą precyzyjne określenie terminu "środki wojenne", ponieważ wszystko to, co jest przedmiotem wymiany handlowej znacznie rozszerza ten termin i może stanowić, w zależności od dowolnej interpretacji i aktualnych interesów strony wojującej "środek wojenny". Dlatego też, przyjęto zwyczajowo i traktatowo, że wszelkiego rodzaju przedmioty i materiały dostarczane stronie wojującej przez państwo neutralne, które wykorzystywane są w działaniach wojennych, przez co wzmacniają zdolność bojową przeciwnika, a tym samym wpływają na przebieg prowadzonych operacji wojskowych, a których przewóz został zabroniony przez przeciwnika w oficjalnej proklamacji, stanowią kontrabandę wojenną.<sup>63/</sup>

Z powyższej definicji wynika, że pojęcie kontrabandy wojennej obejmuje zarówno przedmiot, jak i działanie. Przedmiotem są towary będące pomocą dla przeciwnika strony wojującej. Działaniem jest przewóz tych towarów przez podmioty obce dla danego konfliktu zbrojnego i w istotnej intencji dostarczenia ich stronie wojującej.<sup>64/</sup>

Podczas konfliktu zbrojnego handel państw neutralnych ulega ograniczeniu ze względu na interesy stron wojujących. Niecały jednak

handel jest przedmiotem restrykcji. Wynika stąd, że instytucja kontrabandy wojennej jest wyrazem antynomii pomiędzy wolnością mórza a koniecznością wojenną oraz znaczenia dostaw drogą morską dla wszystkich państw nadbrzeżnych. Wynika to z faktu, że szczególnie w warunkach wojny, żadne państwo nie jest w pełni samowystarczalne. Jest to ekonomiczna przesłanka kontrabandy wojennej.

Podstawowymi kryteriami określającymi instytucję kontrabandy wojennej są :<sup>65/</sup>

- rodzaj czyli charakter przewożonych towarów ;
- ich nieprzyjacielskie przeznaczenie.

Pojęcie kontrabandy wojennej określane jest przez dwie teorie : pierwszą kontynentalną , według której kontrabanda jest przestępstwem międzynarodowym i drugą, przyjętą głównie przez autorów anglo- amerykańskich, według której, kontrabanda nie jest deliktem , a tylko prostym faktem, zaś sankcje stosowane przeciwko niej wypływają z konieczności wojennej / *théorie de la nécessité de guerre* /.<sup>66/</sup>

Zasady kontrabandy wojennej rozwijały się na tle praktyki mocarstw morskich. Zmieniały się więc w zależności od tego, które mocarstwo uzyskało przewagę i jaką aktualnie prowadziło politykę.

Pojęcie kontrabandy wojennej w dzisiejszym znaczeniu zrodziło się w związku z ugruntowaniem suwerenności poszczególnych państw, wytworzeniem się pojęcia neutralności oraz odkryciami geograficznymi, a co za tym idzie wzrostem handlu międzynarodowego. Ponieważ nawet mocarstwa morskie nie mogły sobie pozwolić na całkowitą swobodę w doborze środków prowadzenia wojny na morzu , kontrabandę

wojenną zaczęto określać na drodze porozumień międzynarodowych. W okresie tym, podpisano szereg traktatów, w których uczestnicy zobowiązali się na wypadek wojny nie dostarczać i zakazać swym poddanym dostarczenia stronom wojującym środków wojennych, określając przy tym, co uważają za takie środki. Traktaty te, ograniczały przeważnie kontrabandę wojenną do różnego rodzaju broni i amunicji.<sup>67/</sup>

Pojęcie "kontrabanda" pojawiło się w połowie XV wieku z przekształcenia łacińskiego wyrażenia "contra bannum" lub "contra bandum" / wbrew zakazowi / i oznaczało początkowo handel wszelkimi towarami, które były przez państwo zakazane.<sup>68/</sup>

Po raz pierwszy użyto słowa "kontrabanda" w traktacie z Southhampton z 1625 r., zawartym pomiędzy Anglią a Niderlandami. Stanowił on m.in., że "wszystkie towary kontrabandy, takie jak, okręty, żagle, liny, broń, złoto, srebro, miedź, żelazo, ołów i inne podobne przedmioty z jakichkolwiek miejsc byłyby przewożone do kraju, podległego królowi Hiszpanii lub jego poddanym, będą zajęte razem z okrętami i ludzmi, którzy się na nich znajdują."<sup>69/</sup>

Najważniejszym z traktatów tego okresu jest traktat Pirenejski z 1659 r. zawarty pomiędzy Francją a Hiszpanią. Jest on ważny dla rozwoju instytucji kontrabandy wojennej ze względu na szczególność zawartej w nim listy przedmiotów i materiałów stanowiących kontrabandę wojenną i wpływ jaki wywarł na liczne umowy międzynarodowe XVII, XVIII i pierwszej połowy XIX wieku. Jako kontrabandę wojenną uznaje on w art. 12 wszystkie artykuły "...szczególnie i w sposób osobliwy potrzebne do prowadzenia wojny" /m.in. broń palną, szable, piki, pancerze, lawety, konie i in./. Natomiast

art.13 zastrzega, że wszystkie inne towary a wśród nich artykuły żywnościowe i przedmioty, które służą do zaspokajania potrzeb życiowych nie mogą być w żadnym wypadku zaliczane do kontrabandy wojennej.<sup>70/</sup>

Na początku XVIII wieku zawarty został traktat, regulujący zagadnienie kontrabandy i podpisany po raz pierwszy przez większą grupę państw. Był to traktat Utrechtski, zawarty 11.IV.1713 r. pomiędzy Francją, Anglią, Hiszpanią i Niderlandami. Przystąpiły również do niego Prusy i Wenecja. W sposobie ujęcia kontrabandy wojennej wzoruje się on na traktacie Pirenejskim, dając jednakże dokładniejsze wyliczenie przedmiotów i materiałów zabronionych. Zawiera on dwie listy: pozytywną i negatywną. Pierwsza wylicza przedmioty uznane za kontrabandę / art.19/, natomiast druga lista obejmowała przedmioty nie objęte zakazem. Zasługą traktatu Utrechtskiego było zakreślenie w szczegółowych listach granic pojęcia kontrabandy i wyeliminowanie z tych granic całego szeregu przedmiotów wolnych<sup>71/</sup>, co dało początek współczesnej instytucji kontrabandy wojennej.

W XIX wieku występuje tendencja do szczegółowego precyzowania pojęcia kontrabandy wojennej i ograniczenia jej interpretacji w interesie państw neutralnych tylko do artykułów wojennych w ścisłym tego słowa znaczeniu. Duży wpływ na praktykę tego okresu wywarł projekt regulaminu międzynarodowego w przedmiocie kontrabandy wojennej, zawierający reguły przyjęte przez Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Wenecji 29 września 1896r. Artykuł 1 tego regulaminu wylicza przedmioty i materiały przeznaczone do wojennego użytku, stanowiące kontrabandę wojenną. Są

nimi :

- broń wszelkiego rodzaju ;
- amunicja i materiały wybuchowe;
- materiały wojskowe / np. umundurowanie, ekwipunek wojenny/;
- okręty ;
- maszyny służące do bezpośredniej produkcji wymienionych powyżej grup przedmiotów.

Natomiast art.2 wyjaśnia, że pod pojęciem przedmiotu przeznaczanego do wojennego użytku należy rozumieć każdy przedmiot, który może być bezpośrednio i natychmiastowo użyty do działań wojennych. Jeżeli chodzi o części składowe z których ten przedmiot się składa, stanowią one także kontrabandę, jeżeli daną całość otrzymuje się przez proste ich dodanie lub połączenie.<sup>72/</sup> Aby kontrabanda mogła być skonfiskowana, regulamin wymaga, żeby przedmioty jej były transportowane morzem do portu nieprzyjacielskiego albo do portu neutralnego, który jest tylko przejściowym etapem podróży, a ostatecznym jej celem jest port nieprzyjacielski.<sup>73/</sup>

Kwestia , jakie kategorie towarów należy traktować jako kontrabandę wojenną, była od dawna przedmiotem sporów odzwierciedlających sprzeczności gospodarczych i strategicznych interesów stron wojujących i państw neutralnych. Poprzednia praktyka niedopuszczania w czasie wojny **na morzu** do portów nieprzyjacielskich towarów neutralnych przeznaczonych do prowadzenia wojny, nabrała w tym okresie charakteru instytucji prawa międzynarodowego.

Zwykle na początku każdej wojny, strona wojująca ogłasza jakie normy będzie stosowała do kontrabandy wojennej i jakie przed-

mioty i materiały umieszcza na liście zabronionych. Normy te są wiążące dla rządu, dowódców okrętów i sądów przyzowych strony wojującej. Przepisy prawa karnego o kontrabandzie wojennej zamieszczane są również w rozporządzeniach, instrukcjach i regulaminach wydawanych przez władze państwowe już w czasie pokoju, a niekiedy przepisy takie są zebrane i skodyfikowane w jedną całość, jak np. we włoskim Kodeksie Morskim z 1877 r. "Codice per la marina mercantile".

W miarę postępu naukowo - technicznego, a co za tym idzie doskonalenia środków i metod prowadzenia wojny liczniejsze kategorie towarów traktowane były jako kontrabanda wojenna. Dlatego też, uwzględniane były listy towarów stanowiących tzw. kontrabandę bezwzględną / absolutną /, której przedmioty i materiały z istoty swej przeznaczone były na cele wojenne np. armaty, karabiny, amunicja, ekwipunek wojskowy i kontrabandę względną /warunkową/, której przedmioty i materiały mogły służyć zarówno celom wojennym, jak i potrzebom ludności cywilnej np. żywność, paliwo, środki lecznicze a także towarów nie podlegających konfiskacie.<sup>74/</sup>

Granice pomiędzy powyższymi trzema kategoriami towarów są zmienne i trudne do oznaczenia. Zmieniają się one w miarę postępów techniki wojskowej i wymogów pola walki.

W drugiej połowie XIX w. strony wojujące zaczęły interpretować pojęcie kontrabandy bezwzględnej w sposób rozszerzający i obejmować listami tego rodzaju kontrabandy przedmioty i materiały, które mogły zarówno służyć celom wojennym jak i pokojowym. Na przykład w czasie wojny w latach 1870-71 Niemcy oświadczyły, że będą uważały węgiel za kontrabandę bezwzględną. Francja w czasie wojny

z Chinami w 1885 r. uznała ryż za kontrabandę bezwzględną, a Rosja w czasie wojny rosyjsko-japońskiej w latach 1904-1905 zamieściła na liście kontrabandy bezwzględnej węgiel, naftę, spirytus, ryż, bawełnę i wszelkiego rodzaju artykuły żywnościowe.<sup>75/</sup>

Tego rodzaju praktyka utrudniała w wysokim stopniu handel morski, wywoływała protesty państw neutralnych i poważnie komplikowała stosunki gospodarcze i polityczne pomiędzy stronami wojującymi a państwami neutralnymi.

Uzasadnienie tego rodzaju działań upatrywały strony wojujące w konieczności wojennej. L. Oppenheim był zdania, że przewóz kontrabandy jest złamaniem neutralności. Państwo neutralne powinno samo dopilnować, żeby jego poddani nie handlowali towarami, zakazanymi, jednakże ze względów praktycznych pozwalają stronom wojującym zastępować ich w tym względzie.<sup>76/</sup> Natomiast H. Wehberg twierdził, że nie ma tu żadnego złamania neutralności, a ściganie kontrabandy jest uzasadnione jako środek samoobrony.<sup>77/</sup>

Na konferencji morskiej w Londynie w 1908-1909 r. podjęto próbę ustalenia na drodze traktatowej list kontrabandy bezwzględnej i względnej oraz określenia warunków, w jakich przedmioty i materiały stanowiące kontrabandę mogą być skonfiskowane. Deklaracja londyńska z 26 lutego 1909 r. w art. 22-44 uregulowała tę sprawę. Oparły się na niej prawie wszystkie obowiązujące instrukcje i regulaminy dla flot, m.in. amerykański Law of Naval Warfare z 1955 r. / sekcja 631/. Deklaracja londyńska w art. 22-25 wylicza towary, będące, w związku ze swą naturą, bezwzględną kontrabandą /używane tylko dla celów wojennych / oraz towary będące kontrabandą warunkową / używane dla celów wojennych i do celów pokojowych /. Państwo wydając specjalną deklarację, która w czasie poko-

ju musi być notyfikowana wszystkim państwom , a w czasie wojny tylko neutralnym, może dodać inne towary, wyłącznie używane do celów wojennych , do listy kontrabandy bezwzględnej, jak i używane do obu celów, do listy kontrabandy warunkowej. Ponadto, obok tych dwóch grup Deklaracja londyńska wprowadziła trzecią w postaci tzw. " listy wolnej ", do której zalicza się przedmioty i materiały nie służące celom wojennym. Również ze względów humanitarnych wyłączono spod zaboru przedmioty i materiały służące do wyłącznego użytku załogi, pasażerów lub potrzebne dla samego statku oraz służące do pielęgnowania chorych i rannych /art.29/.

W praktyce I i II wojny światowej, na skutek działalności W. Brytanii i Niemiec podział na bezwzględną i warunkową kontrabandę stracił swe znaczenie, wobec objęcia tą pierwszą grupą prawie wszystkich towarów. Okazało się, że sama zgoda na podział towarów na trzy grupy ma o tyle tylko znaczenie , o ile równocześnie panuje zgoda, co do rodzaju przedmiotów i towarów, które się umieszcza na listach.<sup>78/</sup>

Należy przy tym odróżniać przeznaczenie statku od przeznaczenia towarów, przy czym oba te fakty mogą dostarczać wiele podstaw do domniemań, co do naruszenia przez daną jednostkę przepisów dotyczących kontrabandy.

Ściśle związana jest z tym tzw. teoria " ciągłości podróży ", która odrzucona przez większość państw przy blokadzie, jest powszechnie przyjęta przy kontrabandzie bezwzględnej, a przez anglosasów także przy kontrabandzie warunkowej.

Doktryna ta opiera się na zasadzie głoszącej, iż cała podróż statku stanowi jedną ciągłą i niepodzielną całość. Stąd też, neutralne przeznaczenie towaru, jak i neutralny port docelowy podróży, ma

o tyle tylko znaczenie, o ile w dalszej części swego rejsu statek taki nie może zawinąć do portu nieprzyjacielskiego, a wyładowany w neutralnym porcie towar nie może być przesłany drogą lądową lub morską do nieprzyjaciela. W ten sposób dąży się do uniemożliwienia omijania przez neutralnych przepisów, dotyczących kontrabandy i blokady, poprzez dostarczanie nieprzyjacielowi towarów drogą okrężną.

W praktyce anglo- amerykańskiej doktryna ta stwarza następujące sytuacje :<sup>79/</sup>

- neutralny statek przewożący kontrabandę z portu neutralnego do nieprzyjacielskiego, może być zajęty w czasie podróży w jedną lub w drugą stronę, nawet po wyładowaniu tych towarów, gdy legitymował się fałszywymi papierami, płynąc do portu przeznaczenia ;
- neutralny statek, płynąc z ładunkiem kontrabandy do portu neutralnego może ulec zaborowi, o ile ma zamiar przedtem zatrzymać się w portach położonych na terenie nieprzyjacielskim, lub spotkać nieprzyjacielskie siły morskie, albo po pobycie w porcie neutralnym ma zamiar udać się do portu nieprzyjacielskiego / takich dowodów może dostarczyć rozpoznanie lub wywiad wojskowy /.

W zastosowaniu zaś do ładunku tzw. " ciągłość transportu " powoduje jego konfiskatę , o ile :<sup>80/</sup>

- po wyładowaniu w porcie neutralnym, ma być na tym samym statku przewieziony do portu nieprzyjacielskiego;
- po wyładowaniu w porcie neutralnym, ma być przewieziony na innym statku do portu nieprzyjacielskiego;

- gdy wyładowane towary mają być przewiezione lądem lub drogami żeglugi śródlądowej do nieprzyjaciela.

Zgodnie z zasadami Deklaracji londyńskiej, ustalenie zamiaru przewożenia kontrabandy do nieprzyjaciela, związane jest ściśle z rodzajem przewożonej kontrabandy. Przy kontrabandzie bezwzględnej wystarczy udowodnić, że towary są przeznaczone dla terytorium należącego lub okupowanego przez nieprzyjaciela / dla jego sił zbrojnych /, bez względu na to, czy mają one być dostarczone bezpośrednio, czy też pośrednio drogą morską lub lądową, by mogły one być zajęte. Przeznaczenie towaru uważa się za udowodnione, gdy według papierów okrętowych towar ma być wyładowany w porcie nieprzyjaciela lub dostarczony jego siłom zbrojnym, jak też, gdy statek ma wejść tylko do portów nieprzyjacielskich, albo też gdy ma zatrzymać się w porcie nieprzyjaciela lub zetknąć się z jego siłami zbrojnymi przed zawinięciem do portu neutralnego, do którego według papierów okrętowych towar jest przeznaczony. Papiery okrętowe stanowią dowód podróży statku, wiozącego kontrabandę bezwzględną, chyba, że spotkany statek zmienił kurs, który według papierów okrętowych powinien być utrzymany, a kapitan statku nie może tej zmiany kursu wytłumaczyć uzasadnioną przyczyną /np. złe warunki hydrometeorologiczne/.

Przy kontrabandzie warunkowej, Deklaracja londyńska przewiduje, iż zanim towary takie ulegną zaborowi, należy wykazać, że przeznaczone są dla użytku sił zbrojnych lub administracji państwa nieprzyjacielskiego, chyba że w ostatnim przypadku okoliczności pozwalają stwierdzić, że przedmioty te rzeczywiście nie mogą być użyte

dla celów wojennych / nie dotyczy to złota , srebra i pieniędzy, które zawsze podlegają zaborowi /.Domniemanie przeznaczenia nieprzyjacielskiego zachodzi, gdy ładunek jest zaadresowany do władz nieprzyjacielskich, bądź też do osób, które mają miejsce zamieszkania w kraju nieprzyjacielskim i trudnią się dostawami przedmiotów i materiałów do nieprzyjaciela, uznanych przez drugą stronę za kontrabandę / art.34/.

Deklaracja londyńska nie stosuje zasady " ciągłości podróży" przy kontrabandzie warunkowej, gdyż jej art.35 stanowi, że " przedmioty kontrabandy warunkowej podlegają zajęciu tylko na statku, który zmierza do terytorium nieprzyjacielskiego lub przezeń zajętego, albo ku jego siłom zbrojnym i nie ma wyładowywać tego ładunku w najbliższym porcie neutralnym ". Jednakże w przypadku, gdy terytorium nieprzyjacielskie nie posiada granicy morskiej, to przedmioty kontrabandy warunkowej mogą być zajęte, gdy ustalono , iż są przeznaczone do użytku sił zbrojnych lub administracji państwa nieprzyjacielskiego.

System kontrabandy, określony w Deklaracji londyńskiej, załamał się w obu wojnach światowych , ponieważ strony wojujące, a zwłaszcza W.Brytania zaczęły stosować nowe domniemanie nieprzyjacielskiego przeznaczenia towarów i to przy obu rodzajach kontrabandy. Tak w odróżnieniu do Deklaracji londyńskiej uznano za udowodnione przeznaczenie nieprzyjacielskie, gdy :<sup>81/</sup>

- towary były przeznaczone dla osoby, która w czasie wojny importowała towary na teren kontrolowany przez nieprzyjaciela ;
- towary były wysyłane " to order " ;

- w papierach okrętowych brakowało nazwiska odbiorcy ;
- była nim inna osoba, mająca miejsce zamieszkania na terenie kontrolowanym przez nieprzyjaciela ;
- towary są przeznaczone dla agenta nieprzyjacielskiego.

Ponadto przy kontrabandzie warunkowej sprawdzano, czy odbiorca nie jest umieszczony na " czarnej liście " <sup>82/</sup> lub czy , w wyniku ustaleń statystycznych, towary te nie przekraczają kwoty przyznanej państwu neutralnemu. Ponadto zastosowano doktrynę " ciągłości podróży " do kontrabandy warunkowej i przesunięto ciężar udowodnienia braku nieprzyjacielskiego przeznaczenia na właściciela statku lub ładunku. Zaostrożono kryteria do tego stopnia, że już bliskość portu neutralnego od terenów nieprzyjacielskich, była uważana za dowód nieprzyjacielskiego przeznaczenia towarów, które miały być w nim wyładowane.

Statek przewożący kontrabandę może być zajęty na pełnym morzu i na morzu terytorialnym stron wojujących w czasie całej swej podróży. W zasadzie nie wolno dokonywać tego jako karę za poprzednio już dokonaną podróż z kontrabandą lub w drodze powrotnej po jej wyładowaniu.

Jedynym wyjątkiem od zaboru, któremu podlega taki statek, jest przypadek, gdy przewozi on kontrabandę , nie wiedząc o wybuchu wojny lub gdy nie mógł <sup>znać</sup> ogłoszonej listy kontrabandy. W takiej sytuacji towary , stanowiące kontrabandę mogą być zarekwirowane za odszkodowaniem, ale sam statek, jak i reszta ładunku są wolne od zaboru i konfiskaty. Podobne zasady stosuje się w przypadku, gdy kapitan mimo iż wiedział o powyższych faktach, nie miał gdzie wyładować kontrabandy. Zakłada się jednak, że statek wiedział o istnieniu stanu wojny i o deklaracji dotyczącej kontrabandy, gdy wypły-

wał z portu neutralnego, po ich notyfikacji temu państwu lub gdy wyposażony jest w środki łączności, a wiadomości te były przekazane drogą radiową.<sup>83/</sup>

Pojęcie kontrabandy wojennej obejmuje nie tylko towary wiezione do kraju nieprzyjacielskiego, ale także świadczenie usług sprzecznych z neutralnością /unneutral services /.Konwencje haskie nie uregulowały tej kwestii. Natomiast w Deklaracji londyńskiej z 1909 r. w rozdziale II " O pomocy nieprzyjacielskiej " dane prawo stronom wojującym do traktowania statków państw neutralnych udzielających pomocy nieprzyjacielowi, tak jak statków nieprzyjacielskich oraz określono, co należy uważać za pomoc nieprzyjacielowi. Zgodnie z Deklaracją, statek neutralny, który podejmuje podróż specjalnie w celu przewozu osób wcielonych do armii nieprzyjacielskiej, w celu przekazania wiadomości w interesie nieprzyjaciela lub przewożący za wiedzą właściciela , najemcy lub kapitana bądź oddział wojska nieprzyjacielskiego, bądź osoby, które w czasie podróży bezpośrednio pomagają działaniom nieprzyjaciela, "... jest traktowany jak statek neutralny podlegający konfiskacie z powodu kontrabandy wojennej " / art.45/. Tego rodzaju usługi nazywane są " quasi - kontrabandą ".<sup>84/</sup> Usługi świadczone w ten sposób stronom wojującym mają charakter bezpośredniego udziału w działaniach wojennych.

Towary stanowiące kontrabandę wojenną i statek , który ją przewozi zawsze podlegają konfiskacie. Inne towary znajdujące się na statku neutralnym wieżącym kontrabandę nie podlegają konfiskacie. Natomiast bez względu na proporcję kontrabandy w stosunku do całości ładunku, wszelkie przedmioty, należące do właściciela kontrabandy, ulegają konfiskacie.

W zasadzie statek przewożący kontrabandę powinien być zajęty, doprowadzony do portu i osądzony przez sąd przyzowy. Jeżeli statek zostaje zwolniony, to mimo to może być skazany na zapłacenie kosztów postępu, przechowywania towarów i postępowania przed sądem przyzowym. Jedynie w dwu przypadkach Deklaracja londyńska zwalnia go od tego. Po pierwsze, gdy statek nie podlegający konfiskacie chce oddać całą kontrabandę zatrzymującemu go okrętowi, który na to może/ale nie musi / zgodzić się. W tym przypadku towary te mogą zostać zniszczone, ale dokonujący zaboru obowiązany jest wpisać do dziennika okrętowego zabór towaru i zabrać kopie wszystkich potrzebnych mu do sprawy dokumentów. Po drugie, zajmujący okręt może zabrać towary stanowiące kontrabandę lub je zniszczyć, niszcząc równocześnie sam statek, gdy doprowadzenie go do portu może wpłynąć na bezpieczeństwo okrętu, albo powodzenie działań wojennych, jednak musi zabezpieczyć papiery okrętowe. Natomiast, gdy przed sądem przyzowym dowódca okrętu nie udowodni słuszności swojej decyzji, marynarka wojenna obowiązana jest zwrócić właścicielowi wartość całego ładunku / lub statku /.

Przepisy te nie były zachowywane w I i II wojnie światowej. Doprowadzono bowiem do portów statki nawet, gdy przewoziły minimalne ilości kontrabandy. Ponadto Brytyjczycy anulowali w praktyce postanowienia art. 43 / niewiedza o wybuchu wojny i nieznanostwo list kontrabandy /, ustalając, że nie odnoszą się one do kontrabandy, należącej do nieprzyjaciela, a przewożonej na statku neutralnym, ani do żadnej kontrabandy na statku nieprzyjacielskim. Ponadto wymagali, by z chwilą proklamacji wojny, statek neutralny natychmiast zmieniał kurs, gdy płynął do portu nieprzyjacielskiego

i wykazał, że to uczynił, by uniknąć konsekwencji związanych z nieprzyjacielskim przeznaczeniem ładunku.

Rozpatrując zagadnienie kontrabandy wojennej pod kątem praw i interesów państw neutralnych, możemy stwierdzić, że będą one niewątpliwie dążyły do ograniczenia pojęcia kontrabandy do przedmiotów i materiałów przeznaczonych wyłącznie do prowadzenia działań wojennych. Natomiast strony wojujące, biorąc pod uwagę własny interes i bezpieczeństwo, dążyć będą do wyeliminowania lub znacznego ograniczenia z obrotu państw neutralnych z nieprzyjacielem wszystkich tych artykułów, które mogą wzmocnić jego wysiłek wojenny.

Przy pierwszym podejściu, stosunkowo niewielka część obrotu handlowego będzie wyłączona spod ogólnej zasady wolności handlu, natomiast przy drugim, większa jego część stanie się zabroniona, ponieważ może stanowić pośrednią lub bezpośrednią pomoc dla strony wojującej. Powoduje to w konsekwencji, dążenie stron wojujących do przerwania całego handlu neutralnych z wojującymi. Dlatego też, biorąc pod uwagę doświadczenia obu wojen światowych na morzu oraz charakter i przebieg toczących się w okresie powojennym konfliktów lokalnych z użyciem przez strony wojujące sił morskich, należy się zastanowić, czy jest możliwe powszechne prawne uregulowanie zagadnienia kontrabandy wojennej, a co za tym idzie, jakie reformy w dziedzinie przepisów prawnych o kontrabandzie wojennej należałoby przeprowadzić, w celu większego zabezpieczenia praw i interesów państw neutralnych podczas wojny **na morzu**. Wydaje się, że takie powszechne uregulowanie będzie bardzo trudne do przeprowadzenia ze względów praktycznych i różnic interesów poszczególnych państw. Jedynym obecnie skutecznym środkiem, byłoby podjęcie prac w zakresie ujednolicenia przepisów dotyczących kontrabandy wojennej na

forum Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ i w konsekwencji nowelizacji Deklaracji londyńskiej poprzez zawarcie nowej konwencji. Zamiast poszczególnych, bardzo różniących się wzajemnie krajowych list kontrabandy, zostałyby przyjęta przez wszystkie zainteresowane państwa jedna lista powszechna, względnie kompleks list międzynarodowych, ustalających jakie przedmioty i materiały / uwzględniając przy tym rozwój techniki i nowych technologii / stanowią kontrabandę wojenną. Tego rodzaju międzynarodowe porozumienie zwiększyłoby bezpieczeństwo żeglugi i zakres wolności handlu państw neutralnych podczas działań wojennych na morzu.

#### 3.4. Prawo wizyty i rewizji

Aby strony wojujące miały faktyczną możliwość korzystania z uprawnień przysługujących im na podstawie międzynarodowego prawa wojny morskiej, okrętem przysługuje w stosunku do statków neutralnych prawo wizyty i rewizji. Prawo to, daje stronom wojującym możliwość stwierdzenia, czy statek okazujący banderę państwa neutralnego jest rzeczywiście neutralny, czy nie przewozi kontrabandy wojennej, i czy zatrzymany statek nie usiłuje przerwać blokady.<sup>85/</sup> Zdaniem A. Kuzsa, strona wojująca pozbawiona prawa wizyty i rewizji nie może wykonywać kontroli obrotu międzynarodowego państw neutralnych. Dlatego też, istnienie tego prawa jest aktem obrony uprawnionej i koniecznej ostrożności ze strony wojującego.<sup>86/</sup> Zgoda ze strony państw neutralnych na tego rodzaju sytuację wynika z faktu, iż państwa odmówiły brania jakiegokolwiek odpowiedzialności za operacje handlowe swych obywateli.

Prawo wizyty i rewizji jest swoistym postępowaniem dowodowym, dającym podstawę do stwierdzenia nieprzyjacielskiego charakteru statku lub jego działań i umożliwiającym przeprowadzenie konfiskaty towaru, jak również samego statku w wyniku decyzji sądu przyzowego.<sup>87/</sup>

O ile, w czasie pokoju prawo wizyty i rewizji statków handlowych ma zastosowanie tylko do wyjątkowych sytuacji, przewidzianych w art.22 Konwencji genewskiej z 1958 r. w sprawie morza pełnego i art.110 Konwencji prawa morza z 1982r.<sup>88/</sup>, o tyle w okresie wojny, prawo to jest powszechnie stosowane przez strony wojujące z uwagi na konieczność samoobrony i uszkodzenia nieprzyjacielowi.

Prawo wizyty i rewizji oznacza możliwość :<sup>89/</sup>

- zatrzymania statku przez okręty strony wojującej ;
- sprawdzenie papierów okrętowych na zatrzymanym statku ;
- zrewidowanie statku.

Prawo wizyty i rewizji w prawie międzynarodowym wyraźnie określa granice w zastosowaniu zasady wolności żeglugi na morzach. Im mniejszy jest jego zakres stosowania w czasie pokoju, tym większa jest swoboda pływania i handlu dla wszystkich państw. Wszelkie zaś jego nadużywanie staje się groźbą dla wolności i bezpieczeństwa żeglugi. Z drugiej zaś strony , wszelkie naruszenie prawa wizyty i rewizji w czasie wojny na morzu służy stronom wojującym do podporządkowania sobie handlu i swobody żeglugi państw neutralnych. Dlatego też, pojawiły się postulaty zniesienia tej instytucji prawa międzynarodowego. Przykładem może być projekt Regulaminu Neutralności Morskiej, opracowany przez Amerykański Instytut Prawa Międzynarodowego w 1917 r., gdzie w art. 9 znosił prawo do kontroli zatrzymanej jednostki. Według jego przepisów, władze państwa neutral-

nego miały udzielać swoim statkom specjalnych " wiz ", zapewniających , że dana jednostka nie wiezie kontrabandy wojennej, a okręt strony wojującej miał prawo jedynie sprawdzić powyższą " wizę ". Prawo wizyty i rewizji mogło być zastosowane tylko w przypadku, gdy statek neutralny nie posiadałby w ogóle " wizy ".<sup>90/</sup>

Reguły dotyczące prawa wizyty i rewizji tworzyły się przede wszystkim na drodze zwyczajowej poprzez wielowiekową praktykę państw morskich i znalazły swój normatywny wyraz dopiero w XVIII i XIX wieku, w umowach międzypaństwowych, w instrukcjach lub regulaminach wydawanych przez poszczególne rządy, w ścisłym związku z rozwojem instytucji neutralności i związanej z nią teorii kontrabandy wojennej.

Jednakże przełomowym był wiek XX, w którym przyjęto wielostronne akty prawne, o podstawowym znaczeniu dla instytucji prawa wizyty i rewizji w postaci VI Konwencji haskiej o postępowaniu ze statkami handlowymi nieprzyjaciela na początku działań wojennych / 18.X.1907 r./<sup>91/</sup>, VII Konwencji haskiej, regulującej zasady przemiany statków handlowych na okręty wojenne / 18.X.1907 r./<sup>92/</sup> oraz XIII Konwencji haskiej dotyczącej praw i obowiązków mocarstw neutralnych podczas wojny morskiej / 18.X.1907 r./<sup>93/</sup> zakazującej m.in. dokonywania wizyt na wodach morza terytorialnego państw neutralnych. Również nowe rozwiązania przyniosła Deklaracja londyńska z 26.II.1909 r.<sup>94/</sup>, gdzie w art. 48-54 uregulowano procedurę konfiskaty i niszczenia neutralnych statków i ładunków, w art. 61-62 rozwiązano kompromisowo problem statków płynących pod eskortą okrętu tej samej bandery, natomiast w art. 63 rozstrzygnięto sprawę losu statku stawiającego opór przeciwko wykonaniu prawa wizyty.

Duży wkład dla rozwoju instytucji prawa wizyty i rewizji wniosły również prace Instytutu Prawa Międzynarodowego, a przede wszystkim opracowanie przez ten Instytut podręcznika wojny morskiej / "Prawa wojny morskiej regulujące stosunki pomiędzy stronami wojującymi " - Oxford, 9.VIII.1913r./, który wykorzystał dorobek I i II Konferencji haskiej i zawarł projekt traktatowego uregulowania zasad użycia okrętów w wojnie **na morzu**.

W momencie rozpoczęcia I wojny światowej, prawo wizyty i rewizji było ustalone w najważniejszych zarysach i dobrze sprecyzowane, tworząc kompleks zwyczajowo przyjętych przepisów, opartych na wielostronnych umowach między państwami i wspartych przez bogate orzecznictwo sądów przyzowych. Przyjęta w tej formie instytucja prawa wizyty i rewizji zapewniała z jednej strony maksimum swobody dla żeglugi państw neutralnych, a z drugiej strony w wystarczający sposób chroniła interesy stron wojujących w wojnie na morzu.

Wojenne prawo wizyty i rewizji jest instytucją prawa międzynarodowego, której wykonywanie jest ściśle związane ze stanem wojny. Zaczyna ono istnieć wraz z początkiem działań wojennych i ustaje wraz z ich zakończeniem na skutek zawarcia układu pokojowego. Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych wszystkie statki neutralne, jak i jednostki należące do stron wojujących są zobowiązane podporządkować się ogólnie uznanym regułom wizytowania na morzu pełnym i tracą ochronę, obowiązującą zasady w czasie pokoju wyłącznej nad nimi jurysdykcji państwa bandery.

Prawo wizyty i rewizji podczas wojny na morzu wynika ze zmiany stosunków prawnych panujących na morzu pełnym w następstwie której, obok zasady powszechnej wolności żeglugi, pojawiają się

specjalne uprawnienia stron wojujących, oparte z jednej strony na uznaniu swobody działań wojennych na tych obszarach morskich, a z drugiej na konieczności zapewnienia ich bezpieczeństwa jak i uzyskania przewagi nad przeciwnikiem. W czasie pokoju dla zabezpieczenia interesów obronnych państwa wystarcza w zupełności obszar wód morza terytorialnego /np. w przypadku Polski 12 mil morskich/, natomiast w czasie wojny dla wypełnienia tego zadania, jak i w ogóle dla prowadzenia operacji morskich, strony wojujące mogą korzystać z całego obszaru morza pełnego. Ponieważ współczesna wojna na morzu to również walka z handlem i dostawami przeznaczonymi dla przeciwnika, dlatego też zasadniczym celem strony wojującej będzie niedopuszczenie do wzmocnienia drogą morską potencjału militarnego i ekonomicznego nieprzyjaciela. W tej sytuacji, interesy stron wojujących stają się przeciwstawne dążeniom państw neutralnych, usiłujących utrzymywać stosunki handlowe zarówno z wojującymi jak i z państwami trzecimi. W rozwoju historycznym walka tych sprzecznych dążeń zakończyła się uznaniem prymatu interesów stron wojujących, zmierzających do uzyskania panowania na morzach, nad prawami państw neutralnych do całkowitej swobody żeglugi i handlu. Dlatego też, powstała w końcu instytucja, normująca tę dziedzinę stosunków międzynarodowych na morzach, zwana prawem łupu, która zagwarantowała stronom wojującym dalego idącą kontrolę nad handlem i żeglugą państw neutralnych. Dla praktycznej jej realizacji niezbędnym stało się właśnie prawo wizyty i rewizji. Jest ono bowiem czynnikiem umożliwiającym zebranie odpowiednich dowodów dla wszczęcia dalszej procedury, kończącej się konfiskatą przewożonego ładunku i ewentualnie statku, lub jego zwolnieniem

w wyniku decyzji sądu przyzowego. Zdaniem P.Parfonda prawo wizyty i rewizji stosowane przez strony wojujące "... wymusza w stosunku do niewalczących przestrzeganie ich obowiązków, jako neutralnych."<sup>95/</sup>

Zakres wolności żeglugi na morzu pełnym w czasie wojny zależy nie tylko od materialnych przepisów wojny na morzu, lecz również od samej formalnej strony jego stosowania, w tym również od sposobu przeprowadzenia kontroli statków.

Strony wojujące dla uzasadnienia stosowania prawa wizyty i rewizji wysuwają chęć sprawdzenia, czy statek okazujący banderę państwa neutralnego, jest rzeczywiście neutralny i czy nie przewozi kontrabandy wojennej lub przedmiotów będących własnością państwa nieprzyjacielskiego oraz czy nie płynie do lub z portu blokadowanego. Dlatego też, " wszystkie jednostki pływające nie należące do marynarki wojennej bez względu na to, czy należą do Państwa czy osób prywatnych, mogą być wezwane przez okręty strony wojującej do zatrzymania się w celu wejścia na pokład i przeszukania " /art. 32 Oxfordzkiego podręcznika wojny morskiej, 9.VIII.1913 r./.

Jeżeli strona wojująca nie skorzystała z prawa wizyty i rewizji, zaraz po zatrzymaniu neutralnego statku handlowego z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, uszkodzenia okrętu lub innych przyczyn, zatrzymany statek handlowy powinien towarzyszyć okrętowi, tak długo, aż ten ostatni będzie mógł dokonać kontroli zatrzymanej jednostki.<sup>96/</sup>

W okresie poprzedzającym przyjęcie Deklaracji paryskiej z 16.IV.1856r., do czynników skłaniających do wizytowania statków, dochodziło jeszcze prawo zwyczajowe, zezwalające na konfiskowanie wszystkich nieprzyjacielskich towarów mimo, iż znajdowały się one na pokładzie neutralnego statku.

Zdarzają się jednak przypadki, w których statek neutralny wezwany do poddania się wizycie, usiłuje uciekać lub stawiać opór. W takiej sytuacji okręt strony wojującej ma prawo zmusić statek neutralny do zatrzymania się i to przy użyciu siły. W czasie obrad Konferencji londyńskiej w 1909 r. wyraźnie stwierdzono, że "... w wypadku, gdy wezwany statek nie zatrzymuje się i usiłuje uniknąć wizyty przez ucieczkę, krążownik może użyć siły w celu zatrzymania go, a statek ten w razie uszkodzenia lub zatopienia nie może wnosić pretensji, gdyż naruszył obowiązek nałożony nań przez prawo międzynarodowe." <sup>97/</sup> Potwierdzenie tej zasady znajdujemy w instrukcjach rządowych, m.in. w art. 85 niemieckiej "Prisenordnung" z 1909 r. <sup>98/</sup> i w art. 89 francuskiej instrukcji z 1912 r. <sup>99/</sup>

Problem losu przewożonego ładunku i samego statku zależy przede wszystkim od tego, czy statek neutralny ucieka, czy też stawia opór, wobec zamiaru zwizytowania go. Jeżeli przeciwstawienie się dokonaniu wizyty polega tylko na ucieczce, to statek taki nie podlega automatycznie konfiskacie. Natomiast neutralny statek handlowy, który w odpowiedzi na wezwanie do zatrzymania się, nie tylko mu się nie podporządkował, lecz stawia opór, naraża się na konfiskatę i potraktowanie jako nieprzyjacielski statek handlowy. Zasadę powyższą spotykamy w niemieckiej "Prisenordnung" z 1909 r. / art. 83 i 86/, francuskiej instrukcji z 1912 r. /art. 102/ oraz w art. 63 Deklaracji londyńskiej z 1909 r., który stanowił, że "opór stawiany siłą przeciwko wykonywaniu prawa zatrzymania, wizytowania i zaboru statku powoduje zawsze jego konfiskatę." <sup>100/</sup>

Uzasadniając teoretycznie prawo wizyty i rewizji Z. Rotocki twierdzi, że jest ono prawem wtórnym, wynikającym z pierwotnego

prawa zajmowania wszystkich statków o ile przewożą one kontrabandę, naruszają przepisy dotyczące blokady morskiej lub świadczą usługi stronie wojującej.<sup>101/</sup> Zdaniem J.H. Fergusona prawo wizyty i rewizji wynika z "prawa do samoobrony i stąd jest koniecznym zwyczajem wojennym".<sup>102/</sup>

Instytucja prawa wizyty i rewizji była przyjmowana przez państwa neutralne niechętnie, jako zło konieczne, gdyż powodowała dla nich szereg utrudnień w handlu morskim /np. zatrzymanie statku, kontrola papierów okrętowych, przeszukanie statku i związane z tymi czynnościami opóźnienia itd/, a przede wszystkim umożliwiała stronom wojującym konfiskowanie towarów, czasami nawet samego statku w przypadku stwierdzenia kontrabandy wojennej lub świadczenia usług państwu nieprzyjacielskiemu.

Wobec niepowodzeń wysiłków zmierzających do zapewnienia zupełnej swobody handlu morskiego w czasie wojny, przyjmowano bez protestów stosowanie prawa wizyty i rewizji przez strony wojujące, z wyjątkiem eskortowania statków neutralnych przez własne okręty / art.61 i 62 Deklaracji londyńskiej z 1909r./ .W takim przypadku ,dowódca okrętu eskortującego na żądanie dowódcy okrętu strony wojującej powinien udzielić na piśmie informacji o charakterze statków i przewożonego ładunku. Jeśli istnieją powody do podejrzeń, należy o tym poinformować dowódcę konwoju, który osobiście sprawdzi zgodność informacji ze stanem faktycznym i jeżeli fakty usprawiedliwiają konfiskatę jednego lub kilku statków, ochrona konwoju winna być cofnięta. Przepisy te opierają się na założeniu, że państwo neutralne samo sprawuje kontrolę nad swymi statkami handlowymi. Deklaracja londyńska nie została jednak ratyfikowana i już w

okresie I wojny światowej m.in. W. Brytania, a następnie i inne państwa dały do zrozumienia, że nie uważają się za związane przepisami o konwojach.<sup>103/</sup>

Pozytywną cechą prawa wizyty i rewizji widziano w fakcie, iż nakazywało ono sprawdzenie papierów okrętowych i przewożonego ładunku przed zdecydowaniem o jego losie, a zatem gwarantowało bezpieczeństwo "bona fide" handlu państw neutralnych. H.A. Smith podkreśla, iż "... wizyta nie jest tylko prawem lecz i obowiązkiem. Walczący na morzu jest zobowiązany przeprowadzić badania przed wszelkim zajęciem i konfiskatą statku handlowego. Musi odróżnić handel, który powinien przepuścić od tego, który ma prawo zatrzymać".<sup>104/</sup>

Praktyka I i II wojny światowej postawiła w zupełnie innym świetle prawo wizyty i rewizji oraz jego stosunek do swobody i bezpieczeństwa żeglugi na morzu pełnym. W obliczu masowych naruszeń ze strony państw wojujących przepisów prawa wojny morskiej, okazało się, jak poważne znaczenie ma dla państw neutralnych istnienie gwarancji prawnych, obowiązujących w ramach działań morskich, a zatem zabezpieczających prawną formę traktowania ich statków na morzu pełnym.

Zgodnie z praktyką międzynarodową prawo wizyty i rewizji może być wyłącznie wykonywane przez okręty stron wojujących/także przez okręty podwodne/, na ich wodach terytorialnych i na morzu pełnym tj. na tych obszarach morskich, które mogą stać się terenem działań wojennych, w stosunku do spotkanych neutralnych statków handlowych i nieprzyjacielskich. Prawo to przysługuje również stronie wojującej na morzu terytorialnym swego sojusznika o tyle tylko, o ile ten ostatni wyrazi na to zgodę, gdyż może on sobie

zarezerwować wyłączność wizytowania. Rozciąga się ono i na wody śródlądowe stron wojujących. Analogiczne uprawnienia przysługują również okrętom stron wojujących w zakresie wizytowania okrętów i statków szpitalnych oraz jednostek ratownictwa brzegowego.<sup>105/</sup> Jednakże nie wolno dokonywać wizyty na wodach terytorialnych państw neutralnych jak i na wodach umownie zneutralizowanych. Art.2 XIII Konwencji haskiej z 1907 r. stanowi, iż " wszelkie kroki nieprzyjacielskie, włączając w to konfiskatę statku i wykonywanie prawa wizytacji, podjęte przez okręty stron wojujących na wodach terytorialnych mocarstwa neutralnego stanowią pogwałcenie neutralności i są surowo zakazane ".<sup>106/</sup> Regułę tę potwierdza również art.1 Oxfordzkiego podręcznika wojny morskiej, który stwierdza, że " szczególne prawa wojny morskiej mają zastosowanie tylko na morzu pełnym i wodach terytorialnych stron wojujących ... " <sup>107/</sup>

Przepisy wewnętrzne niektórych państw pozwalają także na wizytowanie statków handlowych przy pomocy samolotów wojskowych /obecnie również śmigłowców - przyp. M.I./, których zadaniem jest skierowanie podejrzanych jednostek do określonych portów stron wojujących, aby tam dokładnie przeprowadzić kontrolę.<sup>108/</sup> Wizytowanie przez niemieckie samoloty dopuszcza m.in. niemiecka "Prisenordnung " z 1939r. / art. 2 § 1/, oraz amerykański regulamin Law of Naval Warfare z 1955r., w sekcji 502/b/5, gdzie stanowi, iż " w wypadku, gdy nie można dokonać wizyty i rewizji, a zwłaszcza, gdy dysponuje się informacjami, dotyczącymi statku, które gdyby potwierdziły się na drodze rewizji, usprawiedliwiałyby zabór, samolot walczącego może nakazać statkowi popłynąć do wskazanego portu". Ponadto wewnętrzne regulaminy i instrukcje sił morskich wielu państw przyznają prawo wizytowania statków handlowych władzom

portowym i celnym.<sup>109/</sup>

Rozporządzenia niemieckie z lat 1909-1914 oraz regulamin włoski z 1917 r. wyraźnie uznaje prawo odprowadzenia neutralnego statku handlowego do portu strony wojującej celem poddania go szczegółowej kontroli. W Anglii i we Francji postępowanie takie oparte zostało na prawie zwyczajowym wojny morskiej.<sup>110/</sup>

Prawo wizyty i rewizji nie może być wykonywane przez okręty państw neutralnych, ponieważ między nimi a statkami handlowymi innych państw nie istnieje stan wojny. Upnień takich również nie posiadają statki handlowe stron wojujących, za wyjątkiem statków przerobionych na okręty zgodnie z wymogami VII Konwencji haskiej z 1907 r.<sup>111/</sup>

Wykonywanie prawa wizyty i rewizji nie stosuje się także w stosunku do :<sup>112/</sup>

- okrętów i statków państw neutralnych pełniących służbę państwową ;
- statków przebywających na wodach podlegających jurysdykcji państw neutralnych oraz ustanowionych przez nie strefach bezpieczeństwa ;
- statków płynących pod eskortą okrętów / w konwoju / ;
- statków uzbrojonych ofensywnie ;
- statków znajdujących się na międzynarodowych wodach zneutralizowanych :
  - a/ w kanale Sueskim / Konwencja z 1888 r., art.4 § 2 i 5/;
  - b/ w cieśninach Bosforu i Dardaneli / Konwencja z Montreux z 1936 r., art.19, z wyjątkiem przypadku, gdy Turcja jest stroną wojującą / ;

- c/ w kanale Panamskim / traktat Hay- Pauncefote z 1901 i Hay- Varilla z 1903 r., gdy USA są neutralne i tylko w stosunku do W.Brytanii /;
- d/ na wodach terytorialnych wysp Korfu i Paxos / traktat londyński z 1864r. , art.2, nawet gdy Grecja jest stroną wojującą / ;
- e/ na wodach terytorialnych Spitzbergenu / traktat z 1920r., art. 9, nawet gdy Norwegia jest stroną wojującą / ;
- f/ na wodach terytorialnych wysp Alandzkich / umowa z 1921r., art. 6 i traktat pokoju z Finlandią z 1947 r.,art.5/.

Procedura wykonania prawa wizyty i rewizji polega na następujących czynnościach :<sup>113/</sup>

- okręt w celu zatrzymania spotkanego statku podnosi swoją banderę oraz oddaje ślepy strzał armatni lub nadaje przy użyciu środków łączności stosowny sygnał międzynarodowy do jego zatrzymania się , a gdy to nie skutkuje, oddaje drugi strzał ostrzegawczy bojowym pociskiem przed dziób statku, a gdy on nadal nie reaguje, okręt może go zniszczyć / zatopić /. Natomiast czynny opór na pokładzie statku handlowego przeciw przeprowadzaniu wizyty jest tylko podstawą do konfiskaty jednostki ;
- jeżeli statek zatrzyma się, dowódca okrętu wysyła do niego szalupę wraz z oficerem i grupą marynarzy (grupę przyzową) w celu sprawdzenia faktycznej przynależności państwowej tego statku, jego własności, kierunku i celu podróży statku, rodzaju i przeznaczenia przewożonego ładunku, tożsamości pasażerów oraz dokumentów okrętowych;<sup>114/</sup>

- gdy kontrola wykaże, że statek nie podlega zawładnięciu, oficer wizytujący powinien wpisać do dziennika okrętowego przeprowadzoną czynność i zezwolić statkowi na dalsze kontynuowanie podróży.

Wizytujący oficer powinien również żądać od kapitana statku złożenia pisemnego oświadczenia dotyczącego ewentualnej reklamacji, które ten ostatni chciałby wnieść w związku ze sposobem przeprowadzenia wizyty. Zachowanie się grupy przyzowej powinno być uprzejme i pełne umiaru ;

- jeżeli oficer przeprowadzający wizytę stwierdzi uzasadnione podejrzenie co do wiarygodności dokumentów statku i ładunku, może dokonać na morzu przeszukania /rewizji/statku w obecności kapitana lub ewentualnie przy pomocy jego załogi. Rewizje przeprowadza się wg. art.90 "Prisenordnung" z 1914 r. , który odpowiada ogólnie przyjętym zwyczajom, w następujący sposób : " zawiera ona w sobie bardziej szczegółowe badania identyczności statku... autentyczności samych papierów z zawartych w nich danych, dotyczących statku oraz ładunku ... rewizja obejmuje w dalszym ciągu przesłuchanie kapitana, jak i załogi ... oraz pasażerów. Nie należy stosować żadnego przymusu, ani gróźb. Statek i jego ładunek powinny być zrewidowane. Rewizje przeprowadza się przy pomocy grupy przyzowej, którą w razie konieczności można wzmocnić i w obecności kapitana statku, chyba że ten ostatni odmawia swego udziału. O ile jest to możliwe, należy unikać powodowania szkód. Ze względu na własne bezpieczeństwo i statku neutralnego oraz wielkość przewożonego ładunku, dowódca okrętu wizytującego może skierować ten statek do

wyznaczonego portu, aby tam poddać go dokładnemu sprawdzeniu i przeprowadzeniu postępowania przed sądem przyzowym. W takim przypadku, statek handlowy otrzymuje polecenie zmiany kursu i pod eskortą okrętu strony wojującej udaje się do portu bądź też zostaje obsadzony przez członków załogi okrętu.

/ Poczynając od I wojny światowej, ze względu na niebezpieczeństwo grożące ze strony okrętów podwodnych i lotnictwa morskiego oraz samych czynników technicznych : rozmiar statków handlowych, wielkość ich ładunku, umiejętność jego maskowanie, skomplikowana budowa, brak odpowiednich urządzeń przeładunkowych itp., zamiast dokonywania wizyty na morzu, szeroko stosowano praktykę kierowania statku do portu kontrolnego w celu szczegółowego sprawdzenia jednostki/<sup>115/</sup> Również amerykański regulamin "Law of Naval Warfare" z 1955 r., w części V, sekcji 502/b/5 ustalił, że " w wypadku ,gdy nie można dokonać wizyty i rewizji neutralnego statku na pełnym morzu, ze względu na grożące niebezpieczeństwo, lub niewykonalność samej operacji, to można doprowadzić go do portu celem poddania szczegółowej rewizji ". Statek taki, w myśl tego regulaminu, płynie pod swą banderą, lecz musi podporządkować się zarządzeniom eskortującego go okrętu. W razie zaś odmowy posłuszeństwa statek ulega zaborowi;

- oficer przeprowadzający wizytę powinien dokonać odpowiedniego wpisu do dziennika okrętowego oraz sporządzić protokół wizyty a jego kopię przekazać kapitanowi statku, natomiast statek niezwłocznie zwolnić, o ile nie podlega on prawu łupu. W razie nieuzasadnionego okolicznościami przetrzymania statku, niepotrzebnego odprowadzenia go do portu lub innych szkód spowodowanych w wyniku przeprowadzonej wizyty, poszkodowani

zachowują prawo do odszkodowania. Kapitan statku powinien protestować przeciw tego rodzaju działaniom ;

- dowódca okrętu może na czas przeprowadzenia wizyty zakazać statkowi używania łączności radiowej / i innej-przyp. M.I./, aby nie zdradził on swojej pozycji i faktu jego zatrzymania.

W praktyce międzynarodowej powszechnie przyjęto zasadę wizytowania statków na ich pokładach. Za stosowaniem tej zasady opowiedziała się również Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ.<sup>116/</sup>

W obu wojnach światowych była też stosowana praktyka, polegająca na tym, że dowódcy okrętów nakazywali kapitanom zatrzymanych statków doatarczania dokumentów na wizytujące okręty. Za istnieniem tego prawa wypowiadają się : włoski regulamin dla floty z 1917r. / art. 68/ i " Legge italiana sulla guerra e neutralità " z 1927 r./art.86 / , lecz w wyjątkowych okolicznościach, francuska instrukcja z 1934r./art.95/, o ile kapitan - zatrzymanego statku sam zaproponuje przybycie na pokład z papierami okrętowymi i art. 57 § 2 niemieckiej " Prisenordnung " z 1939r., który stanowi, iż gdy " ze szczególnych względów niemożliwe jest wysłanie wizytującej załogi, wyjątkowo można domagać się przewiezienia papierów okrętowych na pokład okrętu, celem ich sprawdzenia ".<sup>117/</sup>

Jeżeli rezultaty przeprowadzonej wizyty potwierdzają podejrzenie, że zatrzymany statek neutralny świadczy usługi nieprzyjacielowi lub bierze bezpośredni udział w działaniach wojennych, dowódca okrętu strony wojującej w tych sytuacjach ma prawo dokonać zaboru tego statku. Rozryślnie niszczenie dokumentów okrętowych jest również podstawą do konfiskaty jednostki. Braki lub niedokład-

ności w dokumentach lub wykrycie fałszerstwa powoduje zajęcie statku, lecz niekoniecznie jego konfiskatę.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej nastąpił szybki rozwój nowoczesnej techniki okrętowej w tym i systemów uzbrojenia oraz międzynarodowej wymiany handlowej. Jednakże nie wpłynęło to, w sposób zasadniczy na praktyczną realizację prawa wizyty i rewizji. Wykorzystanie sił morskich w konfliktach lokalnych /np. wojna indyjsko-pakistańska z 1971r., konflikt Falklandzki z 1982r., wojna w zatoce Perskiej 1990-1991 / dobitnie potwierdziły, że dzisiaj instytucja ta, wydaje się być nadal skutecznym środkiem zachowania praw i bezpieczeństwa żeglugi państw neutralnych na Oceanie Światowym podczas wojny na morzu o charakterze lokalnym. Chroni ona bowiem przed ryzykiem nieuzasadnionego zniszczenia i zatopienia. Dlatego też, wydaje się, że przestrzeganie podczas wojny na morzu przez strony wojujące i państwa neutralne prawa wizyty i rewizji należy uznać za objaw pozytywny, a wszelkie naruszenie tych reguł za pogwałcenie porządku prawnego na morzach.

### 3.5. Prawo zajęcia i niszczenia neutralnych statków i ładunków

Zajęcie jest aktem, w którym " okręt bierze w posiadanie zatrzymany statek, za zgodą lub bez zgody jego kapitana.<sup>118/</sup> Jest aktem przemocy, za pomocą którego dowódca okrętu obejmuje władzę na statku zatrzymanym.<sup>119/</sup> Natomiast w odniesieniu do przewożonego przez statek ładunku, zajęcie jest aktem, w którym " okręt za zgodą lub bez zgody kapitana zatrzymanego statku, bierze w po-

siadanie jego ładunek lub dysponuje nim do czasu późniejszej decyzji sądu przyzowego.<sup>120/</sup>

Na przełomie XIX i XX wieku państwa neutralne uzyskały prawne gwarancje, dzięki którym, przy zupełnej swobodzie handlu między sobą, zapewniono im prawo handlu ze stronami wojującymi ograniczone dość liberalnymi przepisami, dotyczącymi kontrabandy i blokady, z wykluczeniem jedynie ich prawa do świadczenia usług państwu nieprzyjacielskiemu. Zabroniono również niszczenia, poza ściśle ustalonymi przypadkami własności prywatnej na morzu i zakazano jej konfiskaty bez odpowiedniego wyroku sądu przyzowego. Zasady te, zostały określone w Deklaracji londyńskiej z 26 lutego 1909 r., która w części wstępnej głosiła, że podpisujące ją delegacje uznają tekst deklaracji za powszechne zasady prawa międzynarodowego.<sup>121/</sup>

W wyniku tak osiągniętego kompromisu, statek neutralny może być zajęty i traktowany jak nieprzyjacielski statek handlowy tylko w następujących przypadkach :<sup>122/</sup>

- statek jest własnością lub znajduje się pod kontrolą osób lub instytucji mających siedzibę na terytorium kontrolowanym przez nieprzyjaciela ;
- statek jest wyczarterowany przez rząd państwa nieprzyjacielskiego /np. do przewozu wojska / ;
- statek korzysta ze specjalnych licencji lub przywilejów przyznanych mu przez nieprzyjaciela;
- statek świadczy na rzecz nieprzyjaciela usługi sprzeczne z neutralnością /np. przekazuje wiadomości o przeciwniku, bierze bezpośredni udział w działaniach wojennych /;

- statek zmienił banderę z nieprzyjacielskiej na neutralną podczas wojny lub krótko przed jej wybuchem ;
- statek przerwał lub usiłuje przerwać blokadę wojenną ;
- statek przewozi towary zabronione / kontrabandę / ;
- kapitan statku odmawia wydania osób przebywających na pokładzie lub dokumentów okrętowych ;
- kapitan statku niszczy, zniekształca lub ukrywa dokumenty okrętowe albo w inny sposób przeciwstawia się rozkazom strony wojującej ;
- statek ucieka lub stawia opór przy przeprowadzaniu wizyty ;
- na statku brak jest podstawowych dokumentów okrętowych, albo gdy istniejące nasuwają podejrzenia co do ich prawdziwości ;
- statek płynie pod eskortą nieprzyjacielską, aby uniknąć możliwości wizytowania i zajęcia.

Zajęcie natomiast ładunku przewożonego przez statek neutralny może nastąpić w przypadku, gdy :

- stanowi on kontrabandę wojenną / bezwzględną i względną/, /art.39 Deklaracji londyńskiej z 1909r./;
- znajduje się na pokładzie statku, który usiłował przerwać lub przerwał blokadę wojenną / art.21 Deklaracji londyńskiej z 1909r./.

Kiedy po przeszukaniu statku neutralnego przez okręt strony wojującej, dowódca okrętu stwierdzi, że statek albo ładunek podlegają zajęciu, oficer przeprowadzający wizytę / " officier des prises " /, powinien wykonać następujące czynności :<sup>123/</sup>

- zebrać wszystkie dokumenty okrętowe, po uprzednim ich spisaniu i opieczętowaniu ;

- określić stan przewożonego ładunku, a następnie zabezpieczyć go przez zamknięcie i zaplombowanie ładowni oraz pomieszczeń okrętowych a także opieczetować sam ładunek;
- sporządzić protokół zajęcia, podając krótki opis statku oraz jego stan ;
- sporządzić listę załogi i pasażerów statku ;
- umieścić na pokładzie zajętego statku dostateczną ilość załogi okrętowej do zachowania go w posiadaniu, do utrzymania porządku i dyscypliny w czasie doprowadzania statku do najbliższego wskazanego portu.

Podczas eskortowania statku neutralnego przez okręt, zajęty statek spuszcza swoją banderę i podnosi banderę przynależności państwowej tego okrętu.<sup>124/</sup> W przypadku uszkodzenia statku lub niesprzyjających warunków pogodowych dowódca okrętu za zgodą państwa neutralnego może doprowadzić ten statek do jego najbliższego portu, aby po dokonaniu niezbędnych napraw, uzupełnieniu paliwa i zaopatrzenia, skierować go do portu strony wojującej.<sup>125/</sup>

Dopuszczalne jest również zajmowanie statków ,znajdujących się w portach strony wojującej /tzw. "Hafenrisen " /. Na poparcie tej tezy można przytoczyć wyroki sądów przysowych z okresu I i II wojny światowej. Tak np. Niemcy w II wojnie światowej w oparciu o art. 4 " Prisenordnung " z 1939r. dokonywali konfiskaty statków w portach okupowanej Norwegii i Francji, a nawet zajmowali i konfiskowali statki znalezione w suchych dokach. Podobnie Włosi, powołując się na art.139 " Legge italiana sulla guerra e neutralità " z 1938r., uznali za legalną konfiskatę statku " Capo Luna " dokonaną w Bordeaux ,a brytyjczycy statku " Bellaman ", zajętego w Trypolisie i niemieckich statków, zajętych w portach Rzeszy po jej

kapitulacji.<sup>126/</sup>

Przyjęto zwyczajowo i traktatowo, że podczas działań wojennych na morzu statki neutralne, nie powinny podlegać ze strony państw wojujących innym aktom przymusu niż te, które dotyczą egzekucji prawa wizyty i rewizji. Jednakże w kilku wyjątkowych przypadkach, strona wojująca jest uprawniona do zniszczenia zajętego statku lub ładunku. Zgodnie z Deklaracją londyńską z 1909r. **zajęty** statek neutralny nie może zostać zniszczony / zatopiony / na morzu pełnym przez okręt strony wojującej, ale powinien być doprowadzony do właściwego portu w celu uzyskania orzeczenia, co do ważności konfiskaty przewożonego ładunku lub statku / art. 48/. Natomiast w przypadku, gdy zastosowanie się do art. 48 może bezpośrednio wpłynąć na bezpieczeństwo okrętu lub powodzenie działań wojennych, w których ten okręt bierze udział, statek neutralny i przewożony przez niego ładunek podlegający konfiskacie może zostać zniszczony / zatopiony/, / art. 49/. Jednakże przed zniszczeniem statku należy zapewnić bezpieczeństwo osobom i dokumentom okrętowym znajdującym się na pokładzie / art. 50/. Wprawdzie nie określono ściśle pojęcia "bezpieczeństwo okrętu", lecz w związku z wyjątkowością tego postępowania musi to być faktycznie "wyjątkowa konieczność", jak o niej mówi art. 51 Deklaracji londyńskiej.<sup>127/</sup> Podczas obrad konferencji londyńskiej delegacja brytyjska była przeciwna idei niszczenia neutralnych statków i ładunków, jednakże w drodze kompromisu zaakceptowała takie rozwiązanie, aby zniszczenie statku i ładunku neutralnego oprzeć o zasadę "wyjątkowej konieczności". Zaproponowała również bardziej precyzyjne zdefiniowanie tego pojęcia.

" Dążyliśmy do tego, aby została uznana propozycja, że zwykła niezdolność do oszczędzania załogi statku neutralnego nie oznacza elementu niebezpieczeństwa w sensie klauzuli zawartej w art.49. Sądząc jednak, że jeżeli nawet wymieniono by wszystkie przypadki wyjątkowej konieczności, co jest praktycznie niemożliwe, to byłoby lepiej nie wymieniać żadnej innej szczegółowej sytuacji wychodzącej poza ramy tego pojęcia, ze względu na to, że mogłoby to być wykorzystane do uzasadnienia wniosku, że przypadki, które nie zostały tu wyraźnie wyłączone, również zostały objęte tym przepisem!"<sup>128/</sup>

O złożoności tego problemu świadczy również zapis w amerykańskim regulaminie " Law of Naval Warfare " z 1955 r., sec.503/6, który stanowi, iż " choć niszczenie zajętych statków neutralnych nie jest całkowicie zakazane, to jednak powoduje powstanie dużo poważniejszej odpowiedzialności niż przy zniszczeniu zajętego statku nieprzyjacielskiego ". Jeżeli sąd przyzowy uzna, że zniszczenie / zatopienie / statku neutralnego i jego ładunku było niesłuszne, pozbawione podstaw prawnych albo spowodowane niedbalstwem załogi okrętu w czasie doprowadzania go do portu, właścicielowi tego statku należy się odszkodowanie. Odszkodowanie należy się również właścicielowi zniszczonego ładunku, który nie podlegał konfiskacie / art. 104 Oxfordzkiego podręcznika wojny morskiej /<sup>129/</sup>

Sam fakt zajęcia statku lub ładunku neutralnego nie stanowi jeszcze o prawie do pozbawienia ich przynależności państwowej. Może to czynić jedynie kompetentny sąd przyzowy państwa dokonującego zajęcia na podstawie wydanego orzeczenia.

Konfiskata jest aktem, którym sąd przyzowy orzeka prawomocność zawładnięcia statku lub zajęcia jego ładunku. Za podstawę sądowego rozstrzygnięcia o konfiskacie zajętego neutralnego statku lub ładunku stanowią następujące okoliczności :<sup>130/</sup>

- nie podporządkowanie się statku na wezwanie okrętu do zatrzymania się i stawianie oporu przeciwko dokonaniu wizyty ;
- jeżeli statek pozostaje pod rozkazami lub pod kontrolą przedstawiciela rządu nieprzyjacielskiego ;
- usiłowanie zniszczenia / zatopienia / statku przez jego załogę ;
- pływanie statku pod ochroną okrętów nieprzyjacielskich ;
- świadczenie przez statek usług dla strony nieprzyjacielskiej / np. przewóz wojsk, przekazywanie wiadomości rozpoznawczych i in. / ;
- branie bezpośredniego udziału w działaniach wojennych ;
- przewożenie kontrabandy wojennej , stanowiącej więcej niż połowę ładunku statku ;
- zatrzymanie statku za przerwanie blokady wojennej .

W powyższych przypadkach okręt strony wojującej ma prawo zniszczyć i zatopić statek neutralny. Jednakże zatopienie statku neutralnego jest środkiem, do którego dowódca okrętu powinien uciekać się tylko w ostateczności..., gdy konieczność wojenna uniemożliwia jego bezpieczne doprowadzenie do portu a zwolnienie z wojskowego punktu widzenia byłoby niedopuszczalne.<sup>131/</sup>

Problemem niszczenia / zatapiania/ statków neutralnych przez strony wojujące zajął się także Instytut Prawa Międzynarodowego na swojej sesji w Turynie w 1882r. W opracowanym przez niego "Réglement

des prises maritimes " stwierdzono , że statek neutralny można zatopić w następujących przypadkach :<sup>132/</sup>

1. jeżeli statek jest tak uszkodzony, że nie może utrzymać się na wodzie ;
2. jeżeli prędkość statku jest tak mała, że nie może nadążyć za okrętem i narażony jest przez to na odbicie przez nieprzyjaciela ;
3. w razie zbliżania się przeważających sił nieprzyjaciela ;
4. jeżeli okręt nie posiada dosyć licznej załogi, żeby obsadzić nim zajęty statek ;
5. jeżeli port, do którego należałoby doprowadzić zajęty statek leży zbyt daleko.

Natomiast regulamin rosyjski z 27.III.1895 r. pozwalał zatopić zatrzymany neutralny statek handlowy , tylko w przypadku, kiedy uratowanie statku okaże się niemożliwym, a mianowicie :<sup>133/</sup>

1. jeżeli, statek jest w złym stanie technicznym i posiada małą wartość;
2. jeżeli, statek łatwo może zostać odbity przez nieprzyjaciela;
3. jeżeli, statek jest przeszkodą dla okrętu zatrzymującego ;
4. jeżeli, odpowiednie porty leżą zbyt daleko albo są blokowane.

Podczas I i II wojny światowej strony wojujące interpretowały w sposób rozszerzający prawo niszczenia łupu neutralnego i stosunkowo rzadko doprowadzały zatrzymane statki neutralne do własnych portów.

W okresie powojennym, w związku z okresem zimnej wojny i licznymi konfliktami lokalnymi, francuska marynarka wojenna wprowadziła w 1965 r. specjalną instrukcję dla dowódców okrętów, gdzie w art.2 dotyczącym postępowania podczas wojny ze statkami neutralnymi stwierdzono, że jednostka taka może zostać zaatakowana w następujących przypadkach, gdy :<sup>134/</sup>

1. będzie brała udział w działaniach wojennych takich, jak: stawianie min lub trałowanie, przecinanie kabli podmorskich, atakowanie statków handlowych pod banderą francuską lub jej sojuszników itd. ;
2. będzie uczestniczyła w działaniach wojennych nieprzyjaciela, poprzez przekazywanie nieprzyjacielowi przez jakiegokolwiek środki łączności informacji rozpoznawczych, które mogą być użyteczne dla nieprzyjaciela, takich, jak : podawanie pozycji, podawanie namiarów odległości na cel itd. ;
3. nie podporządkuje się rozkazom dowódcy okrętu ;
4. pomimo zakazów dowódcy okrętu wykorzystuje swoje środki łączności ;
5. jest eskortowana przez jedną ze stron wojujących ;
6. odmówi polecenia zatrzymania się, w celu przeprowadzenia kontroli ;
7. podczas przeprowadzania kontroli stawia czynny opór.

W instrukcji stwierdzono również, że powodem do zniszczenia / zatopienia/ neutralnego statku handlowego nie może być jedynie fakt posiadania przez niego uzbrojenia o charakterze obronnym.

Konfiskaty ani zniszczenia nie stosuje się do :

- statków neutralnych przeznaczonych do rybołówstwa przybrzeżnego i potrzeb małej żeglugi lokalnej wraz z ich sprzętem i ładunkami, jeżeli te statki nie biorą udziału w działaniach wojennych / art.3.XI Konwencji haskiej z 1907r./ ;
- statków neutralnych przeznaczonych do zadań religijnych, naukowych lub filantropijnych / art. 4 XI Konwencji haskiej z 1907 r./ ;
- przesyłek pocztowych / korespondencji / znajdujących się na statkach neutralnych, jeżeli nie naruszają one blokady wojennej / art.1 XI Konwencji haskiej z 1907 r./;
- neutralnych statków szpitalnych / art.22 Konwencji genewskiej z 1949r./;
- jednostek ratownictwa przybrzeżnego państwa neutralnego / art.27 II Konwencji genewskiej z 1949r./;
- neutralnych statków kartelowych.<sup>135/</sup>

Dokonywanie konfiskaty jak i niszczenia / zatapiania/ statków lub ładunków neutralnych nie jest dozwolone na wodach terytorialnych państw neutralnych - lub na międzynarodowych wodach zneutralizowanych.

Załoga i pasażerowie skonfiskowanego statku neutralnego podlegają zwolnieniu, jeżeli są obywatelami państwa neutralnego. Natomiast załoga statku, która świadczy usługi nieprzyjacielowi może być zwolniona pod warunkiem, że złoży pisemne zobowiązanie, że nie będzie uczestniczyć w dalszych działaniach wojennych i służyć siłom zbrojnym nieprzyjaciela w okresie wojny / art.5 XI Konwencji haskiej z 1907 r./. W razie odmowy złożenia takiego zobowiązania, za-

łoga ta podlega aresztowaniu. Załoga statku neutralnego, która stawiała opór podczas wizytowania lub zajęcia statku, albo brała udział w działaniach wojennych, może być ukarana przez sąd wojenny. Zwolnieniu podlegają obywatele państwa nieprzyjacielskiego, którzy byli pasażerami lub stanowili część załogi skonfiskowanego statku neutralnego, o ile nie podlegają obowiązkowi służby wojskowej lub złożą pisemne zobowiązanie, że nie będą służyć w żadnej formacji mającej związek z działaniami wojennymi / art.6 XI Konwencji haskiej z 1907r./.

Praktyka konfliktów zbrojnych na morzu, wskazuje, że zajęcie neutralnych statków i ładunków następuje najczęściej w przypadku działań blokadowych.

Warunkiem koniecznym do zajęcia statku i przewożonego ładunku jest jego zatrzymanie i poddanie kontroli. Zadanie to mogą wykonywać jedynie okręty nawodne. W przypadku stosowania przez przeciwnika / na szeroką skalę / okrętów podwodnych, lotnictwa morskiego lub broni minowej, jest to zadanie niewykonalne. Należy sądzić, że w przypadku ustanowienia rozległych "stref blokady", "stref działań wojennych", "stref zamkniętych" czy też "stref niebezpiecznych", wizyta i zajęcie neutralnych statków handlowych nie będzie realizowane, natomiast wszystkie jednostki naruszające taki rejon będą atakowane (rakiety, torpedy, miny) i zatopiane, zatem prawo wizyty i rewizji oraz implikowane jego zastosowaniem czynności ztracą praktycznie sens.

Z powyższego widać, że swoboda i bezpieczeństwo żeglugi państw neutralnych na morzu pełnym w czasie wojny na morzu jest znacznie ograniczona, szczególnie w przypadku, gdy strona wojująca zastosuje skuteczną blokadę morską, uniemożliwiającą wpływa-

nie do blokowanych rejonów lub, gdy w drodze ogłoszenia listy kontrabandy, uzyska prawo do konfiskowania wymienionych w niej towarów, a w pewnych okolicznościach nawet przewożącego je statku neutralnego. Należy uznać, że zakres swobody i bezpieczeństwa żeglugi państwa neutralnego zależeć będzie od rozmiaru list kontrabandy i rodzaju towarów na nich umieszczonych, jak i od wewnętrznych przepisów strony wojującej, co do ich stosowania oraz od samego sposobu przeprowadzania blokad. Uregulowanie tych kwestii podczas wojny na morzu będzie wynikiem istniejącego układu sił polityczno-wojskowych między stronami wojującymi a pozostałymi państwami. W praktyce bowiem, jak pokazała historia, państwa neutralne dysponujące silnymi flotami wojennymi były zawsze tym czynnikiem, od podstawy których zależało w dużej mierze przestrzeganie przepisów międzynarodowego prawa wojny morskiej.

## 3.6. PRZYPISY

1. Makowski J., Podręcznik prawa międzynarodowego, Warszawa 1948 r., s. 347.
2. Gelewski T.M., Prawo wojny morskiej a praktyka na przykładzie obu wojen światowych., w: Prawo morskie, t. III, Warszawa 1989, s.64.
3. Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów. t.I, Warszawa 1954, s.60.
4. Szuldenfrei M., Prawo morskie, Warszawa 1953 r., s. 40-41.
5. Papież Aleksander VI, specjalną bullą wydaną w 1493r. potwierdził de facto " prawa " Hiszpanii i Portugalii na monopol handlu i żeglugi w rejonach nowoodkrytych i uprawomocnił " linię demarkacyjną " na oceanach , pomiędzy obu monopolistami. W ten sposób, pirenejskie monarchie dokonały pomiędzy sobą podziału oceanów i zamknęły przed swoimi konkurentami wejście na oceaniczne szlaki handlowe.
6. Bierzanek R., Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego, Warszawa 1960, s.14.
7. Grotius H., Wolność mórz /przekład Bierzanek R./, Warszawa 1955, s.36.
8. Szuldenfrei M., Prawo morskie, Warszawa 1953, s.39.
9. Winiarski B., Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego, Warszawa 1938 , s.4.
10. Bierzanek R., Wolność mórz w rozwoju historycznym., w: Państwo i Prawo, 1952, nr 12, s.834-835.
11. tamże, s.834-835.

12. Martens F., *Sowriemiennoje mieżdunardnoje prawo cywilizowanych narodów*, t.I, Moskwa 1882, s. 364-365.
13. Phillimore R., *Commentaries upon International Law*, London 1871, s. 210.
14. Ortolan T., *Régles internationales et diplomatic de la mer*, Paris 1853, s.120.
15. Winiarski B., *Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1938, s.68.
16. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*. t.I, Warszawa 1954, s.180-181.
17. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*. t.II, Warszawa 1958, s.11.
18. Corbett J., *The League of Peace and Free Sea*, London 1917, s.5.
19. Higgins A.P., Colombos C.J., *The International Law of the Sea*, London 1943, s.437.
20. German conception of the freedom of the seas, w: *The American Journal of International Law*, Vol.13, 1919, s.220.
21. Report of the International Law Association Thirty-First Conference, Buenos Aires, 24-30 August 1922, Vol.1, London 1923, s. 174.
22. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*. t.II, Warszawa 1958, s.456.
23. Bierzanek R., *Wolność mórz w rozwoju historycznym*, w: *Państwo i Prawo*, 1952, nr 12, s.847.
24. Higgins A.P., Colombos C.J., *The International Law of the Sea*, London 1943, s.373.
25. United Nations, General Assembly, A/CN 4/94, 8 July 1955, s.6.

26. Gelberg L., Piractwo na morzach chińskich, Warszawa 1956, s. 56.  
Gelberg L., Zarys prawa międzynarodowego, Warszawa 1979, s. 174-175.
27. Berezowski C., Terytorium, Instytucje wyspecjalizowane, Współpraca międzynarodowa, Obszary kolonialne i zależne, Wojna powietrzna, Warszawa 1957, s. 31.
28. Bierzanek R., Symonides J., Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 1985, s. 234.
29. Schenk R., Seekrieg und Völkerrecht, Berlin 1958, s. 112.
30. Rotocki Z., Broń rakietowa a konflikty zbrojne na morzu, w: Państwo i Prawo, 1976, nr 7, s. 90.
31. tamże, s. 90.
32. Danziger R., The Persian Gulf Tanker War, w: U.S. Naval Institute Proceedings, Vol. 111, May 1985, s. 160.
33. Department of State Bulletin, Vol. 87, 1987, No 2124.
34. Argentina - Venezuela. Whiteman Digest of International Law, 1960, Vol. 10, s. 681.
35. Trajnin I.P., Woprosy territori w gosudarstwiennom prawie, w: Sowjetskoje Gosudarstwo i Prawo, 1947, nr 5-6, s. 228.
36. tamże, s. 228.
37. Hautefeuille L.B., Questions de droit maritime international, Paris 1863, s. 14-15.
38. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1975, s. 640.
39. Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów. t. I, Warszawa 1954, s. 296-298.
40. Oppenheim L., Międzynarodowe prawo. t. 1, Moskwa 1943, s. 302.
41. Hyde Ch., Międzynarodowe prawo. Jewo ponimaniije i primienienije Sojedinionnymi Sztabami Ameriki. t. 6, Moskwa 1954, s. 115-116.

42. Brittin B.H., Watson L.B., International Law for Seagoing Officers  
Annapolis 1972, s. 227.
43. Kożewnikow F.J., Międzynarodowe prawo, Moskwa 1951, s. 536.
44. Górciel A., Prawo morskiej blokady wojennej, w: Przegląd Morski, 1962, nr 10.
45. Accioly H., Traité de Droit International Public, Paris 1942,  
Vol. 2, s. 410.
46. Kozłowski Z., Blokada morska, w: Przegląd Morski, 1976, nr 4.
47. Colombos C.J. The International Law of the Sea, London 1975.,  
s. 589.
48. Dupuis Ch., Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, Paris 1899, s. 204.
49. Oppenheim L., International Law, London 1957, wyd. VII, Vol. 2,  
s. 775-776.
- Castren R., The Present Law of war and Neutrality, Helsinki  
1954, s. 296-293.
50. Bierzanek R., Wojna a prawo międzynarodowe, Warszawa 1982,  
s. 281-282.
51. Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków,  
Warszawa 1963, s. 63.
52. tamże, s. 62.
53. Również amerykański regulamin " Law of Naval Warfare " z 1955r.  
w art. 632, pkt. h/1/ stanowi, iż :
- " Neutralne okręty i samoloty wojskowe nie posiadają prawa wkraczania w obręb rejonu blokady. Jednakże można im zezwolić na wejście lub wyjście z rejonu blokady ze względów kurtuazyjnych. Zezwolenie to podlega pewnym warunkom, np. co do długości pobytu, które najstarszy oficer blokującej siły zbrojnej może uznać za konieczne i właściwe ".

54. Zgodnie z art.174 włoskiego regulaminu " Legge italiana sulla guerra e neutralità " z 1938 r. : " Dowódca blokującej siły zbrojnej może w wypadku udowodnionej siły wyższej pozwolić neutralnemu statkowi handlowemu wejść lub opuścić blokowaną strefę pod warunkiem , że nie pozostawi on tam ani nie zabierze ładunku " .
55. Np. w okresie I wojny światowej państwa sprzymierzone ustaliły w odniesieniu do blokady Austro- Węgier i Albanii termin dziesięciodniowy, Niemieckiej Afryki Zachodniej - czterodniowy, tureckich wybrzeży Azji Mniejszej - trzydniowy , zaś Kamerunu i Bułgarii - dwudniowy / Colombos C.J.,The International Law of the Sea, London 1975,s.585-586/.
56. Górbiel A., Prawo morskiej blokady wojennej, w : Przegląd Morski, 1962,nr 10,s.34.
57. Oppenheim L., International Law, London 1975,wyd.II,Vol.2 ,s.785.
58. Art.17. " Zajęcie statków neutralnych z powodu naruszenia blokady może być uskutecznione tylko w promieniu działalności okrętów przeznaczonych do zapewnienia efektywności blokady " .
- Art.19. " Nie można mówić o naruszeniu blokady, które by upoważniało do zajęcia statku w tym czasie, gdy kieruje się on do portu nie blokowanego bez względu na późniejsze przeznaczenie statku lub jego ładunku " .
- Art.20. " Statek, który z naruszeniem blokady wypłynął z portu blokowanego albo usiłował doń zawinąć,może być zajęty, jeżeli jest ścigany przez okręt należący do blokującej siły zbrojnej. Jeżeli pościgu zaniechano albo blokada została zdjęta,nie można już dokonać zajęcia "

59. Tucker R.W., *The Law of war and neutrality at sea*, Washington 1957, s.292-295.
60. Kozłowski Z., *Blokada morska*, w : *Przegląd Morski*, 1976, nr4, s.56.
61. tamże, s.56-57.
62. Accioly H., *Traité de Droit International Public*, Paris 1942, **Vol.3**, s.424.
63. Kusz A.J.E., *O Kontrabandzie wojennej*, Warszawa 1931, s.45.  
Bierzanek R., Rotocki Z., *Vademecum dla kapitanów statków*, Warszawa 1963, s.63.
- Laprus M., *Leksykon wiedzy wojskowej*, Warszawa 1979, s.175.
64. Gelewski T.M., *O kontrabandzie wojennej*, w : *Przegląd Morski*, 1968, nr 4, s.63.
65. Gelewski T.M., *Prawo wojny morskiej a praktyka na przykładzie obu wojen światowych*, w : *Prawo morskie*, t.III, Warszawa 1989, s.66.
66. Strupp K., *Eléments du droit international public universel, européen et américain*, Paris 1930, s.608-609.
67. Traktaty m.in.: Angielsko - Niderlandzki z 1668r., 1674 i 1675r.;  
Szwedzko-Niderlandzki z 1667r., 1675r. i 1679r.;  
Francusko-Niderlandzki z 1678r.;  
Francusko- Angielski z 1677 r.
68. Makowski J., *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 1918, s.593.
69. Westlake J., *Traité de droit international*, traduit par A.de Lapradelle, Oxford 1924, s.684-685.
70. Kusz A.J.E., *O kontrabandzie wojennej*, Warszawa 1931, s.25.
71. tamże, s.26.
72. tamże, s.29.

73. tamże, s.29.
74. Cybichowski Z., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1928, s.353.
75. Durdieniewski W.N., Kryłow S.B., Podręcznik prawa międzynarodowego, Warszawa 1950, s.604-605.
76. Oppenheim L., International Law. A Treatise, London 1905, t.II, s.496.
77. Wehberg H., Das Seekriegsrecht, w: Handbuch des Völkerrechts, Stuttgart 1916, s.93-99.
78. Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków, Warszawa 1936, s.64.
79. tamże, s.64.
80. tamże, s.65.
81. tamże, s.66.
82. " Czarna lista " /ang." black list " / - środek wojny ekonomicznej stosowany przez Brytyjczyków w I i II wojnie światowej. Polegał na umieszczeniu na specjalnej liście firm lub osób, mieszkających lub handlujących na terytorium neutralnym, a prowadzących lub podejrzanych o prowadzenie handlu z nieprzyjacielem. Osoba lub firma wciągnięta na tę listę automatycznie uzyskiwała charakter nieprzyjacielski, bez względu na swą narodowość lub miejsce zamieszkania. W wyniku czego, własność jej / towary/ mogła ulec konfiskacie, a utrzymywanie jakichkolwiek stosunków z nią, było zakazane pod karą wciągnięcia na " czarną listę".
83. „ Legge italiana sulla guerra e neutralita ” 1938r., art.148.

84. Bierzanek R., *Wojna a prawo międzynarodowe*, Warszawa 1982, s.295.
85. Makowski J., *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 1918, s.606.
86. Kusz A., *O Kontrabandzie wojennej*, Warszawa 1931, s.88 i 91.
87. Bierzanek R., Rotocki Z., *Vademecum dla kapitanów statków*, Warszawa 1963, s.49.
88. Prawo wizyty w czasie pokoju ma zastosowanie do następujących sytuacji : gdy istnieje podejrzenie, że statek handlowy uprawia piractwo, handel niewolnikami, narkotykami, bronią, ukrywa fakt posiadania tej samej co okręt bandery czy też nadaje nielegalne audycje radiowe oraz nie posiada żadnej przynależności państwowej. Patrz : Symonides J. *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986., s.307-308 ; *The Law of the Sea. Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*. United Nations, New York 1983, s.35-36.
89. Gniadecki K., *Prawo morza*, Gdynia 1990, s.215.
90. Kusz A., *O kontrabandzie wojennej*, Warszawa 1931, s.95.
91. Dz.U. nr 28, poz.210.
92. Dz.U. 1935, nr 28, poz.211.
93. Patrz : Aneks 1.
94. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna*, Warszawa 1954, tom I, s.296-307.
95. Parfond P., *Le Droit de Prise*, Paris 1955, s.97.
96. Kusz A., *O kontrabandzie wojennej*, Warszawa 1931, s.93.
97. Scott J.B., *The Declaration of London. 26.II.1909*, Official Documents, 1919, s.130.
98. Niemiecka " *Prisenordnung* " z 30.IX.1909r. , opublikowana 3.VIII.1914 r. w : *Reichsgesetzblatt* , 1914, nr 50, s.275-300.
99. *Instructions sur l 'application du droit International en cas de guerre*, 19 décembre 1912.

100. Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Warszawa 1954, tom I, s.306.
101. Rotocki Z., Prawo wizyty i rewizji, Łódź 1963, s.199.
102. Ferguson J.H., Manuel of International Law, Hague 1884, Vol.2, s. 416.
103. Bierzanek R., Wojna a prawo międzynarodowe, Warszawa 1982, s. 289-290.
104. Smith H.A., Le developpement moderne des lois la guerre maritime, R.d.C., 1938 - I, t.63, s. 643.
105. Patrz : art.31, II Konwencja genewska z 12.VIII.1949r., o poprawieniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu.
106. Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Warszawa 1954, tom I, s.288.
107. Oxfordzki podręcznik wojny morskiej, 9. VIII.1913./przekład M.Ilnicki /, Biblioteka prawa humanitarnego ZG PCK, Warszawa 1989, s.4.
108. Patrz : art. 2 paragraf 1 " Prisenordnung " z 1939 r.  
sekcja 502/b/5 US Law of Naval Warfare z 1955 r.
109. Patrz : art. 1 i 4 fińskiego Dekretu z 11.II.1922r., dotyczącego prawa łupu ;  
art. 2 " Prisenordnung " z 1939r. ;  
art.3 francuskiej instrukcji z 24.XII.1939r., dotyczącej konfiskaty statków.
110. kusz A., O kontrabandzie wojennej, Warszawa 1931, s.94.
111. Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków, Warszawa 1963, s.50.
112. Łopuski J., Prawo morskie, Gdańsk 1974, s.394.  
Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków, Warszawa 1963, s.54-55.

113. Brittin B.H., Watson L.B., International Law for Seagoing Officers, Annapolis-Maryland 1960, s. 145-146  
 Łopuski J., Prawo morskie, Gdańsk 1974, s. 394-396.  
 Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków,  
 Warszawa 1963, s. 55-58.
114. Do podstawowych dokumentów okrętowych zalicza się: certyfikat okrętowy, dowód rejestracji, dowód zaczerterowania, manifest ładunku, konosament, dziennik okrętowy, dziennik radiowy, spis załogi i pasażerów.
115. Przegląd morski, 1970, nr 5, s. 78.
116. Rapport de la Commission de Droit International, 1956, s. 32.
117. Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków,  
 Warszawa 1963, s. 56.
118. Oxfordzki podręcznik wojny morskiej, 9.VIII.1913r./przekład M. Ilnicki /, Warszawa 1989, Biblioteka prawa humanitarnego ZG PCK s. 3.
119. Makowski J., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1918, s. 610.
120. tamże, s. 3-4.
121. Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Warszawa 1954r., tom I, s. 296.
122. Rotocki Z., Prawo wizyty i rewizji, Łódź 1963, s. 197.  
 Łopuski J., Poradnik prawny dla kapitanów i oficerów morskich statków handlowych, Warszawa 1956, s. 295.  
 patrz: Konwencja o neutralności morskiej, Hawana 20.II.1928r.,  
 art. 12 / Aneks 2 /.
123. Oxfordzki podręcznik wojny morskiej, 9. VIII.1913, Warszawa 1989 s. 38/ art. 100/.

124. Art.124 Instrukcji francuskiej z 1934 r.
125. Art.17 Konwencji hawańskiej z 1928r., patrz : Aneks 2.
126. Bierzanek R.,Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków,  
Warszawa 1963,s.53.
127. Rotocki Z., Broń rakietowa a konflikty zbrojne na morzu,  
w : Państwo i Prawo, 1976, nr 7,s.91.
128. Ronzitti N., The Law of Naval Warfare,London 1988,s.266.
129. Oxfordzki podręcznik wojny morskiej,9.VIII.1913r.,Warszawa  
1989,s.4.
130. Gorszkow G.S.,Międzynarodnoje morskoje prawo. Sprawocznik ,  
Moskwa 1985,s.401-402.  
Kożewnikow F.J., Koreckij W.M.,Kurs międzynarodnowo prawa,  
Moskwa 1969r.,s.398.
131. Brittin B.H.,Watson B., International Law for Seagoing Officers,  
Annapolis-Maryland 1960,s.146.  
Bierzanek R.,Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków,War-  
szawa 1963,s.79.
132. Makowski J.,Prawo międzynarodowe,Warszawa 1918,s.614.
133. tamże,s.614.
134. Fenrick W.J.,Military objectives in the law of naval warfare,  
Bochum 1989,s.58-59.
135. Hackworth G.H., Digest of International Law, Washington 1943,  
Vol. 6,Chapter XXI,s. 542.

## R O Z D Z I A Ł    I V

PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTWA NEUTRALNEGO  
W STOSUNKU DO STRONY WOJUJĄCEJ

## 4.1. Obowiązek równego traktowania stron wojujących

Neutralność wojenna jest sytuacją państw, które nie biorą bezpośredniego udziału w działaniach wojennych oraz pośrednio nie wspierają wysiłku wojennego stron wojujących. Sytuacja taka tworzy dla państwa neutralnego określone prawa i nakłada na państwo neutralne obowiązek zachowania bezstronności w toczącym się konflikcie zbrojnym / tzw. dodatnia strona neutralności/. Już w Preambule XIII Konwencji haskiej z 1907 r. zawarto postanowienie, że " uznany obowiązkiem mocarstw neutralnych jest bezstronnie stosować przyjęte przez nie zasady do różnych stron wojujących " / Aneks 1/. Wynika z tego , że państwo neutralne nie może przestrzegać tzw. neutralności życzliwej / " neutralité bienveillante " /, to znaczy z jedną stroną lepiej się obchodzić, aniżeli z drugą. Dlatego też, należy stwierdzić, że obowiązek zachowania bezstronności i równego traktowania stron wojujących w konflikcie zbrojnym na morzu stanowi istotną treść zasady morskiej neutralności wojennej.

Obowiązki państw neutralnych w wojnie na morzu zostały określone w następujących aktach prawa międzynarodowego:

- Konwencji XIII haskiej z 18.X.1907r. dotyczącej praw i obowiązków mocarstw neutralnych w razie wojny morskiej /Aneks 1/;
- Konwencji hawańskiej z 20.II.1928r. o neutralności morskiej / Aneks 2 / ;
- Nordyckich zasadach neutralności z 27.V.1938 r. /tzw. Deklaracja sztokholmska - Aneks 3 /;
- Konwencji genewskiej z 12.VIII.1949r. o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu / II Konwencja genewska/;
- Protokole dodatkowym do Konwencji genewskich z 12.VIII. 1949r. dotyczącym ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych / Protokół I/.

Zgodnie z tymi dokumentami, podstawowym obowiązkiem państwa neutralnego w wojnie **na morzu** jest powstrzymanie się od jakiegokolwiek uczestnictwa w działaniach zbrojnych pomiędzy stronami wojującymi. Nie może ono w szczególności żadnemu z wojujących udzielać pomocy o charakterze wojskowym / np. zgodnie z art.6. XIII Konwencji haskiej, przez bezpośrednie lub pośrednie dostarczanie z jakiegokolwiek tytułu okrętów, amunicji i wszelkiego rodzaju sprzętu wojskowego /.

Okręty i inne jednostki pływające będące własnością państwa neutralnego nie mogą być wykorzystywane do udzielania stronom wojującym bezpośredniej pomocy / "unneutral services "/, polegającej na przewożeniu oddziałów wojskowych i sprzętu wojskowego albo udzielaniu informacji o charakterze rozpoznawczym.

W Deklaracji londyńskiej z 1909r. w rozdziale III " O pomocy nieprzyjacielskiej " znajdujemy upoważnienie wojujących do traktowania statku państwa neutralnego udzielającego pomocy nieprzyjacielowi tak jak statku nieprzyjacielskiego oraz pewne wskazówki, co należy uważać za pomoc nieprzyjacielowi.

XIII Konwencja haska zobowiązuje również państwo neutralne do użycia wszystkich dostępnych mu środków w celu zapobieżenia wyposażenia lub uzbrojenia każdego statku znajdującego się pod jego jurysdykcją, w urządzenia / systemy rozpoznawcze, walki radioelektronicznej, naprowadzania lotnictwa i in./, których obecność mogłaby sugerować udział tych jednostek w działaniach skierowanych przeciwko jednej ze stron wojujących / art.8/.

Państwo neutralne, nie mogąc samo zaopatrywać stron wojujących w sprzęt i materiały wojenne, nie ma jednak obowiązku przeszkadzania fizycznym i prawnym osobom lub państwom trzecim w wywozie lub transporcie przez swoje terytorium na rzecz jednej lub drugiej strony wojującej wszelkich materiałów wojennych, które mogłyby być przydatne dla prowadzenia działań wojennych/art.7 XIII Konwencji haskiej/.

Przepisy o wejściu i postoju okrętów i statków handlowych stron wojujących na wodach terytorialnych i w portach państwa neutralnego powinny być stosowane w równy sposób przez obie strony konfliktu. Reguła ta należy do prawa zwyczajowego wojny morskiej. Prawo międzynarodowe zabrania stronom wojującym wykorzystywać porty i wody neutralne dla działań morskich przeciwko drugiej stronie wojującej. Na terytorium państwa neutralnego / wody teryto-

rialne, wody wewnętrzne/ nie można zakładać baz morskich oraz wykorzystywać środków łączności lub jakichkolwiek innych urządzeń mogących służyć jako środek porozumienia się z siłami zbrojnymi na lądzie , w powietrzu lub na morzu.

Jednakże państwo neutralne, ogranicza się do egzekwowania takiego nadzoru w stosunku do okrętów i statków stron wojujących, na jakie pozwalają mu środki, które ma do dyspozycji / art. 25 XIII Konwencji haskiej/. Dlatego też, nie ponosi odpowiedzialności za nieskuteczność swych działań, jeżeli wykorzystuje do nich wszystkie dostępne mu środki.

Podczas przepływu przez wody terytorialne państwa neutralnego lub wejścia do jego portu, okręty strony wojującej mogą skorzystać za zgodą władz portowych z usług pilotów / art. 11 XIII Konwencji haskiej/. Choć podczas redakcji tego artykułu delegacja niemiecka zgłosiła zastrzeżenia, to nie można w tym przepisie dopatrywać się pogwałcenia zasad neutralności, dopóki piloci wykorzystywani będą jedynie na wodach neutralnych, a nie na morzu pełnym.<sup>1/</sup>

Okręt strony wojującej może być zaprowadzony do portu neutralnego / z wyjątkiem portu wojennego/ tylko w przypadku zaistnienia ściśle określonych powodów, jak niezdolność do dalszej żeglugi /np. awaria siłowni/, złe warunki hydrometeorologiczne, brak paliwa lub inne.

W neutralnych portach i na wodach terytorialnych okręty stron wojujących mogą naprawiać swe uszkodzenia , tylko w stopniu koniecznym dla bezpieczeństwa żeglugi i w żadnej mierze nie mogą odtwarzać i zwiększać swej siły bojowej / art. 17 XIII Konwencji haskiej/

Natomiast uzupełnienia zapasów /np. żywność, paliwo/ można dokonać tylko za zgodą państwa neutralnego do ilości przewidzianych dla stanu pokojowego / art. 19/. Konwencja hawańska z 1928 r. przewiduje nawet możliwość udzielenia w tym celu specjalnej pożyczki lub kredytu bankowego na dokonanie niezbędnych napraw i zakupów / art. 16 - Aneks 2 /.

W braku odmiennych postanowień w ustawodawstwie wewnętrznym państwa neutralnego, okrętem stron wojujących nie wolno zatrzymywać się w portach, na redach i wodach terytorialnych dłużej aniżeli 24 godziny , przy czym jednocześnie mogą znajdować się tam najwyżej trzy okręty każdej ze stron wojujących. Powinny one odpłynąć natychmiast po ustaniu przyczyny , która usprawiedliwiała zawinięcie do portu.

Jeżeli w porcie neutralnym znajdują się okręty obu stron wojujących, wówczas okręty jednej strony wojującej mogą opuścić port po upływie przynajmniej 24 godzin od chwili opuszczenia go przez okręty drugiej strony.

Okręt strony wojującej może pozostać dłużej niż 24 godziny w porcie neutralnym, jeżeli jest to usprawiedliwione działaniem tzw. siły wyższej / " force majeure " /.Okręt strony wojującej, który nie opuścił portu neutralnego w przewidzianym przepisami terminie, powinien być rozbrojony a jego załoga internowana.

Postanowienia zawarte w XIII Konwencji haskiej ograniczające dostęp i pobyt okrętów w portach i na wodach terytorialnych państw neutralnych mają charakter względnie obowiązujący / obowiązują one tylko wówczas, gdy państwo neutralne nie wyda innych przepisów, które powinny być jednakowe dla obu stron wojujących /.

W przypadku, gdy statek handlowy jednej ze stron wojujących został zajęty na neutralnym morzu terytorialnym przez okręt strony wojującej, państwo neutralne winno uczynić wszystko, żeby uwolnić zajęty statek, jeżeli znajduje się on jeszcze na terytorium podlegającym zwierzchnictwu państwa neutralnego. XIII Konwencja haska zakazuje również tworzenia sądów przyzowych na terytorium państwa neutralnego lub na statku znajdującym się w obszarze jego wód terytorialnych / art.4/.

Państwo neutralne ma również obowiązek niedopuszczania na swoich wodach terytorialnych i wewnętrznych do uzbrajania statków handlowych stron wojujących / jedna z tzw. reguł waszyngtońskich z 1871 r./ .Wszelkie zakazy dotyczące udawania się okrętów wraz ze statkami będącymi **zdobyczami wojennymi (pryzami)** do portów państw neutralnych, powinny być stosowane bez dyskryminacji wobec obu stron wojujących.

Również względy humanitarne nakazują państwu neutralnemu ~~zająć~~ bezstronne stanowisko w stosunku do uczestników konfliktu zbrojnego na morzu. II Konwencja genewska z 12.VIII.1949 r. o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu stanowi, że członkowie sił zbrojnych niezależnie od tego, do której strony należą, którzy znajdują się na morzu i są ranni lub chorzy, albo stali się rozbitkami, będą szanowani i chronieni we wszelkich okolicznościach / art. 12/.

Zgodnie z Protokołem dodatkowym z 7.XII.1977 r. dotyczącym ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych państwo neutralne jest zobowiązane udzielić w największym rozmiarze i naj-

krótszym czasie kwalifikowaną pomoc medyczną, jaką wymaga ich stan zdrowia / art. 10/. Zabrania się również czynienia różnic / na niekorzyść członków jednej ze stron wojujących z powodu rasy, barwy skóry, płci, języka, religii lub wiary, poglądów politycznych, pochodzenia narodowego lub społecznego, majątku, urodzenia lub innych kryteriów / innych, niż oparte na względach medycznych.

Jeżeli ranni, chorzy lub rozbitkowie strony wojującej zostali przyjęci na pokład neutralnego okrętu lub statku a następnie zostali przewiezieni za zgodą władz miejscowych do portu neutralnego, to zgodnie z II Konwencją genewską państwo neutralne nie może zezwolić na ponowne ich uczestnictwo w działaniach wojennych / art.15/, chyba że państwo neutralne i strony wojujące ułożyły się inaczej / art.17/.

#### 4.2. Prawo angarii

Prawo strony wojującej do rekwirowania / zajęcia/ własności państwa neutralnego znajdującej się na jej terytorium /m.in. w portach, na redach, na wodach wewnętrznych, na wodach terytorialnych / jak również na okupowanym przez jej siły zbrojne stanowi treść prawa angarii / " ius angariae " /.Instytucja ta opiera się na władztwie przysługującym państwu w stosunku do wszystkich przedmiotów, znajdujących się na jego terytorium.<sup>2/</sup>Niezbędnym jednakże warunkiem korzystania przez stronę wojującą z prawa angarii jest istnienie rzeczywistej konieczności wojennej.

Państwa uczestniczące w wojnie, które nie posiadały wystarczającej liczby jednostek pływających, w celu pełnego zabezpieczenia swoich potrzeb transportowych związanych z sytuacją wojenną często powoływały się i korzystały z prawa angarii. Stosowana głównie podczas wojny na morzu rozciąga się ona na statki neutralne, przewożone ładunki, statki powietrzne i wszystkie środki transportu jak również broń, amunicję oraz inne materiały i przedmioty będące pomocne w prowadzeniu działań wojennych. Jednakże nie wolno stosować angarii do okrętów, jak i statków publicznych, niehandlowych państw neutralnych.<sup>3/</sup>

Po zarekwirowaniu statki pływają pod banderą państwa rekwirującego. Natomiast załóg nie można zmuszać do świadczenia usług i należy umożliwić im powrót do kraju oraz dokonać zwrotu kosztów i wydatków. Z chwilą ustania potrzeby dla której statek był zajęty, winien on być zwrócony właścicielowi, a w razie jego zniszczenia lub uszkodzenia należy wypłacić pełne odszkodowanie. W praktyce zwykle daje się odszkodowanie dopiero po wojnie.

Prawo angarii rozwinęło się w średniowieczu, zaś najczęściej uciekał się do niego król Francji Ludwik XIV. W wieku XVII strony wojujące stosowały prawo angarii w praktyce wojny na morzu tak często, że niektóre państwa morskie aby uchronić swoje statki i ładunki przed przejęciem na mocy prawa angarii, zaczęły zawierać dwustronne porozumienia, na mocy których, każde z państw zrzekało się tego prawa w stosunku do statków i ładunków innego państwa. Przykładem może być układ pomiędzy Anglią i Portugalią zawarty w Dumont w 1642 r. W XX wieku podpisano tylko jedno takie porozumienie pomiędzy Włochami i Nikaraguą w 1906 r.<sup>4/</sup>

W XVIII wieku prawo angarii nie było stosowane i nie ma również przykładów na to, aby było ono egzekwowane w wieku XIX. Biorąc pod uwagę fakt, że w wieku XVIII i XIX nie było przypadku zastosowania prawa angarii oraz, że w tym okresie prawo międzynarodowe o wiele bardziej rozwinęło się w zakresie praw i obowiązków państw neutralnych, zaczęto powątpiewać w istnienie prawa angarii.

Dopiero podczas I wojny światowej, w wyniku gwałtownego kurczenia się tonażu flot stron wojujących / m.in. w wyniku nieograniczonej wojny podwodnej /, państwa morskie zostały zmuszone do stosowania angarii na wielką skalę w stosunku do statków handlowych państw neutralnych i zmuszania ich, by pozostawiły część swej floty do ich dyspozycji. Z upływem czasu, ekonomiczny aspekt wojny stawał się coraz bardziej wyraźniejszy, a zwalczanie gospodarczej aktywności przeciwnika było jednym z najważniejszych celów stron wojujących.

W czasie I wojny światowej, angielskie sądy przyzowe uznały prawo państwa prowadzącego wojnę do rekwirowania za odszkodowaniem własności państwa neutralnego znajdującej się w obszarze jego jurysdykcji i zastosowały określenie "angaria" do egzekwowania tego prawa. Prawo to, egzekwowano nie tylko do statków i innych środków transportu morskiego lecz również stosowano go do przewożonych ładunków m.in. drewna i miedzi niezbędnych do skutecznego prowadzenia wojny "lub innych spraw związanych z bezpieczeństwem narodowym!"<sup>5/</sup>

Natomiast stosowanie prawa angarii do brytyjskich statków handlowych podczas wojny na morzu w latach 1914-1918 zostało

uregulowane w zbiorze Regulaminów Królewskich i Instrukcjach Admiralicji / King's Regulations and Admiralty Instructions/, który w art. 953 stanowił, że : Jeśli jakikolwiek statek brytyjski , którego przynależność państwowa nie ulega wątpliwości, zostanie zmuszony do przewozu wojsk lub do wzięcia udziału w innych aktach wrogich, jeśli nie ma na danym obszarze właściwej władzy dyplomatycznej lub konsularnej , najstarszy stopniem oficer marynarki powinien interweniować u władz lokalnych i podjąć także inne kroki, które zapewnią zwolnienie statku lub wyłączenie / z akcji lub operacji - przyp. M.I./ tak ,jak będzie to konieczne i zgodne z tym Regulaminem." <sup>6/</sup>

Prawo angarii było stosowane również do statków handlowych stron wojujących. Miało to miejsce w stosunku do niemieckich jednostek przebywających we Włoszech / listopad 1915 /, w Portugalii / luty 1916/ i w Hiszpanii / lipiec 1919 /. Uzasadniono to ciężkim położeniem ekonomicznym tych krajów i bezprawnym zatopianiem ich statków w wyniku prowadzonej przez Niemcy nieograniczonej wojny podwodnej.<sup>7/</sup> W tym przypadku stosowanie prawa angarii miało swoisty charakter represalii.

20 marca 1918 r. prezydent Wilson stwierdził, że prawo i praktyka międzynarodowa przyznaje stronie wojującej, w razie wyższej konieczności wojennej prawo przejęcia i wykorzystania statków handlowych znajdujących się pod jego jurysdykcją. Po tym oświadczeniu 77 holenderskich statków przebywających w portach amerykańskich zostało zarekwirowanych za odszkodowaniem.<sup>8/</sup> Podobną praktykę stosowały rządy W. Brytanii, Francji i Włoch, które ogło-

siły, że przebywające w ich portach statki szwedzkie i holenderskie oraz ich ładunki będą podlegały prawu angarii, natomiast załogi według ich własnego życzenia mogą zostać repatriowane. Także podczas II wojny światowej alianci stosowali praktykę rekwirowania statków neutralnych, znajdujących się w ich portach i na wodach terytorialnych, przy czym wypłacali odszkodowania właścicielom statków.

Jak pokazała praktyka I wojny światowej na morzu, również będące w budowie statki handlowe i okręty mogą być rekwirowane przez strony wojujące. Przykładem tego jest zarekwirowanie w 1914 czterech statków budowanych w W. Brytanii dla neutralnej jeszcze Turcji.<sup>9/</sup> Natomiast wysokość odszkodowań wypłaconych Norwegii przez USA, w wyniku zarekwirowania jej statków budowanych w stocznjach amerykańskich w 1917 r. stała się przedmiotem sporu przed Stałym Trybunałem Rozjemczym w Hadze, który uznał legalność prawa angarii i przyznał Norwegii odszkodowanie na podstawie utraty zysków w porównaniu z innymi armatorami eksploatującymi podobne jednostki.

Uprawienie do korzystania z prawa angarii wywodzi się ze zwierzchnictwa terytorialnego i dlatego też, nie powinno być rozciągane na obszary morza pełnego.<sup>10/0</sup> ile stosowanie prawa angarii w wojnie **na morzu** na terytorium strony wojującej lub na obszarze przez nią okupowanym w stosunku do własności neutralnej zostało powszechnie przyjęte i nie budzi większych zastrzeżeń, to powstaje istotny problem w przypadku rekwirowania statków i ładunków neutralnych na obszarach morza pełnego. Kwestię tę uregulowano jedynie w Deklaracji londyńskiej z 1909 r., gdzie

w art. 29 stwierdzono, że przedmioty i materiały służące wyłącznie do pielęgnowania chorych i rannych nie mogą być traktowane jako kontrabanda wojenna, ale mogą być zarekwirowane za odszkodowaniem w razie wyższej konieczności wojennej oraz, gdy są przeznaczone dla terytorium nieprzyjacielskiego lub okupowanego przez nieprzyjaciela albo dla jego sił zbrojnych.<sup>11/</sup> Zdaniem A.P.Higginsa, strona wojująca nie ma prawa do rekwirowania neutralnych statków lub ładunków na morzu pełnym, ponieważ działanie takie byłoby sprzeczne z powszechnie przyjętą i akceptowaną zasadą wolności mórz.<sup>12/</sup> Natomiast L.Oppenheim, mówiąc o współczesnym prawie angarii, rozszerza je na prawo strony wojującej do zniszczenia lub użycia w razie wyższej konieczności wojennej, w celu ataku lub obrony własności neutralnej na swoim terytorium lub na terytorium wroga lub na morzu pełnym. Jego zdaniem prawo angarii powinno obejmować również wszelką własność neutralną na morzu pełnym jaka nie nabrała wrogiego charakteru, a straty, które poniósł właściciel neutralny, we wszystkich przypadkach powinny być mu zrekompensowane.<sup>13/</sup> Jednakże takie stanowisko jest niezgodne z klasyczną interpretacją prawa angarii i nie powinno mieć miejsca podczas konfliktów zbrojnych na morzu.

W wyniku rozszerzenia zakresu stosowania prawa angarii uprawnienie to stosowano nie tylko do własności neutralnej, znajdującej się na terytorium strony wojującej, ale i do statków neutralnych, które eskortowano do portów, celem sprawdzenia przewożonych ładunków lub które w części tylko były własnością przeciwnika, a nawet i do statków, które były arbitralnie trak-

towane przez jedną ze stron wojujących, jako nieprzyjacielskie.<sup>14/</sup>

W czasie I wojny światowej zaszły tylko dwa przypadki zarekwirowania przez strony wojujące ładunków przewożonych przez statki neutralne na morzu pełnym. Pierwszy odnosi się do norweskiego parowca " Helicon " przewożącego węgiel z Cardif do portów chilijskich, który został zatrzymany 1.XI.1914 r. na morzu pełnym przez niemiecki krążownik " Titania ". W stosunku do statku zastosowano prawo wizyty, a na jego pokładzie pozostawiono oficera i dwóch marynarzy. Załoga norweskiego parowca otrzymała polecenie podporządkowania się niemieckim rozkazom. Następnie statek odprowadzono na wody terytorialne Chile, gdzie 7 listopada niemieckie okręty " Dresden " i " Baden " uzupełniły swoje zapasy węgla w oparciu o przewożony ładunek statku " Helicon ". Dopiero 15 listopada kapitan statku odzyskał papiery okrętowe, jednakże z zapisem o pobranym węglu. 26 listopada " Helicon " wpłynął do portu Caleta Colosa, gdzie następnie kapitan złożył pod przysięgą oświadczenie, które później było podstawą złożenia przez rząd chilijski oficjalnego protestu przeciwko pogwałceniu przez Niemcy zasady neutralności, w postaci wprowadzenia na wody terytorialne Chile swoich okrętów i ich bunkrowania.<sup>15/</sup>

Drugi przypadek dotyczył amerykańskiego parowca " Petrolite", który został zaatakowany 5.XII.1915 r. w pobliżu portu Tripolis przez austriacki okręt podwodny. Zdaniem strony austriackiej, powodem oastrzelania statku " Petrolite " było nie zatrzymanie się jednostki po oddanym strzale ostrzegawczym. Dowódca okrętu, pragnąc uzupełnić swoje zapasy / m.in. w świeże mięso i wodę / za-

żądał przekazania potrzebnych mu artykułów na okręt, za odszkodowaniem. Jednakże po ich dostarczeniu, kapitan " Petrolite " odmówił przyjęcia zapłaty i złożył oficjalny protest przeciwko takiemu postępowaniu w stosunku do statku neutralnego. Sprawę statku " Petrolite " rozpatrywał także rząd USA, co spowodowało jego interwencję kanałami dyplomatycznymi. Rząd austriacki zaprzeczył jednak, by w stosunku do amerykańskiej jednostki zastosowano przymus oraz, że ich okręt podwodny nie naruszył praw bandery neutralnej. <sup>16/</sup> Zdaniem A.P. Higginsa, rząd austriacki nie powołał się na żadną z zasad prawa międzynarodowego, które by uzasadniały przeprowadzoną akcję zarekwirowania towarów od statku neutralnego na morzu pełnym. <sup>17/</sup>

Oceniając ten przypadek, należy stwierdzić, że okręty stron wojujących nie mogą korzystać z prawa angarii w stosunku do statków neutralnych na morzu pełnym, gdyż byłoby to sprzeczne ze zwyczajami i praktyką wojny na morzu.

Aby strona wojująca mogła skorzystać z prawa angarii, muszą być spełnione następujące warunki: <sup>18/</sup>

1. statki lub towary neutralne są niezbędne w związku z prowadzonymi działaniami wojennymi lub innymi związanymi z bezpieczeństwem narodowym;
2. decyzja o zastosowaniu prawa angarii powinna być wydana przez właściwy sąd przyzowy, który określi prawne podstawy wykonania prawa angarii w danej sytuacji.

Należy stwierdzić, że we wszystkich przypadkach, tylko sąd przyzowy jest wyłącznie kompetentną instytucją strony wojującej

do określenia, czy zastosowanie prawa angarii w stosunku do własności neutralnej było zgodne z prawem międzynarodowym.

W okresie II wojny światowej strony wojujące często odwoływały się do praktyki rekwirowania statków neutralnych będących na ich wodach terytorialnych. Brytyjski "Compensation / Defence / Act" i "Defence / General / Regulations" z 1939 r. przewidywały rekwirowanie statków neutralnych " ... niezbędnych do bezpośredniej służby państwowej ",<sup>19/</sup> pod warunkiem wypłacenia odszkodowania. Niektóre statki mogły być zwolnione od zarekwirowania, jednakże w przypadku, kiedy państwo, którego banderę nosiły, przystąpiło do wojny przeciwko aliantom, statki te po zatrzymaniu traktowane były w charakterze przyzy.

Rozpatrując problem stosowania prawa angarii w wojnie na morzu, należy wymienić te sytuacje, kiedy dane państwo nie będące jeszcze stroną w konflikcie, rekwiruje obcą własność znajdującą się na jego terytorium. Przykładem może być tutaj ustawa wydana przez USA w czerwcu 1941 r., upoważniająca prezydenta w okresie od 6.VI.1941r. do 30.VI.1942r. wyłącznie do "... kupna, rekwirowania w dowolnym czasie, dopóki występują nadzwyczajne okoliczności, frachtowania lub rekwirowania usług, przejęcia tytułu do/lub posiadania, do takiego użycia lub dysponowania jakimkolwiek obcym statkiem handlowym, jakie uzna za stosowne, znajdującym się na obszarze jurysdykcji USA włącznie z wyspami Filipin i strefą Kanału Panamskiego, a które będą niezbędne dla obrony narodowej."<sup>20</sup> Odszkodowanie miało być wypłacone właścicielom tych statków i ładunków zgodnie z przepisami art. 902 Kodeksu marynarki handlowej

USA / U S Merchant Marine Act / z 1936 r. i poprawkami do niego z 1939r.

W tym okresie w portach amerykańskich pozostawało przez długi czas ok. 100 obcych statków handlowych, które nie mogły wypłynąć w wyniku działań wojennych. Dlatego też, rząd USA postanowił wykorzystać powyższe jednostki dla własnych potrzeb, wynikających z braku dostatecznej liczby transportowców i coraz większych potrzeb żeglugi USA w zakresie eksportu i importu towarów o podstawowym znaczeniu dla obronności.<sup>21/</sup>

Prawo do rekwirowania statków neutralnych w amerykańskich portach można także uzasadnić prawem do samoobrony USA oraz faktem, że naruszenie postanowień Traktatu Paryskiego z 1928 r. zwolniło inne państwa od obowiązku zachowania neutralności w stosunku do państw naruszających traktat.<sup>22/</sup>

W okresie powojennym mimo licznych konfliktów zbrojnych o zasięgu regionalnym nie odnotowano przypadków stosowania prawa angarii w stosunku do własności neutralnej. Jednakże z angarią nie należy utożsamiać czasowego przetrzymywania w porcie strony wojującej neutralnych statków handlowych w celu utrudnienia przedwczesnego wydostania się za granicę informacji mających znaczenie militarne lub polityczne np. o koncentracji w rejonie nadbrzeżnym wojsk lądowych albo sił morskich, przygotowaniach do desantu morskiego lub obrony.

### 4.3. Prawo azylu morskiego

Podczas wojny **na morzu** obszary morskie znajdujące się pod jurysdykcją państwa neutralnego muszą być uszanowane przez strony wojujące. Nie wolno na nich prowadzić żadnych działań bojowych, rozpoznawania sił morskich przeciwnika ani nawet kończyć pościgu rozpoczętego na morzu <sup>23/</sup> pełnym. Wolno natomiast okrętom stron wojujących, bez naruszania neutralności danego państwa, wejść do jego portu a nawet otrzymać pewną pomoc / np. niezbędne zaopatrzenie, usunięcie uszkodzeń uniemożliwiających dalszą żeglugę/. Jest to tzw. prawo azylu morskiego / *l'asile maritime* /.<sup>24/</sup> Oznacza ono uprawnienie państwa neutralnego do udzielenia na czasowy pobyt w swoich portach zezwolenia okrętom stron wojujących.<sup>25/</sup> Zdaniem J. Makowskiego, prawo azylu morskiego jest niezbędne z uwagi na warunki żeglugi morskiej i jako konieczny rezultat uznanej powszechnie zasady wolności mórz.<sup>26/</sup>

Podczas wojny **na morzu**, państwo neutralne udzielając azylu okrętowi strony wojującej ma prawo określić warunki jego pobytu. Może ono wprowadzić zakazy i ograniczenia, jakie uzna za właściwe, jednakże muszą one dotyczyć w jednakowym stopniu wszystkich okrętów stron wojujących przebywających w porcie neutralnym. Jedy-  
nym wyjątkiem od tej zasady jest możliwość wydania przez państwo neutralne całkowitego zakazu korzystania z jego portów okrętom stron wojujących, które nie zastosowały się do jego wewnętrznych zarządzeń lub swoim działaniem naruszyły jego neutralność / np. wykorzystanie neutralnego portu w charakterze bazy morskiej strony wojującej/.

Problemem przebywania okrętów stron wojujących w portach neutralnych dość szczegółowo zajęła się XIII Konwencja haska (KH) z 18.X.1907 r. dotycząca praw i obowiązków mocarstw neutralnych w razie wojny morskiej.<sup>27/</sup> Stanowi ona zestawienia przepisów prawa zwyczajowego. Przepisy te w ogólności były przestrzegane w I i II wojnie światowej. Prawie całkowicie przyjęto przepisy prawa haskiego w amerykańskim regulaminie wojny morskiej / Law of Naval Warfare / z 1955 r.<sup>28/</sup>, który uregulował takie problemy jak : przebywanie okrętów stron wojujących na wodach państw neutralnych, ich zaopatrywanie, remonty oraz przyprowadzania ich do portów neutralnych w charakterze przyz.

Kiedy państwo neutralne zezwala okrętom stron wojujących na wejście do swoich portów, czas ich postoju ogranicza się w sposób rygorystyczny. Art. 12 XIII KH przewiduje, że " przy braku odmiennych przepisów szczególnych w ustawodawstwie mocarstwa neutralnego okrętom stron wojujących zabrania się przebywać w portach, na redach lub na wodach terytorialnych tego mocarstwa dłużej niż przez 24 godziny, wyjąwszy wypadki przewidziane w niniejszej konwencji ".<sup>29/</sup>

" Zasada 24 godzin " / " La règle des 24 heures " / postoju w porcie neutralnym przewiduje również wyjątek, który odnosi się do okrętów wchodzących do portu neutralnego z powodu awarii lub stanu morza oraz do statków przeznaczonych wyłącznie do celów naukowych, religijnych lub filantropijnych / art. 14/. W takich przypadkach okręty i statki stron wojujących mogą przedłużyć okres przebywania w porcie neutralnym ponad ustalony termin.

Art.32 / II / Konwencji genewskiej z 1949 r. w sprawie polepszenia losu rannych , chorych i rozbitków w wojnie morskiej przewiduje, że okręty , statki i łodzie szpitalne objęte ochroną międzynarodową na mocy jej postanowień nie są z punktu widzenia przepisów o postoju w porcie neutralnym, traktowane na równi z okrętami bojowymi.<sup>30/</sup>

W 1943 r. po zawarciu rozejmu z Włochami kilka włoskich okrętów wpłynęło do portów hiszpańskich i po upływie 24 godzin zostało internowanych. Alianci domagali się od Hiszpanii zezwolenia na wypłynięcie okrętów, które w myśl układu rozejmowego miały odpłynąć do portów alianckich, przy czym argumentowali, że przekroczenie 24 godzinnego terminu wynikało na skutek niedostarczenia okrętom paliwa w portach hiszpańskich. Arbiter, któremu przekazano tę sprawę, orzekł, że niedostarczenie paliwa przerywa bieg 24 godzinnego terminu określonego w art. 19.XIII. KH.<sup>31/</sup>

Jeżeli w momencie rozpoczęcia działań wojennych w porcie neutralnym znajduje się okręt jednej ze stron wojujących, państwo neutralne powinno go powiadomić, że musi opuścić ten port w ciągu 24 godzin lub w innym terminie ustalonym przez miejscowe władze / art. 13/.<sup>32/</sup>

Na początku wojny rosyjsko-japońskiej (1904-1905) rosyjska kano-  
nierka "Mandzur" stała na kotwicy w porcie Szanghaj. Miejscowe władze poleciły jej opuścić port w najbliższym czasie. Jednakże dowódca rosyjskiego okrętu odmówił wyjścia , ponieważ na morzu oczekiwał na niego japoński okręt. W rezultacie sześciotygodniowych negocjacji " Mandzur " został zatrzymany w porcie i rozbrojony do zakończenia wojny. W ten sam sposób, Chiny internowały kilka

okrętów stron wojujących, razem z ich załogami, które pozostały w ich portach do wybuchu I wojny światowej.<sup>33/</sup>

Podczas wojny **na morzu** może zaistnieć sytuacja, że okręty stron wojujących znajdują się jednocześnie w tym samym porcie neutralnym. Zgodnie z art. 16 XIII KH powinno upłynąć przynajmniej 24 godziny pomiędzy odpłynięciem okrętu jednej strony wojującej, a odprynięciem okrętu drugiej. Kolejność wypłynięcia powinna wówczas odpowiadać kolejności, w jakiej okręty każdej ze stron przybyły do portu, chyba że okręt, który przybył pierwszy znajduje się w warunkach, w których przedłużenie przewidzianego czasu postoju w porcie jest dozwolone.<sup>34/</sup>

Okręt strony wojującej nie może też opuścić neutralnego portu wcześniej niż w 24 godziny od wypłynięcia z niego statku handlowego pływającego pod banderą strony przeciwnej.

Państwa neutralne wprowadzają również ograniczenia dotyczące liczby okrętów jednej strony wojującej, które mogą równocześnie przebywać w ich portach i na redach. Art. 15 XIII KH określa ich maksymalną liczbę na trzy jednostki, pozostawiając jednak państwom neutralnym swobodę odmienną reglamentacji.<sup>35/</sup> Istnieje pogląd, że ograniczenie to odnosi się jedynie do okrętów bojowych sił morskich, a nie do jednostek pomocniczych.<sup>36/</sup>

Należy stwierdzić, że udostępnienie prawa wejścia i określonego czasu przebywania okrętu strony wojującej w porcie neutralnym zależy wyłącznie od zgody państwa neutralnego, które może albo całkowicie odmówić albo zezwolić tylko warunkowo na wejście. Państwo neutralne może również odmówić wejścia do swoich portów lub na wody terytorialne tym okrętom strony wojującej, które nad-

użyły jego gościnności. Jeżeli np. dowódca okrętu wykorzysta swoje wejście do portu neutralnego w celu odtworzenia swojej gotowości bojowej, to tego rodzaju działanie stanowi pogwałcenie zasady neutralności / art. 18. XIII KH /<sup>37/</sup>

Prawo azylu morskiego dopuszcza również możliwość dokonywania niezbędnych napraw i remontów okrętów stron wojujących w portach neutralnych. Dlatego też, duże znaczenie przywiązuje się do problemu, na jakie naprawy państwo neutralne może zezwolić stronom wojującym w swoich portach. Art. 17 XIII KH formułuje to prawo w sposób następujący: " W portach neutralnych i na redach okręty stron wojujących mogą naprawiać swe uszkodzenia tylko w stopniu koniecznym dla bezpieczeństwa żeglugi i w żadnej mierze nie mogą zwiększać swej siły bojowej. Lokalne neutralne organy stwierdzą rodzaj koniecznych napraw; winny one być wykonane możliwie najprędzej ".<sup>38/</sup> W ten sposób, państwo neutralne może samodzielnie rozwiązać problem zakresu dopuszczalnych napraw i ma do swojej dyspozycji duże możliwości określenia ich charakteru.

Art. 17 XIII KH mówi tylko o naprawach przeprowadzanych w neutralnych portach i na redach, nie wspominając o wodach terytorialnych państw neutralnych. Jednakże przyjęto zwyczajowo, że państwo neutralne może przeprowadzać bardzo ograniczoną kontrolę nad naprawami i remontami przeprowadzanymi w innych miejscach, niż ich porty i redy.<sup>39/</sup>

Podczas wojny hiszpańsko-amerykańskiej w 1898 r. krążownik USA " Harvard " operujący na morzu Karaibskim zawiązał do Port-de - France na wyspie Martynika / departament zamorski Francji- przyp.

M.I./ w celu dokonania niezbędnych napraw. Hiszpania zaprotestowała przeciwko wejściu tego okrętu. Francja odpowiedziała, że wydając zgodę na wejście okrętu i nie określając terminu jego postoju działała zgodnie z prawem. Stwierdziła również, że "Harvard" podczas remontu w Port - de - France nie zwiększył swej gotowości bojowej.<sup>40/</sup>

Podczas konferencji haskiej w 1907 r. delegacja brytyjska i portugalska przedłożyły propozycję, aby państwa neutralne nie dopuszczały do napraw i remontów w swoich portach i na redach uszkodzeń na okrętach stron wojujących powstałych podczas walki, pod warunkiem, że wiadomo im będzie o takim fakcie. Propozycję tą odrzucono. Jednak nie ma takiego prawa, które zabraniałoby państwu neutralnemu, jeżeli uważa takie działania za słuszne, wprowadzenie takiego zakazu, chociaż w praktyce jest bardzo trudno określić, co konkretnie było przyczyną uszkodzeń okrętu.

W czasie wojny rosyjsko-japońskiej (1904-1905) uszkodzone okręty rosyjskie "Aurora", "Oleg" i "Żemczug" wpłynęły do Manili, gdzie zostały internowane wraz z załogami do końca wojny. Rosyjskiemu admirałowi przekazano notę z Departamentu Stanu USA, w której stwierdzono, że ponieważ "... uszkodzenia na jego okrętach powstały podczas walki, a nasza polityka opiera się na tym, aby ograniczyć wszelkie operacje stron wojujących w portach neutralnych, Prezydent nie może się zgodzić na przeprowadzenie jakichkolwiek napraw, jeżeli okręty te, nie zostaną zatrzymane w Manili do zakończenia działań wojennych".<sup>41/</sup>

Na tej samej zasadzie opiera się art. 9 Konwencji hawańskiej o neutralności morskiej z 1928 r., który m.in. stanowi, że "... Uszkodzenia, które zostaną uznane za spowodowane działaniem nie-

przyjaciela nie mogą w żadnym razie podlegać naprawom ".<sup>42/</sup>  
Państwa skandynawskie przyjęły podobną zasadę w art. 5 pkt.1  
Deklaracji sztokholmskiej z 1938 r. / tzw. Nordyckie zasady  
neutralności/.<sup>43/</sup>

Duże znaczenie ma również problem ilości żywności i paliwa, które mogą zostać zabrane w portach neutralnych na pokład okrętu strony wojującej. Art.19 XIII KH zezwala okrętom na zaopatrywanie się w portach i na redach neutralnych w wielkości pozwalającej na uzupełnienie normalnego zapasu czasu pokoju na pokonanie drogi do najbliższego portu macierzystego państwa.<sup>44/</sup> Instrukcje brytyjskie z 11 lutego 1904 r. zezwalają okrętom strony wojującej zabierać tylko " ...zaopatrzenie i inne przedmioty, które są niezbędne do funkcjonowania jego załogi oraz tyle paliwa, ile jest potrzebne do osiągnięcia najbliższego macierzystego portu lub najbliższego portu neutralnego; okręt ten nie powinien być więcej zaopatrywany w paliwo w tym lub jakimkolwiek porcie, na redzie lub wodach znajdujących się pod jurysdykcją terytorialną Jego Wysokości, bez specjalnego na to zezwolenia, przed upływem trzech miesięcy od tego czasu, kiedy po raz ostatni załadowano paliwo na wodach brytyjskich.<sup>45/</sup>

Zgodnie z XIII Konwencją haską, gdy okręt strony wojującej samowolnie przedłuży swój pobyt w porcie neutralnym albo nie stosuje się do innych warunków, od których uzależniono korzystanie z prawa azylu morskiego, państwo neutralne ma obowiązek wydać zarządzenie, jakie uzna za konieczne, aby uniemożliwić mu opuszczenie portu przez cały okres wojny, a dowódca okrętu powinien ułatwić wykonanie tych zarządzeń (art.24). Oznacza to z reguły w praktyce, internowanie okrętu wraz z załogą.

Konwencja pozostawia do decyzji państwu neutralnemu problem, czy pozostawić zatrzymaną załogę na okręcie, przenieść ją na inną jednostkę lub na ląd, czy też poddać jej działalność ograniczeniom, które dla interesów państwa neutralnego okażą się niezbędne. Jednakże na internowanym okręcie strony wojującej należy pozostawić wystarczającą liczbę personelu technicznego dla jego obsługi. Oficerowie mogą być pozostawieni na wolności po zobowiązaniu się, że nie opuszczą terytorium państwa neutralnego bez zezwolenia.

Prawo azylu morskiego przewiduje również możliwość wykorzystania portów neutralnych przez przyzy. Zagadnienie to regulują art. 21-23 XIII KH.<sup>46/</sup> Przyza / statek i ładunek poddany zaborowi / może być przyprowadzona do portu neutralnego w celu przeprowadzenia postępowania sądowego przed sądem przyzowym, z powodu niezdolności statku do dalszej żeglugi, wysokiego stanu morza lub braku paliwa czy uzupełnienia zapasów. Statek przyprowadzony do portu neutralnego jako przyza, powinien opuścić ten port, kiedy tylko przyczyna, która spowodowała jego wejście przestanie funkcjonować. Jeżeli tego nie uczyni, państwo neutralne ma obowiązek przekazać mu polecenie natychmiastowego wypłynięcia z portu, a w przypadku niepodporządkowania się, ma prawo użyć wszelkich środków będących w jego dyspozycji / także militarnych /, które pozwolą uwolnić przyzę z jej załogą oraz internować załogę przyzową / oficerów i marynarzy okrętu, który dokonał zaboru, umieszczonych na pokładzie zajętego statku / / art. 21/. Jeżeli przyza została przyprowadzona do portu neutralnego w innych warunkach, niż przewiduje art. 21, państwo neutralne powinno również uwolnić przyzę / art. 22 / i internować załogę przyzową.

## 4.4. PRZYPISY

1. Oppenheim L., *International Law*, London 1952, Vol.2, s.745.
2. Bierzanek R., Rotocki Z., *Vademecum dla kapitanów statków*, Warszawa 1963, s.59.
3. Higgins A.P., Colombos C.J., *The International Law of the Sea*, London 1943, s.389.
4. Martens F.F., *Recueil de Traités*, Vol.35, s.270.
5. *Law Quarterly Review*, t. XXXV, 1919, s. 12-42.
6. Higgins A.P., Colombos C.J., *The International Law of the Sea*, London 1943, s. 390.
7. Rotocki Z., *Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa.*, Łódź 1977, s.32.
8. Higgins A.P., Colombos C.J., *The International Law of the Sea*, London 1943, s.391.
9. Bullock C.L., *Angary*, w: *British Year Book of International Law*, 1922/1923, s. 115.
10. Łopuski J., *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982, s. 11.
11. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna.*  
Wybór dokumentów, Warszawa 1954, s. 300.
12. Higgins A.P., *The Hague Peace Conferences*, Cambridge 1909, s.585.
13. Higgins A.P., Colombos C.J., *The International Law of The Sea*, London 1943, s.392.
14. Cobbet P., *Cases on International Law*, London 1937, s.332.

15. tamże, s. 393.
16. The American Journal of International Law. Supplement, Vol. 10, s. 306-309.
17. Higgins A.P., Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1943, s. 393.
18. The American Journal of International Law, Vol 13, 1919, s. 267-301.
19. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1972, s. 534.
20. Higgins A.P., Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1943, s. 395.
21. The American Journal of International Law, Vol 35, 1941, s. 497-506.
22. tamże, s. 497-506.
23. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962, s. 609.
24. Makowski J., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1933, s. 425.
25. Leśko T., Międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych, Warszawa 1987, s. 97.
26. Makowski K., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1933, s. 426.
27. patrz : Aneks 1.
28. Law of Naval Warfare, United States Government Printing Office, Washington 1955.
29. patrz : Aneks 1.
30. Flemming M., Umowy międzynarodowe o ochronie ofiar wojny, Warszawa 1987, s. 32.

31. Bierzanek R., Wojna a prawo międzynarodowe, Warszawa 1982, s.318.
32. patrz: Aneks 1.
33. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962,  
s.611.
34. patrz : Aneks 1.
35. patrz : Aneks 1.
36. Gniadecki K., Prawo morza, Gdynia 1990, s. 223.
37. patrz : Aneks 1.
38. patrz : Aneks 1.
39. Oppenheim L., International Law, Vol 2, London 1952, s.706.
40. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962,  
s.613.
41. tamże, s.615.
42. patrz : Aneks 2.
43. patrz : Aneks 3.
44. patrz : Aneks 1.
45. Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1962,  
s. 616.
46. patrz : Aneks 1.

## Z A K O Ń C Z E N I E

Wypełnianie przez państwo swych suwerennych praw, wyrażające się między innymi w sprawowaniu jurysdykcji na podległych mu obszarach morskich /np. wody wewnętrzne, terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna / czy dysponowaniu własnymi siłami morskimi jest powszechnie uznane. Jednakże w okresie konfliktu zbrojnego na morzu występuje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi morskiej i powietrznej oraz ograniczenie jej wolności w określonych strefach. Dlatego też, militarna działalność morska państw powinna być zgod<sup>na</sup> z prawem wojny morskiej i uwzględniać prawnie uzasadnione interesy państw neutralnych.

Współczesne konflikty lokalne z użyciem sił marynarki wojennej pokazały, że ten rodzaj sił zbrojnych stał się istotnym czynnikiem kształtowania stosunków międzynarodowych.

Klasyczna morska neutralność wojenna oznacza powstrzymywanie się państwa od udziału w obcym dla niego konflikcie zbrojnym na morzu, a istotną jej treścią jest jednakowe traktowanie stron wojujących.

Państwo przyjmujące status neutralności widzi możliwość zabezpieczenia swych interesów poprzez realizację polityki zagranicznej, uznającej za naczelną zasadę wolność od sojuszników militarnych. W ich miejsce poszukuje się innego rodzaju zabezpieczenia przed skutkami konfliktu zbrojnego / obcej agresji/. Rozwiązaniem takim jest prowadzenie polityki neutralności. Dotyczy ona przede wszystkim państw o ograniczonym / w porównaniu z wielkimi mocarstwami / potencjale militarnym, zróżnicowanych zarówno z punktu widzenia przyję-

tych form rozwiązań ustrojowych, jak i szczegółowych sposobów realizacji celów w polityce zagranicznej.

Analiza postanowień międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych, treści Karty NZ i głównych celów tej Organizacji, jak również doświadczeń obu wojen światowych na morzu i powojennych konfliktów lokalnych prowadzonych z wykorzystaniem sił morskich, prowadzi do wniosku, że instytucja morskiej neutralności wojennej była i jest kształtowana zawsze w ścisłym powiązaniu z układem politycznym w stosunkach międzynarodowych, a jednocześnie w uzależnieniu od rozwoju techniki wojskowej. Pozostaje ona nadal uznawaną przez państwa instytucją prawa międzynarodowego, jakkolwiek jej przepisy były wielokrotnie naruszane i interpretowane w sposób nieuprawniony.

Morski teatr działań wojennych to w przeważającej mierze obszar Oceanu Światowego, na którym w czasie pokoju wszystkie jednostki pływające mają prawo do swobodnej żeglugi, ale gdzie z chwilą wybuchu wojny pojawia się problem uprawnień stron wojujących do sprawowania nadzoru nad żeglugą państw neutralnych. Pogodzenie tak sprzecznych interesów stron wojujących i państw neutralnych, dokonuje się w wyniku kompromisu między wymogami swobody i bezpieczeństwa żeglugi, a potrzebami jakie stawia przed stronami wojującymi konieczność prowadzenia operacji wojskowych (działań wojennych).

Rozważania zawarte w poprzednich rozdziałach pozwalają na sformułowanie w zakończeniu pewnych ogólnych obserwacji i wniosków. Tak więc, okręty państw neutralnych mające uprawnienie do pełnego immunitetu, nie powinny włączać się do akcji militarnych prowadzonych przez strony wojujące. Zgodnie z prawem międzynarodowym, okręt na morzu reprezentuje państwo, którego banderę nosi, zatem każdy

atak czy pogwałcenie jego uprawnień / immunitetu / może być poczytane za zamach na państwo bandery, a w interesie stron wojujących nie leży zwiększanie grona przeciwników, pomimo, że są one zainteresowane podporządkowaniem sobie państw neutralnych. Sytuację prawną okrętów precyzuje wypowiedź brytyjskiego prawnika W.E.Halla, który stwierdza, że " okręty reprezentują suwerenność i niezawisłość państwa w sposób bardziej pełny niż cokolwiek może ją reprezentować na oceanie; mogą one spotkać tam jedynie równych sobie, a równi nie mogą sprawować jurysdykcji nad równymi " <sup>1/</sup>. Wynika to również z przepisu art.95 Konwencji prawa morza z 1982r., który stanowi, że " okręty na morzu pełnym korzystają z pełnego immunitetu od jurysdykcji jakiegokolwiek innego państwa poza państwem bandery ".

Jednakże pożądanym jest unikanie przez okręty państw neutralnych akwenów, na których toczą się działania wojenne, nie tylko dlatego, by nie " przeszkadzać " działaniom bojowym stron wojujących, lecz także, by nie stać się przypadkową ich ofiarą. Winny one powstrzymać się od wszelkiej ingerencji w obcy ich państwu konflikt zbrojny, ale też i same nie mogą stać się przedmiotem nieuzasadnionego ataku.

Odmienne natomiast przedstawia się sytuacja neutralnych okrętów na wodach terytorialnych państwa bandery, podległych zatem jego suwerennemu zwierzchnictwu. Tu okręty państw neutralnych mogą nawet stosować środki przymusu wobec okrętów i statków stron w konflikcie. Zgodnie z art. 2 XIII Konwencji haskiej z 1907 r. wszelkie kroki nieprzyjacielskie, jak i wykonywanie prawa wizyty i rewizji oraz zabór statków na wodach terytorialnych państwa neutralnego, stanowi

---

1/ Hall W.E., A Treatise on International Law, Oxford 1924, s.307.

pogwałcenie neutralności, czemu państwo to powinno się przeciwstawić. Jednakże brak reakcji lub zbyt słabe przeciwstawienie się może posłużyć przeciwnikowi strony wojującej, dopuszczającej się pogwałcenia neutralności za pretekst do nieposzanowania lub nawet do podjęcia kroków nieprzyjacielskich /np. incydent z " Altmarkiem" na wodach norweskich, 17.II.1940r./.

Podobnie jak okręty, również statki handlowe państw neutralnych winny powstrzymywać się od wszelkich działań, które mogłyby być uznane przez jedną ze stron wojujących za niezgodne z regułami neutralności. W przeciwieństwie do okrętów bojowych, statki państw neutralnych muszą się liczyć z faktem, że na morzu pełnym, zwłaszcza na akwenach objętych działaniami bojowymi będą poddawane kontroli okrętów stron wojujących. Strony konfliktu mają bowiem prawo skontrolowania, jaką istotnie banderę niosą obce statki, a także dokonać ich zatrzymania i rewizji. Chodzi głównie o to, czy statek neutralny nie przewozi towarów kontrabandy wojennej. Zakaz dostarczania kontrabandy i świadczenia usług stronom wojującym oraz sankcje za ich łamanie, wymierzane przez stronę wojującą, stanowią istotne ograniczenie swobody handlu państw neutralnych. Uprawnienie stron wojujących do kontroli statków państw neutralnych i stosowania sankcji w wypadku działań sprzecznych z neutralnością wynika m.in. z art. 7. XIII Konwencji haskiej z 1907 r. , zgodnie z którym państwo neutralne nie ma obowiązku przeszkadzać, zatem nawet wydawać swym obywatelom zakazu wywozu towarów mogących stanowić pomoc dla stron wojujących. Kontrolę musi więc we własnym interesie podjąć strona wojująca.

Statki neutralne nie są uprawnione do stawiania oporu ~~wyko-~~  
~~nania~~ prawa wizyty i rewizji, zwłaszcza przy założeniu, że przeszu-

kanie może potwierdzić neutralny charakter statku, przewożonego ładunku i miejsca docelowego przeznaczenia. Czynny opór statku neutralnego przeciwko podjętym zgodnie z obowiązującymi regułami próbom dokonania wizyty i rewizji jest niedozwolony. Bowiem stawianie czynnego oporu może zmienić charakter neutralny statku w nieprzyjacielski. Statek neutralny ma jednak prawo oczekiwać, by wizyta i rewizja dokonane były w sposób prawidłowy, zgodny z obowiązującymi przepisami.

Jednoznacznie określona sytuacja prawna neutralnych statków handlowych została podważona zastosowaniem w wojnie na morzu okrętów podwodnych. (taktyczno- Właściwości techniczne tej klasy okrętów i ich skryte działanie spowodowały, że reguły wizyty i rewizji już podczas I wojny światowej nie były przestrzegane, co stanowiło jaskrawe pogwałcenie reguł wojny na morzu. Okręt podwodny powinien wykonywać zgodnie z prawem / np. Układ w Nyon, 14.IX. 1937, Protokół londyński z 6.XI.1936r./ wizytę i rewizję, a jeśli nie jest to możliwe, odstąpić od tych czynności. Neutralne statki nie mają natomiast prawa stawiać czynnego oporu i w ogóle nie powinny być uzbrajane. W przeciwnym bowiem razie tak opór, jak i atak będą w pełni uzasadnione.

Kontrowersje powstały również wokół zachowania się statków neutralnych idących z zaciemnionymi światłami i zmiennymi kursami (zygzakiem) chcących się uchronić przed atakiem, głównie ze strony okrętów podwodnych i lotnictwa. Niewątpliwie takie zachowanie się statku może nasuwać stronie wojującej podejrzenie, że ma przed sobą jednostkę nieprzyjacielską. Naraża to więc statek neutralny na istotne i realne niebezpieczeństwo zniszczenia (zatopienia). Z drugiej strony, specyfika "wojny podwodnej" zmusza państwa neutralne do podjęcia

wszelkich środków obronnych, których żadna ze stron wojujących nie może im zabronić.

Odmiennie natomiast przedstawia się sytuacja statku neutralnego idącego w konwoju jednej ze stron wojujących. Nie ma wątpliwości co do tego, że eskortowany przez jednostki bojowe, znajdujące się pod wspólnym dowództwem wojskowym i będąc przeważnie sam uzbrojony, tworzy wraz z okrętami jedno ugrupowanie bojowe. Dlatego też pogląd, że statek neutralny włączając się do nieprzyjacielskiego konwoju zatracą swój charakter i może być zasadnie przedmiotem ataku drugiej strony wojującej, podzielany jest przez doktrynę prawa międzynarodowego i zwyczaj wojny na morzu.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że w konflikcie zbrojnym na morzu, każdy dowódca okrętu strony wojującej ma obowiązek przestrzegania norm i zwyczajów prawa międzynarodowego oraz ustawodawstwa wewnętrznego państwa neutralnego, gdyż w przeciwnym wypadku naraża się na odpowiedzialność karną. Należy podkreślić, że istotnym czynnikiem w rozstrzygnięciach praktycznych są wnioski i doświadczenia historyczne rozpatrywane przez pryzmat współczesności.

Niemniej jednak, obecnie można zauważyć istotne zmiany w podejściu do instytucji morskiej neutralności wojennej. Praktyka stosunków międzynarodowych wykazała bowiem pewną słabość idei neutralności wojennej w okresie obu wojen światowych na morzu, dlatego nasuwa się wniosek, że państwa które przyjęły na siebie prawa i obowiązki wynikające z neutralności wojennej, powinny mieć oparcie w gwarancjach międzynarodowych, które w czasie ewentualnego konfliktu zbrojnego zapewnią im swoisty " parasol ochronny " w zakre-

sie ich bezpieczeństwa i ochrony interesów. Z drugiej zaś strony, silniejsza pozycja państw neutralnych, stwarza możliwość występowania w roli pośrednika między stronami wojującymi i nadzorowania w pewnej mierze przestrzegania zasad prawa wojennego, zwłaszcza w dziedzinie humanitarnej oraz terytorialnego ograniczenia zasięgu konfliktu zbrojnego na morzu / tzw. morskiego teatru działań wojennych/.

Analiza współczesnych konfliktów zbrojnych na morzu prowadzi do wniosku, że treść neutralności wojennej nie jest ostatecznie sprecyzowana i ukształtowana oraz, że znajduje się ona w stadium dalszego rozwoju. Powodują to trzy czynniki :

- dynamiczny rozwój stosunków międzynarodowych zmierzający do współpracy państw w celu zapewnienia bezpieczeństwa międzynarodowego;
- niezwykle szybki rozwój technologiczny i techniczny w zakresie uzbrojenia morskiego i środków łączności ;
- sposób użycia uzbrojenia morskiego w zależności od akwenu morskiego i charakteru wykonywanych zadań.

Aktualny stan prawa neutralności wojennej wskazuje w szczególności na potrzebę dokonania uzupełnienia tego prawa przepisami pozwalającymi na usunięcie następujących wątpliwości :

- czy każde państwo nadbrzeżne, biorąc pod uwagę położenie geograficzne /m.in. usytuowanie nad morzem pełnym, półzamkniętym czy też zamkniętym / będzie w stanie ogłosić swą neutralność wojenną wobec danego konfliktu zbrojnego ?;
- kto zagwarantuje, że państwo nadbrzeżne, które przyjęło neutralność wojenną nie zostanie zaatakowane przez jedną ze stron wojujących /np. w celu zmiany położenia strategicznego na danym morskim TDW / ?. Należy przypuszczać, że

zachowanie stron wojujących będzie się zmieniało zgodnie z realizacją politycznych celów, dla których wojna została wywołana;

- czy obecne środki techniczne prowadzenia wojny na morzu (np. broń rakietowa, systemy rozpoznawczo - uderzeniowa i in.) będą mogły zapewnić przestrzeganie neutralności wojennej ( np. w zakresie identyfikacji neutralnych okrętów i statków transportu medycznego, statków i okrętów szpitalnych oraz jednostek handlowych ) ?.

Mając na uwadze stan technologii oraz formy i sposoby działań sił morskich, we współczesnym konflikcie zbrojnym na morzu, można już obecnie przedstawić pewne propozycje w zakresie dalszego rozwoju prawa neutralności wojennej dotyczące ochrony jednostek neutralnych :

1. wyposażenie okrętów i statków szpitalnych lub innych jednostek działających w celach humanitarnych w hydroakustyczne i radiolokacyjne identyfikujące urządzenia rozpoznawcze;
2. sporządzenie wykazu tych jednostek oraz ich hydroakustycznych, radiolokacyjnych i radiowych sygnałów rozpoznawczych przez ONZ, Międzynarodową Organizację Morską / IMO/, Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża / ICRC/ i Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną / ITU/ na podstawie otrzymanych danych, a następnie rozesłania ich do państw członkowskich;
3. podawanie w istniejącej sieci meldunków dotyczących bezpieczeństwa żeglugi / radiowe ostrzeżenia i informacje nawigacyjne/ o przejściu jednostki neutralnej, na zasadach przyjętych dla statku kartelowego ( rys. 1 ) ;
4. wyznaczenie odległości minimalnej na jaką " uprzywilejowana " jednostka neutralna, ujęta w wykazie ONZ, IMO i ICRC mogłaby zbliżać się do strefy działań wojennych bądź do

konwoju/ jego bezpośredniej ochrony/, zespołu okrętów bojowych lub jakiegokolwiek ugrupowania okrętów/statków/, która by pozwalała uniknąć pomyłkowego ataku}

5. okręty i statki " uprzywilejowane " traciłyby takie prawo w przypadku włączenia w skład ochranianego zespołu, bądź w przypadku stwierdzenia wykorzystywania sygnału hydroakustycznego lub innego odpowiedniego sygnału w celach niezgodnych z jego przeznaczeniem /np. dla ochrony okrętu lub statku jednej ze stron wojujących /;
6. winę za zniszczenie /zatopienie/ neutralnego statku lub okrętu ujętego w wykazie ONZ, IMO lub ICRC idącego z włączonym sprawnym urządzeniem identyfikacyjnym /rozpoznawczym/ ponosiłby dowódca okrętu (zespołu okrętów) strony wojującej;

Nadal otwarta i wymagająca uzgodnień / skodyfikowania/ na forum międzynarodowym pozostaje kwestia określenia tzw. " stref wojennych ", stref operacyjnych ", " stref zamkniętych ", " stref przechwytywania ", " strefy blokady ", " strefy blokady całkowitej " itp., i wyjaśnienie, czy istnieje w nich prawo nieograniczonego niszczenia / zatapiania/ bez ostrzeżenia, co ma bezpośredni wpływ na żeglugę państw neutralnych w wojnie na morzu. Problem **obszaru** takich stref powinien zostać rozwiązany na drodze umowy międzynarodowej, która by gwarantowała z jednej strony, swobodę żeglugi statków państw neutralnych, a z drugiej, brała pod uwagę **interesy** stron wojujących, jednym słowem by nosiła systemowy charakter. Wydaje się, że w takich strefach należy jednostkom neutralnym wyznaczyć odpowiednie kursy lub tory wodne, i zabezpieczyć ochronę / system konwojów /, ponieważ wprowadzone przez strony wojujące ograniczenia w strefie nie mogą całkowicie zlikwidować neutralnego handlu morskiego.

Charakter współczesnych działań bojowych na morzu /np. w konfliktach lokalnych / oraz zadania wykonywane przez siły morskie, a także techniczna **jakość sił morskich będą determinowały** stopień przestrzegania obowiązujących unormowań prawnych dotyczących morskiej neutralności wojennej.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że prawna regulacja neutralności w wojnie na morzu w formie powszechnie obowiązujących aktów prawa międzynarodowego może nastąpić tylko za ogólną zgodą państw morskich dysponujących nowoczesnymi i silnymi flotami wojennymi. Nie może tego uczynić jedno państwo lub grupa kilku państw, którym nie odpowiadają dotychczasowe unormowania prawne, gdyż byłoby to nieefektywne. Jednakże wydaje się, że podstawową przeszkodą w realizacji tego postulatu może być niechęć mocarstw morskich do tworzenia takich norm prawnych, które w istotny sposób mogą ograniczyć działalność bojową ich sił morskich na Oceanie Światowym.

Dlatego też, problematykę neutralności wojennej w konflikcie zbrojnym na morzu należałoby podjąć w określonych działaniach na płaszczyźnie międzynarodowej i krajowej :

1. zainicjować na forum międzynarodowym prace w ramach Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ /UN Law Commission/ nad nową, kompleksową konwencją o morskiej neutralności wojennej, która uwzględniałaby postęp naukowo-techniczny w zakresie uzbrojenia morskiego, **formy i sposoby użycia sił morskich oraz zasady wynikające z Konwencji o prawie morza z 1982r;**
2. uwzględniać problematykę morskiej neutralności wojennej w pracach planistycznych i szkoleniu operacyjno-taktycznym sił morskich RP;

3. upowszechniać znajomość prawa morskiej neutralności wojennej wśród oficerów marynarki wojennej jak również wśród kapitanów i oficerów polskiej marynarki handlowej /PMH/. W tym celu opublikować zbiory obowiązujących konwencji i deklaracji dotyczących neutralności w wojnie na morzu wraz z komentarzem naukowym oraz upowszechniać przekłady wybranych pozycji literatury światowej z tego zakresu;
4. kontynuować badania wielodyscyplinarne z zakresu neutralności w wojnie na morzu, z udziałem specjalistów z Marynarki Wojennej, Akademii Obrony Narodowej i Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych, a także w ramach Komisji Prawa Morskiego PAN.

Należy również odróżnić morską neutralność wojenną opartą na Konwencji haskiej i hawańskiej czy też Deklaracji sztokholmskiej od stanu "nieuczestniczenia w wojnie". Państwo nie uczestniczące w wojnie, ma bowiem prawo udzielać pomocy państwom będącym ofiarą agresji. Dlatego też, nie można we współczesnych stosunkach międzynarodowych uważać za neutralne państwo, które po ogłoszeniu swej neutralności wojennej w danym konflikcie zbrojnym udziela pomocy jednej ze stron wojujących. Jednakże państwo, które ogłosiło, że w danym konflikcie jest neutralne, powinno ściśle przestrzegać wszystkich zasad i warunków neutralności wynikających z obowiązujących konwencji.

Należy podkreślić, że szczególne znaczenie ma przestrzeganie reguł morskiej neutralności wojennej w dobie stosowania **nowoczesnych środków walki** i że naruszenie tych zasad może we współczesnej

wojnie na morzu wciągnąć państwo neutralne do wojny. Stan neutralności wojennej rozpoczyna się z chwilą oficjalnego powiadomienia państw o swej neutralności w danym konflikcie, które powinno być niezwłocznie przekazane stronom wojującym. Państwo, które nie powiadomi o swej neutralności, prawnie <sup>rzecz</sup> biorąc, nie może być uznane za neutralne, będzie jedynie państwem nie uczestniczącym w konflikcie, mającym prawo przystąpienia do wojny, bądź udzielenia pomocy ofiarze agresji.

KONWENCJA /XIII/ DOTYCZĄCA PRAW I OBOWIĄZKÓW  
MOCARSTW NEUTRALNYCH W RAZIE WOJNY MORSKIEJ

Haga, 18 października 1907r.

JCM Cesarz Niemiecki, Król Pruski, Prezydent Stanów Zj. Ameryki  
....., aby zmniejszyć rozbieżność zdań, które w wypadku wojny morskiej  
powstają jeszcze w sprawie stosunków między mocarstwami neutralnymi  
a wojującymi, oraz aby zapobiec trudnościom, do jakich te rozbieżnoś-  
ci mogłyby doprowadzić;

zważywszy, że chociaż obecnie nie można osiągnąć zgody na  
postanowienia, które by objęły wszystkie wypadki, a które mogą  
zajść w praktyce, niemniej jest rzeczą niewątpliwie pożyteczną  
ustalić w miarę możliwości wspólne zasady na wypadek, gdyby na  
nieszcęście wojna wybuchła;

zważywszy, że w wypadkach, przez niniejszą konwencję nie  
przewidzianych, należy się kierować ogólnymi zasadami prawa na-  
rodów;

zważywszy, że jest rzeczą pożądaną, aby mocarstwa wydały dokład-  
ne przepisy regulujące konsekwencje stanu neutralnego, gdyby go  
obrały;

zważywszy, że uznanym obowiązkiem mocarstw neutralnych jest  
bezstronnie stosować przyjęte przez nie zasady do różnych stron  
wojujących;

zważywszy, że kierując się tą myślą, przepisy te w zasadzie  
nie powinny być zmienione podczas wojny przez mocarstwo neutralne,  
chyba że nabyte doświadczenie wykazałoby konieczność ich zmiany  
dla obrony tego mocarstwa;

zgodziły się przestrzegać następujących wspólnych zasad nie mogących jednak w niczym naruszać postanowień istniejących traktatów ogólnych i mianowali swymi pełnomocnikami:

/ następuje wyliczenie pełnomocników/,

którzy, złożyłwszy swe pełnomocnictwa uznane za dobre i w należytej wystawione formie zgodzili się na postanowienia następujące:

Art.1 Strony wojujące obowiązane są szanować suwerenne prawa państw neutralnych i na terytorium lub na wodach neutralnych powstrzymywać się od wszelkich czynów, których tolerowanie przez państwa neutralne stanowiłoby naruszenie ich neutralności.

Art.2 Wszelkie działania zbrojne, włączając w to zabór statku i wykonywanie prawa wizyty, podjęte przez okręty stron wojujących na wodach terytorialnych państwa neutralnego stanowią pogwałcenie neutralności i są bezwzględnie zakazane.

Art.3 Gdy statek został zabrany na wodach terytorialnych mocarstwa neutralnego, mocarstwo to, o ile ta przyza znajduje się jeszcze na obszarze jego jurysdykcji, powinno użyć jakimi rozporządza środkami, aby przyzę wraz z oficerami i załogą uwolnić, a internować załogę przyzową umieszczoną na jego pokładzie.

Jeżeli taka przyza znajduje się poza obrębem jurysdykcji mocarstwa neutralnego, na jego żądanie rząd, który zajęcia dokonał winien uwolnić przyzę wraz z jej oficerami i załogą.

- Art.4 Żaden sąd przyzowy nie może być utworzony przez stronę wojującą na terytorium neutralnym lub na okręcie znajdującym się na wodach neutralnych.
- Art.5 Stronom wojującym nie wolno wykorzystywać portów i wód neutralnych jako podstawy działań morskich przeciwko ich przeciwnikom, a w szczególności zakładać tam stacji radiotelegraficznych lub jakichkolwiek urządzeń mogących służyć do porozumiewania się z siłami zbrojnymi na lądzie lub morzu.
- Art.6 Bezpośrednie lub pośrednie odstępowanie z jakiegokolwiek tytułu okrętów, amunicji i wszelkiego sprzętu wojennego przez mocarstwo neutralne mocarstwu wojującemu jest zabronione.
- Art.7 Mocarstwo neutralne nie ma obowiązku przeszkodzić wywozowi lub przewozowi na rzecz jednej bądź drugiej strony wojującej broni, amunicji i w ogóle wszystkiego, co mogłoby być przydatne dla armii i floty.
- Art.8 Rząd neutralny jest obowiązany użyć będących w jego dyspozycji środków dla przeszkodzenia wyposażeniu lub uzbrojeniu w obrębie jego władzy jakiegokolwiek okrętu, co do którego ma uzasadnione powody do mniemania, że jest przeznaczony do krążenia po morzu lub do uczestniczenia w działaniach wojennych przeciwko państwu, z którym rząd ten pozostaje w stanie pokoju. Jest on także obowiązany do stosowania podobnego nadzoru dla przeszkodzenia wypłynięciu poza obręb jego władzy jakiegokolwiek okrętu, który jest przeznaczony do krążenia po morzu lub do udziału w działaniach wojennych i który został w obrębie jego władzy przys-

stosowany całkowicie lub częściowo do użytku wojennego.

Art.9 Mocarstwo neutralne powinno jednakowo stosować do obu stron wojujących podane przez siebie warunki, ograniczenia lub zakazy dotyczące zezwolenia na wpłynięcie okrętów stron wojujących lub ich przyz do swych portów, na swe redy lub wody terytorialne.

Jednakże mocarstwo neutralne może zakazać dostępu do swych portów i red okrętowi, który nie zastosował się do wydanych przez nie rozkazów i przepisów albo naruszył jego neutralność.

Art.10 Neutralności mocarstwa nie narusza zwykle przejście okrętów i przyz stron wojujących przez jego wody terytorialne.

Art.11 Mocarstwo neutralne może zezwolić okrętom stron wojujących na korzystanie z usług jego zawodowych pilotów.

Art.12 W braku odmiennych przepisów szczególnych w ustawodawstwie mocarstwa neutralnego okrętom stron wojujących zabrania się przebywać w portach, na redach lub wodach terytorialnych tego mocarstwa dłużej niż przez 24 godziny, wyjąwszy przypadki przewidziane w niniejszej Konwencji.

Art.13 Jeżeli mocarstwo zawiadomione o rozpoczęciu działań wojennych dowie się, że okręt strony wojującej znajduje się w jednym z jego portów, na redzie lub na wodach terytorialnych, winno ono zawiadomić ten okręt, że powinien odpłynąć w ciągu 24 godzin lub w terminie podanym przez miejscowe przepisy.

Art.14 Okręt strony wojującej może swój pobyt w porcie neutralnym przedłużyć poza okres prawem oznaczony tylko z powodu uszkodzenia lub ze względu na stan morza. Powinien on odpłynąć , skoro tylko ustanie przyczyna zwłoki.

Przepisy dotyczące ograniczenia czasu pobytu w neutralnych portach, na redach i wodach terytorialnych nie stosuje się do okrętów przeznaczonych wyłącznie do celów religijnych, naukowych lub filantropijnych.

Art.15 W braku innych przepisów szczególnych w ustawodawstwie mocarstwa neutralnego, liczba okrętów strony wojującej, które mogą przebywać jednocześnie w jego portach lub na redach, może wynosić nie więcej niż trzy jednostki.

Art.16 Gdy okręty obu stron wojujących znajdują się jednocześnie w tym samym neutralnym porcie lub na tej samej redzie, powinny upłynąć przynajmniej 24 godziny między odpłynięciem okrętu jednej strony wojującej a odpłynięciem okrętu drugiej strony.

Kolejność odpłynięcia zależy od kolejności przybycia, chyba że okręt, który zawinął pierwszy, znajduje się w warunkach, w których przedłużenie czasu pobytu jest dopuszczalne.

Okręt strony wojującej nie powinien opuścić portu neutralnego lub jego redy wcześniej niż w 24 godziny po odpłynięciu statku handlowego pod banderą przeciwnika.

Art.17 W neutralnych portach i na redach okręty stron wojujących mogą naprawiać swe uszkodzenia tylko w stopniu koniecznym dla bezpieczeństwa żeglugi i w żadnej mierze

nie mogą zwiększać swej siły bojowej. Lokalne neutralne organy stwierdzą rodzaj koniecznych napraw; winny one być wykonane możliwie najprędzej.

**Art.18** Okręty stron wojujących nie mogą korzystać z neutralnych portów, red i wód terytorialnych dla odtworzenia lub powiększenia zasobów materiałów wojennych lub uzbrojenia ani dla uzupełnienia stanu załóg.

**Art.19** Okręty stron wojujących mogą zaopatrywać się w neutralnych portach i na redach dla uzupełnienia zapasów jedynie do ilości przewidzianych dla stanu pokojowego.

Okręty mogą brać tylko tyle paliwa, ile potrzeba na dopłynięcie do najbliższego portu własnego kraju. Jednakże mogą pobrać paliwo w ilości niezbędnej do zapełnienia okrętowych zbiorników paliwowych, jeżeli okręty te znajdują się w kraju neutralnym, który przyjął ten sposób oznaczenia ilości paliwa, jakie może być dostarczone.

Jeżeli zgodnie z prawem mocarstwa neutralnego okręty nie otrzymują węgla w ciągu 24 godzin po przybyciu, dopuszczalny czas ich pobytu przedłuża się o 24 godziny.

**Art.20** Okręty strony wojującej, które pobrały paliwo w porcie neutralnego mocarstwa, nie mogą odnawiać zapasów w żadnym porcie tego samego mocarstwa przed upływem trzech miesięcy

**Art.21** Pryza może być zaprowadzona do neutralnego portu, tylko z powodu niezdolności do żeglugi, złego stanu pogody, albo braku paliwa lub żywności.

Powinna ona natychmiast odpłynąć po ustaniu przyczyn, które usprawiedliwiały jej zawinięcie do portu. Jeżeli tego nie uczyni, mocarstwo neutralne winno nakazać natych-

miastowe odpłynięcie ; w razie gdyby się do tego nie zastosowała, mocarstwo neutralne winno zastosować środki, którymi rozporządza w celu uwolnienia jej wraz z oficerami i załogą oraz internowania załogi przyzowej.

Art.22 Mocarstwo neutralne winno również uwolnić przyzę, która została przyprawdzona do jego portu w innych okolicznościach niż przewidziano w art. 21.

Art.23 Mocarstwo neutralne może zezwolić na wejście do swych portów i na redy przyzom konwojowanym lub nie, jeżeli są przyprawdzone w tym celu, by pozostały pod sekwestrem w oczekiwaniu na orzeczenie sądu przyzowego. Może ono zarządzić przeprowadzenie przyzy do innego swego portu.

Jeżeli przyza jest konwojowana przez okręt, załoga przyzowa może przejść na pokład okrętu konwojującego.

Jeżeli przyza odbywa podróż bez konwoju, załoga przyzowa<sup>1/</sup> pozostaje na wolności.

Art.24 Jeżeli mimo zawiadomienia przez mocarstwo neutralne, okręt strony wojującej nie opuszcza portu, w którym nie ma prawa pozostać, mocarstwo neutralne ma prawo podjąć działania, które uzna za konieczne, aby uniemożliwić mu wypłynięcie na morze przez czas wojny, a dowódca okrętu winien ułatwić wykonanie tych działań.

Gdy okręt strony wojującej jest zatrzymany przez mocarstwo neutralne, oficerowie i załoga podlegają również zatrzymaniu. Tak zatrzymani oficerowie i załoga, mogą być

-----  
1/tj. nie podlega internowaniu. Por. art. 21 ust. 2. /przyp. M. I. /

pozostawieni na okręcie lub umieszczeni na innym okręcie, bądź na lądzie i mogą być poddani ograniczeniom, których nałożenie na nich okaże się konieczne.

Jednakże należy zawsze pozostawić na okręcie ludzi w liczbie niezbędnej do sprawowania nad nim opieki.

Oficerowie mogą być pozostawieni na wolności po zobowiązaniu się, że nie opuszczą terytorium neutralnego bez zezwolenia.

- Art.25 Mocarstwo neutralne jest obowiązane wykonywać nadzór stosownie do środków, którymi rozporządza w celu zapobiegania wszelkiemu pogwałceniu wymienionych przepisów w swych portach, na redach i wodach terytorialnych.
- Art.26 Wykonywanie przez mocarstwa neutralne praw określonych przez niniejszą Konwencję, nie może być w żadnym razie uważane za czyn nieprzyjazny przez żadną ze stron wojujących, która przyjęła odnośne artykuły.
- Art.27 Umawiające się mocarstwa będą sobie nawzajem podawać we właściwym trybie do wiadomości wszelkie ustawy i inne przepisy normujące położenie prawne okrętów stron wojujących w ich portach i na ich wodach, w drodze notyfikacji adresowanej do rządu holenderskiego, a przez rząd przesłanej niezwłocznie innym umawiającym się mocarstwom.
- Art.28 Postanowienia niniejszej Konwencji obowiązują tylko między umawiającymi się mocarstwami i tylko wtedy, jeżeli wszystkie strony wojujące są jej stronami.

/Art.29-33 opuszczono /<sup>2/</sup>

2/ Przepisy te regulują kwestie formalne, a mianowicie przystąpienie do Konwencji, jej wejście w życie, wypowiedzenie, a także określają jej depozytariusza, którym jest rząd Holandii.

Źródło : Winiarski B., Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego, Warszawa 1938, s.124-128.

## Aneks 2

KONWENCJA O NEUTRALNOŚCI MORSKIEJ

Hawana, 20 luty 1928r.

## Uwagi wstępne

Niniejsza Konwencja uchwalona na VI Międzynarodowej Konferencji Państw Amerykańskich w Hawanie w 1928 r. opiera się na projekcie sporządzonym przez Amerykański Instytut Prawa Międzynarodowego / American Institute of International Law/ podczas jego obrad w Hawanie w 1917 r. Wiele z postanowień tej Konferencji dosłownie powtarza zawarte sformułowania z XIII Konwencji haskiej z 1907r.<sup>1/</sup> Jednakże zawiera ona także nowe przepisy i uzupełnienia do wspomnianej Konwencji, z których niektóre oparte są na doświadczeniach I wojny światowej.

Konwencja weszła w życie 12 stycznia 1931 r.

## S P I S T R E Ś C I

Rozdział I. Wolność handlu podczas wojny.....	art.1-2
Rozdział II. Obowiązki i prawa stron wojujących.....	art.3-14
Rozdział III. Prawa i obowiązki państw neutralnych...	art.15-26
Rozdział IV. Wypełnianie i przestrzeganie norm prawa o neutralności.....	art.27-29

-----  
1/XIII Konwencja haska z 18.X.1907r. dotyczy praw i obowiązków państw neutralnych w wojnie na morzu /przyp.M.I./

Rządy Republik reprezentowane na VI Międzynarodowej Konferencji Państw Amerykańskich, odbytej w Hawanie, w Republice Kubańskiej w roku 1928;

Pragnąc, aby w razie wybuchu wojny między dwoma lub większą liczbą państw; pozostałe mogły w służbie pokoju zaoferować swe dobre usługi lub mediację w celu zakończenia konfliktu, przy czym takie działania nie mogą być uważane za wrogie;

Przekonane, iż w przypadku nie osiągnięcia tego celu, państwa neutralne są również zainteresowane w respektowaniu ich praw przez strony wojujące;

Biorąc pod uwagę, że neutralność jest prawną sytuacją państw, które nie biorą udziału w działaniach wojennych i że tworzy to prawa i nakłada obowiązek bezstronności, która powinna być uregulowana;

Uznając, że solidarność międzynarodowa wymaga aby wolność handlu była zawsze poszanowana przy unikaniu, jeżeli tylko jest to możliwe, zbędnych obciążeń państw neutralnych;

Gdy jest rzeczą wskazaną, by dopóki cel ten nie zostanie osiągnięty, te obciążenia były zmniejszone do minimum; oraz

W nadziei, że uda się uregulować tę dziedzinę tak, by wszystkie interesy, których to dotyczy, miały wszelkie pożądane gwarancje;

Postanowiły opracować w tym celu Konwencję i ustanowiły następujących pełnomocników :

/ nazwiska pełnomocników/

Którzy, po przedstawieniu pełnomocnictw uznanych / w swej formie/ za dobre i poprawne, uzgodnili następujące przepisy :

## R O Z D Z I A Ł I

## WOLNOŚĆ HANDLU PODCZAS WOJNY

Art.1 Następujące zasady powinny regulować handel podczas wojny:

1. Okręty stron wojujących mają prawo zatrzymać i poddać kontroli na morzu pełnym oraz na wodach terytorialnych, które nie są neutralne, każdy statek handlowy w celu upomnienia się, co do jego charakteru i przynależności państwowej oraz sprawdzenia czy nie przewozi ładunku zabronionego przez prawo międzynarodowe lub czy nie dopuścił się naruszenia blokady. Jeżeli statek handlowy nie zastosuje się do sygnału STOP, może być ścigany przez okręt i zatrzymany siłą ; poza tym przypadkiem, statek ten, nie może być zaatakowany, chyba że, mimo wezwania nie zastosuje się do danych mu instrukcji.

Statek nie powinien być pozbawiony zdolności żeglujących zanim załoga i pasażerom nie zapewni się bezpieczeństwa.

2. Okręty podwodne stron wojujących podlegają powyższym zasadom.

Jeżeli okręt podwodny przestrzegając tych przepisów nie może pochwycić statku, nie ma prawa kontynuowania ataku ani też zniszczenia statku.

Art.2 Zarówno zatrzymanie statku jak i jego załogi za naruszenie neutralności powinno być przeprowadzone zgodnie z procedurą, która najbardziej odpowiada państwu egzekwującemu, i na koszt statku, który pogwałcił prawo. Wymienione państwo

nie jest odpowiedzialne za szkody jakich statek może doznać, chyba że, po stronie tego państwa zostanie popełnione poważne przewinienie.

## R O Z D Z I A Ł     I I

### O B O W I A Z K I   I   P R A W A   S T R O N   W O J U J Ą C Y C H

- Art.3     Strony wojujące są zobowiązane do powstrzymywania się od działań wojennych na wodach neutralnych oraz od innych działań, które by mogły stanowić pogwałcenie neutralności przez państwa, które je tolerują.
- Art.4     Zgodnie z poprzednim artykułem, państwu wojującemu jest zabronione :
- a/     korzystać z wód neutralnych jako bazy dla morskich operacji przeciwko nieprzyjacielowi, odnawiać i powiększać zasoby wojskowe lub uzbrojenie statków albo kompletować ich wyposażenie;
  - b/     instalować na wodach neutralnych stacje radiotelegraficzne lub jakąkolwiek aparaturę, która może służyć jako środek porozumiewania się z własnymi siłami zbrojnymi, albo korzystać z takich urządzeń, które mogły być założone przed wojną, i które nie były dostępne do użytku publicznego.
- Art.5     Okrętom stron wojujących zabrania się przebywania w portach i na wodach państwa neutralnego ponad 24 godziny. To postanowienie należy podać okrętowi jak tylko przybędzie do portu lub na wody terytorialne, a także, gdy znajduje się tam

w chwili wypowiedzenia wojny, gdy tylko państwo neutralne uzyska wiadomość o tym wypowiedzeniu.

Okręty używane wyłącznie do celów naukowych, religijnych czy też filantropijnych nie podlegają powyższym postanowieniom.

Okręt może przedłużyć swój pobyt w porcie ponad 24 godziny w przypadku awarii lub złych warunków na morzu, ale jest zobowiązany opuścić port, gdy ta przyczyna zwłoki przestanie istnieć.

Kiedy, zgodnie z wewnętrznym prawem państwa neutralnego, okręt nie może otrzymać paliwa przed upływem 24 godzin od jego przybycia do portu, pobyt jego może być przedłużony o taki sam okres.

Art.6 Okręt, który nie stosuje się do powyższych przepisów, może być internowany na zarządzenie państwa neutralnego. Okręt winien być traktowany jako internowany od chwili, kiedy otrzyma stosowne zawiadomienie od miejscowych neutralnych władz ; nawet jeżeli okręt, który naruszył przepisy, złoży odwołanie od otrzymanego polecenia, pozostaje on zatrzymany od chwili otrzymania takiego nakazu.

Art.7 W razie braku odpowiednich postanowień miejscowego ustawodawstwa, liczbę okrętów strony wojującej będących w porcie neutralnym w tym samym czasie, nie może być wyższa niż 3 jednostki.

Art.8 Okręt nie może opuścić portu neutralnego wcześniej niż w 24 godziny od odpłynięcia okrętu nieprzyjaciela. Okręt, który wpłynie do portu pierwszy, również jako pierwszy po-

winien z niego odpłynąć, chyba, że jest w takim stanie, że można mu przedłużyć pobyt. W każdym razie okręt, który przybył później, ma prawo zawiadomić drugi okręt za pośrednictwem właściwych władz miejscowych, że w ciągu 24 godzin opuści port ; jednakże ten okręt, który wszedł jako pierwszy zachowuje prawo do opuszczenia portu w ciągu tego czasu. Jeżeli on opuści port, okręt powiadamiający musi przestrzegać okresu przerwy, który jest powyżej określony.

**Art.9** Uszkodzone okręty strony wojującej nie mogą być upoważnione do napraw w portach neutralnych poza tymi, które są konieczne do dalszej żeglugi i nie stanowią w żadnej mierze zwiększenia ich zdolności bojowej.

Uszkodzenia, które zostaną uznane za spowodowane działaniem nieprzyjaciela, nie mogą w żadnym razie podlegać naprawom.

Państwo neutralne określi rodzaj wymaganego remontu i dopilnuje, by został on jak najszybciej wykonany.

**Art.10** Okręty stron wojujących mogą zaopatrywać się w paliwo i zapasy w portach neutralnych na zasadach specjalnie ustalonych przez miejscowe władze ; w przypadku ich braku, okręty mają prawo zaopatrywać się same w sposób obowiązujący co do zaopatrywania się w czasie pokoju.

**Art.11** Okręty po pobraniu paliwa w neutralnym porcie nie mogą przed upływem trzech miesięcy ponownie zaopatrzyć się w tym samym państwie.

**Art.12** Postanowienia, co do pobytu i zaopatrzenia okrętów strony wojującej w portach i na wodach podległych jurysdykcji

państw neutralnych, odnoszące się do okrętów dotyczą również:

1. okrętów pomocniczych;
2. statków handlowych przekształconych na okręty zgodnie z VII Konwencją haską z 1907 r.

Statek neutralny może być zajęty i traktowany jak nieprzyjacielski statek handlowy, gdy :

- a. bierze bezpośredni udział w działaniach wojennych;
- b. kieruje nim osoba umieszczona na pokładzie przez rząd państwa nieprzyjacielskiego;
- c. jest całkowicie zafrachtowany przez nieprzyjacielski rząd;
- d. jest faktycznie i wyłącznie przeznaczony do transportu nieprzyjacielskich oddziałów wojskowych lub do przekazywania informacji na rzecz nieprzyjaciela.

W przypadkach wymienionych w niniejszym artykule, towar należący do właściciela statku lub okrętu podlega również zajęciu.

3. uzbrojonych statków handlowych.

Art.13 Okręty pomocnicze stron wojujących przekształcone z powrotem w statki handlowe powinny być wpuszczane do portów neutralnych na następujących warunkach :

1. przekształcony statek nie pogwałcił neutralności państwa do którego przybywa;
2. przekształcenie zostało dokonane w portach lub na wodach będących pod jurysdykcją państwa do którego statek należy lub w portach jego sojuszników;
3. przekształcenie jest rzeczywiste, a mianowicie, że statek nie jest zdolny ,tak pod względem załogi jak

i wyposażenia, by służyć flocie wojennej swego państwa jako okręt pomocniczy tak jak czynił to uprzednio;

4. rząd państwa do którego należy statek, poinformuje państwa o nazwach okrętów pomocniczych, które utraciły taki charakter, by przekształcić się w statki handlowe;
5. ten sam rząd zobowiąże się do tego, że wyżej wymienione statki nie będą ponownie używane jako okręty pomocnicze floty wojennej.

Art.14 Statki powietrzne stron wojujących nie powinny latać nad wodami terytorialnymi państw neutralnych, jeżeli będzie to niezgodne z prawem tych państw.

### R O Z D Z I A Ł III

#### PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTW NEUTRALNYCH

Art.15 Co do działań pomocy okazywanych przez państwa neutralne i działań handlowych indywidualnych osób, to tylko te pierwsze są niezgodne z neutralnością.

Art.16 Państwu neutralnemu nie wolno :

- a. dostarczać stronom wojującym, pośrednio lub bezpośrednio, obojętnie z jakiego powodu: okręty, amunicję oraz jakikolwiek inny materiał wojenny;
- b. udzielać w tym celu pożyczek lub dawać kredyty na czas wojny.

Kredyty, jakie państwo neutralne może dać w celu ułatwienia sprzedaży lub eksportu produktów spożywczych i surowców, nie są objęte tym zakazem.

- Art.17 Zajęte statki nie mogą być wpuszczane do neutralnego portu, chyba że, są niezdolne do żeglugi lub, że panują niesprzyjające warunki pogodowe, albo gdy brakuje im paliwa lub zaopatrzenia. Gdy ustanie przeszkoda, zajęty statek/pryza/powinien niezwłocznie opuścić port. Jeżeli nie zachodzi żaden z wyżej wskazanych warunków, państwo neutralne zaleci im odpłynięcie, a w razie niepodporządkowania się może sięgnąć do wszelkich środków będących w jego dyspozycji, w celu rozbrojenia statków, oficerów i załogi, i może internować załogę przy umieszczonej na pokładzie przez stronę, która statek zajęła.
- Art.18 Poza przypadkami wymienionymi w art. 17, państwo neutralne powinno uwolnić zajęte statki/pryzy/, które zostały wprowadzone na jego wody terytorialne.
- Art.19 Kiedy statek przewożący towary ma być internowany w państwie neutralnym, ładunek przeznaczony dla tego państwa powinien być wyładowany, a ładunek przeznaczony dla strony trzeciej, przeładowany.
- Art.20 Statek handlowy zaopatrzony w paliwo lub inne zapasy w państwie neutralnym, który wielokrotnie dostarcza całość lub część swoich zapasów okrętowi strony wojującej, nie powinien ponownie otrzymać zapasów ani paliwa w tym samym państwie.
- Art.21 Jeżeli zostanie stwierdzone, co do statku handlowego noszącego banderę strony wojującej, na podstawie jego przygotowań lub innych okoliczności, że może on dostarczać okrętom jakiegoś państwa zapasów, których one potrzebują, władze lokalne mogą odmówić statkowi sprzedaży zapasów lub żądać,

by agent przedsiębiorstwa żeglugowego zagwarantował, że statek ten, nie będzie pomagał ani wspierał żadnego okrętu strony wojującej.

Art.22 Państwa neutralne nie są zobowiązane do zapobiegania eksportowi lub tranzytowi na koszt stron wojujących broni, amunicji i ogólnie wszystkiego, co może być użyteczne dla ich sił zbrojnych.

Tranzyt powinien być dozwolony gdy , w przypadku wojny między dwoma państwami amerykańskimi, jedna ze stron wojujących będzie państwem śródlądowym, nie mającym żadnych innych sposobów zaopatrzenia się, pod warunkiem, że żywotne interesy państwa, które mu zezwalają na tranzyt, nie ucierpią z powodu wydania takiego zezwolenia.

Art.23 Państwa neutralne nie powinny stawiać przeszkód dobrowolnym wyjazdom obywateli stron wojujących nawet, gdy wyjeżdżać oni będą jednocześnie w dużej liczbie, ale mogą przeciwstawiać się dobrowolnym wyjazdom swych obywateli, którzy zamierzają wstąpić do sił zbrojnych / strony wojującej - przyp. M.I/.

Art.24 Używanie przez strony wojujące środków łączności państw neutralnych lub takich, które przechodzą lub stykają się z ich terytoriami podlega wytycznym władz lokalnych.

Art.25 Jeżeli w wyniku operacji morskich poza wodami terytorialnymi państw neutralnych znajdują się umarli lub ranni na pokładach okrętów stron wojujących, państwa te, mogą wysłać pod kontrolą rządu neutralnego statki szpitalne na miejsce tragicznego zdarzenia. Statki te, powinny korzystać z pełnego immunitetu podczas spełniania ich misji.

Art.26 Państwa neutralne są zobowiązane do pełnej czujności w granicach ich władzy, by zapobiec jakimkolwiek pogwałceniom przepisów w ich portach lub na wodach terytorialnych.

#### R O Z D Z I A Ł      I V

#### WYPEŁNIANIE I PRZESTRZEGANIE NORM PRAWA O NEUTRALNOŚCI

Art.27 Strona wojująca wypłaci odszkodowanie za straty wyrządzone przez pogwałcenie powyższych przepisów. Jest też odpowiedzialna za czyny osób, które należą do jej sił zbrojnych.

Art.28 Niniejsza Konwencja nie narusza zobowiązań podjętych uprzednio przez układające się strony w międzynarodowych porozumieniach.

Art.29 Po podpisaniu, niniejsza Konwencja zostanie przedłożona do ratyfikacji państwom sygnatariuszom. Rząd Kuby jest obowiązany do przekazania autentycznych poświadczonych kopii odnośnym rządów do ratyfikacji. Dokument ratyfikacyjny będzie złożony w archiwach Unii Panamerykańskiej<sup>2/</sup> w Waszyngtonie.

-----  
2/ Unia Panamerykańska/Pan American Union/- jest związkiem państw amerykańskich, utworzonym w 1910r. na Konferencji panamerykańskiej w Buenos Aires. Jest centralnym organem Organizacji Państw Amerykańskich /przyp.M.I/.

Unia powiadomi rządy sygnatariuszy o takim złożeniu. Takie zaświadczenie, będzie uznane za wymianę ratyfikacji. Konwencja ta, pozostanie otwarta dla państw nie będących jej sygnatariuszami.

Na dowód czego, uprzednio wymienieni pełnomocnicy podpisują niniejszą Konwencję w językach hiszpańskim, angielskim, francuskim i portugalskim w mieście Hawanie, 20 lutego 1928r.

/następują podpisy /

Źródło : Ronzitti N., The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries, London 1988, s. 771-778.

/ Przekład własny autora rozprawy /

## NORDYCKIE ZASADY NEUTRALNOŚCI

-----  
DEKLARACJA SZTOKHOLMSKA z 27.V.1938r.

Rządy Danii, Finlandii, Islandii, Norwegii i Szwecji uznając za wysoce pożądaną aby w razie wojny pomiędzy obcymi państwami stosować podobne zasady neutralności, na podstawie Deklaracji uchwalonej przez Danię, Norwęgę i Szwecję 21 grudnia 1912 r. opracowały Zasady Neutralności, których teksty dołączono. Zasady te będą stosowane przez wymienione rządy w takim zakresie, w jakim to dotyczy każdego z nich.

Rządy są zgodne co do tego, że jeżeli któryś z nich, na podstawie własnych doświadczeń, jak to przewiduje Konwencja dotycząca praw i obowiązków państw neutralnych w razie wojny morskiej, podpisana w Hadze 18 października 1907 r., zechce zmodyfikować wspomniane zasady, nie powinien czynić tego bez uprzedniego, stosownego powiadomienia, jeśli to możliwe, pozostałych czterech rządów, aby umożliwić wymianę poglądów w tej kwestii.

W takim przekonaniu niżej podpisani, posiadający należyte pełnomocnictwa swych rządów, niniejszą Deklarację podpisali i opatrzyli swymi pieczęciami.

Sporządzono w Sztokholmie w pięciu egzemplarzach, dnia 27 maja 1938 roku.

/ następują podpisy /

## D A N I A

## ZASADY NEUTRALNOŚCI

Niniejsze postanowienia dotyczące neutralności Danii w razie wojny między obcymi państwami obowiązują od daty i w rozmiarach określonych przez Króla:

Art.1 Okrętom stron wojujących zapewnia się wejście do portów i na inne wody terytorialne Królestwa przy uwzględnieniu następujących wyjątków, ograniczeń i warunków.

- Art.2 1. Okręty stron wojujących nie będą miały wstępu do portu i redy Kopenhagi ani do portów i na obszary morskie proklamowane jako bazy marynarki wojennej lub jako część stref ochronnych urządzeń obrony wybrzeża.
2. Okręty stron wojujących nie będą również miały wstępu na wody wewnętrzne, do których wejście zamknięte jest podwodnymi minami lub innymi środkami obronnymi.

Zgodnie z niniejszą Deklaracją, za "wody wewnętrzne Danii" uważa się porty, podejścia do portów, zatoki i wody pomiędzy tymi wyspami duńskimi, wysepkami i rafami, które nie są stale zalewane oraz pomiędzy takimi wyspami, wysepkami i rafami a lądem stałym; nie mniej jednak w tych częściach duńskich wód terytorialnych w Kattegacie, Wielkim i Małym Bełcie i Sundzie, które stanowią naturalne szlaki

-----  
1/Deklaracja sztokholmska z 29.V.1938r. została przedstawiona na przykładzie Danii. Postanowienia dotyczące Norwegii i Szwecji są zbieżne w formie i treści z przedstawionymi zasadami neutralności Danii/przyp.M.I./

żeglugowe pomiędzy Morzem Północnym i Bałtyckim, jedynie porty i podejścia do portów oraz redę Kopenhagi traktować należy jako wody wewnętrzne.

3. W pełni sprawnym okrętom podwodnym stron wojujących nie wolno prowadzić żeglugi ani pozostawać na duńskich wodach terytorialnych.

Powyższy zakaz jednakże nie ma zastosowania do przejścia bez nieuzasadnionych postojów przez strefę duńskich wód wewnętrznych, która stanowi część naturalnego szlaku żeglugowego pomiędzy Morzem Północnym i Bałtyckim w Kattegacie, Wielkim i Małym Bełcie i Sundzie, z wyjątkiem redy Kopenhagi, która należąc do tej kategorii wód będzie całkowicie zamknięta dla takiego przejścia, z wyjątkiem okrętów podwodnych zmuszonych do wejścia na wody wewnętrzne na skutek pogorszenia pogody lub uszkodzenia, zawsze pod warunkiem, że za pomocą międzynarodowych środków sygnalizacji podadzą przyczynę wejścia na takie wody. Takie okręty podwodne, powinny opuścić wody wewnętrzne natychmiast po ustaniu okoliczności, które ich obecność/ na tych wodach - przyp.M.I./ spowodowały. W czasie przebywania na duńskich wodach terytorialnych okręty podwodne powinny stale mieć podniesione bandery swoich państw i wyjąwszy wyższą konieczność, powinny płynąć w położeniu nawodnym.

4. W wyjątkowych okolicznościach Król może w celu ochrony suwerennych praw i zachowania neutralności Królestwa, przy jednoczesnym przestrzeganiu ogólnych zasad prawa międzynarodowego, zabronić wstępu do duńskich portów i innych, określonych stref duńskich wód terytorialnych, innych

niż te, do których dostęp jest zabroniony przez powyższe postanowienia.

5. Król może również zabronić wstępu do duńskich portów i na kotwiczowiska okrętom stron wojujących, które działały niezgodnie z regułami i zarządzeniami ustanowionymi przez odpowiednie władze duńskie lub naruszyły neutralność Królestwa.

**Art.3** 1. Korsarzom nie będzie wolno wchodzić do duńskich portów lub pozostawać na duńskich wodach terytorialnych.

2. Uzbrojone statki handlowe stron wojujących obowiązują również zakres wstępu do duńskich portów lub pozostawania na duńskich wodach terytorialnych, jeśli ich uzbrojenie ma inne przeznaczenie niż obrona własna.

**Art.4** 1. Okrętom stron wojujących nie wolno pozostawać w duńskich portach lub na kotwiczowiskach lub na innych wodach terytorialnych Danii dłużej niż 24 godziny, za wyjątkiem sytuacji, gdy są uszkodzone lub wejdą na mieliznę, lub z powodu pogorszenia pogody lub w sytuacjach wyszczególnionych w paragrafach 3 i 4 poniżej. W takich przypadkach, powinny one oddalić się, gdy tylko ustanie przyczyna przebywania na tych wodach. W przypadku uszkodzenia jednostki lub jej wejścia na mieliznę, odpowiednie władze duńskie określą termin wystarczający na usunięcie uszkodzeń lub ściągnięcie z mielizny. Jednakże żadnej jednostce nie wolno przedłużać swego pobytu ponad 24 godziny, jeżeli oczywiste jest, że ta jednostka nie odzyska swej zdolności do żeglugi w rozsądnym

czasie lub jeśli uszkodzenia spowodowane zostały nieprzyjacielskimi działaniami zbrojnymi.

Powyższe ograniczenia postoju jednostek, nie będą miały zastosowania do okrętów wykorzystywanych wyłącznie w celach religijnych, naukowych lub humanitarnych ani w stosunku do wojskowych / naval and military/ statków szpitalnych.

2. Nie wolno w tym samym czasie przebywać więcej niż trzem okrętom jednej strony wojującej lub kilku państw sojuszniczych prowadzących wojnę, w tym samym duńskim porcie lub na kotwiczowisku, a w razie podzielenia wybrzeża na rejony, w portach lub na kotwiczowiskach tego samego nadbrzeżnego rejonu Danii.
3. Jeżeli okręty należące do obu stron wojujących znajdują się w tym samym czasie w duńskim porcie lub na kotwiczowisku, powinien upłynąć okres nie mniej niż 24 godzin pomiędzy wyjściem okrętu jednej strony a wyjściem okrętu należącego do drugiej strony. Polecenie wyjścia powinno być uzależnione od kolejności wejścia, chyba że istnieją takie okoliczności, które sprawiły, że jednostce, która weszła jako pierwsza, zezwolono na przedłużenie pobytu.
4. Żaden okręt strony wojującej nie może opuścić duńskiego portu lub kotwiczowiska, gdzie znajduje się statek handlowy pod banderą nieprzyjaciela, w czasie krótszym niż 24 godziny od wyjścia statku handlowego. Właściwe władze zorganizują wyjście statków handlowych w taki sposób, aby niepotrzebnie nie przedłużać postoju okrętów.

- Art.5 1. W duńskich portach i na kotwiczowiskach okrętom stron wojujących wolno jedynie dokonywać napraw niezbędnych dla zachowania zdolności żeglugi i nie wolno w żadnej mierze zwiększać ich zdolności bojowej. W czasie usuwania uszkodzeń wyraźnie spowodowanych przez zbrojną działalność nieprzyjaciela, uszkodzonym jednostkom nie wolno korzystać z żadnej pomocy, którą mógłby otrzymać na terytorium Danii. Właściwe władze duńskie określą charakter napraw, które mają być dokonane. Naprawy takie powinny zostać przeprowadzone tak szybko, jak to możliwe w terminie określonym w art.4 ust.1.
2. Okręty stron wojujących nie mogą wykorzystywać duńskich portów lub innych duńskich wód terytorialnych do uzupełniania lub powiększania swych zapasów bojowych lub uzbrojenia ani do uzupełniania załóg.
3. Okrętom stron wojujących wolno w duńskich portach lub na kotwiczowiskach, uzupełniać zapasy żywności jedynie do normalnego poziomu przyjętego dla okresu pokoju.
4. Jeżeli chodzi o uzupełnianie paliwa, okręty stron wojujących podlegają w duńskich portach i na kotwiczowiskach tym samym zarządzeniom co inne obce jednostki. Jednakże wolno im pobrać taką ilość paliwa, która pozwoli na dopłynięcie do najbliższego portu w ich własnym kraju; w żadnym wypadku nie wolno im załadować więcej niż jest to konieczne do uzupełnienia swych składów węgla lub zbiorników płynnego paliwa. Po uzyskaniu paliwa w jakimś porcie duńskim lub na duńskim kotwiczowisku, nie wolno im otrzymywać dalszego zaopatrzenia w duńskich portach lub na kotwiczowiskach przez

okres 3 miesięcy.

- Art.6 Ustanawia się wymóg, aby na okrętach stron wojujących przebywających na wodach terytorialnych Danii, zatrudniani byli piloci posiadający oficjalne licencje, wszędzie gdzie ich pomoc jest obowiązkowa; poza tym, jednak wolno korzystać z usług takich pilotów jedynie w sytuacjach krytycznych, w celu uniknięcia zagrożeń ze strony żywiołu morskiego.
- Art.7 1. Pryza o obcej przynależności państwowej nie wolno wprowadzać do duńskich portów lub na kotwiczowiska, chyba że jest niezdolna do żeglugi, że występuje zagrożenie pogorszenia pogody albo brak paliwa lub żywności. Pryzy wprowadzone do duńskich portów lub na kotwiczowiska w jednej z powyższych okoliczności powinny opuścić je, gdy tylko te okoliczności ustaną.
2. Strona wojująca nie może ani na terytorium Danii ani na żadnym statku znajdującym się na duńskich wodach terytorialnych ustanawiać sądu przyzowego. Również zakazana jest sprzedaż przyz w duńskim porcie lub na kotwiczowisku.
- Art.8 1. Samoloty wojskowe stron wojujących, z wyjątkiem ambulansów powietrznych i samolotów pokładowych, nie mogą być wpuszczone na terytorium Danii, chyba że w uregulowaniach obowiązujących lub mających obowiązywać postanowi się inaczej, zgodnie z ogólnymi normami prawa międzynarodowego, odnoszącymi się do określonych stref.
- Samoloty takie otrzymają pozwolenie na przelot bez nieuzasadnionych postojów nad wewnętrznymi wodami terytorialnymi Danii łączącymi Morze Północne i Bałtyk przez

Kattegat, Wielki i Mały Bełt i Sund oraz w przestrzeni powietrznej nad tymi wodami. Nie powinny one w żadnym wypadku przelatywać nad redą Kopenhagi. We wszelkich okolicznościach, podczas takiego przelotu, należy wymagać od nich, aby przelatwały najdalej jak to możliwe od wybrzeża.

2. Samoloty przewożone na pokładach okrętów stron wojujących, nie mogą opuszczać tych jednostek podczas ich przebywania na duńskich wodach terytorialnych.

- Art.9
1. Okręty i samoloty wojskowe stron wojujących, powinny przestrzegać suwerennych praw Królestwa i powstrzymywać się od wszelkich działań naruszających jego neutralność.
  2. W obrębie terytorium Danii są zakazane wszelkie formy działań wojennych, w tym zatrzymanie, wejście na pokład, przeszukanie i zajęcie statków i samolotów zarówno neutralnych jak i o nieprzyjacielskiej przynależności państwowej. Każdy statek lub samolot zajęty na tym obszarze, powinien natychmiast być zwolniony wraz z oficerami, załogą i ładunkiem.

Art.10 Przepisy sanitarne, celne, dotyczące pilotażu, żeglugi, ruchu powietrznego oraz przepisy policyjne i portowe powinny być ściśle przestrzegane.

Art.11 Strony wojujące nie mogą wykorzystywać terytorium Danii jako bazy do działań bojowych przeciwko nieprzyjacielowi.

Art.12 1. Strony wojujące i osoby w ich służbie, nie mogą instalować lub obsługiwać na terytorium Danii stacji radiowych lub innych urządzeń w celu łączności z lądowymi, morskimi lub powietrznymi siłami strony wojującej.

2. Strony wojujące nie mogą wykorzystywać swych ruchomych stacji radiowych zarówno należących, jak i nie należących do ich sił zbrojnych na terytorium Danii, dla przekazywania wiadomości, z wyjątkiem sytuacji krytycznych lub w celu nawiązania łączności z duńskimi władzami za pośrednictwem duńskiej lądowej lub nadbrzeżnej stacji radiowej lub za pośrednictwem stacji radiowej znajdującej się na pokładzie jednostki należącej do marynarki wojennej Danii.

Art. 13 Jest zakazane obserwowanie na terytorium Danii, przez jakąkolwiek osobę, czy to z pokładu samolotu czy też w inny sposób, ruchów, operacji lub urządzeń obronnych jednej ze stron wojujących, z zamiarem przekazania tych informacji drugiej stronie wojującej.

Art. 14 1. Strony wojujące nie mogą tworzyć składów paliwa na terytorium Królestwa, ani na lądzie ani też na statkach przebywających na jego wodach terytorialnych.

2. Jednostki pływające i samoloty krążące z wyraźnym zamiarem dostarczenia paliwa lub innego zaopatrzenia siłom strony wojującej nie mogą załadować takiego paliwa lub innego zaopatrzenia w duńskich portach lub na duńskich kotwiczowiskach w ilościach przewyższających ich własne potrzeby.

Art. 15 1. Żaden statek nie może być wyposażony ani uzbrojony na terytorium Danii w celu przygotowania go do krążenia lub wzięcia udziału w operacjach przeciwko którejkolwiek stronie wojującej. Również żadnemu statkowi, co do którego

istnieje zamiar takiego wykorzystania go, a który został częściowo lub całkowicie na terytorium Danii przystosowany do celów związanych z prowadzeniem działań zbrojnych, nie wolno tego terytorium opuścić.

2. Samolotowi posiadającemu wyposażenie do wykonania ataku na siły strony wojującej lub przenoszącemu urządzenia czy materiały, których zainstalowanie lub użycie pozwala mu na przeprowadzenie takiego ataku, nie będzie wolno opuścić terytorium Danii, jeśli istnieć będą podstawy do przypuszczenia, że ma być on wykorzystany przeciwko stronie wojującej. Jakakolwiek praca przy samolocie mająca na celu przygotowanie go do lotu z wyżej wymienionym celem jest również zabroniona.

Źródło :

Ronzitti N., The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries, London 1988, s. 736-339.

( Przekład własny autora rozprawy )

## SYGNATARIUSZE

## XIII Konwencji haskiej z 18.X.1907 r.

Państwo	Data podpisania Konwencji	Data ratyfikacji Konwencji	Data przystąpienia do Konwencji
Argentyna	18.X.1907	-	-
Austro-Węgry	18.X.1907	27.XI.1909	-
Belgia	18.X.1907	8.VIII.1910	-
Białoruska SRR	-	-	4.VI.1962
Boliwia	18.X.1907	-	-
Brazylia	18.X.1907	5.I.1914	-
Bułgaria	18.X.1907	-	-
Chile	18.X.1907	-	-
Chiny	-	-	15.I.1910
Dania	18.X.1907	27.XI.1909	-
Dominikana	18.X.1907	-	-
Ekwador	18.X.1907	-	-
Etiopia	-	-	5.VIII.1935
Finlandia	-	-	30.XII.1918
Francja	18.X.1907	7.X.1910	-
Grecja	18.X.1907	-	-
Gwatemala	18.X.1907	15.III.1911	-
Haiti	18.X.1907	2.II.1910	-
Holandia	18.X.1907	27.XI.1909	-
Japonia	18.X.1907	13.XII.1911	-
Kolumbia	18.X.1907	-	-
Liberia	-	-	4.II.1914
Luksemburg	18.X.1907	5.IX.1912	-

## XIII Konwencja haska z 18.X.1907 r.

Państwo	Data podpisania Konwencji	Data ratyfikacji Konwencji	Data przystąpienia do Konwencji
Meksyk	18.X.1907	27.XI.1909	-
Montenegro	18.X.1907	-	-
Niemcy	18.X.1907	27.XI.1909	-
NRD	-	-	9.II.1959
Nikaragua	-	-	16.XII.1909
Norwegia	18.X.1907	19.IX.1910	-
Panama	18.X.1907	11.IX.1911	-
Paragwaj	18.X.1907	-	-
Persja	18.X.1907	-	-
Peru	18.X.1907	-	-
Portugalia	18.X.1907	13.IV.1911	-
Rosja	18.X.1907	27.XI.1909	-
Rumunia	18.X.1907	1.III.1912	-
Salwador	18.X.1907	27.XI.1909	-
Serbia	18.X.1907	-	-
Syjam	18.X.1907	12.III.1910	-
Szwajcaria	18.X.1907	12.V.1910	-
Szwecja	18.X.1907	27.XI.1909	-
Turcja	18.X.1907	-	-
Urugwaj	18.X.1907	-	-
USA	-	-	3.XII.1909
Wenezuela	18.X.1907	-	-
W. Brytania	18.X.1907	-	-
Włochy	18.X.1907	-	-
ZSRR	-	-	7.III.1955

Źródło: Ronzitti N., The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries, London 1988, s. 193.

**SYGNATARIUSZE**  
**Konwencji hawańskiej o neutralności morskiej**  
**(20.II.1928 r.)**

Państwo	Data podpisania Konwencji	Data ratyfikowania Konwencji
Argentyna	20.II.1928	-
Boliwia	20.II.1928	9.III.1932
Brazylia	20.II.1928	-
Chile	20.II.1928	-
Dominikana	20.II.1928	4.I.1933
Ekwador	20.II.1928	4.IX.1936
Gwatemala	20.II.1928	-
Haiti	20.II.1928	9.III.1933
Honduras	20.II.1928	-
Kolumbia	20.II.1928	17.I.1941
Kostaryka	20.II.1928	-
Kuba	20.II.1928	-
Meksyk	20.II.1928	-
Nikaragua	20.II.1928	12.I.1931
Panama	20.II.1928	21.V.1929
Paragwaj	20.II.1928	-
Peru	20.II.1928	-
Salwador	20.II.1928	-
Urugwaj	20.II.1928	-
USA	20.II.1928	22.III.1932
Wenezuela	20.II.1928	-

Źródło: Ronzitti N., The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries, London 1988, s. 769.

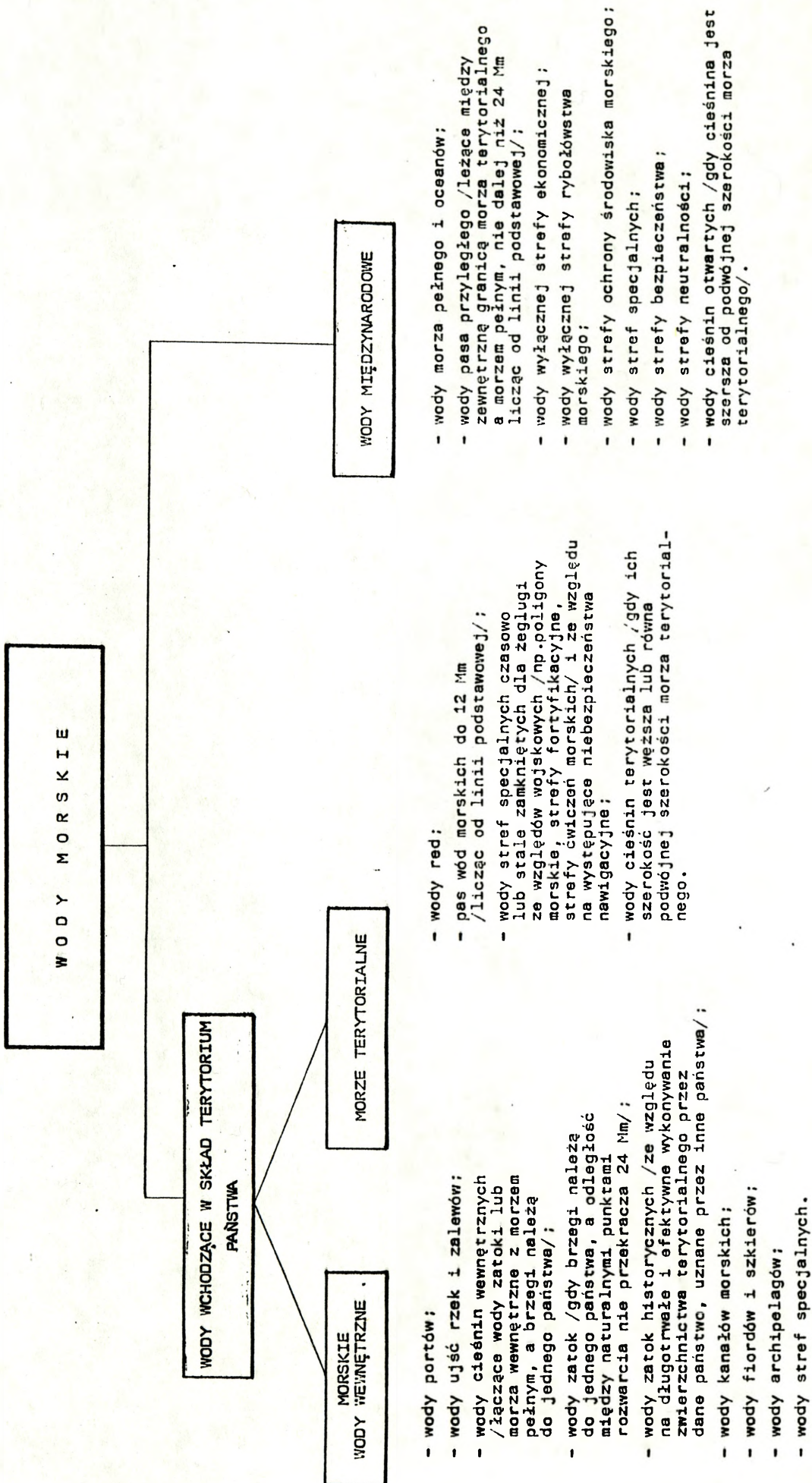
## SYGNATARIUSZE

Deklaracji sztokholmskiej dotyczącej  
zasad neutralności  
(27.V.1938)

Państwo	Data podpisania Deklaracji
Dania	27.V.1938
Finlandia	27.V.1938
Islandia	27.V.1938
Norwegia	27.V.1938
Szwecja	27.V.1938

Źródło: Ronzitti N., The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries, London 1988, s. 785.

Podział wód morskich według Konwencji prawa morza z 1982 r.



## Rodzaje praw i obowiązków w wojnie na morzu

	Państwa neutralne	Strony wojujące
<b>PRAWA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nienaruszalność terytorium;</li> <li>- prawo do handlu.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Domagają się: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bezstronności;</li> <li>- powstrzymywania się od pewnych działań sprzecznych z neutralnością;</li> <li>- zapobiegania pewnym działaniom sprzecznym z neutralnością.</li> </ul> </li> <li>2. Mają prawo do wymuszania swoich praw.</li> </ol>
<b>OBOWIĄZKI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bezstronność;</li> <li>- powstrzymanie się od działań sprzecznych z neutralnością;</li> <li>- zapobieganie działaniom sprzecznym z neutralnością;</li> <li>- przyzwolenie na określone działania stron wojujących.</li> </ul>	<p>Poszanowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nienaruszalności terytorium;</li> <li>- prawa do handlu.</li> </ul>

Źródło: Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, NWP 9(Rev.A)/FMFM 1-10, Washington 1989, s. 7-5.

## Neutralność w stosunkach międzynarodowych

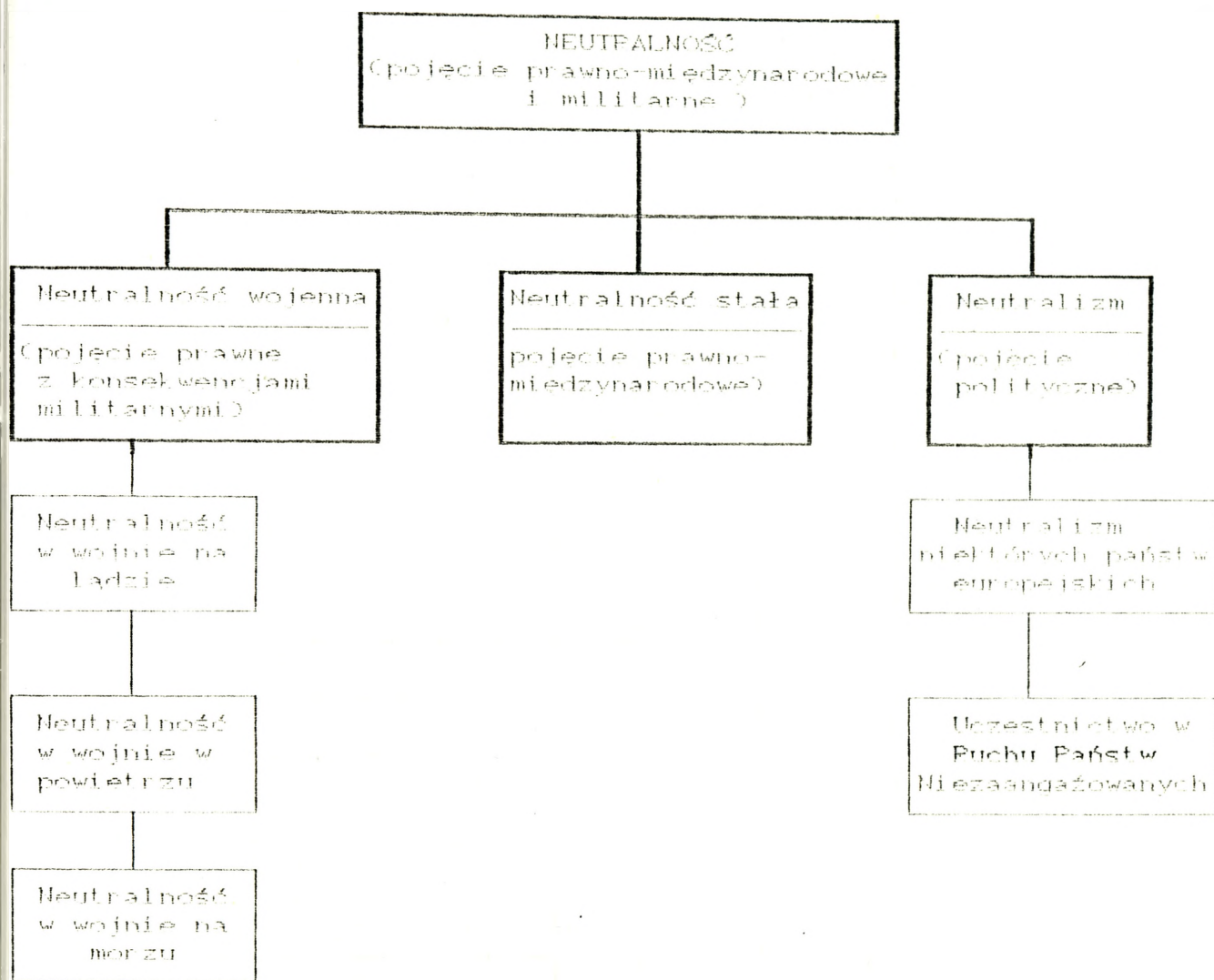


Tabela 7

Stan ilościowy sił morskich państw bałtyckich  
z uwzględnieniem państw neutralnych

Rodzaj sił	Państwa					
	ESFP	FRN	DANIA	POLSKA	SZWEC	FINL
Okrety nawodne uzbrojone w rakiety w-w	60	59	13	13	32	8
Maksymalna jednorazowa salwa rakiet w-w	254	248	104	52	224	48
Krażowniki	1					
Niszczyciele	5	6		1		
Fregaty	34	10	9			
Korwety	44	12		5	4	2
Okrety patrolowe: KTE	107	40	23	50	62	21
Okrety desantowe	38	37		8	131	26
Tralowce	80	50	3	23	24	13
Stawiacze min		2	6			
Okrety rozpoznawcze	?	3		2	1	
Ogólna liczba ważniejszych okrętów bojowych	309	160	41	87	257	65
Okrety podwodne	26	24	5	3	13	
Liczba wyrzutni torpedowych	172	192	40	16	82	
Liczba samolotów lotnictwa morskigo	170	122		36		
Liczba śmigłowców lotnictwa morskigo	45	40	8	11		
Stan osobowy w tys./	87	54	5,24	19,5	9,15	1,8

## Uwagi !

- w tabeli uwzględniono tylko okręty będące w linii;
- w siłach morskich Danii nie uwzględniono jednostek t. STANDARD FLEX 300 jako okrętów raketowych;
- w tabeli nie uwzględniono sił Coast Guard-u/Straży Granicznej

## Źródło:

Weyers Flottentaschenbuch 1990, 1991

Jane's Fighting Ships 1990, 1991

Tabela 8

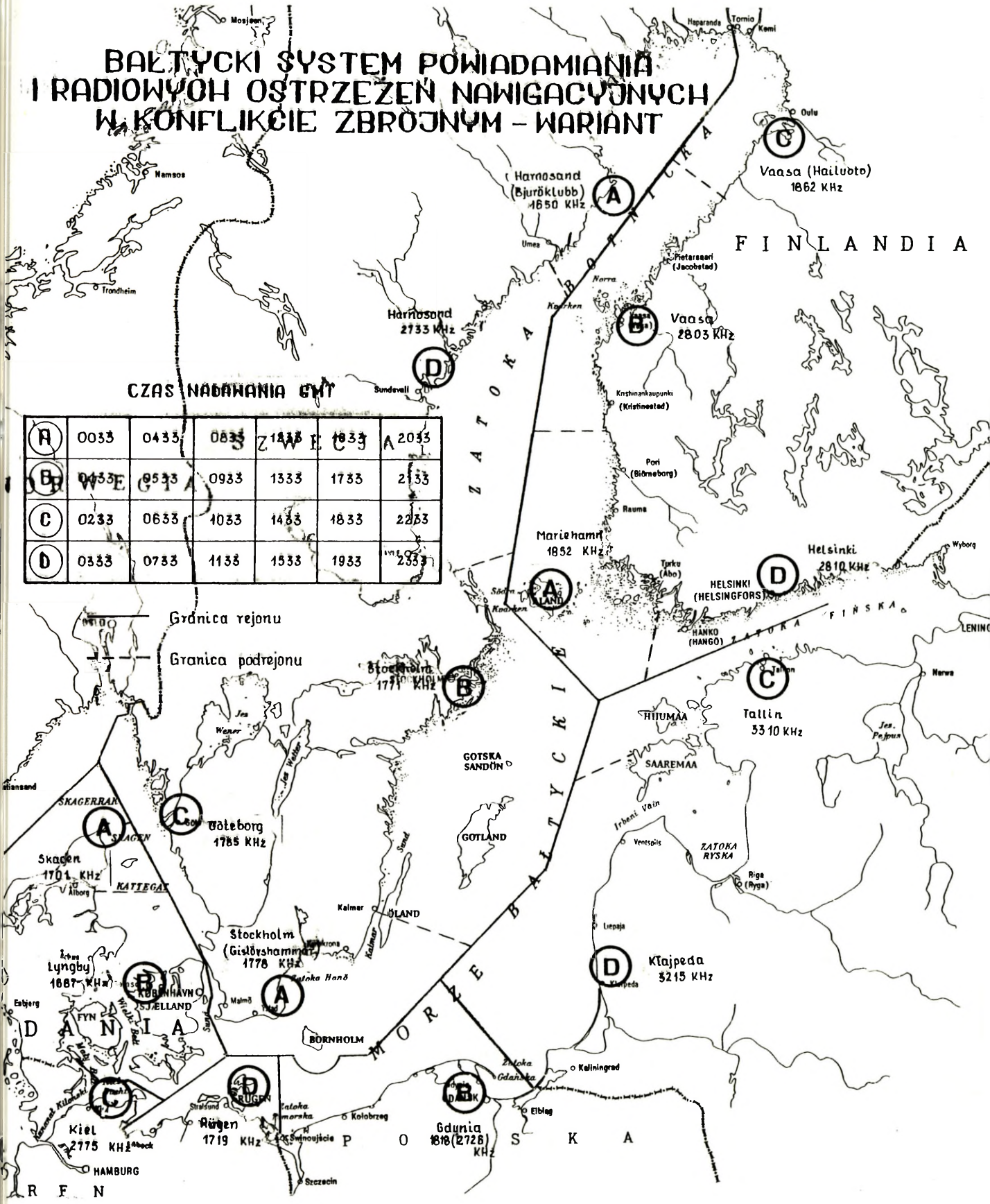
Miejsce poszczególnych sił morskich państw bałtyckich w zależności od ich wielkości

Lp	C Z Y N N I K	M I E J S C E					
		1	2	3	4	5	6
1	Liczba nawodnych okrętów rakietowych	ZSSR	RFN	SZWEC	POL	DANIA	FIN
2	Jednoczesna salwa rakiet <i>w/w</i>	ZSSR	RFN	SZWEC	DANIA	POL	FIN
3	Liczba okrętów nawodnych podstawowych klas	ZSFR	SZWEC	RFN	POL	FIN	DANIA
4	Liczba torpedowych okrętów podwodnych	ZSSR	RFN	SZWEC	DANIA	POL	---
5	Maksymalna jednorazowa salwa torpedowa	RFN	ZSFR	SZWEC	DANIA	POL	---
6	Liczba samolotów lot. morsk.	ZSSR	RFN	POL	---	---	---
7	Liczba śmigłowców lot. morsk.	ZSSR	RFN	POL	DANIA	---	---
8	Stan osobowy	ZSSR	RFN	POL	SZWEC	DANIA	FIN

# BAŁTYCKI SYSTEM POWIADAMIANIA I RADIOWYCH OSTRZEŻEN NAWIGACYJNYCH W KONFLIKCIE ZBRÓJNYM - WARIANT

CZAS NADAWANIA GMT

A	0033	0433	0833	1233	1633	2033
B	0433	0833	0933	1333	1733	2133
C	0233	0633	1033	1433	1833	2233
D	0333	0733	1133	1533	1933	2333



Gränica rejonu  
Gränica podrejonu

R F N

LENIN

## B I B L I O G R A F I A

/ Materiały źródłowe i literatura przedmiotu /

- Accioly H., *Traité de Droit International Public*, Paris 1942, Vol.3.
- Allen E.W., *Belligerent merchant vessels at the outbreak of war*,  
New Haven 1920.
- Andrzejewski P., *Neutralność w polityce zagranicznej Finlandii  
i Szwecji*, Warszawa - Poznań 1988.
- Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of  
Naval Operations, NWP 9 / Rev.A / FMFM 1 - 10, Washington 1989.
- Argentina - Venezuela. *Whiteman Digest of International Law*, 1960,  
No.10.
- Barabola P.D., *Wojenno- morskiej międzynarodno- prawowej sprawocznik*,  
Moskwa 1966.
- Baty T., *Naval warfare : Law and licence*, w : *Americal Journal of  
International Law* Vol.10, No.1, January 1916.
- Baty T., *Prize law and modern conditions* , w : *American Journal of  
International Law*, Vol. 25, No.4, October 1931.
- Baty T., *Continuous Voyage as Applied to Blockade and Contraband*,  
London 1935.
- Baxter R., *The Law of International Waterways with Particular Regard  
to Interoceanic Canals*, Cambridge-Massachusetts 1964.
- Berber F., *Die amerikanische Neutralität im Kriege 1939-1941. Mit  
einem Dokumentenanhang*, Essen 1943.
- ✓Berezowski C., *Prawo międzynarodowe publiczne, cz. I*. Warszawa 1966.
- ✓Berezowski C., *Terytorium, Instytucje wyspecjalizowane, Współpraca  
międzynarodowa, Obszary kolonialne i zależne, Wojna  
powietrzna*, Warszawa 1957.

- Bergbohm C., Die bewaffnete Neutralität 1780-1783 : Eine Entwicklungsphase des Völkerrechts im Seekriege, Berlin 1884.
- Bierzanek R., Wojna a prawo międzynarodowe, Warszawa 1982.
- Bierzanek R., Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego, Warszawa 1960.
- Bierzanek R., Wolność mórz w rozwoju historycznym, w : Państwo i Prawo, 1952, nr 12.
- Bierzanek R., Rotocki Z., Vademecum dla kapitanów statków, Warszawa 1963.
- Bierzanek R., Jakubowski J., Symonides J., Prawo międzynarodowe i stosunki międzynarodowe, Warszawa 1980.
- Bierzanek R., Symonides J., Prawo międzynarodowe publiczne, Warszawa 1985.
- Blix H., Sovereignty, aggression and neutrality, Stockholm 1970.
- Borchard E., Neutrality and Unneutrality, w: American Journal of International Law, Vol.32, October 1938.
- Borchard E., The Arms Embargo and Neutrality, w : American Journal of International Law, Vol.27, April 1933.
- Borchard E., War, neutrality and non-belligerency, w : American Journal of International Law, Vol.35. No.4, October 1941.
- Brecher M., Wilkerfield J., Crises in the twentieth century. Handbook of international crises, Oxford 1988.
- Brewer D., Ch., Rights and duties of neutrals : A discussion of principles and practices, New York 1916.

- Brierly J.L., *The Law of Nations*, Oxford 1963.
- Briggs H., *Removal of Enemy Persons from Neutral Vessels*, w: *American Journal of International Law*, Vol.34, April 1940.
- Brittin B.H., Watson L.B., *International Law for Seagoing Officers*, Annapolis 1972.
- Brownlie I., *International Law and Use of Force by States*, Oxford 1963.
- Bryce J., *Neutral nations and the war*, London 1914.
- Bues O., *Aktuelle Probleme des Rechts der neutralen Küstengewässer in Kriegszeiten*, Bonn 1959.
- Bullock C.L., *Angary*, w: *British Yearbook of International Law*, 1922/23.
- Bustamante A.S., *La mer territoriale*, Paris 1930.
- Bustamante A.S., *Droit international public*, Paris 1937, Vol.4.
- Bühler O., *Neutralität, Blockade und U-Bootkrieg in der Entwicklung des modernen Völkerrechts*, Berlin 1940.
- Castren E., *The present Law of War and Neutrality*, Helsinki 1954.
- Cobbet P., *Cases on International Law. War and Neutrality*, London 1937.
- Cole S.D., *Neutrals and belligerents in territorial waters*, London 1916.
- Colombos C.J., *The International Law of the Sea*, London 1962.
- Colombos C.J., *The legal regime of warships in foreign waters*, Paris 1961.
- Corbett J., *The League of Peace and Free Sea*, London 1917.
- Cybuchowski Z., *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 1928.
- Danilewski R., *Neutralność, neutralizacja, neutralizm. Rozważania semantyczne*. *Prace z Nauk Społecznych Uniwersytetu Śląskiego*, t.III, 1976.

- Danziger R., The Persian Gulf Tanker War, w : US Naval Institute Proceedings, Vol. 111, May 1985.
- Dąbrowa S., Strefy wojskowe na morzu pełnym w świetle prawa międzynarodowego, w : Przegląd Morski, 1965, nr 3.
- Department of State Bulletin , Vol. 87, 1987, No. 2124.
- Dinstein Y., Neutrality in sea warfare, w : Encyklopedia of public international law, Amsterdam 1982, Vol. 4.
- Draft convention on rights and duties of neutral states in naval war, Report by Philip C. Jessup, Cambridge, Massachusetts, Harvard Law School 1937.
- Duppis Ch., Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines , Paris 1899.
- Durdieniewski W.N., Niejtralitet i atomnoje orużije, w : Sowjetskoje Gosudarstwo i Prawo, 1960, nr 2.
- Durdieniewski W.N., Kryłow S.B., Podręcznik prawa międzynarodowego, Warszawa 1950.
- Dz.U. 1927, nr 21, poz. 163.
- Dz.U. 1935, nr. 28, poz. 210 i 211.
- Ehrlich L., Karta Narodów Zjednoczonych, Kraków 1946.
- Ehrlich L., Prawo międzynarodowe, Warszawa 1958.
- Ehrlich L., Suwerenność w prawie międzynarodowym. Warszawa 1961.
- Einicke P., Rechte und Pflichten der Neutralen Mächte im Seekrieg nach dem Haagen Abkommen vom 18 Oktober 1907, Tübingen 1912.
- Extavour W.C., The Exclusive Economic Zone, Geneve 1981.
- Fauchille P., Traité de droit international public, Paris 1921, Vol. 2.
- Fenrick W.J., Military objectives in the law of naval warfare, Bochum 1989.

- Fenwick C.G., Cases on International Law, Chicago 1935.
- Ferguson J.H., Manuel of International Law, Hague 1884, Vol. 2.
- Fleming M., Umowy międzynarodowe o ochronie ofiar wojny, Warszawa 1987.
- Ganiuszkin B., Niejtralitet i nieprisojedinienije, Moskwa 1965.
- Garner J.W., Prize Law during the World War. A Study of the Prize Courts 1914-1924, New York 1929.
- Geissler O.P., Die Washingtoner Regeln und ihr Fortleben im Haager seekriegsrechtlichen Neutralitätsabkommen, Würzburg 1932.
- Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów, Warszawa 1954, t. I.
- Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów, Warszawa 1958, t. II.
- Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów, Warszawa 1960, t. III.
- Gelberg L., Piractwo na morzach chińskich, Warszawa 1956.
- Gelberg L., Zarys prawa międzynarodowego, Warszawa 1979.
- Gelewski T.M., O kontrabandzie wojennej, w : Przegląd Morski, 1968, nr 4.
- Gelewski T.M., Neutralność podczas II wojny światowej, w : Państwo i Prawo, 1969, nr 11.
- Gelewski T.M., Zbrodnie wojenne na morzu, Gdańsk 1976.
- Gelewski T.M., Prawo wojny morskiej a praktyka na przykładzie obu wojen światowych, w : Prawo Morskie, t. III, Warszawa 1989.
- Gniadecki K., Prawo morza, Gdynia 1990.

- Gorszkow G.S., Międzynarodowe morskie prawo. Sprawozdanie, Moskwa 1985.
- Góralczyk W., Szelf kontynentalny, Warszawa 1957.
- Góralczyk W., Prawo międzynarodowe w razysie, Warszawa 1989.
- Górbiel A., Prawo morskiej blokady wojennej, w: Przegląd Morski 1962, nr 10.
- Graham M.W., Neutrality and the World War, w : American Journal of International Law, Vol. 17, No.4, 1923.
- Grant - Bailey T., The Law of Neutrality, London 1944.
- Greber A., Die dauernde Neutralität und das kollektive Sicherheitssystem der Vereinten Nationen, Zürich 1967.
- Grotius H., Wolność mórz, Warszawa 1955.
- Grotius H., Trzy księgi o prawie wojny i pokoju. Księga III, Warszawa 1957.
- Hackworth G.H., Digest of International Law, Washington 1943, Vol.6, Chapter XXI.
- Hall W.E., A Treatise on International Law, Oxford 1924.
- Hall J.A., The Law of naval warfare, London 1921.
- Haug H., Neutralität und Völkergemeinschaft, Zürich -St.Gallen 1962.
- Hautefeille L.B., Questions de droit maritime international, Paris 1868.
- Helm H.G., Das Operationsgebiet in Seekriegsrecht, Heidelberg 1951.
- Higgins A.P., Ships of war as prize, w: British Yearbook of International Law, Vol.6, 1925.
- Higgins A.P., Le Droit de Visite et de Capture, Vol. 1, Paris 1926.
- Higgins A.P., The Hague Peace Conferences, Cambridge 1909.
- Higgins A.P., Colombos C.J., The International Law of the Sea, London 1943.
- Holland T.E., Neutral duties in a maritime war, as illustrated by recent events, w: Proceedings of the British Academy, London 1906, Vol.2.

- Hyde Ch. Międzynarodowe prawo. Jego pojmowanie i zastosowanie  
Sojedinionnymi Ształami Ameriki, Moskwa 1954, t.6.
- Hyde Ch., The Hague Convention respecting the rights and duties  
of neutral powers in naval war, w: American Journal of  
International Law, Vol.2, No.3, 1908.
- Ilustrowana Encyklopedia : Trzaski, Everta i Michalskiego, Warszawa  
1927.
- Instructions sur l'application du droit International en cas guerre,  
19 décembre 1912.
- Iwanaszczenko L.A., Morskaja błokada i sowniennoje międzynarodowe  
prawo, Moskwa 1985.
- Khoshkish A., The right of innocent passage : A study in internatio-  
nal maritime law, Genève 1954.
- Klimenko B.M., Demilitarizacja i niejtralizacja w międzynarodowym  
prawie, Moskwa 1963.
- Kołodkin A.P., Międzynarodowe morskoje prawo, Moskwa 1988.
- Komarnicki I., The Peace of Neutrality in the Modern System of  
International Law, w : Hague Recueil Cours, 1952,  
Vol.80.
- Konsulat Morski, / według wydania barcelońskiego z 1494r. , przekład  
K.Libera /, Warszawa 1957.
- Konwencja o neutralności morskiej, Hawana 20.II.1928.
- Konwencja o prawie morza z 1982r., / przekład Instytutu Morskiego /,  
Gdańsk 1984.
- Kowalski A., Współczesne rozumienie wolności mórza, w : Sprawy Między-  
narodowe, 1987, nr 3.
- Kozłowski Z., Błokada morska, w : Przegląd Morski, 1976, nr 4.

- Kożewnikow F.I., *Mieždunarodnoje prawo*, Moskwa 1951.
- Kożewnikow F.I., Koreckij W.M., *Kurs mieždunarodnowo prawa*, Moskwa 1969.
- Kusz A.J.E., *O Kontrabandzie wojennej*, Warszawa 1931.
- Kunz J., *Kriegsrecht und Neutralitätsrecht*, Wien 1935.
- Laprus M., *Leksykon wiedzy wojskowej*, Warszawa 1979.
- Lauterpacht H., *Angary and Requisition of Neutral Property*, w : *British Yearbook of International Law*, 1950, Vol.27.
- Law of Naval Warfare*, United States Government Printing Office, Washington 1955.
- Law Quarterly Review*, Vol. 35, 1919.
- Lawrence T.J., *Neutrality and war zones*, w : *Transactions of the Grotius Society*, London 1916, Vol.1.
- Le Fur L., *Précis of the Conference for the Codification of International Law*, Doc.C.351/b/M, 145/b, 1930.U.
- Leško T., *Międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych*, Warszawa 1984.
- Liszt F., *Le droit international*, Paris 1928.
- Levie H.S., *The Law of war and neutrality : a selective English-Language bibliography*, New York 1988.
- Łopuski J., *Podręcznik prawny dla kapitanów i oficerów morskich statków handlowych*, Warszawa 1956.
- Łopuski J., *Prawo morskie*, Gdańsk 1947.
- Łopuski J., *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982.
- Łukaszuk L., *Bezpieczeństwo na morzach*, w : *Sprawy Międzynarodowe*, 1991, nr 2.
- Łukaszuk L., *Aktualne problemy prawa morza*, Warszawa 1991.
- Makowski J., *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 1918.
- Makowski A., Ilnicki M., *Wojna na morzu- aktualne zagadnienia prawne*, w: *Wojskowy Przegląd Prawniczy*, 1991, nr 2.

- Makowski A., Ilnicki M., Blokada morska- jej istota i aspekty prawno-  
międzynarodowe, w : Wojskowy Przegląd  
Prawniczy, 1991, nr 3.
- Malkin H.W., Blockade in modern conditions, w : British Yearbook  
of International Law, Vol. 3, 1922/1923.
- Mallison W.T., Studies in Law Naval Warfare , US Naval College,  
Washington 1968.
- Martens F.F., Sowriemiennoje międunarodnoje prawo cywilizowanych  
narodow, Moskwa 1882, t.I.
- Martens F.F., Recueil de Traités , Vol. 35.
- Martini A., Blockade im Weltkrieg , Berlin - Bonn, 1932.
- Matysik S., Wybrane zagadnienia z międzynarodowego prawa morskie-  
go, Gdynia 1960.
- Małkow G.M. , Niejtralitet w wojnie, w : Sowietiskij Jeżegodnik  
Międunarodnowo Prawa , 1978.
- Meyer A., Das Neutralitätsrecht während des Weltkrieges, Berlin  
1931.
- Moineville H., Naval Warfare Today und Tomorrow , Oxford 1983.
- Moos M., The navicert in World War II, w : American Journal of  
International Law, Vol. 38, No.1, January 1944.
- Morawiecki W., Zagadnienia prawa morskiego w orzecznictwie między-  
narodowego Trybunału Sprawiedliwości w latach 1946-  
1953, Rocznik Prawa Morskiego, Warszawa 1955.
- Mulinen F., Handbook on the law of war for armed forces , Geneva  
1987.
- Muszkat M., Zarys prawa międzynarodowego publicznego, Warszawa  
1955, t. I.

- Nations Unies : Rapport de la Commission du Droit International, 1956.
- Neukirchen H., Krieg zur See, Berlin 1966.
- Nganteha F., The right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea : the current regime of " free " navigation in coastal waters of third states, London 1990.
- Nikołajew A.N., Territorialnoje more, Moskwa 1969.
- O'Connell D.P. , The influence of Law on the Sea Power , Manchester University Press, 1975.
- O'Connell D.P., International Law and contemporary naval operations, w: British Yearbook of International Law ,1970, Vol.44
- Ogley R., The theory and practice of neutrality in the twentieth century, London 1970.
- Ognik H., Państwa neutralne i niezangażowane wobec wojskowych aspektów bezpieczeństwa europejskiego , w : Sprawy Międzynarodowe, 1988, nr 12.
- Oppenheim L., International Law. A Treatise, London 1905, Vol.2.
- Oppenheim L., International Law, London 1952, Vol. 2.
- Oppenheim L., International Law, London 1957, Vol. 2.
- Oppenheim L., International Law, London 1975, Vol. 2.
- Oppenheim L., Lauterpacht H., International Law. A Treatise, London 1952, Vol.2.
- Ortolan T., Régles internationales et diplomatique de la mer, Paris 1853.
- Oxfordzki podręcznik wojny morskiej, 9. VIII.1913.

- Parfond P., *Le Droit de Prise*, Paris 1955.
- Phillimore R., *Commentaries upon International Law*, London 1871.
- Phillips A., Reede A., *Neutrality*, New York 1936.
- Politis N., *La neutralité et la paix*, Paris 1935.
- Poradnik oficera wachtowego, Gdynia 1973, wyd. Dowództwo Mar. Wój.
- Przegląd Morski, 1970, nr 5.
- Qrvik N., *The decline of neutrality*, Oslo 1970.
- Raport de la Commission de Droit International, 1956.
- Regulamin służby na okrętach marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej / RSO /, Gdynia 1990,
- Reilingh O.G., *Warships in territorial waters, their right of innocent passage*, w : *Netherlands Yearbook of International Law*, 1971, Vol. 2.
- Report of the International Law Association Thirty - First Conference, Buenos -Aires , 24-30 August 1922, London 1923, Vol. 1.
- Ronzitti N., *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, London 1988.
- Roskill S.W., *Military History of Second World War. The War at Sea 1939 - 45*, Vol. 1, London 1954.
- Rotocki Z., *Prawo wizyty i rewizji*, Łódź 1962, t. I i t. II.
- Rotocki Z., *Navicert w praktyce wojny morskiej*, w : *Zeszyty Naukowe UŁ*, 1963, nr 31.
- Rotocki Z., *Broń rakietowa a konflikty zbrojne na morzu*, w : *Państwo i Prawo*, 1976, nr 7.
- Rotocki Z., *Neutralność w ramach zbiorowego bezpieczeństwa*, Łódź 1977.
- Rotocki Z., *Praktyka państw w okresie międzywojennym dotycząca neutralności wojennej*, w : *Zeszyty Naukowe UŁ*, 1979, nr 25.

- Rotocki Z., Neutralni w latach 1939-45, w : Zeszyty Naukowe UŁ,  
1979, nr 25.
- Rowson S.W.D., Modern blockade :Some legal aspects , w : British  
Yearbook of International Law, 1946, Vol. 23.
- Sanger C., Ordering the Oceans : The Making of the Law of the Sea,  
Toronto 1887.
- Sarna Z., Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju  
i wojny, Kraków 1932, t. I.
- Schenk R., Seekrieg und Völkerrecht, Berlin 1958.
- Schröder A.H., Das Angarienrecht : Die Beschlagnahme von Handels -  
schiffen im Kriege, Hamburg 1965.
- Scott J.B., The Declaration of London 26.II.1909, Official Document  
1919.
- Seidl - Hohenveldern I., Handel mit Kriegsmaterial und Neutralität :  
Gedanken zum Aussenwirtschaftsgesetz, w :  
Jahrbuch für internationales Recht, Göttingen 1962, Vol. 11.
- Seregin W.P., Prawowe położenie wojennego karabla i reżim wojen -  
nowo morepławanija w przybrzeżnych wodach, Moskwa 1978.
- Sherwood R.E., Roosevelt and Hopkins , New York 1948.
- Sibert M., Traité de droit international public, Paris 1951.
- Skubiszewski K., Prawo wojny i neutralności w świecie współczesnym,  
w: Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, 1967,  
nr 1.
- Smith H., The Law and Custom of the Sea, London 1943.
- Spindler A., Der Handelskrieg mit U-Booten, t. II i IV, Berlin 1932.
- Starke J., An Introduction to International Law, London 1963.
- Starzewski M., Neutralność we współczesnym prawie międzynarodowym,  
Warszawa 1933.

- Stier-Somlo F., Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht,  
Leipzig 1917.
- Strupp K., Elements du droit international public universel,  
européen et américain, Paris 1930.
- Sutor J., Niektóre zagadnienia neutralności po II wojnie światowej, w : Wojskowy Przegląd Prawniczy, 1964, nr 3.
- Sutor J., Immunitet okrętów wojennych, w: Przegląd Morski, 1967,  
nr 7/8.
- Sutor J., Państwa neutralne i niezaangażowane, Warszawa 1972.
- Symonides J., Swoboda żeglugi w cieśninach międzynarodowych, w :  
Sprawy Międzynarodowe, 1975, nr 4.
- Symonides J., Morska strefa ekonomiczna , w : Sprawy Międzynarodo-  
we, 1976, nr 12.
- Symonides J., Nowe prawo morza, Warszawa 1986.
- Szuldenfrei M., Prawa morskie, Warszawa 1953.
- The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, Departa-  
ment of the Navy , Office of the Chief of Naval Operations, Washing-  
ton 1989.
- The American Journal of International Law. Supplement, Vol.10, 1916.
- The American Journal of International Law. Vol.13, 1919.
- The American Journal of International Law, April 1929.
- The American Journal of International Law. Vol.33, 1939.
- The American Journal of International Law, Vol. 35, 1941.
- The Law of the Sea. Official Text of the United Nations Convention  
on the Law of the Sea with Annexes and Index. United Nations, New  
York 1983.
- Trajnin P., Woprosy territorii w gosudarstwiennom prawie, w : Sowiet-  
skoje Gosudarstwo i Prawo, 1947, nr 5/6.

- Tucker R.W., The law of war and neutrality at sea, Washington 1957.
- Turlington E., Neutrality, its History, Economics and Law, Vol.3 :  
The World War Period , New York 1936.
- Vedross A.A., "Völkerrecht, Wien 1955.
- Versijl J.M., International Law in historical perspective, Hague  
1979, Vol. 10.
- Walker P.B., What is innocent passage ? , w : Naval War College  
Review, Newport, 1969, Vol. 21.
- Wehberg H., Capture in war on land and sea, London 1911.
- Westlake J., Traité droit international , traduit par A.de Lapradelle,  
Oxford 1924.
- Whitman M.M., Digest of International Law, Washington 1956, Vol.4.
- Williams W.L., Neutrality in modern armed conflicts : A survey of  
the developing law, w : Military Law Review, Charlottesville,  
1980, Vol. 90.
- Wilson C., War and Neutrality , w : American Journal of International  
Law, Vol. 27, October 1933.
- Winiarski B., Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego, Warszawa-  
1938.
- Woolsey L.H., Neutral persons and property on the seas in time  
of war, w : Proceedings of the American Society of  
International Law, Washington 1935.
- Wright Q., The Present Status of Neutrality , w : American Journal  
of International Law, Vol. 34, July 1940.
- Yearbook of the International Law Commission, Vol. 2, 1952.
- Yearbook of the International Law Commission, Vol. 2, 1953.
- Zaorski R., Władztwo na morzu przybrzeżnym, Gdańsk - Szczecin 1948.

Zaorski R., Konwencje Genewskie o prawie morza, Gdynia 1962.

Zbiór dokumentów PISM, Warszawa 1958.

Zbiór dokumentów PISM, Warszawa 1959.

Zimmern A., Neutrality and Collective Security, University of  
Chicago Press, 1936.



