

FRANCISZEK PRZETACZNIK

PROBLEMY ZWIĄZANE Z OBECNOŚCIĄ OKRĘTÓW WOJENNYCH NA MORZU TERYTORIALNYM ORAZ W PORTACH OBCEGO PAŃSTWA

Przedmiotem niniejszego artykułu jest próba przedstawienia i sprecyzowania sytuacji prawnej okrętów wojennych związanej z ich obecnością na morzu terytorialnym oraz w portach obcego państwa, są to bowiem bardzo istotne problemy z dziedziny międzynarodowego prawa morskiego. Na tym tle w praktyce państw dochodziło niejednokrotnie do nieporozumień, a nawet sporów międzynarodowych. Jeden z tego rodzaju sporów, który miał miejsce pomiędzy Wielką Brytanią a Albanią na tle prawa przepływu angielskich okrętów wojennych przez albańską cieśninę Korfu, był przedmiotem wyroku Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w dniu 9 IV 1949 r.¹

Pierwsza konferencja kodyfikacyjna prawa morskiego w Genewie w 1958 r. zajmowała się między innymi również zagadnieniem sytuacji prawnej okrętów wojennych na morzu terytorialnym obcego państwa, lecz niestety nie udało się jej uregulować tej sprawy w konwencji na morzu terytorialnym i strefie przyległej. W tym stanie rzeczy wydaje się konieczne sprecyzowanie i określenie sytuacji prawnej okrętów wojennych, związanej z ich obecnością na morzu terytorialnym oraz w portach obcego państwa, w świetle zasad międzynarodowego prawa morskiego.

I. WYJAŚNIENIE NIEKTÓRYCH POJĘĆ I ZASAD

Okręt wojenny. Jak słusznie podkreśla L. Oppenheim okręty wojenne są organami państwa, będącymi faktycznie częścią jego sił zbrojnych². Jednakże są one organami państwa tak długo, jak długo znajdują się pod dowództwem odpowiedzialnego oficera i są na służbie państwa. Natomiast okręt wojenny, którego załoga zbuntowała się przeciwko własnemu państwu, nie ma charakteru organu tego państwa. W ta-

¹ International Court of Justice, Reports. The Corfu Channel Case (Marits) Judgement of April 9th, 1949.

² L. Oppenheim, *International Law*, t. I, London 1967, s. 851.

kiej sytuacji, zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, które m. in. znalazły wyraz w art. 16 konwencji genewskiej z 1958 r. o pełnym morzu okręt wojenny uważany jest za statek piracki³. Z punktu widzenia prawnego okręt wojenny jest organem państwa za działanie, za które w obrocie międzynarodowym ponosi ono odpowiedzialność międzynarodową⁴. W przypadku bowiem zbuntowania się załogi okrętu wojennego przeciwko własnemu państwu, przestaje on być jego organem, za którego działania ponosi ona odpowiedzialność międzynarodową. W konsekwencji staje się on na pełnym morzu jednostką, za której działanie żadne państwo nie ponosi odpowiedzialności w obrocie międzynarodowym. A zatem z punktu widzenia prawnego musi on być traktowany jako statek piracki do momentu, gdy bunt zostanie zlikwidowany i przywrócony zostanie normalny reżim obowiązujący na okręcie wojennym albo gdy zbuntowany statek wpłynie na morze terytorialne obcego państwa i podda się jego władzy. W takim przypadku państwo to bierze od tego momentu na siebie odpowiedzialność za działanie zbuntowanego okrętu wojennego i jego załogi, jak to miało miejsce m. in. w przypadku pancernika „Pottiomkin” oraz wenezuelskiego statku rządowego „Anzoategui”⁵.

Jeżeli chodzi o sytuację prawną okrętów wojennych to należy podkreślić, że publiczne statki na służbie policyjnej i celnej państwa, prywatne statki z charterowane przez państwo dla transportu wojska lub materiałów wojskowych oraz statki, na pokładzie których znajduje się głowa państwa i tylko jej świta, są również uważane za organa państwa i w konsekwencji powinny być pod każdym względem traktowane tak jak okręty wojenne⁶.

Każde państwo ma prawo swobodnie ustalać, które z jego statków mają należeć do okrętów wojennych i ustanawiać techniczną stronę ich budowy oraz rodzaj ich uzbrojenia. Jednakże w sprawach organizacji wewnętrznej i zewnętrznych oznak okrętów wojennych, państwa muszą dostosować się do obowiązujących zasad prawa międzynarodowego, które nakłada na nie obowiązek uwzględniania przy organizowaniu floty wojennej określonych warunków. Od spełnienia wymogów w tym zakresie uzależnione jest przyznanie okrętowi w stosunkach międzynarodowych charakteru okrętu wojennego⁷.

W doktrynie prawa międzynarodowego znajdujemy definicje okrętu wojennego różniące się między sobą dosyć istotnie⁸. Jednakże problem

³ Konwencja o morzu *pełnym* sporządzona w Genewie dnia 29 IV 1958 r., Dz. U. z 1963 r., nr 33, poz. 185. Polska jest stroną tej konwencji.

⁴ L. Ehrlich, *Prawo narodów*, Warszawa 1958, s. 639; A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1966, s. 97.

⁵ A. Klafkowski, op. cit., s. 230.

⁶ L. Oppenheim, op. cit., t. I, s. 852.

⁷ Z. Sarnia, *Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny*, cz. I, Kraków 1932, s. 39.

⁸ Bor. G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, t. I, Paris 1932, s. 96

też został ostatecznie rozstrzygnięty w konwencji genewskiej o morzu pełnym, która w art. 8 § 2 postanawia, że „okręt wojenny oznacza okręt należący do marynarki wojennej państwa i noszący znaki zewnętrzne okrętów wojennych tego państwa. Dowódca powinien być oficerem w służbie państwa, jego nazwisko powinno znajdować się na liście oficerów marynarki wojennej, a załoga powinna być podporządkowana regulaminom dyscypliny wojskowej”⁹.

Morze terytorialne. Zasady określające morze terytorialne uregulowane zostały w konwencji o morzu terytorialnym i strefie przyległej. W myśl art. 1 tej konwencji suwerenność państwa rozciąga się na jego terytorium i jego wody wewnętrzne, na strefę morza przylegającą do jego wybrzeży określoną nazwą morze terytorialne (§ 1)¹⁰. Jeżeli chodzi o doktrynę prawa międzynarodowego to definicje morza terytorialnego sformułowane przez poszczególnych autorów różnią się istotnie. Jednakże zgadzają się oni, że pojęcie „morze terytorialne” obejmuje część morza przylegającą do wybrzeży państwa nadbrzeżnego, która stanowi strefę pośrednią pomiędzy morzem pełnym a terytorium tego państwa¹¹. Naszym zdaniem morze terytorialne oznacza przestrzeń morską, która rozciąga się wzdłuż wybrzeży państwa, stanowiąc strefę pośrednią między morzem pełnym a jego terytorium i podlegając specjalnemu systemowi prawnemu. Linia zasadniczą, stanowiącą podstawę do ustalenia szerokości morza terytorialnego, jest linia największego odpływu wzdłuż wybrzeża oznaczona na mapach uznanych przez państwo nadbrzeżne. Granicą zewnętrzną morza terytorialnego jest linia przeprowadzona w ten sposób, że odległość każdego punktu na tej linii od najbliższego punktu linii zasadniczej równa się szerokości morza terytorialnego. Jednakże zagadnienie szerokości morza terytorialnego nie jest dotąd uregulowane w żadnej wielostronnej umowie międzynarodowej, ponieważ ani konferencja kodyfikacyjna w Hadze z 1930 r., ani też konferencje genewskie w 1958 r. i 1960 r. w sprawie kodyfikacji prawa morskiego nie potrafiły

i nast.; C. J. Colombos, *The International Law of the Sea*, London, 1954, s. 190.

⁹ Dz. U. z 1963 r., nr 33, poz. 185.

¹⁰ Nations Unies, *Recueil des Traités*, t. 516, s. 205. Polska nie jest stroną tej konwencji.

¹¹ Por. G. Gidel, op. cit., t. III, ss. 14 i 38; M. Sibert, *Traité de droit international*, t. I, Boris, 1951 s. 719; Ch. Rousseau, *Droit international public*, 1953, s. 433; A. S. De Bustamente Y Sirven, *La mer territoriale*, Paris 1930, *Droit International Public*, t. III, Paris 1936, s. 59; J. Spiropoulos, *Traité théorique et pratique du droit international public*, Paris 1933, s. 155; Ph. C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York 1927; L. B. Schapiro, *The Limits of Russian Territorial Waters in the Baltic*, B.Y.I.L., 1950, vol. XXVII, ss. 439-448; F. Hartingh, *Les conceptions soviétiques du droit de la mer*, Paris 1960, s. 11 i nast.; F. Przetacznik, *La déclaration sur le plateau continental de la Mer Baltique et le droit international*, *Revue Belge de Droit International*, 1970 nr 2, s. 466.

rozstrzygnąć tego zagadnienia. Zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, które m. in. znalazły swój wyraz w art. 3 projektu Komisji Prawa Międzynarodowego w sprawie morza terytorialnego i były gorąco popierane przez państwa socjalistyczne na konferencjach genewskich w 1958 i 1960 r., każde państwo może wyznaczyć szerokość jego morza terytorialnego w granicach od trzech do 12 mil. W Polsce szerokość morza terytorialnego uregulowana została w art. 1 rozporządzenia z 1932 r. i wynosi trzy mile morskie¹². Na Morzu Bałtyckim, oprócz Polski, szerokość morza terytorialnego NRD, NRF i Danii wynosi trzy mile, Finlandii i Szwecji cztery mile, a Związku Radzieckiego dwanaście mil¹³.

Port. S. Evans w jednej ze swoich decyzji dotyczącej prawa łupów morskich (sprawa Mõwego), wydanej w dniu 9 XI 1914 r. uznał, że w sensie użytkowym i popularnym „portem jest miejsce, gdzie okręty mają zwyczaj udawać się dla załadowania i wyładowania towaru, zabrania pasażerów na pokład lub ich wyokrętowania”¹⁴. W określeniu J; Fauchille'a portem jest cofnięcie wybrzeża morskiego urządzone przez człowieka w celu udzielania statkom schronienia¹⁵. Autor ten podkreśla, że porty stanowią dzieło człowieka¹⁶. Zwrócenie uwagi na ten aspekt omawianej instytucji ma bardzo istotne znaczenie, ponieważ w dużym stopniu wpływa na jej sytuację prawną. Państwo posiada bowiem suwerenność nad portami, stanowiącymi część jego terytorium morskiego w takim samym zakresie, w jakim posiada ją nad terytorium lądowym. Jeżeli chodzi o doktrynę prawa międzynarodowego to pogląd ten reprezentują m. in. Ch de Boeck, A. Chretien, F. Despagnet, E. Nys, P. Pradier-Fodéré i A. Rivier¹⁷.

Jeżeli chodzi o porty morskie, to zarówno w doktrynie jak i w praktyce państw dzielono je na zamknięte i otwarte. Te ostatnie z kolei dzielono na porty otwarte w ścisłym tego słowa znaczeniu lub porty wolne oraz składowe. Zamknięte to porty, do których obce statki lub okręty wojenne dopuszczane są jedynie w przypadku konieczności, natomiast otwarte to te, do których dostęp jest wolny. Istnieje również podział portów na handlowe i wojskowe. Porty wojskowe, w odróżnieniu od portów handlowych, są w zasadzie zamknięte, a dostęp do nich jest możliwy tylko na podstawie specjalnego zezwolenia.

¹² Dz. U. z 1932 r., nr 92, poz. 789.

¹³ ONU AG, Comité Spécial, „étude des législations nationales relatives au lit et au sous-sol des mers et des océans au-delà des limites de juridiction nationales”. Doc. rédigé par le Secrétariat A/AC. 135/11, Annexe: „Tableau synoptique concernant la largeur et le statut juridique de la mer territoriale et des zones de mer adjacentes”, 1960, s. 117 i nast.

¹⁴ P. Fauchille, *Traité de droit international public*, t. I, cz. II, s. 388.

¹⁵ Ibidem, s. 388.

¹⁶ Ibidem, s. 388.

¹⁷ Por. ibidem, s. 389.

P. Fauchille mając na uwadze wymogi bezpieczeństwa państwa twierdzi, że w sprawie dostępu do jego portów, każde państwo jest uprawnione do ustanowienia i określenia warunków oraz ograniczeń podyktowanych względami jego bezpieczeństwa. W konsekwencji formułuje on następujące zasady, które powinny mieć zastosowanie w sprawie dostępu okrętów wojennych do portów państw obcych¹⁸:

1) Państwo powinno w zasadzie pozostawić swoje porty otwarte dla okrętów wojennych państw obcych z tym jednak zastrzeżeniem, że pewne środki ostrożności powinny być przedsięwzięte. Przed wpłynięciem do portu, obce okręty wojenne powinny uprzedzić o zamiarze wpłynięcia władze portowe, które mają prawo nałożenia ograniczeń odnośnie do ilości dopuszczonych do wpłynięcia okrętów wojennych, jak również co do czasu ich pobytu w porcie.

2) Państwo może zamknąć swoje porty morskie dla okrętów wojennych państw obcych, lecz nie może ustalić zróżnicowania pomiędzy państwami w sposób faworyzujący pod tym względem okręty wojenne jednych państw, ze szkodą dla innych.

3) Ze względów humanitarnych nie może być zabronione wpłynięcie do portu obcym okrętom wojennym w przypadku niebezpieczeństwa na morzu. Jednakże, gdy na skutek siły wyższej wpłynie do portu większa liczba okrętów wojennych aniżeli ta, która w praktyce normalnie jest dopuszczalna, na dowódcy tych okrętów ciąży obowiązek natychmiastowego zawiadomienia o tym władz miejscowych, ażeby mogły one przedsięwziąć konieczne środki ostrożności i nadzoru.

Prawo nieszkodliwego przepływu, które przez A. Klafkowskiego słusznie określone jest jako „ograniczenie suwerenności państwa nadbrzeżnego na morzu terytorialnym”¹⁹, oznacza wolny przepływ przez morze terytorialne dla statków handlowych lub ewentualnie okrętów wojennych (co do przepływu tych ostatnich nie ma jednolitego poglądu) bez wpływania na wody wewnętrzne bądź w celu wpłynięcia na nie. Przysługuje ono również przy przepływie w kierunku od wód wewnętrznych na morze pełne (art. 14 § 2 konwencji genewskiej o morzu terytorialnym w strefie przyległej). Według § 3 tego artykułu przepływ obejmuje zatrzymanie się, zakotwiczenie, ale wówczas gdy jest to przypadkowe w normalnej żegludze lub staje się konieczne na skutek siły wyższej lub niebezpieczeństwa dla życia. W myśl § 4 wspomnianego artykułu przepływ jest nieszkodliwy o ile nie narusza spokoju, porządku i bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego i odbywa się zgodnie z normami konwencji oraz z innymi normami prawa międzynarodowego. Prawo nieszkodliwego przepływu nakłada określone obowiązki zarówno na wszelkie jednostki przepływające przez morze terytorialne w stosunku

¹⁸ Ibidem, s. 393.

¹⁹ A. Klafkowski, op. cit., s. 145.

do państwa nadbrzeżnego, jak i dla tego ostatniego w stosunku do wspomnianych jednostek. Statki korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu powinny stosować się do ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego, a w szczególności w dziedzinie transportu i żeglugi. Statki rybackie np. muszą stosować się do przepisów państw nadbrzeżnych w celu zapobiegania łowieniu przez takie statki na morzu terytorialnym.

Państwo nadbrzeżne natomiast nie może utrudniać nieszkodliwego przepływu i powinno informować o stanie żeglugi na tym obszarze. Zgodnie z zasadami ustalonymi przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 1949 r. w sprawie cieśniny Korfu²⁰ i wyrażonymi w art. 15 § 2 dyskutowanej konwencji, państwo nadbrzeżne ma obowiązek ogłosić we właściwy sposób o wiadomych mu niebezpieczeństwach na jego morzu terytorialnym. Z drugiej strony w myśl jej art. 16 § 1 państwo to może przedsięwziąć wszelkie kroki na jego morzu terytorialnym w celu przeszkodzenia przepływowi, który nie jest nieszkodliwy. Ma ono prawo przeszkodzić naruszeniu warunków, od których zależy dopuszczenie statku na wody wewnętrzne, a w razie konieczności, dla ochrony bezpieczeństwa można, po ogłoszeniu, czasowo wstrzymać przepływ obcych statków przez określone części morza terytorialnego, bez czynienia różnic między obcymi statkami (art. 16 § 2 i 3).

II. PRAWO NIESZKODLIWEGO PRZEPLYWU OKRĘTÓW WOJENNYCH PRZEZ OBCE MORZE TERYTORIALNE

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

Kodyfikacja. Komisja ekspertów we wnioskach przedstawionych konferencji kodyfikacyjnej w Hadze w 1930 r. uznała, że państwo nadbrzeżne powinno uznawać prawo nieszkodliwego przepływu przez jego morze terytorialne obcych okrętów wojennych. Jednakże państwo to ma prawo ustanowienia norm określających warunki takiego przepływu, z tym że nie może ono żądać uprzedniego zezwolenia. Natomiast okręty wojenne na obcym morzu terytorialnym muszą szanować ustawodawstwo miejscowe. W przypadku naruszenie ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego będzie zwracana na to uwaga kapitanowi okrętu wojennego i jeżeli nie zastosuje się on do udzielonego mu w ten sposób zawiadomienia, państwo nadbrzeżne ma prawo zażądać, aby okręt wojenny opuścił morze terytorialne²¹.

Zasady te znalazły wyraz w raporcie drugiego komitetu (morze tery-

²⁰ ICJ... The Corfu Channel Case, op. cit., s. 22.

²¹ League of Nations, Acts of the Conference for the Codification of Interna-

torialne) konferencji haskiej z 1930 r. o stopniowym rozwoju prawa międzynarodowego. W myśl art. 12 tego raportu państwo nadbrzeżne, nie będzie zakazywało w zasadzie, przepływu obcych okrętów wojennych przez swoje morze terytorialne ani wymagało uprzedniego zezwolenia czy zawiadomienia. Jednakże ma ono prawo normowania warunków tego przepływu. Specjalny wymóg przewidziany był dla łodzi podwodnych, które muszą płynąć na powierzchni i wywieszać banderę. Uprawnienia państwa nadbrzeżnego dotyczące wydawania okrętów wojennych naruszających jego ustawodawstwo uregulowane były w art. 13 wymienionego raportu²².

J. P. A. Francois, sprawozdawca specjalny Komisji Prawa Międzynarodowego w sprawie prawa morskiego, art. 22 pierwszego raportu z 1952 r. dotyczącego sytuacji prawnej morza terytorialnego, zaproponował sformułowanie odnoszące się do przepływu okrętów wojennych, wzorowane na art. 12 i 13 raportu drugiego Komitetu z 1930 r. Na podstawie wyroku Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie cieśniny Korfu²³ w § 4, art. 22 wprowadził on nowe postanowienie przewidujące, że pod żadnym pretekstem nie można przeszkadzać przepływowi okrętów wojennych przez cieśniny używane dla międzynarodowej żeglugi łączące dwie części morza pełnego²⁴. W identyczny sposób sformułowane zostały art. 22 i 23 drugiego raportu J. P. A. François w sprawie sytuacji prawnej morza terytorialnego²⁵.

Artykuły 26 i 27 (dotyczące okrętów wojennych) raportu Komisji Prawa Międzynarodowego przyjętego na jej szóstej sesji z 1954 r.²⁶ zawierały następujące zasady: 1) Okręty wojenne 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) łodzie podwodne mają płynąć na powierzchni, 4) nie może być czyniona żadna przeszkoda dla przepływu okrętów wojennych przez cieśniny używane dla międzynarodowej żeglugi pomiędzy dwoma częściami morza pełnego (art. 26), 5) okręty wojenne w czasie przepływu przez morze terytorialne mają obowiązek przestrzegania ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego, 6) w przypadku nieprzestrzegania ustawodawstwa

tional Law, Doc. C. 351(b)M 145(b) 1930.V, s. 180-181; L. Ehrlich, *Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1961, s. 98 i nast.

²² League of Nations, doc. C. 230.M.117.1930.V., s. 10; M. M. Whiteman, *Digest of International Law*, t. 4, Washington 1965, s. 410 - 411.

²³ Por. F. Przetacznik, *Działalność Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (1945 - 1965)*, Sprawy Międzynarodowe 1966, nr 2, s. 86 - 87.

²⁴ Doc. A/CN.4/53, s. 42 - 43; Yearbook of the International Law Commission (cytowany dalej jako Yearbook) t. II, 1952, s. 25, 42; ICJ, Corfu Channel Case, op. cit., s. 4 i 28.

²⁵ Doc. A/CN.4/61; Yearbook 1953, t. II, s. 74 i nast.

²⁶ Doc. A/2693, s. 20 - 21.

państwa nadbrzeżnego może ono zażądać, aby okręt wojenny opuścił morze terytorialne (art. 27).

Jak widać z przytoczonych zasad, KPM uznała, że okrętom wojennym 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. 25 w ten sposób, że państwo nadbrzeżne ma prawo uzależnienia od uprzedniego zezwolenia lub zawiadomienia prawa przepływu okrętów wojennych przez morze terytorialne²⁷.

Zasada ta znalazła również zastosowanie w art. 24 ostatecznego projektu w⁷ sprawie sytuacji prawnej morza terytorialnego przyjętego przez KPM na jej ósmej sesji w 1965 r. Artykuł ten przewidywał, że „Państwo nadbrzeżne może uzależnić przepływ okrętów wojennych przez jego morze terytorialne od uprzedniego zezwolenia albo zawiadomienia”²⁸. W czasie konferencji genewskiej art. 24 był przedmiotem bardzo kontrowersyjnej dyskusji. W sprawie nieszkodliwego przepływu okrętów wojennych zarysowały się dwa przeciwstawne stanowiska. Wielu delegatów, w tej liczbie Polski, ZSRR, Rumunii, Albanii, Urugwaju, Jugosławii, Arabii Saudyjskiej i ZRA²⁹ wypowiedziało się za tym, że przyznanie państwu nadbrzeżnemu prawa uzależniania przepływu okrętów wojennych przez jego morze terytorialne od uprzedniego zezwolenia, jest zgodne z ogólną praktyką międzynarodową. Przeciwniej tezy bronili przede wszystkim delegaci Włoch, Wielkiej Brytanii, Holandii i NRF³⁰. Znalazła ona również wyraz w poprawkach zgłoszonych do art. 24. Poprawka delegacji Holandii³¹ przewidywała skreślenie warunku uzależniającego przepływ od uprzedniego zezwolenia albo zawiadomienia państwa nadbrzeżnego, zaś poprawka delegacji NRF zmierzała do wyeliminowania uprzedniego zezwolenia przy pozostawieniu tylko zawiadomienia³².

W kierunku wzmocnienia uprawnień państwa nadbrzeżnego, w odniesieniu do przepływu okrętów wojennych przez morze terytorialne, szły poprawki delegacji Polski i Jugosławii. Propozycja polska miała na celu sformułowanie omawianego postanowienia w sposób zgodny z zasadą przyznania państwu nadbrzeżnemu prawa uzależniania przepływu od zezwolenia lub zawiadomienia³³. Propozycja jugosłowiańska przewi-

²⁷ Yearbook 1955, t. II, s. 41.

²⁸ Doc. A/3159; Annuaire 1956, t. II, s. 276 i nast.

²⁹ United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, vol. III; First Committee, Geneva 24 February — 27 April 1958, doc. A/Conf. 13/39, M. Gąsiorowski, s. 38; G. I. Tunkin, s. 32; E. Glazer, s. 34; Lamani, s. 46; Martinez Montenero, s. 22; M. Bartos, s. 129; A. Shukairi, s. 129 i M. Loufti, s. 130.

³⁰ R. Monaco, *ibidem*, s. 13; G. Fitzmaurice, s. 129; Verzij, s. 128 i Pfeifer, s. 127 - 128.

³¹ Doc. A/Conf. 13/L. 51 Corr. 1 i 2, doc. A/Conf. 13/39, s. 225.

³² Doc. A/Conf.13/C.1/L.48; doc. A/Conf.13/39, s. 224.

³³ Doc. A/Conf. 13/C.1/1.35; doc. A/Conf.13/39, s. 217.

dywała, że państwo nadbrzeżne może odmówić wykonywania prawa nieszkodliwego przepływu przez jego morze terytorialne jakiegokolwiek statku przewożącego jakikolwiek rodzaj broni nuklearnej³⁴, natomiast propozycje delegacji Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii zmierzły do skreślenia całego artykułu³⁵.

W czasie głosowania w Komitecie I, który zajmował się morzem terytorialnym i strefą przyległą, wszystkie poprawki, z wyjątkiem propozycji jugosłowiańskiej, zostały odrzucone³⁶. Art. 24 uzupełniony poprawką jugosłowiańską, odrzucony został na posiedzeniu plenarnym Konferencji, gdyż nie uzyskał większości dwóch trzecich głosów³⁷.

Konwencja genewska z 1958 r. o morzu terytorialnym i strefie przyległej zawiera tylko jeden artykuł (23) dotyczący okrętów wojennych. Przewiduje on, że w przypadku nieprzestrzegania przez obcy okręt wojenny przepisów państwa nadbrzeżnego w sprawie przepływu przez morze terytorialne i niezastosowania się do skierowanego pod jego adresem wezwania o podporządkowanie się przepisom, dotyczącym przepływu, państwo to może zażądać opuszczenia morza terytorialnego przez obcy okręt wojenny³⁸.

Konferencji genewskiej z 1958 r. nie udało się uregulować tak ważnego zagadnienia z dziedziny prawa międzynarodowego, jakim jest prawo nieszkodliwego przepływu obcych okrętów wojennych przez morze terytorialne. W szczególności nie rozstrzygnęła ona problemu, czy przepływ obcych okrętów wojennych przez morze terytorialne wymaga uprzedniego zezwolenia państwa nadbrzeżnego. W tej sytuacji dla rozstrzygnięcia tego problemu należy uciec się do prawa zwyczajowego, a w szczególności do praktyki państw i do doktryny.

Praktyka państw. Wyrazem praktyki państw w tym zakresie jest m. in. ich ustawodawstwo wewnętrzne, oświadczenia ich przedstawicieli oraz orzecznictwo sądów międzynarodowych.

1) Ustawodawstwo wewnętrzne. W związku z kodyfikacją prawa morskiego Sekretariat ONZ zebrał przepisy prawne poszczególnych państw, dotyczące tego zagadnienia. W rozdziale III zbioru pt. *Laws and regulations on the Regime of the Territorial Sea*, zebrane są przepisy prawne 29 państw dotyczące sytuacji prawnej obcych okrętów wojennych na morzu terytorialnym.

Na podstawie przepisów zawartych w wymienionym zbiorze można ustalić następujące zasady dotyczące sytuacji prawnej okrętów wojennych na morzu terytorialnym oraz w portach państw obcych:

³⁴ Doc. A/Conf. 13/C.1/1.21; doc. A/Conf.13/39, s. 214.

³⁵ Doc. A/Conf. 13/C.1/43; Doc. A/Conf. 13/39, 8. 222; doc. A/Conf.13/C.1/1.37; doc. A/Conf. 13/39, s. 218.

³⁶ Doc. A/Conf. 13/39, s. 131.

³⁷ Doc. A/Conf. 13/39.

³⁸ UNTS t. 516, s. 205 i nast.

a) Przepływ, zatrzymywanie się lub zakotwiczenie obcych okrętów wojennych na morzu terytorialnym lub wpłynięcie do portów uzależnione są od uprzedniego zawiadomienia (m. in. Belgia³⁹, Brazylia⁴⁰, Dania⁴¹, Francja⁴², NRF⁴³, Honduras⁴⁴, Włochy⁴⁵, Peru⁴⁶, albo otrzymanie uprzedniego zezwolenia (m. in. Bułgaria⁴⁷, Holandia⁴⁸, Norwegia⁴⁹, Polska⁵⁰, Rumunia⁵¹, Szwecja⁵², ZSRR⁵³) państwa nadbrzeżnego.

³⁹ Art. 2 regulaminu z 30 XII 1923 r. dotyczącego dopuszczenia obcych okrętów wojennych do wód i portów królestwa (British and Foreign State Papers, 1923, vol. CXVIII, s. 43 i nast.) zmienionego dekretem królewskim z 28 X 1936 r., *Moniteur Belge* du 8 janvier 1937, s. 110.

⁴⁰ Art. 2 regulaminu dotyczącego wizyt obcych okrętów wojennych w brazylijskich portach i wodach terytorialnych w czasie pokoju, *Diario Oficial*, 5 IV 1934, s. 6461.

⁴¹ Art. 6 zarządzenie nr 356 z 25 VII 1951 r. dotyczącego dopuszczenia obcych okrętów wojennych i samolotów wojskowych na terytorium duńskie w czasie pokoju, *United Nations Legislative Series, Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea*, New York, 1957, doc. ST/LEG/SER. B/6 (cytowanej dalej LRRTS), s. 370.

⁴² Art. 3 dekretu z 21 V 1913 w sprawie uregulowania wizyt obcych okrętów wojennych w czasie pokoju. BFSP t. 107, s. 765 oraz art. 3 dekretu z 29 IX 1929 w identycznej sprawie *Journal Officiel* nr 230 z 1 X 1929, s. 11123.

⁴³ Art. 1 regulaminu z 1 VIII 1925 r., w sprawie dopuszczenia i traktowania obcych okrętów wojennych w portach i wodach niemieckich, LRRTS, s. 377 - 378.

⁴⁴ Art. 54 dekretu nr 191 z 9 IV 1935 dotyczącego administracji portów i przepisy nadzorcze, LRRTS, s. 143.

⁴⁵ Art. 3 dekretu królewskiego nr 2423 z 24 VIII 1933 r. w sprawie norm regulujących przyznanie zezwolenia obcym okrętom wojennym w czasie pokoju na zakotwiczenie w portach ... *Gazzetta Ufficiale*, 22 V 1934, nr 120.

⁴⁶ Art. 11 dekretu nr 19 z 25 VI w sprawie regulaminu określającego wizytę obcych okrętów wojennych i samolotów wojskowych, LRRTS, s. 405, por. *ibidem*, s. 361, 353, 373, 375.

⁴⁷ Art. 9 dekretu z 10 X 1951 dotyczącego wód terytorialnych RLB, LRRTS, s. 81.

⁴⁸ Art. 2 i 4 dekretu z 30 X 1909 w sprawie przepisów dotyczących dopuszczenia okrętów wojennych obcych państw na wody terytorialne państw obcych, *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, 1909, nr 351.

⁴⁹ Art. 6 Regulaminu w sprawie dopuszczenia obcych okrętów wojennych i samolotów wojskowych na terytorium norweskie w czasie pokoju, LRRTS, s. 398.

⁵⁰ Por. art. 2 p. 1 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z 29 III 1957 r. w sprawie warunków przebywania obcych okrętów wojennych na obszarze morskich wód wewnętrznych, wód terytorialnych i wód pasa przyległego, *Dz. U.* z 1957 r. nr 19, poz. 96.

⁵¹ Art. 8 dekretu nr 39 z 28 I 1936 r. w sprawie uregulowania sytuacji prawnej wód terytorialnych Rumunii, LRRTS, s. 239.

⁵² *Kungl Maj, TS Kungörelse om utlandska orlogsfartygs och militara luftfartygs till scenskt territorium m. m.* Svensk Forfattningssamling 1966 nr 366 Utkom fran trycket den 29 juni 1966.

⁵³ Art. 1-5 tymczasowych przepisów z 28 III 1931 r. w sprawie zwiedzania przez obce okręty wojenne wód ZSRR, LRRTS, s. 412 - 413.

b) Obce łodzie podwodne na wodach terytorialnych i wewnętrznych muszą płynąć na powierzchni i nie mogą się zanurzać.

c) Wyjątki od wymogu uprzedniego zawiadomienia lub zezwolenia państwa nadbrzeżnego na przepłynięcie przez jego morze terytorialne obcych okrętów wojennych lub na ich wpłynięcie do jego portów, przewidziane są w następujących przypadkach: gdy na pokładzie okrętu wojennego znajduje się głowa państwa, książę dynastii panującej lub przedstawiciel dyplomatyczny akredytowany w państwie nadbrzeżnym⁵⁴ lub gdy okręt wojenny zmuszony jest zawinąć do portu na skutek awarii, burzy lub z innych przyczyn siły wyższej⁵⁵.

d) Zawiadomienie państwa nadbrzeżnego o przybyciu obcych okrętów wojennych lub prośba o zezwolenie na takie przybycie przekazywane są w drodze dyplomatycznej. Przepisy duńskie, norweskie i jugosłowiańskie mówią tylko ogólnie o zawiadomieniu „w drodze dyplomatycznej”⁵⁶, a przepisy belgijskie, brazylijskie, francuskie, włoskie, peruwiańskie i radzieckie przewidują, że zawiadomienie w drodze dyplomatycznej powinno być dokonane w terminie przynajmniej 7 dni przed datą przybycia okrętów wojennych⁵⁷. Zgodnie z art. 3 przepisów radzieckich żądanie o zezwolenie na przybycie obcych okrętów wojennych powinno określać liczbę, klasę i nazwiska okrętów, port do którego mają przybyć okręty z wizytą, cel i długość wizyty, rangi i nazwiska dowódców, a także liczbę i typy samolotów wojskowych, jeżeli one mają znajdować się⁵⁸ na pokładzie. Podobne wymogi zawiera 2 ust. 1 polskiego rozporządzenia oraz art. 2 przepisów brazylijskich⁵⁹.

e) W czasie pobytu obcych okrętów w porcie liczba ich nie może być większa aniżeli trzy⁶⁰. Natomiast jeżeli chodzi o czas ich pobytu, to jest on ściśle określony przez przepisy poszczególnych państw, z tym że jest zróżnicowany. Najdłuższy okres 21 dni przewidują przepisy brazylijskie, 15 belgijskie i francuskie, 14 holenderskie, a 8 dni norweskie⁶¹.

⁵⁴ Par. 3 polskiego rozporządzenia, jak wyżej; art. 5 regulaminu belgijskiego; art. 2 regulaminu brazylijskiego; art. 5 francuskiego dekretu z 1913 r.; art. 7 francuskiego dekretu z 1929 r.; art. 2 niemieckiego regulaminu; art. 5 włoskiego dekretu; art. 7 holenderskiego dekretu; art. 4 radzieckich przepisów tymczasowych; LRRTS s. 362, 364, 374, 378, 380 i 386.

⁵⁵ Wszystkie artykuły wymienione pod odsyłaczem 54 oraz art. 8 bułgarskiego dekretu; art. 7 peruwiańskich przepisów; art. 6 radzieckich przepisów tymczasowych, *ibidem*, s. 81 i 413; por. także M. Iwanejko, *Stanowisko portów morskich w świetle prawa międzynarodowego*, Kraków, 1963, s. 91 - 92.

⁵⁶ LRRTS, s. 370, 377 - 378, 398 i 419.

⁵⁷ *Ibidem*, s. 362, 363, 380, 405 i 413.

⁵⁸ *Ibidem*, s. 412.

⁵⁹ *Ibidem*, s. 363.

⁶⁰ Przewidują to wyraźnie przepisy belgijskie, brazylijskie, duńskie, francuskie, włoskie, jugosłowiańskie, szwedzkie i polskie. *Ibidem*, s. 361, 364, 371, 374, 378, 410, 418.

⁶¹ *Ibidem*, s. 361, 364, 374, 376, 380, 386 i 400.

f) Obce okręty wojenne w czasie ich pobytu mają obowiązek przestrzegania ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego, a w szczególności przepisów policyjnych, sanitarnych, socjalnych, celnych i podatkowych itd.⁶²

g) Zabronione jest obcym okrętom wojennym w czasie ich pobytu na morzu terytorialnym, na wodach wewnętrznych lub w portach: 1) prowadzenie ćwiczeń wojskowych, jak np. strzelań artyleryjskich, torpedowych i raketowych, stawianie min morskich, trałowanie min, stawianie zasłon dymnych lub mgielnych, spuszczenie łodzi okrętowych, prowadzenie ćwiczeń z użyciem reflektorów, wysadzanie desantu na ląd, prowadzenie ćwiczeń przy współudziale samolotów i okrętów podwodnych, 2) dokonywanie jakichkolwiek pomiarów morza poza sondowaniem i namierzaniem koniecznym do prowadzenia nawigacji, 3) dokonywanie jakichkolwiek zdjęć fotograficznych i filmowych oraz szkiców wybrzeży, portów i urzędzeń portowych, 4) dokonywanie startów i lądowań statków powietrznych na obcym okręcie wojskowym⁶³.

h) Według przepisów niektórych państw, obce okręty wojenne w czasie pobytu na morzu terytorialnym mogą posługiwać się nadajnikiem radiowym bez specjalnego zezwolenia, pod warunkiem zachowania określonej częstotliwości fal⁶⁴.

i) Ze względu na to, że okręty wojenne korzystają w czasie ich pobytu na terytorium państwa nadbrzeżnego z immunitetu, większość wspomnianych przepisów, mówi, iż w tym czasie zabronione jest na ich pokładzie wykonywanie wyroków śmierci⁶⁵.

j) W razie naruszenia przez obce okręty wojenne ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego, odpowiednie wojskowe władze lokalne zwrócą na to uwagę kapitanowi okrętu i poproszą o przestrzeganie tego ustawodawstwa. W przypadku, gdy nie da to rezultatu, władze lokalne zażądają, aby okręt wojenny natychmiast opuścił port lub morze terytorialne, bo w przeciwnym przypadku może być zmuszony do tego siłą⁶⁶.

k) Zasady zawarte w omawianych przepisach prawnych stosują się nie tylko do wszystkich okrętów wojennych w ścisłym tego słowa znaczeniu, lecz również do okrętów posiłkowych wszelkiego rodzaju⁶⁷.

Jeżeli chodzi o ustawodawstwo wewnętrzne w omawianym przedmiocie to znamienne jest pod tym względem stwierdzenie sędziego Ph. Azevedo, wyrażone w jego odrębnej opinii w sprawie cieśniny Korfu. Stwierdził on bowiem, że „zbadał ustawodawstwo wewnętrzne różnych

⁶² Ibidem, s. 81, 362, 364, 382, 387, 391 i 401.

⁶³ Ibidem, s. 361 - 362, 371, 374, 376, 382, 383, 387, 391, 400, 406, 414 i 418 oraz par. 4 ust. 4 polskiego rozporządzenia,

⁶⁴ Art. 15 i 16 przepisów brazylijskich, LRRTS, s. 366; art. 11 przepisów włoskich, ibidem, s. 382.

⁶⁵ Ibidem, s. 25, 362, 374, 376, 391.

⁶⁶ Ibidem, s. 362, 364 - 365, 375 - 376, 378, 380, 391 i 401.

⁶⁷ Ibidem, s. 361, 365, 373, 380, 398.

państw, chociaż większość z nich czyni rozróżnienie pomiędzy zwyczajnym przepływem, pobytem na morzu terytorialnym, a wpłynięciem do portów, nie daje wystarczającego uzasadnienia na rzecz swobodnego przepływu okrętów wojennych"⁶⁸.

2) Oświadczenia państw. Państwa przy okazji pewnych wydarzeń wyrażały swoje stanowisko w oficjalnych oświadczeniach na temat omawianego zagadnienia. W związku z kodyfikacją prawa morskiego wiele państw wyraziło swoje stanowisko w sprawie przepływu obcych okrętów wojennych przez morze terytorialne. W stanowiskach poszczególnych państw w tym przedmiocie daje się zauważyć ewolucję w kierunku wzmocnienia uprawnień państwa nadbrzeżnego. W 1930 r. z 19 odpowiedzi⁶⁹ na kwestionariusz Komitetu Przygotowawczego w sprawie przepływu obcych okrętów wojennych tylko 4 państwa (w tej liczbie Rumunia, Bułgaria i Stany Zjednoczone) wypowiedziały się, że dla przepływu przez morze terytorialne obce okręty wojenne muszą uzyskać uprzednie zezwolenie państwa nadbrzeżnego⁷⁰, pozostałe wypowiedziały się za prawem swobodnego przepływu tych okrętów.

W czasie konferencji haskiej, w dyskusji na drugim komitecie o wodach terytorialnych, za uzyskaniem uprzedniego zezwolenia państwa nadbrzeżnego na przepływ obcych okrętów wojennych wypowiedzieli się tylko delegaci: H. Miller (USA), G. Meitani (Rumunia) oraz G. Goincochea (Hiszpania)⁷¹.

W czasie konferencji genewskiej w 1958 r. o prawie morskim, w dyskusji na komitecie I, za uzyskaniem uprzedniego zezwolenia na przepływ obcych okrętów wojennych, wypowiedziała się większość delegatów, którzy zabierali głos w tej sprawie⁷². Poprawka NRF do art. 24, dotyczącego przepływu obcych okrętów wojennych przez morze terytorialne, przewidująca skreślenie warunku uzależniającego przepływ od uprzedniego zezwolenia państwa nadbrzeżnego, odrzucona została 35 głosami przeciwko 22, przy 8 wstrzymujących się⁷³. Na posiedzeniu plenarnym za art. 24, uzależniającym prawo przepływu okrętów wojennych od uprzedniego zawiadomienia i zezwolenia państwa nadbrzeżnego, głosowały 43 państwa przeciwko 24, a wstrzymało się 12 państw. Zdecydowana większość wypowiedziała się za przyznaniem państwu nadbrzeżnemu tego uprawnienia.

⁶⁸ ICJ., The Corfu Channel Case, op. cit., s. 101.

⁶⁹ League of Nations, Conference for the Codification of International Law, Bases of Discussion for the Conference Drawn Up by the Preparatory Committee, t. II, Territorial Waters, doc. C.74.M.39. 1929.V., s. 65 - 75.

⁷⁰ Ibidem, s. 68, 69, 70, 73, 75.

⁷¹ Siciété des Nations, Actes de la Conférence pour la Codification du Droit International, Proces-Verbaux de la deuxième commission, Genève 1930, s. 59 - 60 i 66.

⁷² Doc. A/Conf. 13/39, s. 127 - 131.

⁷³ Ibidem, s. 131.

P. Cot, doradca rządu albańskiego w sporze brytyjsko-albańskim w sprawie cieśniny Korfu, w swoim expose przed Trybunałem w dniu 18 XI 1948 r. stwierdził m. in., że delegaci na konferencji są przedstawicielami ich rządów: w ich pracach, w ich deklaracjach lub w ich raportach znajduje się najlepszy wyraz praktyki⁷⁴.

3) Orzecznictwo sądów międzynarodowych. Zagadnienie przepływu okrętów wojennych przez morze terytorialne państw obcych znalazło wyraz w orzecznictwie sądów międzynarodowych. E. Root w swojej opinii wyrażonej w arbitrażu dotyczącym rybołówstwa na północno-wschodnim Atlantyku stwierdził, że „okręty wojenne nie mogą bez zezwolenia w tej strefie przepływać (obce morze terytorialne) ponieważ stanowią zagrożenie”⁷⁵.

Nie wnikając w merytoryczne ustosunkowanie się co do słuszności opinii Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z dnia 11 XII 1931 r. w sprawie dostępu i stacjonowania polskich okrętów wojennych w Gdańsku, należy odnotować, że Trybunał stanął na stanowisku, iż bez zezwolenia obce okręty wojenne nie mają prawa swobodnego przepływu przez morze terytorialne⁷⁶.

Sędzia Ph. Azevedo w odrębnej opinii w sprawie cieśniny Korfu oświadczył, iż „nie istnieją istotne i powtarzające się fakty, które mogłyby usprawiedliwić tezę, że państwa zgodziły się uznać zwyczajowo prawo swobodnego przepływu dla okrętów wojennych przez morze terytorialne”⁷⁷.

Bardziej zdecydowane stanowisko przeciwko swobodnemu przepływowi okrętów wojennych przez morze terytorialne państw obcych zajęli sędziowie A. Alvarez i B. Kryłow. Sędzia A. Alvarez w opinii odrębnej w sprawie cieśniny Korfu stwierdził, że „okręty nie mają prawa przepływu (przez morze terytorialne — F. P.) bez żadnych ograniczeń”⁷⁸. Podobne stanowisko zajął sędzia B. Kryłow w swojej odrębnej opinii w tej sprawie. Oświadczył on, że przepływ okrętów wojennych nie mieści się w prawie nieszkodliwego przepływu i „do państwa nadbrzeżnego należy prawo regulowania okrętów wojennych przez jego morze terytorialne”⁷⁹.

Doktryna. W doktrynie prawa międzynarodowego poglądy w sprawie przepływu obcych okrętów wojennych przez morze terytorialne są

⁷⁴ International Court of Justice, Pleadings, Oral Arguments, Documents of the Corfu Channel Case, 1950, vol. III, s. 379.

⁷⁵ Proceedings of the North Atlantic Coast Fisheries Arbitration, XI, s. 206.

⁷⁶ Permanent Court of International Justice, Series A/B. 43, ss. 145 i nast.

⁷⁷ ICJ., The Corfu Channel Case, op. cit. s. 99.

⁷⁸ Ibidem, s. 47.

⁷⁹ Ibidem, s. 74.

niejednolite. Wielu autorów, w tej liczbie G. Gidel⁸⁰, W. E. Hall⁸¹, Ph. Jessup⁸², Bruel⁸³, A. D. Keilin⁸⁴, A. Nikołajew⁸⁵, R. Zaorski⁸⁶ uważają, że prawo nieszkodliwego przepływu nie przysługuje okrętom wojennym. Zdaniem tych autorów nieszkodliwy przepływ może być uzależniony od uprzedniego zawiadomienia lub zezwolenia albo też jednego i drugiego. Autorzy projektu harwardzkiego w komentarzu do art. 14 stwierdzają, że nie ma żadnego powodu przemawiającego za przyznaniem prawa swobodnego przepływu okrętom wojennym przez morze terytorialne obcego państwa. Państwo może zezwolić na przepływ obcych okrętów wojennych przez jego morze terytorialne, ale nie ma obowiązku udzielenia takiego zezwolenia⁸⁷.

Przeciwny pogląd reprezentują m. in. C. J. Colombos⁸⁸, P. Fauchille⁸⁹, G. Fátzmaurice⁹⁰, F. Lawrence⁹¹, O. de Ferron⁹², J. Westlake⁹³ i Z. Sarna⁹⁴.

Jeżeli chodzi o doktrynę to na poparcie jednej i drugiej tezy można by jeszcze przytoczyć poglądy bardzo wielu autorów, ale nie przyczyni się to do rozwiązania omawianego problemu ze względu na diametralnie różne stanowiska. Dlatego dla ustalenia zasad związanych z przepływem i pobytem okrętów wojennych na obcym morzu terytorialnym należy wziąć pod uwagę przede wszystkim względy praktyczne i obecna praktyka państw idzie po tej linii.

Należy tutaj mieć na uwadze, że zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, które m. in. znalazły wyraz w art. 1 konwencji genewskiej z 1958 r. o morzu terytorialnym i strefie przyległej, suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się na morze terytorialne. Z drugiej strony okręt wojenny na morzu terytorialnym korzysta z immunitetu i władze państwa nadbrzeżnego nie mają prawa wykonywania w stosunku do niego jakichkolwiek aktów urzędowych bez zgody kapitana. W świetle tych zasad, z punktu widzenia prawnego, trudna jest do utrzymania teza,

⁸⁰ G. Gidel, op. cit., t. III, s. 284.

⁸¹ W. E. Hall, *Treaties of International Law*, Oxford, 1924, s. 198.

⁸² Ph. Jessup, op. cit., s. 120.

⁸³ Bruel, *International Straits*, s. 230.

⁸⁴ A. D. Keilin, *Sowietskoje morskoe prawo*, Moskwa, 1954, s. 64.

⁸⁵ A. Nikołajew, *Problema territorialnych wod w miezdunarodnom prawie*, Moskwa, 1954, s. 213.

⁸⁶ R. Zaorski, *Prawo nieszkodliwego przepływu w okresie imperializmu*, Prace Instytutu Morskiego, nr 5, Gdańsk 1956, s. 62.

⁸⁷ Harvard Law School, *Research in International Law*, Cambridge, 1929, s. 265.

⁸⁸ C. J. Colombos, op. cit., s. 192.

⁸⁹ P. Fauchille, op. cit., t. I, cz. -II, s. 256 i nast.

⁹⁰ G. Fitzmaurice, Doc. A/3159, s. 4.

⁹¹ F. Lawrence, *The Principles of International Law*, 1923, s. 183 i nast.

⁹² O. de Ferron, *Le droit international de la mer.*, t. I, Paris, 1958, s. 61.

⁹³ J. Westlake, *International Law*, Cambridge, t. I, 1910, s. 196.

⁹⁴ Z. Sarna, op. cit., s. 144.

że na przepłynięcie lub przebywanie okrętów wojennych na morzu terytorialnym nie jest konieczne uzyskanie uprzedniego zezwolenia państwa nadbrzeżnego. Nie można przyjąć bowiem domniemanego zrzeczenia się przez państwo nadbrzeżne uprawnień wynikających z jego suwerenności w stosunku do okrętu wojennego znajdującego się na morzu terytorialnym. Państwo nadbrzeżne może zrzec się tych atrybutów tylko w sposób wyraźny, który znajduje wyraz w uprzednim zezwoleniu udzielonym przez to państwo na przepłynięcie **lub** przebywanie obcych okrętów wojennych na jego morzu terytorialnym.

III. DOPUSZCZENIE OBCYCH OKRĘTÓW WOJENNYCH DO PORTÓW

Ze względu na to, że porty stanowią część terytorium morskiego państwa, dlatego, jak stwierdza P. Fauchille, każde państwo może według swego uznania otworzyć lub zamknąć całkowicie lub częściowo swoje porty dla okrętów wojennych państw obcych⁹⁵. Zezwolenie państwa nadbrzeżnego jest więc konieczne dla obcych okrętów wojennych, które pragną wpłynąć do jego portów. Jednakże autor ten wypowiada się, że państwo powinno udzielić zezwolenia na wpłynięcie obcych okrętów wojennych do jego portów, podkreślając równocześnie, że może ono być uzależnione względami bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego⁹⁶. W konsekwencji okręty wojenne w czasie ich pobytu w portach obcego państwa nie mają prawa prowadzić żadnych ćwiczeń wojskowych ani żadnej działalności stanowiącej naruszenie lub zagrożenie bezpieczeństwa tego państwa.

Instytut Prawa Międzynarodowego, w art. 11 regulaminu w sprawie sytuacji prawnej okrętów wojennych w obcych portach, uchwalonego w 1898 r. na jego sesji w Hadze, przyjął zasadę, że kapitan obcego okrętu wojennego, zamierzającego wpłynąć do portu, powinien uprzednio zwrócić się o zezwolenie władz miejscowych i dopiero po otrzymaniu takiego zezwolenia może wpłynąć do portu⁹⁷. Przyjmując tę zasadę Instytut stanął na stanowisku teorii absolutnej suwerenności państwa nadbrzeżnego, według której nie można zobowiązywać państwa, bez jego wyraźnej zgody, do dopuszczenia na jego terytorium obcych sił zbrojnych (których częścią jest okręt wojenny), ponieważ nie da się to pogodzić z suwerennością tego państwa. Teza ta jest podzielana przez wielu autorów, jak m. in. Ch. de Boeck, A. Chretien, F. Despagnet, P. Fiore, W. E. Hall, A. G. Heffter, A. Hershey, J. de Louter, F. Mérignhac, P. Pradier-Fodéré i A. River, którzy uważają, że państwo ze względu na swoją suwerenność jest uprawnione do zamykania lub otwierania swoich portów,

⁹⁵ P. Fauchille, op. cit., t. I, cz. II, s. 938.

⁹⁶ Ibidem, s. 939 - 941.

⁹⁷ *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XVI, s. 234.

a kapitanowie obcych okrętów wojennych mogą wpływać do tych portów dopiero wówczas, gdy otrzymają na to zezwolenie władz lokalnych⁹⁸. E. Nys twierdzi, że na podstawie prawa żadne państwo nie jest zobowiązane wpuścić obcych okrętów do jego portów", jednakże państwa mogą zrzec się tych uprawnień w umowach międzynarodowych, w których przyznają sobie wzajemnie, że ich okręty wojenne mają prawo swobodnego dostępu do portów drugiej umawiającej się strony. P. Fauchille przytacza kilkadziesiąt tego rodzaju umów dwustronnych, zawieranych przez państwa Europy Zachodniej pomiędzy sobą oraz z państwami innych regionów ma przestrzeni od XVII do XX w.¹⁰⁰

Natomiast, zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, okręty wojenne państw, które nie są związane tego rodzaju umowami, muszą zawsze uzyskać na wpływ do portów państw obcych zezwolenie ich władz miejscowych, z wyjątkiem przypadków siły wyższej.

IV. SYTUACJA PRAWNA OKRĘTÓW WOJENNYCH NA MORZU TERYTORYALNYM ORAZ W PORTACH OBCEGO PAŃSTWA

W przypadku pobytu okrętów wojennych na morzu terytorialnym oraz w portach obcego państwa w grę wchodzi dwie suwerenności, a mianowicie suwerenność państwa nadbrzeżnego oraz suwerenność państwa, pod którego flagą pływają okręty wojenne. Jest to bardzo delikatny problem, który w praktyce może być rozwiązany wyłącznie, z jednej strony przez ścisłe przestrzeganie przez okręty wojenne ustawodawstwa państwa nadbrzeżnego, a z drugiej strony przez przestrzeganie immunitetu tych okrętów przez władze lokalne.

Co się tyczy pierwszego zagadnienia to istnieje powszechnie uznany pogląd, że obce okręty wojenne znajdujące się na morzu terytorialnym oraz w portach państwa nadbrzeżnego, mają obowiązek ścisłego przestrzegania ustawodawstwa tego państwa, a w szczególności przepisów dotyczących bezpieczeństwa i porządku przepisów nawigacyjnych, sanitarnych, celnych, podatkowych itd. Ponadto okręty wojenne muszą przestrzegać zwyczajów lokalnych w sprawie ceremoniału oraz oddawania honorów przy wplynięciu lub odpłynięciu z portu, a także odnośnie do oddawania honorów okrętom wojennym państwa nadbrzeżnego lub okrętom państw trzecich napotkanych na morzu terytorialnym lub w portach państwa nadbrzeżnego. Oficerowie i członkowie załogi mogą zejść na ląd, jednakże tylko oficerowie mogą mieć przy sobie białą broń, stanowiącą część ich umundurowania. Natomiast pozostali członkowie załogi nie mogą

⁹⁸ Por. P. Fauchille, op. cit., I, cz. II, s. 942.

⁹⁹ E. Nys, *Le droit international*, t. II, Bruxelles 1904, s. 199.

¹⁰⁰ P. Fauchille, op. cit., cz. II, s. 943 - 945.

mieć ze sobą żadnej broni. Ilość członków załogi oraz czas ich pobytu na łodzi muszą być zawsze uregulowane i uzgadniane pomiędzy kapitanem okrętu wojennego a władzami miejscowymi

Jeżeli chodzi o drugie zagadnienie wiążące się z obecnością obcych okrętów wojennych na morzu terytorialnym oraz w portach to należy stwierdzić, że korzystają one z określonego immunitetu, którego istota polega na tym, że wszystkie sprawy, które zdarzyły się na pokładzie okrętu wojennego, podlegają wyłącznej jurysdykcji państwa, pod którego flagą pływa okręt wojenny. Szczegółowe omówienie wszystkich aspektów immunitetu okrętu wojennego (będącego niezmiernie interesującym i bardzo istotnym zagadnieniem w obrocie międzynarodowym) jest niemożliwe ze względu na ograniczony pod względem objętości rozmiar artykułu.

Przedstawione wywody stanowią próbę omówienia i wyjaśnienia problemów związanych z obecnością okrętów wojennych na morzu terytorialnym oraz w portach obcego państwa w celu ewentualnego uniknięcia nieporozumień, które niejednokrotnie powstawały w tym przedmiocie na tle niejednolitego ustawodawstwa i praktyki poszczególnych państw oraz doktryny.

LES PROBLÈMES LIÉS À LA PRÉSENCE DES NAVIRES DE GUERRE DANS LES EAUX TERRITORIALES ET LES PORTS D'UN ETAT ÉTRANGER

Résumé

Les problèmes liés à la présence des navires de guerre dans les eaux territoriales ainsi qu'aux ports d'un Etat étranger sont très importants dans la pratique des Etats, mais jusqu'à maintenant ils ne sont pas réglés dans une convention internationale. Dans cet état de choses le but de cet article est de faire l'analyse des principes du droit international coutumier, qui régissent ces problèmes.

En ce qui concerne la doctrine, les formules employées pour définir le navire de guerre variant selon les auteurs, mais d'une manière générale ils estiment que l'expression „navire de guerre" désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant du navire de guerre doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire. Cette conception du navire de guerre a trouvé son expression dans l'article 8(2) de la Convention de Genève sur la haute mer.

Il convient de noter que la Convention de Genève sur les eaux territoriales et la zone contigüe ne contient pas de définition précise de la notion d'eaux territoriales. Selon l'auteur de cet article les, eaux territoriales désignent l'espace maritime qui s'étend tout le long des côtes d'un Etat, constituant une zone intermédiaire entre la haute mer et son territoire, et qui est soumis à régime juridique spécial.

Les droits de l'Etat riverain sur ses eaux territoriales sont limités par l'exercice du droit de passage inoffensif, qui signifie le droit de naviguer dans les eaux territoriales soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour

prendre le large en venant des eaux intérieures sans porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat riverain. Le passage inoffensif comprend le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans les cas de nécessité, de relâche forcée ou de détresse. La Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contigüe spécifie que les sous-marins, militaires ou non, ont l'obligation de passer en surface dans les eaux territoriales en arborant leur pavillon. Cependant la Conférence de Genève sur le droit de la mer en 1958 n'a pu résoudre le problème de passage inoffensif des navires de guerre. Se basant sur la pratique des Etats, l'auteur soutient que le passage inoffensif des navires de guerre doit être subordonné à l'autorisation préalable de l'Etat riverain.

Les ports, qui sont des abris créés pour les vaisseaux par la main de l'homme, sont partie de l'Etat riverain et ils sont placés sous sa domination. Toutefois, la question se pose de savoir si l'Etat est maître absolu de ses ports ou si son droit est limité par le devoir de les ouvrir aux pavillons étrangers. Il convient de souligner que la question de l'admission des navires de guerre dans les ports relève en premier lieu du souci de la sécurité. Un Etat est seul juge de savoir si la présence de navire de guerre étranger dans ses ports peut le mettre en danger. Il a donc le droit de leur fermer ses ports. En conséquence on peut dire que l'accès des navires de guerre étrangers dans les ports d'un Etat est le résultat d'une concession discrétionnaire de l'Etat riverain, qui a le droit de l'Etat riverain, qui a le droit de refuser l'accès de ses ports aux dits navires pour des motifs dont il est le seul juge.

L'arrivée des navires de guerre est notifiée par voie diplomatique. L'Etat riverain est libre de fixer les conditions concernant l'admission et le séjour des navires de guerre. La présence des navires de guerre dans les ports ainsi qu'à la mer territoriale met en cause deux souverainetés: celle de l'Etat où ils se trouvent et celle de l'Etat dont ils portent le pavillon. Pour trancher ce problème délicat il faut imposer le devoir de l'observation: 1) par les navires de guerre des lois et règlements édictés par l'Etat riverain dans l'intérêt de sa propre sécurité; 2) par les autorités de cet Etat des immunités des navires de guerre pendant leur séjour dans ses ports et dans ses eaux territoriales.