

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

WYBRANE PROBLEMY PRAWNE ZWIĄZANE Z RATYFIKACJĄ PRZEZ RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ KONWENCJI O PRAWIE MORZA

1. UWAGI WSTĘPNE

Po wielu latach od podpisania (1982) i wejścia w życie (1994) Konwencji Narodów Zjednoczonych z Montego Bay o prawie morza Rzeczpospolita Polska zdecydowała się na jej ratyfikację¹. Trzeba podkreślić, że mimo iż ten fundamentalny akt prawa międzynarodowego nie wiązał oficjalnie Polski, legislacja morska w naszym kraju w dużym zakresie dokonała recepcji jego postanowień.

Moment wprowadzenia tej obszernej konwencji do polskiego porządku prawnego stawia jednak z całą ostrością kwestię zgodności naszego ustawodawstwa, nie tylko zresztą morskiego, z konwencją. Celowe wydaje się zwłaszcza rozważenie potrzeby dostosowania do wymagań konwencyjnych już istniejących przepisów polskiego prawa, a także sformułowanie sugestii legislacyjnych dotyczących wydania nowych przepisów wewnętrznych, koniecznych do pełnej implementacji konwencji z 1982 r.

2. PRAWO NIESZKODLIWEGO PRZEPLYWU I OCHRONA ŚRODOWISKA

Wydaje się, że w pierwszej kolejności należałoby uzupełnić przepisy o prawie nieszkodliwego przepływu, zawarte w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej². Bezsporna zdaje się być kwestia niezgodności z konwencją zasad nieszkodliwego przepływu obcych okrętów wojennych. Zagadnienie to wymaga jednak odrębnego omówienia. Podobnie jak sprawy związane z kompleksową regulacją ochrony środowiska morskiego ujętą w konwencji.

W prawie polskim nie ma żadnego odniesienia do art. 20 konwencji, nakazującego wykonywanie prawa nieszkodliwego przepływu na polskim morzu terytorialnym przez okręty podwodne i inne podwodne środki transportu na powierzchni, z podniesioną banderą. Ma to istotne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa, a także dla bezpieczeństwa żeglugi.

3. PRZEPISY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

Konwencja sporo miejsca poświęca sprawom bezpieczeństwa morskiego. Problematyka ta w polskim prawie morskim jest dość rzadko omawiana³. Brak w naszym

¹ Według danych ONZ Polska ratyfikowała konwencję 13 listopada 1998 r.

² Dz. U., nr 32, poz. 131, z późn. zm.

³ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Celowość ustawowej regulacji problematyki bezpieczeństwa morskiego w Polsce*, [w:] *Gospodarka morska państwa*, Gdańsk 1995, s. 113 i n., oraz t e g o ż, *Wybrane postulaty*

ustawodawstwie przepisów dotyczących ruchu na polskich obszarach morskich statków o specjalnej charakterystyce. Art. 22 ust. 2 konwencji przewiduje, że można wymagać, by zbiornikowce, statki o napędzie jądrowym oraz statki przewożące substancje lub materiały jądrowe albo inne substancje czy materiały o właściwościach niebezpiecznych bądź szkodliwych korzystały – w ramach prawa nieszkodliwego przepływu – wyłącznie z wyznaczonych szlaków morskich. Ponadto art. 23 pozwala żądać od takich statków, które korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu, okazania dokumentów i stosowania specjalnych środków przewidzianych w umowach międzynarodowych⁴. Polskie prawo morskie reguluje wyłącznie obowiązki wynikające z konwencji CLC⁵, tzn. przewiduje, iż „żaden statek przewożący ponad 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeladunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym na jej morzu terytorialnym, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez organ państwa rejestracji statku”. Nie trzeba uzasadniać, jak dalece niepełna – w odniesieniu do treści konwencji – jest to regulacja. Sądzić można, że trudno byłoby np. domagać się nawet wspomnianego certyfikatu od obcego zbiornikowca, który wykonuje prawo nieszkodliwego przepływu w ramach tzw. przepływu prostego (art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy o obszarach morskich).

Należy także zwrócić uwagę, że Polska jest stroną Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS)⁶. Konwencja ta dotyczy m.in. statków o napędzie jądrowym. Państwo bandery musi zapewnić, by na takim statku nie występowało nadmierne promieniowanie lub inne zagrożenie jądrowe w porcie i na morzu w stosunku do: załogi, innych osób, dróg wodnych, zasobów żywności i wody (rozdział VIII, paragraf 6). Wspomniana konwencja wprowadza obowiązek przygotowania instrukcji oceny bezpieczeństwa statku o napędzie jądrowym. Należy udostępniać ją państwom, do których portów statek ma zawinąć. Statki te podlegają corocznym specjalnym inspekcjom bezpieczeństwa i winny posiadać odpowiednie certyfikaty. SOLAS przewiduje także kontrolę doraźną statków o napędzie jądrowym przed wejściem do portów i w portach. Specjalne traktowanie statków o napędzie jądrowym przez konwencję SOLAS polega także na tym, że nie można ich zwolnić w żadnych okolicznościach z jakiegokolwiek prawidła konwencyjnego (prawidło 3). Tak więc ta kategoria statków, stwarzających szczególne zagrożenia dla państwa nadbrzeżnego, wymaga prze-

de lege ferenda w zakresie bezpieczeństwa morskiego, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1997, nr 4, s. 137 i n.

⁴ Warto w tym miejscu wspomnieć Konwencję o odpowiedzialności cywilnej w dziedzinie przewozu morskiego materiałów jądrowych z 1971 r., która weszła w życie w 1975 r., oraz Kodeks bezpieczeństwa jądrowych statków handlowych (Rezolucja IMO A.491/12/) z 1981 r. i Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach (Rezolucja IMO A.748/18/ z 1993 r. z poprawkami z 1995 i 1997 r.).

⁵ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 r. (Dz. U. 1976, nr 32, poz. 184) wraz z protokołem z 1976 r. (Dz. U. 1986, nr 30, poz. 104).

⁶ Dz. U. 1984, nr 61, poz. 318. Zob. także *Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS) – tekst ujednolicony, 1998*, Gdańsk 1998.

strzegania wielu specjalnych przepisów prawa międzynarodowego. Istnieje przeto podstawa do uzależnienia ich nieszkodliwego przepływu od spełnienia określonych wymagań⁷.

Po wielu zabiegach powstał wreszcie projekt nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim⁸, która ma zastąpić dotychczasową, przestarzałą i bardzo niedoskonałą regulację zawartą w kodeksie morskim i wielu aktach wykonawczych. W kontekście zawartych w Konwencji o prawie morza rozwiązań należy zwrócić uwagę na przepis art. 3 ust. 1 pkt 2 projektu, który stwierdza, że „przepisy ustawy stosuje się do statków o obcej przynależności, znajdujących się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, przy uwzględnieniu właściwych umów międzynarodowych”. Projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim przewiduje także obowiązek zawiadomiania organu administracji morskiej państwa przynależności statku, konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego o negatywnym wyniku inspekcji w zakresie stanu technicznego i wyposażenia statku, dokonanej przez polski organ inspekcyjny w ramach *port state control*; zawiadamia się również organy inspekcyjne państw, które podpisały Memorandum paryskie z 26 grudnia 1982 r., i Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Państwo bandery (kapitan, konsul lub przedstawiciel dyplomatyczny) powiadamiane jest także o nieprzestrzeganiu przez obcy statek wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi. Jednak polega to jedynie na stwierdzeniu braku ważnego dyplomu, świadectwa, zaświadczenia i dodatkowego zezwolenia albo zanie dbań w pełnieniu wacht, jeśli stwarza to niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska. Rozwiązania powyższe są zgodne z art. 21 ust. 2 konwencji, który zezwala państwom nadbrzeżnym wydawać ustawy i inne przepisy ustanawiające m.in. zasady bezpieczeństwa żeglugi i regulowania ruchu na morzu, ochrony oznakowania i urządzeń nawigacyjnych, ochrony kabli i rurociągów, zachowania żywych zasobów morza *etc.*, mające zastosowanie do statków wykonujących prawo nieszkodliwego przepływu. Przepisy te nie mogą wszakże dotyczyć projektowania, budowy, składu załogi lub wyposażenia obcych statków, chyba że w ten sposób wprowadzają w życie powszechnie uznane międzynarodowe normy lub standardy.

Prima facie rozwiązania powyższe mogą się wydawać wystarczające, ale jeśli zestawić je z zobowiązaniem międzynarodowym wynikającym z art. 94 ust. 6 konwencji, to rodzą się wątpliwości. Wspomniany przepis mówi, że jeśli państwo „ma oczywiste podstawy, by sądzić, że nie jest wykonywana właściwa jurysdykcja i kontrola (chodzi tu przede wszystkim o jurysdykcję i kontrolę w sprawach administracyjnych, technicznych i socjalnych) w stosunku do statku, może zawiadomić o tych faktach państwo bandery. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia państwo bandery powinno zbadać sprawę i jeżeli będzie to wskazane, podjąć wszelkie działania konieczne dla poprawy sytuacji”. Podkreślić należy, że przepis ten znajduje się w części VII konwencji, poświęconej morzu pełnemu. Wynika z tego, że powyższy obowiązek ciąży na

⁷ Z. K n y p l (*Prawo nieszkodliwego przepływu statków o specjalnej charakterystyce*, „Prawo Morskie” 1990, t. IV, s. 98–99) podaje przykłady państw, które uzależniły przepływ tej kategorii statków od uzyskania zgody państwa nadbrzeżnego.

⁸ M.H. K o z i ń s k i, *Podstawowe problemy prawne związane z projektem ustawy o bezpieczeństwie morskim*, „Proceedings of the II Symposium on Navigation”, Gdynia 1997, s. 19 i n.

państwach, które podpisały konwencję, bez względu na to, w jaki sposób i w odniesieniu do jakiego akwenu morskiego uzyskano wspomniane „oczywiste podstawy”. Zwrócić trzeba uwagę, że dla naszego kraju jest to przepis ważny, gdyż kilka tysięcy polskich obywateli pływa pod obcymi banderami.

Twórcom konwencji chodziło między innymi o to, by wszystkie państwa dbały, aby zwierzchnictwo okrętowe na morzach i oceanach było wykonywane przez państwa bandery efektywnie, zwłaszcza w zakresie dbałości o bezpieczeństwo morskie. Niewątpliwie art. 94 ust. 6 konwencji jest konsekwencją art. 91, podkreślającego konieczność istnienia rzeczywistej więzi między statkiem a państwem jego bandery. Jest to dość wyraźne działanie wspólnoty międzynarodowej przeciwko dogodnym banderom (*flags of convenience*). Ratyfikując konwencję, Polska włącza się w tę walkę⁹. Wydaje się przeto, że do czasu uchwalenia ustawy o bezpieczeństwie morskim nie ma w naszym prawie morskim żadnych podstaw do realizacji omawianej normy konwencyjnej, a po jej uchwaleniu realizacja ta będzie bardzo ograniczona.

4. PROBLEM MORSKIEJ STREFY PRZYLEGŁEJ

W prawie morza i prawie morskim zauważyć można od wielu lat tendencję do poszerzania jurysdykcji w stosunku do statków i przedsiębiorców wykorzystujących gospodarczo obszary morskie. Z jednej strony jest to – wspomniana wyżej – rozszerzająca się jurysdykcja państwa portu (*port state control*), z drugiej eksponowanie jurysdykcji państwa bandery, a nawet rodzaj nadzoru innych państw nad tą jurysdykcją. Najbardziej jednak charakterystyczne było zawsze dążenie do rozszerzania zwierzchnictwa państwa nadbrzeżnego na obszary coraz dalej wysunięte w morze. Motywy rozszerzania władzy państwa na obszary przybrzeżne mogą być różne¹⁰. Początkowo podkreślano problem ochrony żywotnych interesów tych państw, tj. bezpieczeństwa i ochrony granic oraz różnych interesów politycznych. Następnie zaczęły dominować interesy ekonomiczne, np. rybołówstwo i eksploatacja innych zasobów obszarów morskich. Ostatnio istotnego znaczenia nabiera ochrona środowiska morskiego.

Instytucja strefy przyległej stanowi typowy przejaw powyższej tendencji. Jak się wydaje, jest to jedna z najstarszych form rozszerzania jurysdykcji państwa poza granice jego morza terytorialnego. Pierwszym przykładem ustanowienia takiej strefy była osiemnastowieczna inicjatywa brytyjska, oparta na *The Hovering Act*, który dopuszczał, by w strefie 6 Mm, a następnie 15 Mm od wybrzeża zatrzymywać i kontrolować obce statki zajmujące się przemytem. Także Stany Zjednoczone dla celów ochrony celno-skarbowej już w 1799 r. ustanowiły dwunastomilową strefę specjalną, w której

⁹ Kodeks morski po nowelizacji w 1991 r. znacznie ułatwił uzyskiwanie polskiej przynależności; od kilku lat mówi się nawet o stworzeniu tzw. drugiego rejestru. Wydaje się, że brak w polskim prawie morskim odpowiednika art. 92 ust. 1 konwencji, który mówi, że „statek nie może zmieniać swej bandery podczas podróży lub postoju w porcie, poza przypadkami rzeczywistego przeniesienia własności lub zmiany rejestracji”.

¹⁰ W. G ó r a l c z y k, *Rozszerzenie władzy państw nadbrzeżnych na obszary morskie*, [w:] *Aktualne problemy prawa morza*, Gdańsk 1976, s. 40.

wszystkie statki mogły być zatrzymywane i kontrolowane przez władze amerykańskie. W okresie prohibicji ustawą celną z 1922 r. ustanowiono dziewięćmiłowy pas liczony od granicy trzymiłowego morza terytorialnego (podobną regulację zawierał *The Anti-Smuggling Act* z 1935 r.). W 1817 r. Francja ustaliła dwudziestokilometrową strefę celną. W XIX w. liczne państwa Ameryki Południowej zadeklarowały ustanowienie dwunastomilowych stref dla ochrony bezpieczeństwa i ustawodawstwa skarbowego¹¹.

Strefy te były ustanawiane aktami jednostronnymi, rzadziej zawierano umowy bilateralne dotyczące specjalnej kontroli statków określonej bandery w obszarach przybrzeżnych. Między innymi dlatego kwestia dopuszczalności stref przyległych stała się przedmiotem szerokiej dyskusji. Rezolucja Instytutu Prawa Międzynarodowego z 1928 r.¹² dopuszczała możliwość ustanowienia dziewięćmiłowej strefy przyległej „dla zapewnienia bezpieczeństwa”. W pracach legislacyjnych Ligi Narodów podnoszono, że wprawdzie żegluga na morzu otwartym jest swobodna dla wszystkich państw, jednakże na morzu przyległym do morza terytorialnego państwo nadbrzeżne może podejmować takie działania, które mogą okazać się niezbędne dla przestrzegania na jego terytorium i morzu terytorialnym krajowych przepisów celnych, żeglugowych, sanitarnych i policyjnych. Na konferencji haskiej nie udało się jednak określić zakresu praw przysługujących państwu nadbrzeżnemu w strefie przyległej. Ostatecznie skodyfikowano pojęcie strefy przyległej w Konwencji genewskiej w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej z 1958 r. (Polska nie jest stroną tej konwencji). Art. 24 definiował pojęcie strefy i ograniczał ją do 12 mil od linii podstawowej, od której mierzy się szerokość morza terytorialnego. Notabene warto przypomnieć, że konwencja ta nie wyznaczała granicy morza terytorialnego. Zatem granica strefy pośrednio wyznaczała szerokość morza terytorialnego, ponieważ nie mogło być ono szersze niż 12 mil, przy ustaleniu zaś dwunastomilowego morza terytorialnego nie było możliwe wyznaczenie strefy przyległej. Na konferencji genewskiej odrzucono ogólnikową koncepcję wyznaczania strefy dla ochrony bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego, ograniczając zadania strefy do spraw celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych. Istotą prawną strefy przyległej można przeto sprowadzić do rozszerzenia jurysdykcji państwa nadbrzeżnego poza granicę jego morza terytorialnego w ściśle sprecyzowanych sprawach. Jest to jurysdykcja wyłącznie na akwenach morskich i nie obejmuje ani obszaru powietrznego nad strefą, ani dna morskiego pod wodami strefy. Wreszcie strefa nie jest obligatoryjna, lecz jej ustanowienie zależy wyłącznie od woli zainteresowanego państwa.

Polska ma pewne tradycje w zakresie ustanawiania strefy przyległej. Dokonano tego rozporządzeniem Prezydenta RP z 21 października 1932 r.¹³ Poza granicę trzymiłowego morza terytorialnego utworzono trzymiłowy pas służący wykonywaniu zwierzchnictwa w zakresie ochrony wybrzeża. Wprowadzono wówczas pojęcie wód przybrzeżnych, sześciomilowego polskiego obszaru celnego. Była to zresztą realiza-

¹¹ Zob. bliżej J. S y m o n i d e s, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 109–111.

¹² „Annuaire de l'Institut de Droit International” 1928, s. 758.

¹³ Dz. U., nr 92, poz. 789.

cja naszych zobowiązań międzynarodowych¹⁴ wynikających z Konwencji bałtyckiej, podpisanej przez Polskę w 1925 r. Po 45 latach Polska odeszła od trzymilowej strefy przyległej i ustawą z 17 grudnia 1977 r. wprowadziła dwunastomilową szerokość morza terytorialnego¹⁵. Zasadę tę potwierdziła ustawa o ochronie granicy państwowej z 12 października 1990 r.¹⁶ i ustawa o obszarach morskich RP.

Konwencja z 1982 r. w art. 33 deklaruje możliwość ustanawiania przez państwa nadbrzeżne strefy przyległej. W strefie tej, która przylega bezpośrednio do morza terytorialnego, państwo nadbrzeżne może wykonywać kontrolę konieczną do:

- zapobiegania naruszaniu jego ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych na jego terytorium lub morzu terytorialnym;
- karania naruszeń takich ustaw i innych przepisów dokonanych na jego terytorium lub morzu terytorialnym.

Strefa przyległa nie może sięgać dalej niż 24 Mm od linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego.

Dodać trzeba, że art. 303 ust. 2 konwencji przewiduje, iż w celu kontrolowania handlu obiektami o charakterze archeologicznym i historycznym znalezionymi w morzu państwo nadbrzeżne może – stosując art. 33 – przyjąć domniemanie, że ich usuwanie z dna morskiego bez jego zgody w strefie przyległej stanowi naruszenie ustaw i innych przepisów na jego terytorium lub morzu terytorialnym. Innymi słowy, w wypadku ustanowienia strefy przyległej także dokonane w jej granicach wykroczenia w zakresie archeologii podmorskiej mogą być sankcjonowane przez państwo nadbrzeżne.

Czym różni się sytuacja prawna istniejąca dotychczas od tej, którą wprowadziła ratyfikacja konwencji z 1982 r.? Po pierwsze poprzednio Polska nie była związana umową międzynarodową regulującą omawianą instytucję, a obecnie przepisy o strefie przyległej stanowią część polskiego prawa wewnętrznego. Po drugie w porównaniu z systemem geneńskim obecna regulacja strefy przyległej jest inna. Przede wszystkim w art. 33 konwencji nie mówi się już, że obszar strefy stanowi część morza otwartego. Polska posiada wyłączną strefę ekonomiczną, której status prawny jest najczęściej uznawany za odmienny od morza otwartego. Sama konwencja w art. 55 określa ten status jako „specjalny”. Należałoby przyjąć, że ewentualne ogłoszenie strefy przyległej byłoby dodatkową modyfikacją statusu obszaru wyłącznej strefy ekonomicznej, zwiększającą w wyznaczonym akwenie zakres jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Poza tym nowe prawo morza odeszło od zasad delimitacji stref przyległych między państwami, których brzegi leżą naprzeciwko lub przylegają do siebie. Uznano bowiem, że skoro istnieją zasady delimitacji stref ekonomicznych, to wypadki wyznaczania stref przyległych bez ustanowienia strefy ekonomicznej będą zupełnie wyjątkowe. Wydaje się przeto, że obecnie wyznaczenie strefy przyległej nie wymaga dodatkowych uzgodnień międzynarodowych. Wreszcie nową strefę różni od dawnej jej zasięg, który może obejmować aż 24 Mm od linii podstawowej. J. Symonides podkreśla słusznie, że o ile

¹⁴ Por. J. S y m o n i d e s, *Morze terytorialne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1978, nr 4, s. 209.

¹⁵ Dz. U., nr 37, poz. 162.

¹⁶ Dz. U., nr 78, poz. 461.

w związku z tendencją do poszerzania granic morza terytorialnego strefa przyległa zanikała w ustawodawstwach wielu państw, o tyle nowe regulacje nabrały praktycznego znaczenia, albowiem wydatnie zwiększają zakres uprawnień państwa nadbrzeżnego w początkowym, dwunastomilowym pasie jego strefy ekonomicznej, przylegającym do morza terytorialnego¹⁷.

Mając powyższe na uwadze, należałoby rozważyć odpowiednią zmianę ustawy o obszarach morskich, wprowadzającą strefę przyległą na polskich obszarach morskich. Argumentem może być konieczność wzmożenia ochrony celnej na granicy morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Od dłuższego czasu Główny Urząd Celný zabiega o możliwość skuteczniejszej kontroli na polskich obszarach morskich. Wydaje się, że coraz większego znaczenia nabiera zwalczanie przemytu narkotyków, a także nielegalna imigracja drogą morską. Utworzenie strefy przyległej dałoby polskim władzom skuteczniejsze instrumenty kontroli i sankcjonowania nielegalnych działań naruszających polskie prawo. Jest to tym istotniejsze, że polska granica morska może niedługo okazać się jednym ze słabszych ogniw w systemie ochrony granic Unii Europejskiej.

5. BADANIA NAUKOWE

Konwencja z 1982 r. wiele uwagi poświęca badaniom naukowym morza (część XIII)¹⁸. Wszystkie państwa mogą prowadzić takie badania dla celów pokojowych w sposób nie zakłócający legalnego korzystania z morza i przy zachowaniu zasad ochrony środowiska morskiego. Państwa winny współpracować ze sobą w celu tworzenia korzystnych warunków do prowadzenia morskich badań naukowych.

W ustawie o obszarach morskich mamy odpowiednie unormowania pozwalające na badania naukowe na polskich obszarach morskich (art. 28–32). Badania takie mogą być prowadzone na polskich morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym za zgodą Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej przez obce państwa oraz osoby prawne i fizyczne, a także organizacje międzynarodowe. Wprawdzie konwencja reglamentuje jedynie zasady prowadzenia badań przez państwa i organizacje międzynarodowe, jest to jednak rozwiązanie zgodne z art. 245 konwencji. Prawo polskie wymaga analogicznej zgody na badania naukowe w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, przy czym wniosek o wydanie takiego zezwolenia winien zawierać informacje o zamierzonych badaniach oraz ich program i powinien być złożony nie później niż na trzy miesiące przed planowaną datą rozpoczęcia badań¹⁹.

Dodatkowego uzgodnienia z Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa wymaga zezwolenie na badania mogące zagrażać zanieczyszczeniem środowiska oraz dotyczące zasobów naturalnych strefy, wiążące się z drażnieniem

¹⁷ J. Symonides, *op. cit.*, s. 122.

¹⁸ Zob. bliżej A. Straburzyński, *Morskie badania naukowe*, „Prawo Morskie” 1990, t. IV, s. 39 i n.

¹⁹ Art. 248 konwencji przewiduje termin sześciomiesięczny i znacznie rozszerza zakres informacji, jakich państwo nadbrzeżne może domagać się od prowadzących w jego strefie ekonomicznej badania naukowe.

dna, użyciem środków wybuchowych, wprowadzeniem do środowiska substancji szkodliwych, budową sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń.

W ustawie o obszarach morskich z 1991 r. brak jednak regulacji odpowiadających konstrukcji prawnej tzw. domniemanej zgody państwa nadbrzeżnego²⁰. Otóż w świetle art. 247 konwencji uważa się, że państwo nadbrzeżne będące członkiem organizacji międzynarodowej lub związane z nią umową dwustronną, w którego strefie ekonomicznej lub na którego szelfie kontynentalnym organizacja ta pragnie realizować projekt badań naukowych, zezwoliło na realizację tego projektu. Przepis ten przewiduje także dla zainteresowanego państwa na złożenie ewentualnego sprzeciwu czteromiesięczny termin od momentu zgłoszenia mu projektu przez organizację międzynarodową. Domniemaną zgodę państwa nadbrzeżnego na badania zakłada także art. 252 konwencji, który określa, iż państwa i organizacje międzynarodowe mogą przystępować do realizacji projektu morskich badań naukowych w wyłącznej strefie lub na szelfie kontynentalnym tego państwa po upływie sześciu miesięcy od przekazania mu pełnej informacji o projekcie. I w tym wypadku państwo nadbrzeżne ma cztery miesiące na wyraźny sprzeciw, uzasadniający cofnięcie już udzielonej zgody na badania nieprawdziwością lub zbytnią lakonicznością informacji o projekcie albo niewykonaniem obowiązków związanych z prowadzeniem badań.

Sądzić należy, że wspomniane przepisy ustawy o obszarach morskich winny być dostosowane do powyższych regulacji międzynarodowych dla uniknięcia możliwych nieporozumień. W prawie morza przyjęta jest bowiem zasada, że milczenie państwa w odpowiedzi na wniosek innego państwa dotyczący badań na jego wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym uznaje się za odmowę, brak zaś odpowiedzi państwa nadbrzeżnego na taki sam wniosek odnośnie strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego uznaje się za milczącą zgodę²¹.

6. SANKCJONOWANIE CZYNÓW ZABRONIONYCH PRZEZ PRAWO MORZA

Nowe ujęcie typów przestępstw, w tym wynikających z norm konwencyjnych, w części szczególowej kodeksu karnego z 1997 r.²² tylko do pewnego stopnia doprowadziło do zgodności naszego prawa karnego z odpowiednimi umowami międzynarodowymi. Nie ma spójności pomiędzy przyjętą w prawie morza definicją piractwa (art. 101) a regulacją w kodeksie karnym. Karalne w prawie polskim jest jedynie „uzbrajanie lub przysposabianie statku morskiego przeznaczonego do dokonywania na morzu rabunku oraz przyjmowanie na nim służby” (art. 170 k.k.). Przypomnijmy, że prawo morza uznaje za piractwo „wszelkie bezprawne akty gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełnione dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu, wymierzone na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku”. Dodać należy, że

²⁰ Por. Z. Knypl, *Ustawa o obszarach morskich i administracji morskiej. Komentarz*, Sopot 1995, s. 101.

²¹ A. Straburzyński, *op. cit.*, s. 50.

²² Ustawa z 6.06.1997 r. (Dz. U. 1997, nr 88, poz. 553).

piractwem – w rozumieniu konwencji – jest nie tylko służba na statku pirackim, lecz „wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli sprawca działał w okolicznościach nadających mu charakter statku pirackiego”; piractwem jest również podżeganie do aktów piractwa.

Inne przepisy kodeksu karnego odnoszące się do spraw morskich recypują przede wszystkim Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 r. (SUA)²³.

Prawo polskie nie sankcjonuje także przestępstwa określonego w art. 109 konwencji, polegającego na nadawaniu z morza pełnego audycji bez upoważnienia. Oznacza to sprzeczny z przepisami międzynarodowymi przekaz audycji radiowych lub telewizyjnych ze statku lub instalacji na morzu pełnym z przeznaczeniem do powszechnego odbioru.

Znacznie lepiej wygląda ściganie nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi, o którym mowa w art. 108 konwencji. W prawie polskim kwestię tę kompleksowo normuje ustawa z 24 kwietnia 1997 r. o przeciwdziałaniu narkomanii²⁴.

Wydaje się, że w nowym polskim prawie karnym może powstać trudność w ściganiu niektórych przestępstw o charakterze międzynarodowym, m.in. popełnianych na morzu pełnym. Wprawdzie z art. 5 k.k. wynika, że umowa międzynarodowa może np. rozszerzyć stosowanie polskiego prawa karnego poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również poza polskie statki wodne i powietrzne. Jednak w wypadku wspomnianych wyżej przestępstw piractwa morskiego, nielegalnego nadawania audycji i innych może powstać kwestia, jakie sankcje należałoby za nie stosować.

Nie wydaje się, by można było pozostawić bez implementacji przepis art. 97 konwencji, wprowadzający oryginalne przepisy w zakresie jurysdykcji karnej w sprawach zderzeń lub innych wypadków w żegludze, które miały miejsce na morzu pełnym. Postępowanie karne lub dyscyplinarne wobec kapitana statku i innych osób zatrudnionych na statku może być wszczęte wyłącznie przed władzami sądowymi lub administracyjnymi państwa bandery albo państwa, którego są one obywatelami. Na szczęście art. 615 kodeksu postępowania karnego²⁵ daje możliwość niestosowania polskich przepisów jurysdykcyjnych, jeśli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Polskie prawo administracyjne nie przewiduje w zasadzie możliwości sankcjonowania zdarzeń mających miejsce na morzu pełnym, z wyjątkiem przepisów o ochronie morza przed zanieczyszczeniem ze statków²⁶. Procedura administracyjna związana

²³ Dz. U. 1994, nr 129, poz. 635; zob. bliżej M.H. K o z i Ń s k i, *Morskie aspekty nowych kodyfikacji karnych*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1998, nr 6, s. 217 i n., t e g o ż, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu*, „Prawo Morskie” 1998, t. X, s. 81 i n.

²⁴ Dz. U., nr 75, poz. 468. Trudne jednak do pogodzenia z treścią konwencji i zasadami bezpieczeństwa morskiego jest wyłączenie w prawie polskim karalności „posiadania na własny użytek środków odurzających lub substancji psychotropowych w ilości nieznaczej”.

²⁵ Ustawa z 6.06.1997 r. (Dz. U. 1994, nr 89, poz. 555).

²⁶ Ustawa z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U., nr 47, poz. 243) np. w art. 11 nakłada na kapitana statku o polskiej przynależności obowiązki obejmujące wszelkie obszary morskie, a art. 23 mówi o zanieczyszczeniach na całym Morzu Bałtyckim.

z wymierzaniem kar pieniężnych za zanieczyszczenie środowiska w dużej mierze uwzględnia zasady ustalone przez konwencję, ale brakuje w niej wielu regulacji, np. obligatoryjnego zawieszenia postępowania w sytuacji naruszenia przez obcy statek poza morzem terytorialnym przepisów o ochronie środowiska, jeżeli państwo bandery wszczyna postępowanie w celu wymierzenia kary za ten sam czyn w ciągu sześciu miesięcy od momentu wszczęcia postępowania przez polską administrację morską (art. 228 konwencji). Niezgodny z art. 228 ust. 2 jest art. 58 ustawy o obszarach morskich, który przewiduje o dwa lata dłuższy niż konwencyjny termin przedawnienia karania za naruszenie przepisów o ochronie środowiska morskiego.

Art. 97 ust. 2 Konwencji z Montego Bay określa, że w sprawach dyscyplinarnych państwo, które wydało dyplom kapitański lub świadectwo kwalifikacyjne albo licencję, jest wyłącznie właściwe – po przeprowadzeniu określonego prawem postępowania – do odebrania tych dokumentów, nawet wówczas, gdy ich posiadacz nie jest obywatelem państwa, które je wydało. Prawo polskie nie przewiduje żadnego specjalnego postępowania dyscyplinarnego w celu odebrania dyplomów, świadectw i licencji morskich. Gdyby uznać, że odpowiednikiem wspomnianego postępowania jest odpowiedzialność zawodowa przed polskimi izbami morskimi – to ustawa o izbach morskich²⁷ nie pozwala sankcjonować obywateli innych państw, chyba że są członkami załóg polskich statków. Brak wręcz podstawy prawnej do wzywania obcokrajowców w celu przesłuchania w sprawach wypadków morskich²⁸.

Mając na uwadze fakt ułatwienia w prawie polskim dochodzenia roszczeń cywilnoprawnych w postępowaniu karnym, warto zwrócić uwagę na – posiadający genezę międzynarodową – art. 288 § 3 k.k., sankcjonujący przerwanie lub uszkodzenie kabla podmorskiego²⁹. Konwencja z 1982 r. wprowadza w związku z tym nowy obowiązek odszkodowawczy, wynikający z art. 115. Norma ta zobowiązuje państwa uczestniczące w konwencji do wydania przepisów zapewniających odszkodowanie właścicielom statków od właścicieli kabli lub rurociągów, jeśli mogą udowodnić, że poświęcili kotwicę, sieć lub inny sprzęt rybacki w celu uniknięcia uszkodzenia podmorskiego kabla lub rurociągu na morzu pełnym³⁰.

7. PRZEPISY DOTYCZĄCE STOSUNKÓW CYWILNOPRAWNYCH I GOSPODARCZYCH

Pozornie może się wydawać, że konwencja z 1982 r., ponieważ ma przede wszystkim charakter publicznoprawny, nie zawiera regulacji mających wpływ na stosunki cywilnoprawne i gospodarcze. Jest to pogląd błędny. Poza wspomnianą wyżej kwestią

²⁷ Ustawa z 1.12.1961 r. (Dz. U., nr 58, poz. 320, z późn. zm.).

²⁸ Por. E. J a b ł o Ń s k i, *Izby morskie*, Gdańsk 1973, s. 167.

²⁹ Wydaje się, że ten morski przepis karny należałoby uzupełnić o uszkodzenie rurociągu podmorskiego, albowiem w prawie morza kable i rurociągi są traktowane analogicznie. Obowiązek taki nakłada art. 113 konwencji.

³⁰ Brak także w naszym ustawodawstwie odpowiednika art. 114 konwencji, formułującego obowiązek naprawienia szkód związanych z uszkodzeniem kabla lub rurociągu wskutek układania lub naprawy nowego kabla lub rurociągu.

odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane w związku z budową i eksploatacją kabli podmorskich oraz rurociągów szereg norm o takim charakterze zawiera część XII konwencji, obszernie regulująca problematykę ochrony środowiska morskiego. Wiele przepisów prawa morza wyraźnie odnosi się do zagadnień odpowiedzialności odszkodowawczej, nie tylko zresztą w zakresie szkód ekologicznych.

Art. 232 konwencji wprowadza odpowiedzialność państwa za szkody lub straty, które mogą być mu przypisane i powstały w wyniku zastosowania środków mających na celu zapewnienie wykonania przepisów o ochronie środowiska morskiego, jeżeli środki te są bezprawne lub przekraczają granice rozsądnie wymagane w świetle dostępnych informacji. Państwo winno także zapewnić poszkodowanym możliwość dochodzenia w swoich sądach wspomnianych roszczeń.

Równie istotny jest art. 235 ust. 2 Konwencji z Montego Bay, zobowiązujący państwa do zapewnienia prawa dochodzenia roszczeń – zgodnie z ich prawem wewnętrznym – w celu niezwłocznego uzyskania odpowiedniego odszkodowania lub innej rekompensaty za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem środowiska morskiego przez osoby fizyczne lub prawne pozostające pod ich jurysdykcją. Ust. 3 tego artykułu zobowiązuje państwa m.in. do rozwijania prawa międzynarodowego dotyczącego odpowiedzialności za szkodę, oceny szkody i wysokości odszkodowania, rozstrzygania związanych z tym sporów, jak również kształtowania kryteriów i procedur zapłaty odpowiedniego odszkodowania, takich jak obowiązkowe ubezpieczenia lub fundusze odszkodowawcze³¹.

Art. 263 przewiduje odpowiedzialność z tytułu badań naukowych morza. Ponieważ może tu wchodzić w grę specyficzna odpowiedzialność cywilna państw i organizacji międzynarodowych, a nie tylko osób prawnych lub fizycznych, przeto wydaje się, że problematyka ta wymaga odrębnej regulacji. Podobnie rzecz ma się z art. 22 aneksu III (Podstawowe warunki poszukiwania, badań i eksploatacji), poświęconym odpowiedzialności za szkody powstałe podczas prowadzenia działalności eksploatacyjnej w Obszarze. Należy wspomnieć również generalną wytyczną zawartą w art. 304 konwencji, która w zakresie odpowiedzialności za szkodę deklaruje, że postanowienia konwencji nie naruszają obowiązujących norm i nie uniemożliwiają rozwijania nowych norm odnoszących się do odpowiedzialności prawnomiędzynarodowej. Przypomnieć trzeba, że od kilkudziesięciu lat prowadzone są prace nad zagadnieniem odpowiedzialności odszkodowawczej państw.

Duża część konwencji poświęcona jest morskemu prawu gospodarczemu i wiąże się z przyszłą eksploatacją zasobów Obszaru. Typowo gospodarczy charakter mają np. liczne przepisy dotyczące struktury i działalności Przedsiębiorstwa. Nie sposób analizować ich w całości, tym bardziej że realna możliwość zaangażowania się w tę eksploatację polskich przedsiębiorców jest dość problematyczna. Podnieść jednak należy kwestię oryginalnej instytucji prawa morza, z pogranicza prawa międzyna-

³¹ Być może dyrektywa konwencyjna będzie kolejnym argumentem przemawiającym za uzupełnieniem specjalnego reżimu odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza innymi substancjami niż ropa naftowa (art. 326–332 k.m.) o obowiązkowe ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe.

wego i wewnętrznego, jaką jest poręczenie państwowe za wnioskodawcę ubiegającego się o zatwierdzenie planu działania w Obszarze.

Zgodnie z art. 4 ust. 3 aneksu III każdy wnioskodawca winien posiadać rodzaj poręczenia (gwarancji) państwa-strony konwencji, do którego przynależy (konwencja różnie tę gwarancję określa, np. jako *responsability, sponsored*). Jeśli ma on więcej niż jedną przynależność, jak w wypadku spółki lub konsorcjum jednostek z różnych państw, musi mieć poręczenie wszystkich zainteresowanych państw. Gdy wnioskodawca podlega skutecznej kontroli innego państwa lub jego obywateli, poręczenia udziela państwo przynależności i państwo przynależności podmiotów sprawujących kontrolę. W świetle art. 139 i art. 153 ust. 2b konwencji nie sposób uznać wspomnianego poręczenia za poręczenie cywilne czy umowę gwarancyjną, albowiem państwo poręczające nie jest odpowiedzialne za szkodę powstałą w następstwie niewykonania zobowiązań przez podmiot, za który poręczyło, jeżeli dane państwo wydało odpowiednie przepisy oraz zastosowało środki administracyjne zapewniające – według jego prawa wewnętrznego – wykonywanie zobowiązań przez osoby podlegające jego jurysdykcji. Jak się wydaje, poręczenie, o którym mowa w konwencji, jest raczej zobowiązaniem państwa, że podległe mu podmioty będą przestrzegały podczas działalności w Obszarze zarówno prawa wewnętrznego, jak i postanowień konwencji. Bez względu na ocenę tej instytucji, pewne jest, że w prawie polskim nie ma żadnych norm pozwalających na udzielenie takiego poręczenia, nie wiadomo nawet, jaki organ administracji byłby do tego upoważniony. Bez wątpienia nie mogą być w tym wypadku stosowane przepisy o udzielaniu gwarancji i poręczeń państwowych³².

Nasuwa się refleksja, że w badaniach nad konwencją należy skupić się nie tylko nad jej materia publicznoprawną, lecz więcej uwagi poświęcić innym zawartym w niej unormowaniom. Konwencja wprowadza np. szereg powiązań między samodzielnymi podmiotami gospodarczymi a państwem, co nie jest typowe dla gospodarki wolnokonkurencyjnej. Z działalności gospodarczej w Obszarze próbuje się stworzyć swoistą enklawę interwencjonizmu międzynarodowego. Zapożycza się z prawa cywilnego np. solidarną odpowiedzialność i odnosi się ją bezpośrednio do państw i organizacji międzynarodowych (art. 139 ust. 2), wprowadza bardzo dyskusyjną formę kontraktów zawieranych przez podmiot prawa międzynarodowego z osobami prawnymi lub fizycznymi (*state contract*)³³. W sumie współczesne prawo morza staje się dziedziną coraz bardziej kompleksową. W zakresie wyżej wspomnianym implementacja konwencji może być bardzo trudna.

³² Zob. M.H. Koziński, *Gwarancje i poręczenia państwowe w prawie polskim*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego” 1986, t. X, s. 183–202.

³³ Zob. M.H. Koziński, *Państwo jako strona kontaktu (state contract)*, „Problemy Prawne Handlu Zagranicznego” 1988, vol. XII, s. 79–101. Warto dodać, że ten typ kontraktów wykształcił odrębny tryb rozstrzygania sporów (por. M.H. Koziński, *Tryb rozstrzygania międzynarodowych sporów inwestycyjnych z udziałem państwa jako forma gwarancji dla inwestorów zagranicznych*, [w:] *Pokój i sprawiedliwość przez prawo międzynarodowe*, Toruń 1997, s. 163–192), konwencja zaś poddaje je ogólnym procedurom określonym w części XV.

8. UPRAWNIENIA TRANZYTOWE PAŃSTW ŚRÓDLĄDOWYCH

Omawianie uprawnień państw śródlądowych oraz wolności tranzytu, o których mówi się w części X Konwencji o prawie morza, jest dość trudne. Z jednej strony winniśmy w pełni respektować przyznawane przez prawo międzynarodowe przywileje, z drugiej zaś mogą one naruszać interesy ekonomiczne naszego kraju. Problematyce tranzytu i uprawnień państw śródlądowych poświęcono w naszej literaturze prawniczej sporo uwagi³⁴.

Konwencja z 1982 r. przez określenie „państwo tranzytowe” rozumie państwo posiadające wybrzeże morskie lub nie posiadające takiego wybrzeża, położone między państwem śródlądowym a morzem, przez którego terytorium odbywa się ruch tranzytowy. Polska – z uwagi na swoje położenie geograficzne – jest niewątpliwie państwem tranzytowym. Ruch tranzytowy oznacza „tranzyt osób, bagażu, towarów i środków transportowych przez terytorium jednego lub więcej państw tranzytowych, jeżeli przejście przez takie terytorium, połączone lub nie połączone z przeładunkiem, magazynowaniem, podziałem masy towarowej lub zmianą sposobu przewozu, stanowi tylko część całej podróży, która rozpoczyna się lub kończy na terytorium państwa śródlądowego”.

Konwencja z Montego Bay gwarantuje państwom śródlądowym prawo dostępu do morza i od strony morza m.in. w celu wykonywania praw wynikających z wolności morza pełnego i wspólnego dziedzictwa ludzkości. Państwa te korzystają z wolności tranzytu przez terytoria państw tranzytowych przy użyciu wszelkich środków transportu. Szczegółowe uzgodnienia następują w formie umów bilateralnych³⁵ lub regionalnych. Konwencja zapewnia jednak państwom tranzytowym ochronę ich uzasadnionych interesów (art. 125 ust. 3), m.in. w tego typu przedsięwzięciach międzynarodowych konwencja wyłącza stosowanie klauzuli największego uprzywilejowania (art. 126).

Skupimy się jedynie na tranzytowym obrocie towarowym, a zwłaszcza na jego aspektach celnych. Generalnie cła stają się coraz większym anachronizmem w obrocie międzynarodowym, szczególnie w kontekście porozumień międzynarodowych o charakterze ogólnym (WTO) i regionalnym (CEFTA, EFTA). Mimo to konwencja z 1982 r. eksponuje tę problematykę. Art. 127 stwierdza, że ruch tranzytowy nie podlega jakimkolwiek cłom, podatkom i innym opłatom z wyjątkiem opłat pobieranych za konkretne usługi świadczone w związku z tranzytem. Przepis ten mówi również, że za środki transportu używane w tranzycie oraz inne środki dostarczane państwom śródlądowym i przez nie używane nie pobiera się podatków lub opłat wyższych od tych, które pobierane są za używanie środków transportu państwa tranzytowego.

Polskie prawo celne³⁶ rozumie przez tranzyt „przemieszczanie z jednego miejsca do drugiego miejsca znajdującego się na polskim obszarze celnym towarów niekrajowo-

³⁴ Zob. J. G i l a s, *Tranzyt przez porty morskie w świetle prawa międzynarodowego*, Gdańsk 1969, cytowana tam literatura, oraz t e n ż e, *Wolny obszar celny a polityka celna*, „Prawo Morskie” 1990, t. IV, s. 101 i n.

³⁵ Por. np. polsko-czechosłowackie umowy o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Polski do Polski i z Czechosłowacji do Czechosłowacji z 1948, 1949 i 1962 r.

³⁶ Ustawa z 9.01.1997 r. – Kodeks celny (Dz. U., nr 23, poz. 117, z późn. zm.).

wych, nie podlegających w tym czasie należnościom celnym przywozowym i środkiem polityki handlowej, jeśli przemieszczanie towarów ma się zakończyć poza polskim obszarem celnym” (art. 97 kodeksu celnego). Jednak prawo celne przewiduje m.in., że tranzyt nie może trwać dłużej niż czternaście dni i że organ celny jedynie „może odstąpić” w wypadku tranzytu od tzw. zabezpieczenia celnego, np. w przypadku przewozów morskich. Zwolnienie od zabezpieczenia może być także cofnięte i jest szczegółowo uwarunkowane³⁷. Wszystkie te regulacje w żadnym stopniu nie uwzględniają specjalnych gwarancji tranzytu państw śródlądowych. Być może dlatego atrakcyjność polskich portów dla kontrahentów z Czech i Słowacji wyraźnie się zmniejszyła w ostatnich latach.

Próżno także byłoby szukać jakichś preferencji dla państw śródlądowych w polskich regulacjach dotyczących wolnych obszarów celnych³⁸. Tymczasem art. 128 Konwencji z Montego Bay przewiduje, że dla wygody ruchu tranzytowego mogą być ustanawiane na podstawie umów bilateralnych strefy wolnościowe lub inne ułatwienia celne w portach państw tranzytowych.

Wydaje się przeto, że w polskim prawie celnym należałoby uwzględnić przywileje tranzytowe wynikające z Konwencji o prawie morza i stworzyć konkretne instrumenty umożliwiające ożywienie tranzytu przez polskie porty morskie.

I na koniec jeszcze jedna sprawa związana z tranzytem, która winna znaleźć odzwierciedlenie w naszym prawie. Art. 129 konwencji formułuje zasadę współpracy państw tranzytowych i zainteresowanych państw śródlądowych w dziedzinie budowy lub doskonalenia infrastruktury zapewniającej wolność tranzytu, m.in. urządzeń i wyposażenia portowego. Należałoby rozważyć, czy nie można byłoby zinstytucjonalizować tej współpracy najpierw w odpowiednich umowach międzynarodowych, a następnie w naszych przepisach o portach, autostradach *etc.*

9. ZATRZYMANIE STATKU

Zatrzymanie statku morskiego jest instrumentem bardzo skutecznej presji w stosunku do jego właściciela lub armatora. Tak więc, mimo tradycyjnej w prawie morskim zasady wyjątkowości zatrzymania statku, coraz liczniejsze są ostatnio tytuły prawne dające podstawę do tego typu działań³⁹. Ustawa o obszarach morskich z 1991 r.

³⁷ Por. rozporządzenie Ministra Finansów z 1997 r. w sprawie określenia trybu i warunków wydawania i cofania pozwoleń na zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia przy przewozie towarów w ramach procedury tranzytu, szczegółowych wymogów, które powinna spełniać osoba ubiegająca się o wydanie pozwolenia, wysokości kwoty oraz wykazu towarów, przy których przewozie nie udziela się zwolnienia od złożenia zabezpieczenia (Dz. U., nr 146, poz. 986).

³⁸ W 1994 i 1995 r. ustanowiono wolne obszary celne m.in. w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku; w sumie istnieje w Polsce 8 w.o.c., które wyraźnie przegrywają w zakresie przywilejów fiskalnych ze specjalnymi strefami ekonomicznymi. Polska ma wieloletnią tradycję w zakresie w.o.c., zob. rozporządzenie z 1933 r. o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni; zob. bliżej *Wolny obszar celny*, Poznań 1984.

³⁹ Zob. bliżej M.H. Koziński, *Ius retentionis w handlu morskim*, „Problemy Prawne Handlu Zagranicznego” 1984, nr 8, s. 65 i n., oraz tegoż, *Prawo zatrzymania w konwencji genewskiej o przywilejach i hipotekach morskich*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1995, nr 1, s. 167 i n.

przewiduje jedynie możliwość zatrzymania statku na morzu i doprowadzenia go do portu, a zatrzymanie *stricto sensu* dopuszcza tylko dla zabezpieczenia ewentualnej kary pieniężnej – może trwać ono 48 godzin. Natomiast ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza z 1995 r. pozwala na dłuższe zatrzymanie w celu prowadzenia dochodzenia. Zasadą jest niezwłoczne zwolnienie statku i załogi po uiszczeniu odpowiedniej kaucji lub daniu innego zabezpieczenia.

W prawie polskim brakuje wszakże odniesienia do art. 292 konwencji, który przewiduje specyficzną procedurę odwoławczą od decyzji zatrzymującej statek obcej bandery. Jeśli mimo złożenia kaucji lub dania innego zabezpieczenia statek nie zostanie natychmiast zwolniony, sprawa zwolnienia nabiera charakteru międzynarodowego. Wniosek o zwolnienie może być w tym wypadku złożony przez państwo bandery. Sprawę taką można przekazać sądowi bądź trybunałowi arbitrażowemu uzgodnionemu przez strony lub – jeżeli w ciągu dziesięciu dni od chwili zatrzymania nie dokona się uzgodnień – sądowi bądź trybunałowi uznanemu przez państwo zatrzymujące na podstawie art. 287 konwencji albo Międzynarodowemu Trybunałowi Prawa Morza.

Z zatrzymaniem łączy się jeszcze jedna norma konwencji. Chodzi o art. 97 ust. 3, dotyczący ewentualnego zatrzymania statku w związku ze zderzeniem lub innym wypadkiem na morzu pełnym. Otóż zajęcia lub zatrzymania takiego statku, nawet jedynie w celach dochodzeniowych, może dokonać wyłącznie państwo bandery statku. Wydaje się jednak, że jeśli wypadek spowoduje jednocześnie zanieczyszczenie środowiska morskiego, to reguła ta nie powinna mieć zastosowania.

10. UWAGI KOŃCOWE

Sądzić można, że stosunkowo niewielkie zabiegi legislacyjne mogłyby spowodować, że implementacja Konwencji o prawie morza byłaby w prawie polskim pełniejsza. Proponowane wyżej nowe unormowania i sugestie, mające na celu dostosowanie istniejących przepisów do prawa międzynarodowego, dają szansę na lepsze wykorzystanie możliwości, jakie wynikają z omawianej konwencji. Zwłaszcza warto byłoby rozważyć wprowadzenie na naszych obszarach morskich strefy przyległej.

Podkreślić trzeba, że Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 r. w art. 91 ust. 2 zapewnia pierwszeństwo Konwencji z Montego Bay przed ustawą, jeżeli nie da się ustawy pogodzić z konwencją; poza tym tzw. klauzule priorytetowe zawierają szereg ustaw morskich. Mimo to zabiegi legislacyjne dostosowujące prawo polskie do aktów prawa międzynarodowego są celowe. Tym bardziej że niektóre normy konwencji nie są samowykonawcze i wymagają odpowiedniego uzupełnienia polskiego porządku prawnego.

Decyzja o ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską konwencji z 1982 r. jest niewątpliwie słuszna. Konwencja ta winna istotnie przyczynić się do zwiększenia rangi problematyki morskiej w naszym systemie prawnym. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z art. 91 ust. 1 Konstytucji RP konwencję z 1982 r. można będzie uznać za źródło polskiego prawa wewnętrznego dopiero z dniem jej ogłoszenia w „Dzienniku Ustaw”. Niekorzystne dla systemu źródeł prawa w Polsce są przedłużające się okresy od momentu ratyfikacji umowy międzynarodowej do jej ogłoszenia.

SELECTED LEGAL ISSUES CONNECTED WITH THE REPUBLIC OF POLAND'S RATIFICATION OF THE CONVENTION OF THE LAW OF THE SEA

This article discusses a wide range of legal consequences connected with the ratification in 1998 by the Republic of Poland of the UN Convention on the law of the sea. In particular, it notes compliance with the demands of the Convention relating to the innocent passage of warships, including submarines, and the introduction of limitations on the movements of sea-going vessels of special kinds within Polish territorial waters. The completion of normalisations permitting the signalisation of the lack of effective flag state jurisdiction over foreign vessels is seen as being appropriate.

The author's basic legislative postulate is the introduction – in line with article 33 of the Convention – within Polish waters of a contiguous zone. This would permit the effective protection of the interests of the Republic of Poland in the area of customs, taxation, immigration and health regulations.

A subsequent part of the article discusses the necessity of bringing Polish regulations concerning scientific maritime research into line with the Convention. This would be in the areas of so-called presumed permission for research, of legal regulations in the area of the definition of piracy, of the criminal nature of illegal radio and television transmissions on the open sea, and of administrative regulations relating to the awarding of captain's certificates and of certificates of qualification.

The author suggests that there will be a growth of interest in the regulations of the Convention as they apply to private law. He points to a range of normalisations, among others, in the area of civil liability – including the civil liability of subjects under international law. The author stresses the difficulties of adapting civil law solutions within the framework of international relations. He does this via the example of so-called state-warranty, which is anticipated in the Convention.

Finally several aspects of the right of transit of inland states are analysed, as are legal issues connected with the detention of vessels by maritime states.

In conclusion the author argues that a relatively small number of changes in Polish legislation would permit the better implementation of the Montego Bay Convention.