

DOROTA MARCINKOWSKA

## ZNACZENIE I ZAKRES PRAWA POŚCIGU

Prawo pościgu, podobnie jak prawo wizyty, należy do powszechnie uznawanych wyjątków od zasady wyłącznej jurysdykcji państwa bandery na morzu pełnym. Odmienne przedstawiają się natomiast przyczyny i – w konsekwencji – cele takiego uznania. O ile bowiem kształtowaniu się prawa pościgu towarzyszyły dążenia do zapewnienia efektywnej ochrony interesów państw nadbrzeżnych poza obszarami podlegającymi ich jurysdykcji, o tyle podstawowe i tradycyjne uzasadnienie prawa wizyty sprowadzało się do konieczności zwalczania przestępczości międzynarodowej na morzu pełnym.

Można wprawdzie uważać, że tylko drugie ze wspomnianych praw służy ochronie wspólnych interesów całej społeczności międzynarodowej, ale wiadomo również, iż przeważającą większość członków tej społeczności stanowią państwa nadbrzeżne. Należy zatem także uwzględnić możliwość ucieczki na morze pełne takich spośród obcych statków – niezależnie od tego, czy pływają one pod banderami innych państw nadbrzeżnych czy też pod banderami państw śródlądowych – które naruszyły uprawnienia przysługujące pewnemu państwu nadbrzeżnemu na obszarach podlegających jego zwierzchnictwu terytorialnemu lub pozaterytorialnej jurysdykcji.

Zgodnie z tradycyjnymi poglądami, istnienie prawa pościgu uzasadniał przede wszystkim brak suwerenności na morzu pełnym<sup>1</sup>. Już jednak Konwencja o morzu pełnym z 1958 r. przewidywała możliwość wykonywania pościgu ze strefy przyległej (art. 23), co – jak będzie dalej o tym mowa – doprowadziło do uznania i podejmowania pościgu także z innych stref pozaterytorialnych (np. z wyłącznej strefy ekonomicznej). W tym miejscu należy natomiast zwrócić uwagę na opinię, że istnienie prawa pościgu zapobiega bezkarnemu naruszaniu uprawnień przysługujących państwu nadbrzeżnemu zarówno w granicach jego terytorium morskiego, jak w podległych jego jurysdykcji strefach pozaterytorialnych. Prawo pościgu stanowi bowiem niezbędne uzupełnienie lub kontynuację tej jurysdykcji, którą państwo nadbrzeżne miało wówczas, gdy obcy statek dokonywał naruszenia wspomnianych uprawnień, czyli przed jego ucieczką na morze pełne<sup>2</sup>.

Zważywszy, że wykonywanie prawa pościgu umożliwia wymierzenie kary za naruszenie uprawnień państwa nadbrzeżnego, zarówno prewencyjne znaczenie tego prawa, jak i jego rola dla efektywnego wykonywania wymiaru sprawiedliwości wy-

<sup>1</sup> Zob. np. D. M o m t a z, *La haute mer*, [w:] R. J. D u p u y et D. V i g n e s, *Traité du Nouveau Droit la Mer*, Paris 1985, s. 362.

<sup>2</sup> C. J. C o l o m b o s, *The International Law of the Sea*, London 1967, s. 168 oraz D. P. O' C o n n e l l, *The International Law of the Sea*, Oxford 1984, vol. II, s. 1075-1076.

dają się bezsporne. Trudno byłoby natomiast podzielić opinię, że prawo pościgu wynika z bardziej ogólnego prawa państwa nadbrzeżnego do samoobrony<sup>3</sup>. W grę wchodzi bowiem także możliwość nadużywania prawa pościgu pod pretekstem samoobrony państwa nadbrzeżnego. Uzasadniony wydaje się natomiast pogląd, że: „Ze względu na wyjątkowy charakter prawa pościgu wykonywanego na morzu pełnym nie wydaje się możliwe wszczynanie pościgu przy drobnym wykroczeniu<sup>4</sup>. Sedno sprawy tkwi zatem w tym, aby wykonywanie prawa pościgu przez państwo nadbrzeżne nie zagrażało interesom międzynarodowej żeglugi morskiej.

Zgodnie zarówno z Konwencją o morzu pełnym z 1958 r. (art. 23, §1), jak i Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (art. 11, §1), pościg obcego statku może zostać podjęty wówczas, gdy władze państwa nadbrzeżnego mają uzasadnione podstawy, aby przypuszczać, że statek naruszył ustawy lub inne przepisy prawne wydane przez wspomniane państwo.

Ocena, czy podstawy wszczęcia pościgu są rzeczywiście uzasadnione, należy z natury rzeczy do władz państwa nadbrzeżnego. Jednakże, aby zapobiec nadużywania prawa pościgu, zarówno Konwencja o morzu pełnym z 1958 r. (art. 23, §7) jak i Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (art. 111, §8) przewidują odpowiedzialność odszkodowawczą państwa nadbrzeżnego za bezpodstawne zatrzymanie obcego statku poza morzem terytorialnym.

Wiadomo, że na morzu terytorialnym obce statki korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu. Istotne wydaje się zatem również to, że wówczas, gdy przepływ obcego statku przez morze terytorialne traci cechę nieszkodliwości, czyli przestaje być nieszkodliwym przepływem w związku z nadużywaniem go w pozazeglugowych celach (np. podjęcia połowów), państwo nadbrzeżne może podjąć kroki prewencyjno-represyjne, a w wypadku ucieczki statku na morze pełne prowadzić tam pościg<sup>5</sup>.

Należy zaznaczyć, że w okresie kształtowania się prawa pościgu kontrowersje budziła kwestia, czy ma ono zastosowanie także wówczas, gdy naruszenia przepisów państwa nadbrzeżnego na pewnym obszarze (np. w granicach jego terytorium morskiego) dopuszcza się łódź należąca do statku, który znajduje się poza takim obszarem (np. poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego). Pod wpływem orzecznictwa w tego rodzaju sprawach upowszechniło się jednak domniemanie tzw. konstruktywnej obecności (ang. *constructive presence*) statku, który współpracuje ze swą łodzią przy dokonywaniu wspomnianego naruszenia<sup>6</sup>.

Można wprawdzie przyjąć, że domniemanie konstruktywnej obecności nie ma zastosowania wówczas, gdy statek współpracuje z łodzią nie należącą do niego, ale pewne wątpliwości może budzić opinia, że: „Podobnie, gdyby płetwonurek naruszał porządek państwowych obszarów morskich, nie daje to podstawy do zastosowania pościgu wobec statku znajdującego się na morzu pełnym<sup>7</sup>”. Prawdopodobne wydaje

<sup>3</sup> J. R. Brock, *Hot Pursuit and the Right of Pursuit*, J.A.G. Journal, March – April 1960, s. 19-20.

<sup>4</sup> R. Zaorski, *Konwencje genewskie o prawie morza*, Gdynia 1962, s. 123.

<sup>5</sup> N. M. Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Leyden 1969, s. 142-144.

<sup>6</sup> Zob. C. J. Colombos, *op. cit.*, s. 173-175.

<sup>7</sup> J. Gilas, *Status obszarów morskich*, [w:] *Prawo morskie*, pod red. J. Łopuskiego, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 387.

się bowiem powołanie na omawiane domniemanie wówczas, gdy wspomniany pletwonurek jest zarówno członkiem załogi obcego statku, jak i działa na polecenie bądź to kapitana tego statku, bądź też władz państwa jego bandery.

O ile w paragrafie 1 art. 111 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. przewidziano możliwość podjęcia pościgu związanego z działalnością statku lub jednej z jego łodzi, o tyle w §4 tego samego artykułu przewidziano także możliwość rozpoczęcia pościgu związanego z działalnością innego pojazdu współdziałającego ze ściganym statkiem i używającego go jako swoje bazy. Trudno wprawdzie za tego rodzaju pojazd uznać pletwonurka, ale może on posługiwać się tzw. podwodnym skuterem umożliwiającym szybkie poruszanie się w wodzie. Wiadomo również, że istnieją takie głębinowe pojazdy podwodne, które nie są jednostkami pływającymi, czyli łodziami, jak np. gaśnicowe pojazdy podwodne poruszające się po dnie morskim.

Uznanie przez III Konferencję Prawa Morza nowego komponentu terytoriów morskich państw archipelagowych, mianowicie wód archipelagowych, znacznie zwiększyło przestrzenny zasięg suwerenności terytorialnej na obszarach morskich. Od dawna jednak nie ulega wątpliwości, że pościg może być rozpoczęty z każdego obszaru podlegającego suwerenności państwa nadbrzeżnego. Od wejścia w życie w 1962 r. Konwencji o morzu pełnym z 1958r. nie ulega wątpliwości, że przyczyną podjęcia pościgu może być także naruszenie uprawnień przysługujących państwu nadbrzeżnemu w pozaterytorialnej strefie przyległej (art. 23, §1).

Ani wspomniana konwencja, ani Konwencja o szelfie kontynentalnym z 1958 r. nie przewidywały natomiast możliwości podjęcia pościgu w związku z naruszeniem uprawnień państwa nadbrzeżnego na szelfie kontynentalnym. Ponadto, chociaż już na I Konferencji Prawa Morza z 1958 r. wiele państw było zwolennikami utworzenia strefy wyłącznego rybołówstwa, brak traktatowego uznania tych stref sprawił, że dopuszczalność podjęcia pościgu za statkiem naruszającym tam uprawnienia państwa nadbrzeżnego budziła poważne kontrowersje. W konsekwencji można spotkać się z opinią, że aż do przyjęcia Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. niedopuszczalne było podejmowanie pościgu zarówno z wód pokrywających szelfy kontynentalne państw nadbrzeżnych, jak i ze stref wyłącznego rybołówstwa<sup>8</sup>.

Jeśli uwzględni się fakt, że już przed przyjęciem wspomnianej konwencji zapoczątkowana została praktyka zastępowania stref wyłącznego rybołówstwa przez wyłączne strefy ekonomiczne, to trudno chyba uznać za zaskakujące, iż upowszechnienie się tej praktyki sprawiło, że konwencja ta w ogóle nie przewiduje możliwości ustanowienia strefy wyłącznego rybołówstwa. Postanawia ona natomiast wyraźnie, że: „Prawo pościgu stosuje się *mutatis mutandis* do naruszeń w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym, łącznie ze strefami bezpieczeństwa wokół instalacji na szelfie kontynentalnym, ustaw i przepisów państwa nadbrzeżnego mających zastosowanie zgodnie z niniejszą Konwencją do wyłącznej strefy ekonomicznej lub szelfu kontynentalnego, łącznie ze strefami bezpieczeństwa” (art.111, § 2).

<sup>8</sup> E. D. B r o w n, *The International Law of the Sea*, Aldershot 1994, vol. I, s. 298.

Zważywszy, że wyłączną strefę ekonomiczną zaliczano do instytucji tzw. nowego prawa morza, także podejmowanie pościgu z tej strefy traktowano jako nowe rozwiązanie. W wypadku szelfu kontynentalnego uważano natomiast, że przyjęcie cytowanej wyżej konwencji przyczyniło się „do usunięcia przeoczenia dotyczącego szelfu kontynentalnego i znajdujących się na nim instalacji”<sup>9</sup>. Należy więc zaznaczyć, że obszary uznawane obecnie za szelf kontynentalny są rozleglejsze niż wyłączne strefy ekonomiczne. Wspomniane już domniemanie konstruktywne obecności obcego statku może bowiem obejmować naruszanie uprawnień państwa nadbrzeżnego zarówno w wyłącznej strefie ekonomicznej, jak i na szelfie kontynentalnym. W obu tych wypadkach dopuszczalne jest zatem także skorzystanie przez państwo nadbrzeżne z prawa pościgu.

Zgodnie z artykułem 111, § 5 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza prawo pościgu może być wykonywane tylko przez okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo przez inne statki morskie lub powietrzne wyraźnie oznakowane i możliwe do zidentyfikowania jako pozostające w służbie rządowej i upoważnione do tego.

Konwencja o morzu pełnym z 1958 r. nie wprowadzała wprawdzie jeszcze wymogu posiadania wyraźnych znaków rozpoznawczych przez jednostki ścigające, ale przewidywała już możliwość podejmowania pościgu zarówno przez statki morskie, jak i powietrzne (art. 23, § 4). O ile jednak ścigającym może być również statek powietrzny, o tyle ściganym pozostaje tylko statek morski. Postulaty, aby statek powietrzny mógł podejmować pościg za innym statkiem powietrznym, były bowiem odosobnione, chociaż utrzymuje się czasem, iż w przyszłości mogą one uzyskać poważniejsze poparcie i doprowadzić do powstania odpowiedniej normy prawa międzynarodowego<sup>10</sup>.

Do podstawowych warunków podjęcia pościgu za obcym statkiem należy przede wszystkim dokładne zlokalizowanie takiego statku, czyli upewnienie się, że znajduje się on na obszarze podlegającym jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Wiadomo jednak, że na wspomnianym obszarze znajdować się może również bądź to jedna z łodzi takiego statku, bądź też – zgodnie z terminologią przyjętą w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza – inny pojazd działający w zespole z tym statkiem i używającym go jako swej bazy. Jeśli zatem uwzględni się domniemanie konstruktywne obecności, to wystarcza, aby wspomniane łódź lub pojazd zostały zlokalizowane na obszarze, którego porządek prawny został pogwałcony w związku z naruszeniem uprawnień przysługujących tam państwu nadbrzeżnemu. Sam statek może natomiast pozostawać w tzw. wyczekującej pozycji poza granicami wspomnianego obszaru.

Zgodnie z artykułem 111 pkt 4 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza pościg może być rozpoczęty dopiero po daniu sygnału optycznego lub dźwiękowego nakazującego zatrzymanie się obcego statku. Sygnał ten powinien ponadto zostać podany z takiej odległości, która pozwala na dostrzeżenie go lub usłyszenie z innego

<sup>9</sup>J. S y m o n i d e s, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 314.

<sup>10</sup>F. W o o l d r i d g e, *Hot Pursuit*, [w:] *Encyclopaedia of Public International Law*, Published under the auspices of the Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law under the direction of Rudolf Bernhardt, North-Holland 1995, s. 883-884.

statku. Nie ulega zatem wątpliwości, że podjęcie pościgu następuje dopiero wówczas, gdy obcy statek nie podporządkuje się wezwaniu do zatrzymania. Należy natomiast zaznaczyć, że już w trakcie prac przygotowawczych do I Konferencji Prawa Morza z 1958 r. odrzucono możliwość nadawania wspomnianego wezwania drogą radiową. Komisja Prawa Międzynarodowego uznała bowiem, że możliwość nadawania sygnałów radiowych ze znacznej odległości wyklucza ich zastosowanie przy prawie pościgu ze względu na prawdopodobieństwo nadużywania tego prawa<sup>11</sup>. Wydaje się jednak, że istotną rolę mogło także odegrać przekonanie, że jeśli obcy statek zostanie uprzedzony zbyt wcześnie o zamiarze podjęcia za nim pościgu, to stosunkowo łatwo ucieknie przed ścigającymi jednostkami. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, gdy w pościgu za obcym statkiem morskim nie uczestniczą statki powietrzne państwa nadbrzeżnego.

Zarówno Konwencja o morzu pełnym (art. 23, §5), jak i Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (art. 23, §6) postanawiają, że statek powietrzny dający polecenie zatrzymania się obcemu statkowi morskiemu sam musi prowadzić pościg takiego statku, a nawet, jeżeli jest do tego zdolny, może dokonać zajęcia takiego statku. Gdyby natomiast statek powietrzny nie był w stanie zatrzymać ściganego statku morskiego, to powinien prowadzić pościg aż do przybycia zaalarmowanych przez niego innych statków powietrznych lub statków morskich państwa nadbrzeżnego uprawnionych do prowadzenia pościgu.

Trzeba zatem podkreślić, że istotnym wymogiem towarzyszącym korzystaniu z prawa pościgu jest zachowanie jego ciągłości, co oznacza, że pościg taki powinien być nieprzerwany. Dla zachowania ciągłości pościgu nie jest jednak konieczne, aby przez cały okres jego trwania był on prowadzony przez te same statki morskie lub powietrzne, które rozpoczęły pościg. W doktrynie zauważa się ponadto, że pościg nie jest stosunkiem między określonymi statkami, mianowicie ścigającym i ściganym, ale między państwem korzystającym z prawa pościgu a statkiem podnoszącym banderę innego państwa. Skłania to także do przekonania, że: „[...] przerwanie pościgu przez statek, który pościg rozpoczął, nie oznacza przerwy w pościgu, jeżeli tylko w danym momencie pościg jest kontynuowany przez inny statek morski lub powietrzny”<sup>12</sup>.

Jeżeli przyjmie się, że celem korzystania z prawa pościgu jest zatrzymanie ściganego statku, odprowadzenie go do portu oraz ukaranie winnych naruszenia uprawnień państwa nadbrzeżnego, to należy także uwzględnić sytuację, gdy statek zatrzymany na obszarze podlegającym jurysdykcji państwa nadbrzeżnego jest konwojowany do portu tego państwa przez obszar morza pełnego. O ile jednak przed I Konferencją Prawa Morza z 1958 r. pojawiły się opinie, że w tego rodzaju sytuacjach eskortowany statek powinien zostać zwolniony, o tyle już Konwencja o morzu pełnym z 1958 r. wyklucza możliwość takiego zwolnienia. Analogiczne rozwiązanie przyjęto również w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (art. 111, § 7).

<sup>11</sup> *Report of the International Law Commission covering the work of its eight session*, 23 April – 4 July 1956, s. 30.

<sup>12</sup> R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 231.

Już od Haskiej Konwencji Kodyfikacyjnej z 1930 r. nie ulega wątpliwości, że: „Prawo pościgu ustaje z chwilą wejścia ściganego statku na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego”<sup>13</sup>. Identycznie zostały zatem sformułowane także odpowiednie postanowienia Konwencji o morzu pełnym z 1982 r. (art. 23, §2) oraz Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (art. 111, §3).

Należy zaznaczyć, że w początkowej fazie długotrwałych (1973-1982) obrad III Konwencji Prawa Morza delegacja Salwadoru przedłożyła propozycję, która przewidywała, że: „Prawo pościgu ustaje wówczas, gdy ścigany statek wejdzie bądź to na morze terytorialne lub do strefy ekonomicznej własnego kraju bądź też na morze terytorialne lub do strefy ekonomicznej trzeciego państwa”<sup>14</sup>. Niezależnie jednak od stopniowego upowszechniania się opinii, że wspomniana strefa stanowi obszar *sui generis*, a nie część morza pełnego, nie zamierzano przypisać jej statusu zbliżonego do morza terytorialnego. Obawa przed faktyczną terytorializacją tej strefy łączyła się bowiem przede wszystkim z perspektywą utraty możliwości korzystania tam przez wszystkie państwa z tzw. wolności komunikacyjnych, mianowicie wolności żeglugi, wolności przelotu oraz wolności układania podmorskich kabli i rurociągów.

Dopuszczalność zastosowania środków przymusu w celu skłonienia ściganego statku do zatrzymania się nie budzi od dawna poważniejszych wątpliwości. O ile jednak pewni autorzy uważają, że jedną z konsekwencji zastosowania tego rodzaju środków może stać się zatopienie ściganego statku<sup>15</sup>, o tyle inni są zdania, iż nawet wówczas, gdy środki takie obejmują użycie broni, to posługiwanie się nią powinno zmierzać tylko do zatrzymania statku, a nie do jego zatopienia lub zniszczenia<sup>16</sup>.

Drugie ze wspomnianych stanowisk jest wprawdzie bardziej przekonujące niż pierwsze, ale trzeba także pamiętać o tym, że nie zawsze można przewidzieć skutki użycia broni wobec ściganego statku. Wydaje się jednak mało prawdopodobne, aby np. strzały oddawane przed dziób lub za rufę ściganego statku okazały się na tyle niecelnymi, że spowodują bądź to poważne uszkodzenie takiego statku, bądź też zranienie lub zabicie członków jego załogi. Można natomiast uważać, że powstrzymanie się od użycia broni podczas pościgu wynika w głównej mierze z braku przekonania, że statek podejrzewany o naruszenie uprawnień państwa nadbrzeżnego rzeczywiście dokonał takiego czynu. Skoro bowiem zatrzymanie i zajęcie obcego statku w okolicznościach, które nie uzasadniają korzystania z prawa pościgu przez państwo nadbrzeżne, powoduje jego odpowiedzialność za wszelkie związane z tym straty i szkody (art. 23, §7 Konwencji o morzu pełnym z 1958 r. oraz art. 111, §8 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.), to stopień tej odpowiedzialności wzrasta w wypadkach bądź to uszkodzenia lub zniszczenia wspomnianego statku, bądź też zranienia lub zabicia członków jego załogi. Różni się więc ona zasadniczo od odpowiedzialności za sam przestój statku w związku z jego bezpodstawnym zatrzymaniem.

<sup>13</sup> *Rapport de la deuxième Commission de la Conférence de codification du Droit international*, La Haye 1930, App. I, art. 11.

<sup>14</sup> U. N. Doc. A/CONF.62/C.2/L.68, August 16, 1974.

<sup>15</sup> Zob. np. R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester 1988, s. 173.

<sup>16</sup> Zob. np. J. G i l a s, *op. cit.*, s. 388 oraz R. Z a o r s k i, *op. cit.*, s. 123.

Położenie geograficzne Polski wyklucza oczywiście możliwość zarówno posiadania szelfu kontynentalnego poza granicą wyłącznej strefy ekonomicznej, jak i nawet wykorzystania tzw. reguły 200 mil morskich przy ustanawianiu tej strefy. Zważywszy jednak, że uprawnienia państwa nadbrzeżnego dotyczące dna wyłącznej strefy ekonomicznej są podobne do uprawnień na szelfie kontynentalnym, jest zrozumiałe, iż naruszenie tych uprawnień przez obcy statek uzasadnia podjęcie za nim pościgu. Rezygnacja Polski z ustanowienia strefy przyległej, której maksymalna dopuszczalna szerokość wynosi 24 mile morskie, wyklucza natomiast możliwość podjęcia pościgu za obcym statkiem, który narusza polskie przepisy celne lub sanitarne poza zewnętrzną granicą 12-milowego morza terytorialnego.

Zgodnie z Ustawą z 12 października 1990 r. o Straży Granicznej<sup>17</sup>: „Pościg na morzu prowadzą jednostki pływające Straży Granicznej oraz statki powietrzne wykonujące zadania w ochronie granicy państwowej” (art. 16, § 3). Należy wyjaśnić, że użyte w tej ustawie określenie granica państwowa oznacza zewnętrzną granicę morza terytorialnego, a nie zewnętrzną granicę polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. Niezależnie bowiem od zaliczania stref pozaterytorialnych do obszarów położonych w granicach jurysdykcji państwowej, tradycyjnie przyjmuje się, że: „Granica jest to powierzchnia prostopadła do powierzchni kuli ziemskiej, która oddziela terytorium państwa od innych obszarów, tzn. od terytoriów innych państw lub terytoriów nie podlegających niczyjej suwerenności”<sup>18</sup>. Utożsamianie granicy państwowej z granicą terytorium państwowego wynika także stąd, że powiększenie przez państwo nadbrzeżne swego terytorium morskiego łączy się z natury rzeczy z odpowiednim zwiększeniem terytorium powietrznego. Nie ma to wprawdzie istotniejszego znaczenia z punktu wykonywania pościgu, ale nie ulega wątpliwości, że każde naruszenie uprawnień przysługujących państwu w granicach jego terytorium może powodować odpowiedzialność przed organami tego państwa. Strefy pozaterytorialne są natomiast ustanawiane w ściśle określonych celach, co sprawia, że uprawnienia przysługujące tam państwu nadbrzeżnemu mają tylko ograniczony zakres. W konsekwencji brak wyraźnego zastrzeżenia sobie przez państwa nadbrzeżne pewnych uprawnień w tego rodzaju strefie wyklucza możliwość ścigania za ich naruszenie.

Wspomniana ustawa postanawia zatem, że: „Jeżeli obcy statek znajduje się poza granicą państwową na morzu, lecz w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, to pościg można wszcząć jedynie wówczas, gdy nastąpiło naruszenie polskich przepisów prawnych obowiązujących w tej strefie” (art. 16, § 2).

Zważywszy, że podjęcie pościgu powinno nastąpić dopiero wówczas, gdy obcy statek nie podporządkuje się wezwaniu do zatrzymania, omawiana ustawa postanawia, iż przed rozpoczęciem pościgu należy z odległości umożliwiającej odebranie sygnału przekazać wizualny i dźwiękowy sygnał polecający zatrzymanie się statku. Jednostki pływające Straży Granicznej w celu zatrzymywania statków stosują zatem sygnały międzynarodowego kodu sygnałowego z jednoczesnym wystrzeleniem, dla zwrócenia uwagi statku, dwóch naboju sygnałowych koloru zielonego i zapaleniem

<sup>17</sup> Dz. U. nr 78, poz. 462.

<sup>18</sup> W. G ó r a l c z y k, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 1995, s. 187.

w nocy dwóch zielonych świateł rozpoznawczych na maszcie, przysługujących jednostkom pływającym ochraniającym granicę państwową. Sygnałem do zatrzymania statków, stosowanym przez statki powietrzne, są dwa naboje sygnałowe koloru zielonego wystrzelone przed dziób statku (art.17). Rozwiązanie takie jest zgodne z obowiązującymi regulacjami traktatowymi, mianowicie z wymogiem, że dla rozpoczęcia pościgu nie wystarcza nadanie sygnału radiowego.

Wiadomo, że brak jest regulacji traktatowych dotyczących użycia środków przymusu w stosunku do statków, które nie zatrzymują się mimo nadania wspomnianego sygnału. Omawiana ustawa przewiduje wprawdzie możliwość otwarcia ognia do uciekającego statku, ale – przynajmniej w zasadzie – dopiero wówczas, gdy nie zatrzyma się on po oddaniu strzałów ostrzegawczych (pierwszego w powietrze, następnych zaś przed dziób i za rufę statku). Tylko bowiem wówczas, gdyby z obcego statku ostrzelano jednostkę pływającą Straży Granicznej, można użyć broni bez ostrzeżenia (art. 25), czyli bez oddania wspomnianych strzałów ostrzegawczych.

Na szczególną uwagę zasługuje postanowienie: „Użycie broni pokładowej przez jednostki pływające Straży Granicznej do ściganego statku może mieć miejsce jedynie w sytuacjach wyjątkowych i jako środek ostateczny, gdy inne środki nie są wystarczające do zatrzymania statku lub wymuszenia posłuszeństwa, lecz nie powinno zmierzać do jego zatopienia” (art.18, § 2). O ile bowiem możliwość użycia broni gwarantuje skuteczne wykonywanie prawa pościgu, o tyle zapobieganie jej nieuzasadnionemu użyciu lub drastycznym konsekwencjom jej użycia (zatopienie ściganego statku) wynika zarówno ze względów humanitarnych, jak i z poszanowania interesów międzynarodowej żeglugi morskiej.

Należy zaznaczyć, że w stosunku do statków zatrzymanych w wyniku pościgu dowódca jednostki pływającej Straży Granicznej może: sprawdzić dokumenty dotyczące statku i ładunku, wylegitymować załogę i pasażerów, zbadać ładunek, przeszukać pomieszczenia, zatrzymać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa. Może również zmusić statek do zawinięcia do wskazanego portu (art.17, § 5 w zw. z art.14). Ponadto, co ma istotne znaczenie z punktu widzenia oceny zasadności korzystania z prawa pościgu, w każdym przypadku zatrzymania statku należy sporządzić podpisany przez obie strony protokół w dwóch egzemplarzach w językach polskim i angielskim, z których jeden należy doręczyć kapitanowi statku. Kapitan statku może wnieść do protokołu lub w oddzielnym piśmie swoje zastrzeżenia i uwagi w dowolnym języku (art.17, § 6).

Jeżeli chodzi o wynikający zarówno z traktatowego, jak i ze zwyczajowego prawa morza obowiązek zachowania ciągłości pościgu, to omawiana ustawa postanawia wyraźnie, że pościg rozpoczęty na polskich morskich wodach wewnętrznych, na polskim morzu terytorialnym lub w polskiej strefie ekonomicznej może być kontynuowany poza granicą morza terytorialnego lub tej strefy, pod warunkiem, że nie został przerwany. Ponadto co równie istotne, zgodnie z tą ustawą ciągłość pościgu powinna być zachowana niezależnie od tego, czy jest on prowadzony przez jednostki pływające czy też we współdziałaniu tych jednostek ze statkami powietrznymi (art.17, § 3).

Z traktatowych oraz zwyczajowych norm prawa międzynarodowego dotyczących zakończenia pościgu, czyli – ujmując to ściślej – wygaśnięcia prawa do kontynuacji



pościgu, wynika wyraźnie, że decydującym momentem w tym zakresie, jest wejście obcego statku na morze terytorialne państwa jego bandery bądź też państwa trzeciego. Niezbyt precyzyjne wydaje się zatem postanowienie omawianej ustawy, że: „Prawo pościgu ustaje, gdy ścigany statek wejdzie na morze terytorialne obcego państwa” (art. 17, § 7). Wprawdzie dla jednostki ścigającej jest to zawsze obce morze terytorialne, ale nie musi tak być w przypadku ściganego statku. Jeżeli ponadto państwo bandery ściganego statku jest położone nad tym samym akwenem, zwłaszcza niezbyt rozległym, nad którym leży także państwo bandery ścigającej jednostki pływającej lub – w wypadku prowadzenia pościgu przez statek powietrzny – państwo rejestracji tego statku, to prawdopodobieństwo wpłynięcia ściganego statku na morze terytorialne jego własnej bandery wydaje się większe niż możliwość jego wpłynięcia na morze terytorialne trzeciego państwa.

Niezależnie jednak od wspomnianej usterki redakcyjnej należy uznać, że polskie ustawodawstwo dotyczące wykonywania prawa pościgu jest zgodne z obowiązującymi w tym zakresie normami prawa międzynarodowego. Dotyczy to w szczególności zgodności tego ustawodawstwa z postanowieniami ratyfikowanej przez Polskę w 1998 r. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.

## THE MEANING AND SCOPE OF THE RIGHT OF PURSUIT

### (S u m m a r y)

The right of pursuit belongs among the recognised exceptions to the principle of the exclusive jurisdiction of the state flag on the high seas. The development of the right of pursuit was part of an attempt to secure the effective protection of the interests of coastal states outside their own jurisdictions.

The author discusses the right of pursuit, taking into consideration the decisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea from 1982. The decision as to whether the reasons for undertaking pursuit are genuinely well-founded belongs, by the nature of things, to the coastal state. The right of pursuit can only be implemented by naval vessels or military aircraft, or by other sea vessels or aircraft clearly marked and readily identifiable as being in government service and entitled to undertake pursuit.

Polish legislation relating to the right of pursuit is in accordance with the international legal norms that apply to this matter. In particular, this applies to the legislation's accordance with the decisions of the U.N. Convention on the Law of the Sea (1982), which was ratified by Poland in 1988.