

TADEUSZ M. GELEWSKI

„DNI ŁASKI”, CZYLI INDULT, W ŚWIETLE PRAWA I PRAKTYKI

1. UWAGI WSTĘPNE I DEFINICJA

Nie wszystkie instytucje prawa międzynarodowego, w tym wojny na morzu, wytrzymały próbę czasu. Niektóre z nich całkowicie się zdeaktualizowały, inne uległy degeneratywnym przekształceniom, są też i takie, które formalnie istniejąc, nawet w prawie stanowionym, zanikają przez *desuetudo*. Do tej kategorii należą w dużej mierze „dni łaski” (*days of grace, delait de faveur*), zwane też indultem.

Instytucja ta dotyczy sytuacji statku **na początku** konfliktu zbrojnego. Najogólniej można ją określić jako przyznany przez stronę w konflikcie zbrojnym termin ulgowy dla statków przeciwnika na opuszczenie portu strony wojującej, po wyładowaniu lub załadowaniu towarów, w celu umożliwienia dopłynięcia do swego lub neutralnego portu, w czym im przeszkodził nieoczekiwany wybuch wojny – zatem istotnym elementem jest tu nieświadomość, zaskoczenie w porcie przeciwnika¹.

Instytucja „dni łaski” ma za sobą stosunkowo krótką, jak na prawo międzynarodowe morskie, tradycję. Po prostu przez wieki statki nieprzyjacielskie *ipso facto* uważano za wrogie, podlegały więc zaborowi lub zniszczeniu, traktowane były jako słuszny łup, a neutralne, gdy pojęcie neutralności się ukształtowało, ścigane były za ewentualny przewóz kontrabandy wojennej lub za próbę przerwania blokady morskiej. Jeśli taktowane były inaczej, to raczej na zasadzie wzajemnej kurtuazji.

W doktrynie i w orzecznictwie żaden z wybitnych znawców prawa międzynarodowo aż do połowy XIX w. nie wspomina o jakichś ulgach czy względach dla statków nieprzyjacielskich na początku działań wojennych, zaskoczonych w portach czy przystaniach strony w konflikcie, choć w owych czasach nieświadomość o wybuchy działań wojennych była częsta i prawdopodobna. Milczy na ten temat w swych przepisach barceloński Consolato del Mar, Grocjusz, Van Bynkershoek i inni, nie figurują one w ordonansie Ludwika XIV *Touchant La Marine* itp. Co więcej, powszechny był pogląd, że statki nieprzyjacielskie stanowią słuszny łup, nawet jeśli nie wiedziały o konflikcie zbrojnym². Ponadto: w ściganiu statków nieprzyjacielskich w praktyce posuwno się do jakby **profilaktycznego zajmowania takich jednostek jeszcze przed wybuchem konfliktu zbrojnego, niejako w jego oczekiwaniu**. Zakładano jednak,

¹ J. M a k o w s k i, *Podręcznik prawa międzynarodowego publicznego*, Warszawa 1994; C.J. C o l o m b o s, *International Law of the Sea*, 4th rev. Ed., London 1961, s. 550-555, 657-658; G.S. G o r s z k o w (red.), *Międzynarodowe morskoje prawo. Sprawocznik*, Moskwa 1985, s. 356; G.H. H a c k w o r t h, *Digest of International Law*, vol. VII, Washington 1943, s. 97; L.C. G r e e n, *International Law through the Cases*, sec. Ed., London 1959, s. 517-524.

² Por. P. H i g g i n s, *Enemy ships in port at the outbreak of War*, „British Yearbook of International Law”, 1922-1923, s. 55-78; C.J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 549.

iż w razie przywrócenia stosunków pokojowych statki te mogą zostać uwolnione z zajęcia czy konfiskaty. Nie zawsze wiązało się to ze stosownym odszkodowaniem, choćby na zasadzie *lucrum cessans*.

Takimi przesłankami, zresztą w jeszcze surowszej postaci, kierował się znany brytyjski prawnik, Lord Stowell, w orzeczeniu z 1804 r. w sprawie statku „Boede Lust”, orzekając, iż „the Declaration of war had a retrospective effect, applying to all property previously detained and rendering it liable to be considered as the property of enemies taken in time of war” („deklaracja wojny ma skutek działający wstecz, odnoszący się do całej własności poprzednio zatrzymanej, sprawiając, że uważa się ją za własność nieprzyjacielską, zajęta w czasie wojny”)³. Stanowisko to, wykraczające jednocześnie przeciwko zasadzie *lex retro non agit*, zaczęło stopniowo budzić zastrzeżenia jako zbyt krańcowe. Sędzia Lushington wyraził swą wątpliwość odnośnie do legalności zatrzymania na początku wojny krymskiej statku „Johanna Emilie”, choć brak było jakiegokolwiek traktatowego ujęcia czy dekretu w tej sprawie⁴.

To właśnie w okresie wojny krymskiej powstała instytucja „dni łaski”. Jej początek dały Rosja i Turcja, które na zasadzie wzajemności udzielały sobie „dni ulgi” na wyładowanie i załadowanie towarów oraz opuszczenie portu nieprzyjacielskiego. Czas ten wynosił na ogół 6 tygodni. Także Wielka Brytania po przystąpieniu do wojny krymskiej wydała *Order in Council* stanowiący, iż każdemu statkowi handlowemu bandery rosyjskiej, który przed datą tego dekretu wyszedł z jakiegokolwiek obcego portu z przeznaczeniem do dowolnego portu lub miejsca władania brytyjskim, zezwala się kontynuować podróż do dowolnego nie blokowanego portu.

Podczas wojny prusko-austriackiej w 1866 r. Prusy przyznawały jeszcze 6-tygodniowy indult statkom austriackim, ale podczas wojny z Francją w 1870 r. już tylko 3 tygodnie. Czas ten był więc zmienny, czego dowodzi fakt, iż np. Turcja w czasie wojny z Rosją w 1872 r. przyznała statkom przeciwnika 5-tygodniowy indult. „Dni łaski” były też udzielane podczas wojny grecko-tureckiej z 1897 r. Hiszpania udzieliła w 1898 r. 5-tygodniowych „dni łaski” statkom amerykańskim. Stany Zjednoczone w tej wojnie, na mocy Proklamacji Prezydenta z 26 kwietnia 1898 r., udzieliły również Hiszpanii podobny indult. W orzeczeniu w sprawie statku „Buena Ventura” Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych, dając możliwie najszerszą interpretację Proklamacji podkreślił, że wcielała ona „the later practice of civilised States” (późniejszą praktykę cywilizowanych państw)⁵. Trudno jednak nazwać „dniami łaski” stanowisko rosyjskie podczas wojny japońsko-rosyjskiej w 1904 r., kiedy to wyznaczono statkom japońskim tylko 48 godzin na opuszczenie portów rosyjskich lub w rosyjskim władaniu⁶.

Podane wyżej przykłady świadczą, że „dni łaski”, czyli indult morski, stały się już utrwaloną praktyką zwyczajową, ale jednocześnie nasuwała się konieczność

³ C.J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 549-550.

⁴ *Ibidem*, s. 550.

⁵ *Ibidem*.

⁶ J. M a k o w s k i, *op. cit.*, s. 684-685; C.J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 55. Całość problematyki zob. P. H i g g i n s, *op. cit.*, *passim*.

prawnego jej unormowania, ujednoczenia, zwłaszcza w odniesieniu do czasu trwania tej ulgi.

3. „DNI ŁASKI” W SPRAWIE STANOWIONYM

Próbą prawnego ujęcia, skodyfikowania czy ujednoczenia tej instytucji, mogła być się stać VI Konwencja Haska z 18 października 1907 r. o postępowaniu ze statkami na początku działań wojennych⁷, ale zadanie to spełniła tylko częściowo. Bezpośrednio „dni łaski” dotyczą art. 1-3 Konwencji i istotny dla jej bytu art. 6. Oto tekst:

Artykuł 1. W wypadku gdy statek handlowy podległy jednemu z mocarstw wojujących znajduje się na początku działań wojennych w porcie nieprzyjacielskim, **pożądane jest** [podkreśl. –T.M.G.], ażeby zezwolone mu było wyjść swobodnie natychmiast lub **we właściwie określonym terminie** i udać się bezpośrednio, po otrzymaniu przepustki, do swego portu przeznaczenia lub jakiegoś portu, który zostanie mu wyznaczony.

To samo tyczy się statku, który opuściwszy ostatni port odjazdu przed rozpoczęciem wojny zawinął do portu nieprzyjacielskiego nie wiedząc o działaniach wojennych.

Artykuł 2. Statek handlowy, który na skutek okolicznościowej siły wyższej nie będzie mógł opuścić portu nieprzyjacielskiego w terminie przewidzianym w artykule poprzednim lub który nie uzyskał zezwolenia na wyjście, nie będzie mógł być skonfiskowany. Strona wojująca będzie jedynie mogła zająć go, zobowiązując się do jego zwrotu po wojnie bez odszkodowań, lub też zarekwirować go, zobowiązując się do odszkodowań.

Artykuł 3. Nieprzyjacielskie statki handlowe, które opuszczą swój ostatni port odjazdu przed rozpoczęciem i które będą spotykane na morzu w nieświadomości działań wojennych, nie będą mogły być skonfiskowane. Będą one jedynie mogły być zajęte pod warunkiem zobowiązania się do ich zwrotu po wojnie bez odszkodowania, lub też zarekwirowane, a nawet zniszczone pod warunkiem zapłaty odszkodowania i zabezpieczenia osób oraz zachowania papierów okrętowych.

Po zajęciu do jakiegoś portu swego kraju lub do jakiegoś portu neutralnego statki te podlegają prawom i zwyczajom wojny morskiej [...].

W pewnym związku z instytucją „dni łaski” pozostaje jeszcze art. 5, a dla całości Konwencji istotny art. 6:

Artykuł 5. Konwencja niniejsza nie dotyczy statków handlowych, których budowa wskazuje, że są przeznaczone do przerobienia ich na okręty wojenne .

Artykuł 6 jest istotny dla całości, a zarazem symptomatyczny dla postawy twórców Konwencji:

Artykuł 6. Postanowienia niniejszej Konwencji stosuje się **jedynie do mocarstw umawiających się i tylko jeżeli wszystkie strony wojujące należą do niej.**

⁷ Tekst: B. Winiarski, *Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1938, s. 115; M. Fleming (wyb.), *Międzynarodowe prawo wojenne. Zapobieganie konfliktom zbrojnym. Odpowiedzialność za przestępstwa wojenne. Zbiór dokumentów*, s. 36-38; K. Kocot, W. Wolfke (oprac.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego*, wyd. III uzup., Katowice 1976, s. 338.

⁸ S. Dąbrowa, *Własność nieprzyjacielska*, [w:] *Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, pr. zb., Warszawa 1976, s. 430.

Już wstępna analiza konwencji unaocznia, iż jest ona **aktem niedoskonałym**, można rzec, **ułomnym**, ale mimo to koniecznym.

1. Przede wszystkim jej atutem jest wprowadzenie instytucji „dni łaski” do prawa stanowionego, niejako formalno-prawne jej usankcjonowanie.

2. Sam tytuł wskazuje, że dotyczy ona statków nieprzyjacielskich w określonej sytuacji, a nie neutralnych, i to zarówno w porcie pobytu, jak i na morzu.

3. Nie rozwiązuje jednak istotnej potrzeby ujednoczenia czasu trwania „dni łaski”. Nie jest nim określenie „natychmiast”, a tym bardziej „we właściwie określonym terminie”.

4. W artykule 3 uwzględnia się wypadki siły wyższej (*force majeure, ship in distress*), zatem pcytywnej, humanitarnej strony prawa morskiego. Choć jest to zasada ugruntowana w międzynarodowym prawie, dobrze, że znalazła się w akcie stanowionym dotyczącym stosunków podczas konfliktu zbrojnego na morzu. Zgodne jest to również z doktryną, jak w wypowiedzi Ph. Jessupa: „[...] local State shall not take advantage of the ship's necessity” („miejscowe państwo nie może osiągnąć korzyści ze statku w nieszczęściu”)⁹. Jest jeszcze jedna istotna sprawa: ten artykuł ma **charakter normy obligatoryjnej** w przeciwieństwie np. do artykułu 1, który w sformułowaniu Konwencji jest fakultatywny czy raczej opcjonalny¹⁰.

5. Ułomność Konwencji wynika m.in. z artykułu 6, wprowadzającego klauzulę *si omnes*, przy jednoczesnym zastrzeżeniu, że jej przepisy odnoszą się tylko do sytuacji, gdy obie strony w konflikcie do niej przystąpiły. Obie te zasady – klauzula *si omnes*, czyli klauzula powszechnego udziału lub solidarnościowa, i druga, będąca w istocie przyjęciem założenia *in facit inter pares* – ograniczają moc i zasięg działania Konwencji. Jeśli przypomni się, że znacznym osłabieniem Konwencji było nieratyfikowanie lub nieprzystąpienie do niej już na samym początku takich państw, jak Stany Zjednoczone, Bułgaria, Grecja, Czarnogóra, Serbia i Turcja, a Niemcy i Rosja wprawdzie Konwencję ratyfikowały, ale z zastrzeżeniami co do art. 3 i 4, to okaże się, iż jest to akt prawny mało precyzyjny i prawie nieskuteczny już *a priori*.

6. Najistotniejszym mankamentem merytorycznych stypulacji Konwencji jest sformułowanie w artykule 1, zapis ma charakter fakultatywny, a raczej opcjonalny: „pożądane jest”, czyli innymi słowy „zaleca się”, zamiast choćby „należy” udzielić indult, zatem brak obligatoryjności. Na tym tle bowiem klauzule *ius facit inter pares* i *si omnes* tracą na ostrości.

3. PRAKTYKA PODCZAS I WOJNY ŚWIATOWEJ

Na początku I wojny światowej Wielka Brytania dekretemi (Order in Council) z 4 i 15 sierpnia 1914 r. wyraziła zamiar przyznania niemieckim i austro-węgierskim stat-

⁹ Ph. Jessup, *Local State shall not make advantage of the ships necessit. The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New York 1927, s. 149. Por. Również orzeczenia w sprawie statków „Louise F” z 1923 r. i „Rebecca” z 1918 r. w „American Journal of International Law” (AJIL), vol. 23, s. 860, czy „Eleanor” z 1818 r., „Belgia” z 1914 r. Zob. M. I w a n e j k o, *Stanowisko portów morskich w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1962, nr 3, s. 87-91.

¹⁰ Zwrócił na to uwagę Lord Sumner w orzeczeniu z 1922 r. na sesji Privy Council w sprawie statku „Blonde”. L.C. Green, *op. cit.*, s. 523.

kom handlowym 10 „dni łaski”, jeśli weszły one do portów brytyjskich w nieświadomości wybuchu wojny¹¹. Indult ten nie obejmował wszakże statków kablowych, pełnomorskich statków przeznaczonych do przewozu ropy naftowej (tankowce), których tonaż przekracza 5000 t gross, albo które mogły osiągnąć prędkość 14 węzłów lub więcej – pod warunkiem, iż w ciągu 3 dni zostaną przyznane brytyjskim statkom niemniej korzystne warunki¹². Taką informację otrzymano od Austro-Węgier, ale nie od Niemiec. Na tej podstawie w odniesieniu do pierwszego niemieckiego statku „Chile”, który mógłby skorzystać z „dni łaski”, Sir Samuel Evans orzekł w sądzie kaperskim, że losy statku zostaną rozstrzygnięte po wojnie. Na razie statek stanowi słuszny łup i został zajęty. Podobne orzeczenie zapadło w sprawie statku „Blonde”. Statek ten (i dwa inne) zajęty został w porcie brytyjskim na początku działań wojennych¹³. Sprawa ta jest o tyle interesująca, że „Blonde” należał do korporacji z siedzibą w Gdańsku. W rozprawie przed sądem kaperskim statki te zostały uznane za korzystające z ulg Konwencji i w jej ramach zostały zarekwirowane przez rząd Wielkiej Brytanii. Już w służbie brytyjskiej „Blonde” poszedł na dno, natomiast „Hercules” został storpedowany. Sprawa ponownie znalazła się przed sądem, tym razem przed Privy Council w 1922 r., powstała bowiem kwestia zasadności odszkodowania, skoro wskutek przepisów traktatu wersalskiego nastąpiła zmiana suwerena¹⁴.

Przepisy VI Konwencji były w pełni stosowane na zasadzie wzajemności w odniesieniu do statków austro-węgierskich, jak np. w sprawie statku „Tergesteia” z 1915 r. i „Turul” z 1919 r.¹⁵ Żadnych „dni łaski” nie stosowano wobec statków tureckich i bułgarskich, ponieważ rządy tych państw nie ratyfikowały Konwencji – orzeczenie Sir Samuela Evansa z 25 stycznia 1915 r. w sprawie statku „Futih-Jy”¹⁶.

Stanowisko Stanów Zjednoczonych po przystąpieniu do wojny wydawało się na pozór jednoznaczne – wszak państwo to nie przystąpiło i nie ratyfikowało Konwencji. Wzmocniła je Łączna Rezolucja Kongresu (Joint Resolution of Congress), autoryzowana przez prezydenta. Stanowiła ona, że wszystkie statki nieprzyjacielskie w obrębie jurysdykcji Stanów Zjednoczonych zostaną natychmiast wzięte w posiadanie, aby „to operate, lease, charter and equip such vessels in any service of the United States, or in any commerce, foreign or coastwise”¹⁷ („działać, wypożyczać, czarterować i wyposażać takie statki w jakiegokolwiek służbie Stanów Zjednoczonych albo w jakimkolwiek obrocie towarowym obcym lub przybrzeżnym”).

Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych w sprawie „Littlejohn contra Stany Zjednoczone” stwierdził zgodność rezolucji i poparcia prezydenta z konstytucją. Podobne zasady przyjęły też w I wojnie światowej republiki południowo-amerykańskie. A mimo to w marcu 1928 r. Stany Zjednoczone zdecydowały się wpłacić Niemcom

¹¹ M. Fleming, *op. cit.*, s. 38.

¹² *Ibidem*.

¹³ C.J. Colombos, *op. cit.*, s. 551; M. Fleming, *op. cit.*, s. 38.

¹⁴ L.C. Green, *op. cit.*, s. 517-524; C. J. Colombos, *op. cit.*, s. 552. Ten i inne przypadki: P. Higgins, *op. cit.*, s. 59 in.

¹⁵ C.J. Colombos, *op. cit.*, s. 552.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*, s. 553.

odszkodowanie za statki zajęte w 1917 r.¹⁸ Odnosiło się to nawet do pasażerskiego statku „Kronprinz Wilhelm”, działającego jako krążownik pomocniczy, gdyż w warunkach konieczności wszedł do amerykańskiego portu¹⁹.

4. OKRES MIĘDZYWOJENNY

Nie są znane przypadki stosowania przepisów VI Konwencji Haskiej w szczególności w zakresie dotyczącym „dni łaski”. Niezależnie od peryferyjnego charakteru tych wojen, ich specyfiki, jak np. wojna domowa hiszpańska czy włosko-abisyńska, wpływ na to miał żywiołowy rozwój komunikacji i łączności radiowo-telegraficznej, wyłączający prawie całkowicie możliwość nieświadomości wybuchu konfliktu zbrojnego.

W 1925 r. Wielka Brytania wprowadziła VI Konwencję Haską, przeto odtąd nie wiązała ona tego państwa, z wyjątkiem tych przepisów, które są zgodne ze zwyczajem międzynarodowym i deklaratoryjne w odniesieniu do prawa międzynarodowego. Podobnie postąpiła Francja w 1939 r. Natomiast Polska przystąpiła do Konwencji 31 maja 1935 r.

5. II WOJNA ŚWIATOWA

Wydawałoby się, że podczas II wojny światowej instytucja „dni łaski” nie wystąpi lub nie będzie wykazywana – wszak rozwój i powszechność środków łączności prawie całkowicie wykluczały zasadność powoływania się na nieświadomość wybuchu działań wojennych. Tymczasem Niemcy w art. 39 w *Prisenordnung und Prisengerichtsordnung. Gesetze von 28. August mit Anderung vom 12. September 1939* (Rozporządzenie o łupach i ordynacja sądów kaperskich z 28 sierpnia 1939 r. ze zmianą z 12 września 1939 r.)²¹ świadczyły, że zasady VI Konwencji Haskiej będą stosowane. Późniejsze zmiany wprowadziły wymóg wzajemności. Także i Wielka Brytania, Australia i Południowa Afryka wprowadziły „dni łaski”. Pierwszą sprawą rozpatrywaną przed brytyjskim sądem kaperskim w 1939 r. było nietypowe orzeczenie w sprawie niemieckiego statku „Pomona”. Nie wystąpił tu problem „dni łaski” jako takich, gdyż Prokurator Królewski (Attorney General) nie postulował konfiskaty statku, lecz decyzję, że zostanie on natychmiast zwolniony bez wyceny dla celów rekwizycji. Podstawą był precedens z postanowienia Privy Council w sprawie statku „Zamora” z 1916 r.²²

¹⁸ *Ibidem*, s. 553-554.

¹⁹ *Annual Digest 1929-1930*, s. 514; F. L ü t z o w, *Seekrieg und Seemacht*, Bd. II, Berlin 1941, s. 57; C. J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 554.

²⁰ C. J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 554-555.

²¹ C. E c k h a r d, B. S c h e n k Graf von S t a u f f e n b r e g, *Prisenordnung und Prisengerichtsordnung. Gesetze von 28. August 1939 mit Anderungen vom 12 September 1939. Textausgabe mit Durchführungsvorschriften. Dokumentenhang Anmerkungen und Sachverzeichnis*, Berlin 1939.

²² W sprawie neutralnego statku „Zamora” określono, jakimi przepisami winny posługiwać się sądy kaperskie. Są one sądami krajowymi, a nie trybunałami międzynarodowymi. Winny kierować się *Orders in Council*, ale jeśli taki dekret ogranicza prawa Korony na rzecz przeciwnika, obowiązkiem sądu jest „to act upon it”. G. H. H a c k w o r t h, *op. cit.*, vol. VII, s. 290-293; J. W. G a r n e r, *Prize*

W konkluzji w sprawie statku „Pomona” uznano, że „w braku porozumienia między stronami nie ma reguły prawa międzynarodowego, która by zwalniała od konfiskaty statek nieprzyjaciela znajdujący się w porcie państwa wojującego na początku wojny”²³. Podobnie orzekł niemiecki sąd kaperski w Hamburgu w 1943 r. w sprawie brytyjskiego statku „Naphta Shipper”, twierdząc, że VI Konwencja Haska nie ma zastosowania, ponieważ Wielka Brytania i Francja ją wypowiedziały, jak również w powołaniu się na klauzulę *si omnes*²⁴.

W sprawie nie dotyczącej *stricto* reguł VI Konwencji Haskiej, bo odnoszącej się do statku neutralnego „Minna”, niemiecki sąd kaperski w Hamburgu decyzją z 14 grudnia 1939 r. zastosował ulgę ze względu na nieświadomość wybuchu działań wojennych. Wprawdzie ładunek uznany za kontrabandę wojenną został skonfiskowany, ale za kompensatą²⁵.

6. SYTUACJA STATKU W RAZIE ZAWIESZENIA BRONI

Zawieszenie broni może spowodować powstanie sytuacji podobnej czy zbliżonej do położenia statku w porcie nieprzyjacielskim w nieświadomości rozpoczęcia kroków wojennych. Może to wystąpić wówczas, gdy np. dotychczasowy sprzymierzeniec, nadgorliwie wykonując faktyczne lub wyegzagerowane obowiązki wynikające z zawieszenia broni, traktuje statki sojusznika jako wrogie lub co najmniej nieprzyjazne. Taką postawę zajęła Francja w II wojnie światowej wobec statków brytyjskich i polskich, w dodatku nie znajdujących się na wodach bezpośrednio podległych III Rzeszy, zatem w nieokupowanej części Francji i jej posiadłości.

Truizmem jest, że zawieszenie broni oznacza ustanie działań wojennych, ale stan wojny nie przestaje trwać i istnieć. Natomiast uprawnienia i obowiązki stron określa umowa²⁶.

W odniesieniu do statków brytyjskich, znajdujących się na Sekwanie, można przyjąć, że nie dowiedziały się w porę o zawieszeniu broni. Mimo zawieszenia broni, skutkującego w relacjach niemiecko-francusko-włoskich, Wielka Brytania i Polska nie przestały być sprzymierzeńcami Francji. Natomiast kondemnacja brytyjskich statków przez Niemcy była legalna. Na przykład w sprawie brytyjskiego statku „Innisulva” sąd kaperski w Hamburgu orzekł, że żadna ze stypulacji francusko-niemieckiego zawieszenia broni nie zwalnia od kondemnacji statków brytyjskich, zajętych na Se-

Law during the World War. A Study of the Jurisprudence of the Prize Courts 1914-1924, New York 1929, s. 328-329; L. E h r l i c h, *Prawo międzynarodowe...*, wyd. 4, cz. I, Warszawa 1958, s. 87-88; H a l s b u r y, *Statutes of England*, Sec. Ed., vol. 18, London 1950, s. 675, 5-6; J. C. W i s e, *Tort in International Law*, AJIL, vol. 3, 1923, s. 247.

²³ Annual Digest 1941-1942, case 159, tekst polski: R. B i e r z a n e k, *Wojna a prawo międzynarodowe*, 1982, s. 292.

²⁴ Annual Digest 1943-1945, case 175.

²⁵ C. J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 559.

²⁶ J. M a k o w s k i, *op. cit.*, s. 650, zob. rozdz. V regulaminu dotyczącego praw i zwyczajów wojny lądowej, zwłaszcza art. 39. Tekst: M. F l e m i n g, *op. cit.*

kwaniu po zawieszeniu broni²⁷. Podobnie w sprawie francuskiego statku „Goulfar II”, zajętego w sierpniu 1940 r., ten sam sąd kaperski orzekł, iż „prawo łupu powinno być wykonywane dopóty, dopóki wojujący nie przestanie być państwem nieprzyjacielskim, zatem do zawarcia pokoju”²⁸.

Takie stanowisko wyraził też Lord Simon na posiedzeniu Privy Council w 1953 r. w związku z odwołaniem niemieckich właścicieli od orzeczenia Lorda Merrimana w sprawie zajęcia i kondemnacji statku „Hermes” i kadłubów innych jednostek w Lubece, po zdobyciu tego portu w maju 1945 r. (sprawa „Schiffahrt-Treuhand G.m.B.H. v. Procurator General”)²⁹. Choć statki *questionis* były uszkodzone lub w budowie, choć nie mogły pływać i choć na podstawie bezwarunkowej kapitulacji III Rzeszy przestała wykonywać prawa suwerenne, pogląd wnoszących odwołanie, że uzasadnia to nielegalność zajęcia, zwłaszcza że wykonywanie prawa łupów związane jest z operacjami wojennymi, a takie już nie trwały, bo nie mogły trwać, Privy Council apelację odrzuciła, zatwierdzając orzeczenie Lorda Merrimana. W wypowiedzi Lorda Simona znalazł się znamienity *passus*: „[...] There is, however, no doubt that during a general armistice the right of visit and search and the right to seize contraband and neutral vessels attempting to run the blockade are no suspended. If these rights can be exercised against neutrals *a fortiori* the British courts would not recognize the right of seizure enemy ships. All these rights find their justification in the prevention during the armistice of the enemy's replenishment of his resources and of increase of his warlike potentiality [...]”³⁰. („Brak jednak wątpliwości, że podczas generalnego zawieszenia broni prawo wizyty i przeszukania i prawo zajęcia kontrabandy i neutralnych statków, usiłujących przerwać blokadę, nie zostały zawieszono. Jeśli te prawa mogą być wykonywane wobec neutralnych, *a fortiori* brytyjskie sądy będą rozpoznawać prawo do zajęcia statków nieprzyjacielskich. Wszystkie te prawa znajdują swe uzasadnienie w zapobieganiu podczas zawieszenia broni zwiększaniu zasobów wroga i wzmoczeniu jego potencjału wojennego”).

Jednakże duże wątpliwości powstają w odniesieniu do polskich statków w portach we władaniu francuskim w związku z zawieszeniem broni. Nie odnosi się ona do uprawnień niemieckich – tu stosunek Polski i III Rzeszy wynikał ze stanu wojny między tymi państwami. Zawieszenie broni tu nie skutkowało, bo nie zostało zawarte tymi państwami. Zawieszenie broni tu nie skutkowało, bo nie zostało zawarte, natomiast obowiązywało między Niemcami a Francją, sojusznikiem Polski. Właściwie w odniesieniu do Polski była to *res inter alios acta*. W rzeczywistości dwa polskie okręty wojenne: żaglowiec szkolny „Iskra” i transportowiec „Wilia” oraz statki „Rozewie”, „Stalowa Wola”, „Bielsk”, „Oksywie”, „Kromań”, „Cieszyn”, „Śląsk” i statek pasażerski „Pułaski”, znajdujące się w Dakarze, Conakry, Casablance i Kaolack, a więc z dala od okupacji części Francji, lecz w jej posiadłościach, zawieszenie broni zaskoczyło w portach dotychczasowego sojusznika. Dnia 3 lipca 1940 r. flota brytyjska zaatakowała brytyjskie okręty w bazie Mers-el-Kebir koło Oranu. Spowodowało

²⁷ C.J. C o l o m b o s, *op. cit.*, s. 559.

²⁸ Annual Digest 1943-1945, case 169, tekst polski: R. B i e r z a n e k, *op. cit.*, s. 28.

²⁹ L.C. G r e e n, *op. cit.*, s. 749-754.

³⁰ *Ibidem*, s. 753.

to zerwanie przez Francję stosunków dyplomatycznych z Wielką Brytanią. Wydano również zakaz opuszczania portów przez brytyjskie, a później także przez polskie jednostki. Okręty i statki polskie z wielkim trudem, potajemnie, stosując różne podstępny, wymykały się z portów afrykańskich dotychczasowego sprzymierzeńca. Postępowanie władz francuskich można określić jako wrogię. Groziły one użyciem broni w stosunku do tych statków, które próbowały opuścić port. W niektórych przypadkach Francuzi skonfiskowali dokumenty okrętowe, a także wymontowali niektóre części maszyn, jak w przypadku statku „Kroman”. „Pułaski” został ostrzelany przez baterię nadbrzeżną w Conakry. Mimo to jednostki polskie wymknęły się, udając się do Wielkiej Brytanii. Nie udało się to tylko stojącemu w Casablance statkowi „Oksywie”. Został on zatrzymany i doprowadzony przez Francuzów do portu w Safi. Tam zwolniono polską załogę, przemianowano na „St. Hubert” i podniesiono na nim francuską banderę. Był to akt wrogi, wiarołomny, pojęty w warunkach stanu wojny pomiędzy Francją a Polską i gdyby to dotyczyło statku nieprzyjacielskiego. I to nawet, ze względu na nieświadomość o zawieszeniu broni, mogłoby konsekwentnie być upodobnione do statku przeciwnika w porcie nieprzyjacielskim. Powinno więc było działać uprawnienie do „dni łaski”, czego, oczywiście, nie było.

Postępowanie francuskie nie było działaniem *extra legem*, lecz *contra legem*, pomijając ocenę etyczną³¹.

8. STATKI W KANAŁACH MIĘDZYNARODOWYCH

Kanały międzynarodowe są sztucznymi drogami wodnymi, położonymi na terytorium określonego państwa, stanowiącymi niekwestionowaną jego własność. Łączą one dwa otwarte dla żeglugi powszechnej akweny. Ich status, uprawnienia i obowiązki państw i użytkowników określają odpowiednie traktaty, jak np. traktat w sprawie Kanału Sueskiego, podpisany 29 X 1888 r. w Konstantynopolu pomiędzy Anglią, Francją, Austro-Węgrami, Hiszpanią, Holandią, Rosją, Niemcami i Turcją³².

Teoretycznie więc problem „dni łaski” dla znajdujących się na wodach kanałów międzynarodowych statków zaskoczonych wojną nie powinien istnieć, tak jak nie mogły być na nich wykonywane takie instytucje prawa wojennego, jak prawo łupów w związku ze ściganiem kontrabandy wojennej czy prawo blokady. Rzeczywistość była inna. Władze niemieckie bezprawnie odmówiły przejścia przez Kanał Kiloński brytyjskiemu statkowi „Wimbledon”, idącego do Gdańska z ładunkiem amunicji dla rządu polskiego walczącego z bolszewickim najazdem. Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej uznał, że Niemcy nie mają prawa powoływać się na swą neutralność i nie przepuszczać statków, których nie chcą, gdyż na podstawie art. 380

³¹ E. Kosiarski, *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984, s. 179-181; J. Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1973, s. 122-158; *Zwycięskie rejsy*, pr. zb., oprac. J. Mazurek, Gdańsk 1981, s. 51-58.

³² J. Makowski, *op. cit.*, s. 372-375; R. Bierzniek, J. Jakubowski, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe i stosunki międzynarodowe*, Warszawa 1980, s. 248-250; B. Winiański, *op. cit.*, s. 68-71, 81-82, 194. Szerzej na temat kanałów międzynarodowych, w tym w warunkach wojny: R.R. Baxter, *The Law of International Waterways. With Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge (Mass.) 1984, *passim*.

traktatu wersalskiego Kanał Kiloński przestał być wewnętrzną drogą wodną. Ale z kolei, ze względu na specyfikę tego właśnie Kanału, znalazł się tu *passus*, że podczas wojny, w której Niemcy byłyby stroną w konflikcie, są one uprawnione zamknąć Kanał dla statków nieprzyjacielskich³³.

Stypulacje traktatowe w odniesieniu do Kanału Sueskiego, zwłaszcza prawo swobody przepływu statków i okrętów bez względu na banderę, nie mogły być zachowane, ponieważ podczas I wojny światowej Niemcy i Turcja dążyły do opanowania Kanału, podobnie III Rzesza i Włochy podczas II wojny światowej. Ograniczenia prawa swobodnego przepływu wynikały z prawa do samoobrony, podobnie podczas wojen arabsko-izraelskich.

Podczas II wojny światowej klauzule traktatu anglo-egipskiego z 1936 r. były zachowane, stąd nie zezwolono włoskim okrętom na skorzystanie z Kanału. Podczas wojen izraelsko-egipskich i krótkotrwałej anglo-francusko-izraelsko-egipskiej oczywiście nie było mowy o swobodzie żeglugi nieprzyjacielskich statków i okrętów, tym samym i o indulcie. Wywołało to dwie rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ: z 1 września 1951 r. i nr 242 z 22 listopada 1967 r. Ta ostatnia w punkcie 2a) stwierdza konieczność „zagwarantowania swobody żeglugi na międzynarodowych drogach wodnych tego regionu”³⁴.

Sytuacja uprawniająca do zastosowania „dni łaski” powstała w czerwcu 1967 r., kiedy w wyniku agresji izraelskiej statki różnych bander zostały zaskoczone wojną i faktycznie uwięzione na wodach Kanału Sueskiego. Gdyby tam nawet były statki stron w konflikcie i gdyby obie strony wykazywały dobrą wolę podporządkowania się przepisom Konwencji Haskiej, to i tak żadna z nich nie była w stanie fizycznie udzielić „dni łaski”. Kanał był zamknięty aż do 1974 r.

W konkluzji można chyba stwierdzić, że mimo stypulacji w sprawie swobody żeglugi i jej powszechności sytuacje, o których mówią przepisy VI Konwencji Haskiej, zwłaszcza odnośnie do „dni łaski”, mogłyby zaistnieć na takich międzynarodowych kanałach, jak Kanał Sueski czy Panamski.

8. ZAKOŃCZENIE

Niezaprzeczalnie wiele norm prawa międzynarodowego straciło na znaczeniu, jeśli jednak istnieją, jeśli nie zostały *expressis verbis* uchylone, obowiązują, nawet, jeśli nie są wykonane na zasadzie *desuetudo*.

Odnosi się to do większości konwencji haskich z 1907 r., w tym do VI Konwencji Haskiej. Jej walor prawny został wzmocniony na podstawie wyroku norymberskiego z 1946 r., uznającego m.in. konwencje haskie obok genewskich za powszechne pra-

³³ G.H. Hackworth, *op. cit.*, vol. VII, s. 436-437; L.C. Green, *op. cit.*, s. 257-264, J. Briery, *The Law of Nations. An Introduction to the International Law of Peace*, sixth ed., Oxford 1936, s. 226; C.J. Colombos, *op. cit.*, s. 191-192; E. Wolfgast, *Der „Wimbledon” Prozess vor dem Völkerbundgerichtshoff*, Berlin 1926, *passim*; A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, wyd. V zm., Warszawa 1979, s. 236.

³⁴ R. Wójcik, *Konflikt bliskowschodni. Aspekty militarne*, Warszawa 1977, aneks 1, s. 436.

wo zwyczajowe i stanowione, wchodząc w treści tzw. zasad norymberskich. Potwierdziły to rezolucje Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 11 grudnia 1946 r., 21 listopada 1947 r. i z 12 grudnia 1950 r. Tym samym konwencje haskie stały się prawem powszechnym³⁵ jako *sui generis ius cogens*. W sposób dorozumiany uchyla to klauzulę *si omnes* i wymóg wzajemności.

“DAYS OF FAVOUR”, OR INDULT IN THE LIGHT OF LAW AND PRACTICE

(S u m m a r y)

Not all institutions of international law of war at sea have stood the test of time. Several of them are no longer current at all; others have been subject to degenerative changes; and there are yet others that, while formally still in existence, even in established law, are vanishing through desuetude. “Days of favour” belong largely to this category.

This institution applies to the situation of a ship at the commencement of armed conflict. In general terms, we can define it as a period of grace allotted by a party in an armed conflict to ships of its adversary. It allows these to leave an enemy port after unloading or loading goods, with the aim of enabling these vessels to sail to one of their own ports or to a neutral port, actions that the unexpected outbreak of war had hindered.

³⁵ A. K l a f k o w s k i, *Zasady norymberskie a rozwój prawa międzynarodowego*, Warszawa 1966, passim.