

ANDRZEJ MAKOWSKI

KONWENCJA O PRAWIE MORZA – IMPLIKACJE DLA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

Po raz pierwszy na łamach „Prawa Morskiego” podjęto problem obronności Rzeczypospolitej Polskiej w kontekście konwencji o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS), którą podpisało i ratyfikowało dziewięć państw bałtyckich.

Polska granica morska to nasza racja stanu, od której zależą losy kraju. Dobra atmosfera polityczna między państwami bałtyckimi sprawia, że dla większości flot wojennych Morza Bałtyckiego (w tym dla Marynarki Wojennej RP) zadania na własnym obszarze morskim stały się drugorzędne, natomiast te w oddalonych akwenach morskich – podstawowe.

Do spraw o pierwszorzędym znaczeniu dla bezpieczeństwa Polski należy problem delimitacji obszarów morskich i ustanowienie strefy przyległej. Od 1972 r. trwają negocjacje z Królestwem Danii w sprawie rozgraniczenia stref duńskiej i polskiej – jest to najdłużej trwający i do tej pory nierozstrzygnięty spór delimitacyjny na Bałtyku. Swoją wagę ma też problem ustanowienia redy dla portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie (Zatoka Pomorska).

Artykuł kończą wnioski o charakterze ogólnym i szczegółowym, związane z jego tytułem.

Bałtyk jest morzem szczególnego rodzaju. Położony na uboczu światowych morskich szlaków komunikacyjnych, mający wąskie i płytkie połączenie z oceanem światowym, stanowił od dawna teren ożywionych wielostronnych stosunków między państwami nadbrzeżnymi. W ciągu stuleci był obszarem pokojowej wymiany handlowej, lecz bardzo często również teatrem zaciętych, długotrwałych wojen o hegemonię na tym akwencie, w których zazwyczaj uczestniczyły aktywnie także mocarstwa pozabałtyckie¹.

Podkreślić należy, że szlaki żeglugowe Bałtyku mają pierwszorzędne znaczenie pod względem nawigacyjnym i ekonomicznym przede wszystkim dla państw nadbałtyckich. Dla niektórych z nich – Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy i Polski – jest to jedyna droga morska łącząca je z oceanem światowym. Nie wielkie stosunkowo rozmiary Morza Bałtyckiego i wynikająca stąd bliskość

¹ Zob. W. Hubert, *Wojny bałtyckie*, Bydgoszcz 1938; H. Bagiński, *Polska i Bałtyk*, Edinburg 1942; L. Gelberg, *Problemy prawne współpracy państw bałtyckich*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, 1976, s. 7–40; M. Mollat de Jourdin, *Europa i morze*, Warszawa 1995, s. 56–58 i 146–156; W. Froese, *Historia państw i narodów Morza Bałtyckiego*, Warszawa 2007, s. 40–206.

geograficzna państw nadbałtyckich powodują, że poczucie wspólnoty interesów oraz wzajemnych korzyści odgrywają obecnie w tym regionie coraz większą rolę². Nie bez znaczenia są również przemiany polityczne, ekonomiczne i wojskowe, jakie zaszły wśród państw położonych wokół tego akwenu po upadku Związku Radzieckiego i rozwiązaniu Układu Warszawskiego.

Obecnie nad Morzem Bałtyckim istnieje 9 państw (Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Niemcy i Dania) – z wyjątkiem Rosji wszystkie są członkami Unii Europejskiej, można więc stwierdzić, że Bałtyk stał się „wewnętrzny” morzem Unii. Również 6 z wymienionych państw (Dania, Niemcy, Polska, Estonia, Łotwa, Litwa) należy do NATO, zatem kwestia obecności sojusznicznych okrętów (państw niepołożonych nad Bałtykiem) na tym akwencie, przestała być postrzegana jako zagrożenie stabilności w regionie, co stanowiło zwykle źródło napięć w czasach zimnej wojny.

Zanim zostanie omówiona zasadnicza kwestia tytułowych rozważań, warto się zastanowić, jak kształtował się historycznie status prawny Morza Bałtyckiego. Znaczenie handlowe, komunikacyjne, a także militarne Bałtyku, z którego akwenów od wieków korzystają nie tylko państwa nadbrzeżne, sprawiło, że już w średniowieczu podejmowano próby regulacji traktatowych dotyczących swobody i bezpieczeństwa żeglugi i handlu oraz równego traktowania obcych statków handlowych. Przykładem jest umowa między ruskim Nowogrodem a miastami niemieckimi z 1199 r. Powstanie i rozwój związku hanzeatyckiego wpłynęły na skodyfikowanie zasad prawa morskiego ułatwiającego handel w postaci tzw. reguł z Visby, opublikowanych w Kopenhadze w 1505 r.³

Trwający ponad 400 lat spór o kontrolę nad cieśninami duńskimi dał asumpt H. Grocjużowi do udziału w wielkiej debacie na temat wolności mórza, która z czasem przybrała postać znanej powszechnie, podstawowej zasady prawa morza. Konflikty zbrojne od XVI do XVIII w. o dominację w regionie Bałtyku, jak również praktyka międzynarodowa w tym regionie przyczyniły się do rozwoju nie tylko różnych zasad prowadzenia wojny na tym specyficznym akwencie, ale również rozwoju zasad neutralności.

Biorąc pod uwagę wiek XVIII i XIX, można stwierdzić, że międzynarodowa praktyka na tym polu była zmienna i kontrowersyjna. W 1780 r. Rosja zawarła z Danią konwencję o neutralności zbrojnej, co oznaczało, że Bałtyk miał być zamknięty dla okrętów wojennych państw niebałtyckich. Podobne porozumienie zawarła w tymże roku Rosja ze Szwecją, a w rok później zgłosiły do niego akces Prusy. W tajnych artykułach aktu dotyczącego neutralności zbrojnej z 1800 r. Dania, Norwegia i Rosja proklamowały Morze Bałtyckie jako „morze wieczyście zamknięte”⁴. Uznano jednak, że w czasie pokoju wszystkie państwa mogą uprawiać na Bałtyku żeglugę. Sygnatariusze wspomnianego aktu

² Zob. D. Rossa-Kilian, *Wielostronna współpraca w regionie Morza Bałtyckiego na przełomie XX i XXI wieku*, Toruń 2009.

³ Zob. L. Łukaszyk, *Międzynarodowe prawo morza*, Warszawa 1997, s. 72–73.

⁴ Zob. C.J. Colombos, *The International Law of the Sea*, London 1954, s. 144–145.

zastrzegali sobie prawo podjęcia nieodzownych kroków w celu zabezpieczenia Morza Bałtyckiego i jego wybrzeży przeciw wszelkim działaniom wojennym, aktom gwałtów i wrogości. Wielka Brytania, Holandia i Francja nie zgodziły się na ustanowienie neutralizacji Bałtyku, z wyjątkiem okresu toczącej się wówczas wojny. W późniejszych latach do sprawy tej podchodzono w sposób różny i zmieniający się w zależności od sytuacji polityczno-militarnej panującej w basenie Morza Bałtyckiego, od układu sił państw bałtyckich i ich powiązań z pozabałtyckimi mocarstwami morskimi występującymi z roszczeniami ochrony własnych interesów na tym morzu.

Problem „otwarcia”⁵ Bałtyku dla okrętów i samolotów państw niebałtyckich był wielokrotnie podnoszony i dyskutowany w okresie zimnowojennym, jednak trzeba stwierdzić, że mimo specyficznych cech tego morza i wcześniejszych precedensów miał on status morza pełnego⁶, nigdy też nie opracowano specjalnego statusu prawnego dla Morza Bałtyckiego, którego stronami byłyby państwa nadbrzeżne.

Niemale znaczenie dla ukształtowania się obecnej sytuacji prawnej Bałtyku miała okoliczność, że odbywała się ona w warunkach gruntownych przeobrażeń zasad i norm międzynarodowego prawa morza. Zasadnicza właściwość tych przeobrażeń określona została tendencją państw przybrzeżnych do rozciągnięcia swojej jurysdykcji, praw specjalnych czy kontroli na coraz bardziej rozległe obszary morskie przyległe do ich wybrzeży.

Szczególne znaczenie dla akwenu Bałtyku miały ustalenia czterech konwencji przyjętych na I Konferencji Prawa Morza w Genewie 29.04.1958 r.⁷. Jakkolwiek żadna z nich nie wyróżniała ani nie wprowadzała specjalnego statusu prawnego dla mórz o charakterystyce Bałtyku, to dwie z nich: konwencja w sprawie rybołówstwa i konserwacji zasobów biologicznych mórz pełnych oraz konwencja w sprawie szelfu kontynentalnego wpłynęły zdecydowanie na rozszerzenie dotychczasowej współpracy państw basenu Morza Bałtyckiego, a także „sygnalizowały” kierunek rozwoju norm powszechnego prawa morza⁸. Równocześnie w realiach ówczesnego dwublokowego świata sprawą o kapitalnym

⁵ W okresie po II wojnie światowej czyniono próby przekształcenia basenu Morza Bałtyckiego w obszar pokoju i ustanowienia na nim takiego statusu prawnego, który by eliminował lub istotnie ograniczał wejście na Bałtyk okrętów wojennych państw niebałtyckich, zezwalając jednocześnie na inną pokojową działalność wszystkich państw związaną z eksploatacją tego morza. Głównym inicjatorem doktryny „morza zamkniętego” w sensie militarnym był Związek Radziecki już od lat 20. ubiegłego stulecia aż do czasu podpisania konwencji o prawie morza z 1982 r., co było podyktowane strategicznymi interesami tego państwa.

⁶ Zob. L. Gelberg, *op. cit.*, s. 105–111.

⁷ Zob. Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, *Zbiór dokumentów*, Warszawa 1959, s. 375–436.

⁸ Wyrazem współpracy państw bałtyckich były: konwencja gdańska z 1973 r. i konwencja helsińska z 1974 r.; równocześnie zaczęła być widoczna sprzeczność pomiędzy zasadą *wolności mórz* i tendencją (zasadą) *kontrolowanego dostępu*. Zob. A. Makowski, M. Ilnicki, *Koncepcja wolności mórz w świetle konwencji o prawie morza z 1982 roku a działalność wojskowa na wszechoceanie*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 120–122.

znaczeniu było korzystanie z cieśnin bałtyckich (cieśnin duńskich), które były kontrolowane przez Danię i Szwecję, a de facto przez NATO.

Obecnie Morze Bałtyckie podlega w pełni reżimowi prawnemu ukształtowanemu przez konwencję o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS), którą podpisały i ratyfikowały wszystkie państwa bałtyckie⁹. Oceniając znaczenie UNCLOS w kształtowaniu stosunków międzynarodowych, T. Koh wyliczył osiem pozytywnych elementów¹⁰:

- konwencja będzie służyć umacnianiu międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. W miejsce sprzecznych roszczeń przyniosła uzgodnione granice morza terytorialnego, strefy przyległej, wyłącznej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego;
- interes społeczności międzynarodowej w utrzymaniu wolności żeglugi jest ochraniający;
- zapewniony jest interes społeczności międzynarodowej w ochronie i optymalnym wykorzystaniu żywych zasobów morza;
- konwencja zawiera ważne nowe postanowienia dla ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami;
- konwencja zawiera nowe postanowienia dotyczące badań naukowych, sprawiedliwie równoważące interesy państw prowadzących badania i państw nadbrzeżnych;
- interes społeczności międzynarodowej w pokojowym załatwianiu sporów został zabezpieczony przez przyjęcie obowiązkowego systemu załatwiania sporów;
- konwencja zapewnia wprowadzenie w życie zasady wspólnego dziedzictwa ludzkości w odniesieniu do zasobów dna mórz i oceanów;
- choć nie w sposób idealny, niemniej można znaleźć w konwencji elementy sprawiedliwości międzynarodowej.

Analizując znaczenie Morza Bałtyckiego dla bezpieczeństwa Polski, można odwołać się do dorobku piśmienniczego II Rzeczypospolitej i stwierdzić: „Dzieje Polski są nierozdzielnie związane z Morzem Bałtyckim. Od tego, w jakim stopniu zdołamy zabezpieczyć nasze najżywotniejsze interesy na tym morzu, zależą losy naszego kraju”¹¹. Z kolei bezpieczeństwo jest zazwyczaj definiowane jako wolność od zagrożeń stwarzających ryzyko dla przetrwania państwa. Natomiast zagrożenie dla bezpieczeństwa to działanie lub ciąg wydarzeń ograniczających możliwości dokonywania wyborów politycznych przez instytucje danego państwa lub działania zagrażające w krótkim okresie jakości życia mieszkańców. Pomimo prostoty przedstawionej wyżej definicji, należy zaznaczyć, że bezpieczeństwo nie jest pojęciem jednoznacznym.

⁹ http://pl.wikipedia.org/wiki/Konwencja_Narod%C3%B3w_Zjednoczonych_o_prawie_morza (stan na 19. 02. 2010).

¹⁰ Zob. J. Symonides, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 41.

¹¹ R. Czeczott, *Wojna morska na Bałtyku 1914–1918*, Warszawa 1935, s. 5.

Po zakończeniu zimnej wojny rozwinęły się studia nad bezpieczeństwem, które zajmują się także pozamilitarnymi aspektami bezpieczeństwa. B. Buzan wyróżnił pięć sektorów bezpieczeństwa: militarny, polityczny, ekonomiczny, ekologiczny i społeczno-kulturowy¹².

Poszczególne rodzaje zagrożeń dla bezpieczeństwa można sklasyfikować według wielkości potencjalnych zniszczeń (destrukcyjności) oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia. Najgroźniejsze pod względem skali zniszczeń są zagrożenia o charakterze militarnym – wojna, konflikt zbrojny – przy czym prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest jednocześnie najniższe. W następnej kolejności znajdują się zagrożenia z sektora politycznego, takie jak terroryzm i konflikty etniczne, których wystąpienie jest bardziej prawdopodobne, ale które są mniej destrukcyjne. Zagrożenia ekonomiczne, np. destabilizacja rynków finansowych czy zakłócenia w dostawie surowców energetycznych oraz zagrożenia ekologiczne są bardziej prawdopodobne, ale relatywnie mniej destrukcyjne. Najbardziej prawdopodobne są zagrożenia w sektorze społeczno-kulturowym, takie jak niekontrolowana migracja, przestępczość zorganizowana, handel narkotykami, które są zarazem „stosunkowo” najmniej niszczące.

Wracając do wcześniejszych rozważań, można stwierdzić, że UNCLOS, której reżimowi prawnemu podlega obecnie Morze Bałtyckie, zalicza tego rodzaju akwen do kategorii mórz półzamkniętych (część IX) i poświęca mu dwa artykuły: 122 – który zawiera definicję mórz zamkniętych lub półzamkniętych, oraz 123 – który zaleca współpracę państwom położonym nad takimi akwenami w wykonywaniu praw i obowiązków przewidzianych przez konwencję. Z art. 122 wynika, że morze półzamknięte składa się w całości lub w przeważającej części z mórz terytorialnych i wyłącznych stref ekonomicznych (EEZ), co odpowiada faktycznej sytuacji Morza Bałtyckiego (rys. 1), z kolei art. 123 zakłada niezwykle ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa ekologicznego elementy współpracy w postaci:

- koordynacji działań związanych z gospodarowaniem żywymi zasobami morza, ich zachowaniem, badaniem i eksploatacją;
- koordynacji wykonywania swoich praw i obowiązków w zakresie ochrony i zachowania środowiska morskiego;
- koordynacji swojej polityki badań naukowych i podejmowania, gdy jest to celowe, wspólnych programów badań naukowych w danym obszarze;
- zapraszania, gdy jest to celowe, innych zainteresowanych państw lub organizacji międzynarodowych do współpracy w stosowaniu postanowień omawianego artykułu.

¹² Zob. B. Buzan, *People, states and fear. An agenda for international security studies in the post-cold war era*, London 1991, s. 19–20; J. Zaputowicz, *Bezpieczeństwo w teoriach stosunków międzynarodowych*, [w:] *Bezpieczeństwo międzynarodowe. Teoria i praktyka*, red. K. Żukrowska, M. Grącik, Warszawa 2006, s. 74–76; również *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007; http://www.msz.gov.pl/files/docs/DPB/polityka_bezpieczenstwa/dokumenty_i_komunikaty/strategia_bezp_nar_2007.pdf [12-04-2011].

Mimo znacznego stopnia zaawansowania współpracy regionalnej państw Morza Bałtyckiego¹³ art. 123 nie jest bez znaczenia dla dalszego polepszenia klimatu stosunków międzynarodowych państw leżących nad tym akwenem. Położenie Polski nad morzem półzamkniętym, ma również dodatkowe implikacje, wychodzące poza część IX konwencji, co powoduje, że zgodnie z jej art. 70 jest ona państwem o niekorzystnym położeniu geograficznym. Można jednak stwierdzić, że z punktu widzenia polskich interesów rybołówczych ani postanowienia art. 62, ani art. 70 nie chronią naszych interesów tak jako państwa, które doznało określonych szkód w wyniku wprowadzenia stref ekonomicznych, a które należy do państw tradycyjnie połowiających w wielu regionach, jak również jako państwa o niekorzystnym położeniu geograficznym.

Podział Morza Bałtyckiego na morza terytorialne i wyłączne strefy ekonomiczne



Źródło: opracowanie własne

¹³ Zob. D. Rossa-Kilian, *op. cit.*, s. 192–279 i 351–415.

Rozważając problem bezpieczeństwa Polski w powiązaniu z UNCLOS, nie sposób nie wspomnieć o jej ratyfikacji. Ustawa z 2.07.1998 r. o ratyfikacji Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay 10.12.1982 r., wraz z Porozumieniem w sprawie implementacji części XI Konwencji, sporządzonym w Nowym Jorku 29.07.1994 r., składa się jedynie z dwóch artykułów. Pierwszy z nich wyraża zgodę na dokonanie przez Prezydenta RP ratyfikacji konwencji i porozumienia, natomiast drugi stanowi, że ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia¹⁴. Musi budzić zdziwienie lakoniczność przywołanej ustawy, szczególnie w odniesieniu do części XV konwencji (załatwianie sporów), a zwłaszcza artykułów: 287 (wybór procedury), 288 (właściwości), 298 (fakultatywne wyłączenia stosowania rozdziału 2), 309 (zastrzeżenia i wyłączenia) i 310 (deklaracje i oświadczenia). Być może nie było takiej potrzeby, jednak z punktu widzenia interesów bezpieczeństwa państwa i dotychczasowych doświadczeń (spór z Danią o rozgraniczenie wód wokół południowego Bornholmu oraz spór z NRD o rozgraniczenie wód w Zatoce Pomorskiej) warto było się zastanowić nad osobną deklaracją odnośnie do wyboru sposobu rozstrzygania sporów, które wynikają z konwencji. Postępowanie innych państw wskazuje na odmienne podejście do omawianego problemu¹⁵.

Ponieważ UNCLOS nie wyposaża państw nadbrzeżnych mórz zamkniętych bądź półzamkniętych w dodatkowe prawa, które by wykraczały poza powszechnie wiążące normy prawa morza (nie wspomina o tym część IX konwencji), to żegluga morska i powietrzna w obszarze poza granicami morza terytorialnego Bałtyku może odbywać się na ogólnej zasadzie wolności mórz, określonej w art. 87 konwencji (wolność morza pełnego). Stąd też dla dalszych rozważań na temat problematyki bezpieczeństwa istotne będzie wyjaśnienie znaczenia artykułów: 88 (wykorzystanie morza pełnego wyłącznie do celów pokojowych) i 301 (korzystanie z mórz w celach pokojowych).

Artykuł 88 stanowi: „Morze pełne jest wykorzystywane wyłącznie do celów pokojowych”. Odwołując się do praktyki międzynarodowej, można stwierdzić, że wymaganie używania jakiegoś terytorium wyłącznie do celów pokojowych może być rozumiane jako:

- wyłączenie lub ograniczenie działalności wojskowej na danym obszarze,

¹⁴ Dz.U. z 1998 r., Nr 98, poz. 609. Konwencja została ratyfikowana 13.11.1998 r., a weszła w życie 13.12.1998 r., natomiast opublikowana w Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543. W sensie konstytucyjnym dopiero z tą ostatnią datą ta obszerna umowa międzynarodowa weszła do polskiego porządku prawnego, szerzej zob. M.H. Kozłowski, *Najnowsze prace legislacyjne związane z wdrażaniem konwencji o prawie morza*, Prawo Morskie 2009, t. XXV, s. 271–272.

¹⁵ Zob. Oświadczenie Rządowe z 23.06.2001 r., <http://www.abc.com.pl/serwis/du/2002/0544.htm>; Kanada ratyfikowała UNCLOS, <http://www.ums.gov.pl/modules.php?name=News&file=article&sid=132>, [28-04-2011]; problem szeroko omawia L. Łukaszyk, *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Warszawa 2009, s. 17–38.

- nakaz powstrzymania się od groźby lub użycia siły w sposób niezgodny z zasadami Karty Narodów Zjednoczonych przy prowadzeniu działalności wojskowej.

Pierwsze rozwiązanie zostało przyjęte w układzie podpisanym 1.12.1959 r. w sprawie Antarktyki¹⁶. Użyte w art. 1 sformułowanie, że Antarktyka będzie wykorzystywana do celów pokojowych, jest jednak uzupełnione wyjaśnieniem, że zakazane jest zakładanie baz, fortyfikacji, przeprowadzanie manewrów, jak też dokonywanie manewrów z bronią jądrową. Także w układzie kosmicznym z 1967 r. zastrzeżenie wykorzystania kosmosu do celów pokojowych nie wyłącza działalności wojskowej poza wyraźnie zakazaniem umieszczaniem w kosmosie broni jądrowej i innej broni masowej zagłady¹⁷. Natomiast art. 88 nie wprowadza ani częściowej, ani całkowitej demilitaryzacji czy też denuklearyzacji morza pełnego, nie zakazuje również działalności („nawigacji”) wojskowej. Co więcej, analiza postanowień konwencji odnoszących się do żeglugi nie tylko nie prowadzi do ustalenia jakichś ograniczeń w stosunku do okrętów, lecz pozwala stwierdzić, że nadal korzystają one z immunitetu i powierzone są im ważne funkcje i zadania w zakresie zwalczania przestępczości międzynarodowej oraz utrzymania ładu i porządku na morzu pełnym¹⁸.

Dodatkowego wyjaśnienia dostarcza art. 301, który stwierdza: „Korzystając ze swoich praw i wypełniając swoje zobowiązania na podstawie niniejszej konwencji, Państwa-Strony powstrzymują się od groźby użycia siły lub użycia siły przeciwko integralności terytorialnej lub niezawisłości politycznej innego państwa, lub w jakikolwiek sposób niezgodny z zasadami prawa międzynarodowego zawartymi w Karcie Narodów Zjednoczonych”. Trzeba zaznaczyć, że cytowany artykuł zamieszczono w części XVI zatytułowanej „Postanowienia ogólne”. Oznacza to, że art. 88 dotyczy tylko morza pełnego, natomiast drugi z nich odnosi się do całości działań wszystkich państw na morzu, a więc do wszystkich obszarów morskich¹⁹. Można zatem stwierdzić, że UNCLOS reguluje prawne problemy statusu okrętów wojennych i ich użycia w okresie pokoju oraz zajmuje w stosunku do działalności wojskowej postawę przyzwalającą, a nie zakazującą.

Co więcej, treść art. 88 i 301 powinno się rozpatrywać w ramach *ius ad bellum* lub użycia siły podczas działalności wojskowej na morzu w czasie pokoju, obejmującej: działania „policyjne” oraz utrzymania bezpieczeństwa, zapewnienie wolności żeglugi, patrolowanie i rozpoznanie, dozór i rekonesans, które same w sobie nie stanowią aktów agresji, z wyjątkiem wrogich intencji lub popełnienia wrogiego aktu. Te z kolei powinny być rozpatrywane w kontekście zapisów Karty NZ oraz prawa zwyczajowego i międzynarodowego – w odniesieniu do zastosowania prawa do samoobrony (art. 51 KNZ).

¹⁶ Dz.U. z 1961 r., Nr, poz. 236.

¹⁷ Dz.U. z 1968 r., Nr 14, poz. 82.

¹⁸ Zob. J. Symonides, *op. cit.*, s. 267–270.

¹⁹ Zob. J. Gilas, *Wojskowy aspekt konwencji prawa morza z 1982 roku*, Prawo Morskie 2000, t. XIII, s. 65–66.

Ponieważ działalność sił zbrojnych na morzu podczas wojny (konfliktu zbrojnego) regulują konwencje haskie i genewskie, a obecnie powszechnie stosuje się Podręcznik z San Remo²⁰, to podsumowując dotychczasowe rozważania, można stwierdzić, że UNCLOS dopuszcza działalność okrętów wojennych (flot wojennych) na morzu w okresie pokoju i ich obecność w poszczególnych obszarach morskich, traktując je jak innych „użytkowników” morza, chociaż wprowadza pewne szczegółowe zapisy. Dodatkowym argumentem potwierdzającym taki wniosek jest art. 29, który podaje definicję okrętu wojennego, oraz treści innych artykułów, np. art. 19 (znaczenie terminu „nieszkodliwy przepływ”), art. 20 (okręty podwodne i inne podwodne środki transportu), art. 30 (nieprzestrzeganie przez okręty wojenne ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego), art. 31 (odpowiedzialność państwa bandery za szkodę wyrządzoną przez okręt wojenny lub inny statek rządowy używany do celów niehandlowych), art. 32 (immunitety okrętów wojennych i innych statków rządowych używanych do celów niehandlowych). Przyjętą tezę potwierdzają również artykuły: 95 (immunitet okrętów wojennych na morzu pełnym), 100 (obowiązek współpracy w zwalczaniu piractwa) w powiązaniu z art. 107 (statki morskie lub powietrzne, które są uprawnione do zajęcia z powodu piractwa), 102 (akty piractwa popełnione przez okręt wojenny, rządowy statek morski lub powietrzny, którego załoga się zbuntowała), a przede wszystkim art. 110 (prawo wizyty) i art. 111 (prawo pościgu), które wskazują okręty wojenne jako podstawowy instrument wykorzystywany przez państwo.

Rozpatrując bezpieczeństwo państwa w kontekście konwencji o prawie morza, powinno się oceniać poszczególne jego elementy (wymienione wcześniej) poprzez pryzmat „funkcji morskiej państwa”²¹, która jest realizowana przez odpowiednie wyspecjalizowane instytucje (administracja morska, służba SAR, Straż Graniczna, Marynarka Wojenna RP) i obejmuje trzy elementy składowe: bezpieczeństwo morskie (środowisko fizyczno-geograficzne, środowisko operacyjne – szeroko pojęta „uprawa morza”)²², ochronę (utrzymanie porządku prawnego na obszarach morskich) i obronę (działalność militarna). Wychodząc z takiego założenia, można wyszczególnić (uwzględniając sytuację przedstawioną na rys. 1) te elementy, które są istotne dla bezpieczeństwa Polski, a do których zalicza się:

²⁰ Zob. *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge 1995; *The Manual of the Law of Armed Conflict*, UK Ministry of Defence, Oxford 2004, s. 347–375; A. Makowski, *Wojna na morzu w regulacjach Podręcznika z San Remo*, [w:] *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Wyzwania XXI wieku*, red. D.R. Bugajski, Gdynia 2008, s. 101–110; A. Makowski, *Konwencja o prawie morza z 1982 r. w sformułowaniach podręcznika San Remo stosowanego w konfliktach zbrojnych na morzu*, *Prawo Morskie* 2009, t. XXV, s. 167–181.

²¹ Zob. J. Urbański, W. Morgaś, Z. Kopacz, *Charakterystyka funkcji morskiej państwa. Czynniki warunkujące ich zmiany oraz skutki*, *Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej* 2007, nr 3 (170), s. 91–101.

²² Zob. M.H. Kozłowski, *Wpływ Konwencji o prawie morza (UNCLOS) na prawo bezpieczeństwa morskiego*, *Prawo Morskie* 2003, t. XIX, s. 39–55; K. Wróbel, *Zintegrowane systemy bezpieczeństwa morskiego*, *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej* 2009, nr 63, s. 95–103.

- obecność (działalność) militarną,
- delimitację obszarów morskich,
- nieszkodliwe przejście,
- przejście tranzytowe, cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej,
- wyłączną strefę ekonomiczną,
- prowadzenie badań naukowych,
- utrzymanie obowiązującego porządku prawnego (ekologia).

Ponieważ kwestie obecności i działalności militarnej w odniesieniu do Morza Bałtyckiego zostały już przedstawione wcześniej, to warto jedynie dodać, że obecnie wszystkie położone nad nim państwa przestrzegają w swojej działalności wojskowej art. 301 UNCLOS, ponadto ich floty wojenne współpracują w ramach różnorodnych ćwiczeń, szczególnie w zakresie działań poszukiwawczo-ratowniczych (SAR) oraz w ramach Partnerstwa dla Pokoju, co – jak można sądzić – jest zgodne z „intencjami” konwencji. Dla większości flot wojennych Morza Bałtyckiego, w tym dla MW RP, zadania na własnych obszarach morskich stały się w znacznym stopniu drugorzędne, natomiast te w oddalonych akwenach morskich – podstawowe. Dodatkowo działalność codzienną flot państw NATO określa dokument standaryzacyjny STANAG nr 1100 Zasady wizyt okrętów państw NATO w portach państw- członków NATO i państw nienależących do NATO (Procedures for Visits to NATO and Non-NATO Ports by Naval Ships of NATO Nations). Podsumowując problem obecności i działalności militarnej na Bałtyku MW RP, można stwierdzić, że zapisy UNCLOS nie ograniczają jej w sposób odczuwalny. Zwyczajowe wolności komunikacyjne w ramach militarnego użytkowania morza pełnego są tożsame z wolnościami obowiązującymi w EEZ i potwierdzonymi w konwencji, natomiast wolności operacyjne, będąc wyłącznie częścią prawa zwyczajowego, zostają w EEZ ograniczone, w takim zakresie, w jakim nie da się ich pogodzić z suwerennymi prawami państwa nadbrzeżnego²³. Natomiast problem obecności i działalności MW RP może pojawić się poza Bałtykiem, gdzie przeciwko prawom i wolnościom komunikacyjnym, w odniesieniu do okrętów wojennych (ich zespołów), występuje ponad 35 państw²⁴.

Do spraw o pierwszorzędym znaczeniu dla bezpieczeństwa Polski należy problem delimitacji obszarów morskich. Obecnie Polska jest jedynym państwem na Bałtyku, które nie uregulowało tej kwestii, co jest tym bardziej ciekawe, że zasadniczą ustawą implementującą konwencję z Montego Bay jest Ustawa z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej

²³ Nie dotyczy to prowadzenia ćwiczeń czy manewrów, zespołowego manewrowania i kotwiczenia, zaopatrywania i niebojowego użycia uzbrojenia. Wątpliwości dotyczą takich form działalności wojskowej, jak zbieranie informacji, umieszczanie instalacji wojskowych w morzu i na jego dnie, prowadzenie pomiarów hydrograficznych.

²⁴ Zob. D.R. Bugajski, *Prawa i wolności komunikacyjne a działalność wojskowa na morzu*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 225–238.

i administracji morskiej²⁵. Można powiedzieć, że przywołana ustawa dostosowała w istocie status prawny wód morskich, na których Polska sprawuje zwierzchnictwo terytorialne bądź ekonomiczne, do wymogów UNCLOS²⁶. Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawa zalicza do polskich obszarów morskich:

- morskie wody wewnętrzne,
- morze terytorialne,
- wyłączną strefę ekonomiczną.

W porównaniu do katalogu obszarów morskich przynależnych państwu nadbrzeżnemu lub podlegających jego ograniczonej jurysdykcji bądź suwerenności prawodawca polski pominął instytucję morskiego pasa przyległego i szelfu kontynentalnego²⁷. Jeżeli chodzi o szelf kontynentalny, to ze względu na okoliczność, że Morze Bałtyckie jest zaliczane do tzw. mórz szelfowych (rys. 1), pominięcie szelfu kontynentalnego jest całkowicie uzasadnione, gdyż w przypadku mórz szelfowych ustanowienie EEZ czyni bezużyteczną instytucję szelfu. Jednakże w świetle wydarzeń związanych z budową rurociągu północnego (Nord Stream) należałoby się zastanowić, czy nie powrócić do tego pojęcia, gdyż pewne interesy narodowe na obszarach morskich byłyby lepiej chronione, gdyby Polska wyeksponowała swoje prawa szelfowe²⁸. Warto wziąć tutaj pod uwagę art. 77 ust. 2 konwencji o prawie morza (prawa państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do szelfu kontynentalnego – badania i eksploatacja jego zasobów naturalnych), który może nagle okazać się niezwykle istotny dla działalności górniczej²⁹ oraz art. 79 ust. 3 (podmorskie kable i rurociągi na szelfie kontynentalnym – wytyczanie trasy dla układania takich rurociągów wymaga zgody państwa nadbrzeżnego). Przydatne do ochrony interesów narodowych są również: art. 79 ust. 4 (ochrona istniejących kabli i rurociągów), art. 81 (wiercenia na szelfie kontynentalnym), art. 85 (budowa tuneli). Bez wątplenia przytoczone sugestie mogą się dziś wydawać kontrowersyjne, jednakże praktyka pokazuje, że mogą okazać się przydatne już jutro i to w najmniej oczekiwanej chwili.

Inaczej natomiast wygląda kwestia strefy przyległej – jej ustanowienie oznacza poszerzenie zasięgu jurysdykcji państwa nadbrzeżnego w sferze prawa publicznego, zwłaszcza administracyjnego i karnego. Warto przy okazji zaznaczyć, że w latach 1932–1977 Polska miała strefę przyległą, ustanowioną na mocy

²⁵ Dz.U. z 1991 r., Nr 32, poz. 131; tekst jednolity: Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502, z późn. zmian. Ustawa weszła w życie 1.07.1991 r. i uchyliła dekret z 2.02.1955 r. o terenowych organach administracji morskiej, ustawę z 17.12.1977 r. o morzu terytorialnym i ustawę z 17.12.1977 r. o szelfie kontynentalnym. Poza tym skreślono w ustawie z 21.05.1963 r. o rybołówstwie morskim rozdział 7, a w ustawie z 17.12.1977 r. o polskiej strefie rybołówstwa morskiego art. 1, w art. 2 – ust. 1 i 2 oraz artykuły 3–9. Zabieg ten był podyktowany potrzebą dostosowania obu wymienionych ustaw do przepisów o wyłącznej strefie ekonomicznej.

²⁶ Zob. L. Łukaszyk, *op. cit.*, s. 241.

²⁷ Zob. S. Kalina, *Prawne problemy delimitacji wód śródlądowych i morskich w Polsce*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 93–97.

²⁸ Zob. M.H. Kozłowski, *Najnowsze prace...*, *op. cit.*, s. 280–281.

²⁹ Zob. W. Smoczyński, *Łupki macie kruche. Rozmowa z Michaelem Schaelem*, Polityka 2011, nr 19 (2806), s. 36–37.

rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z grudnia 1932 r.³⁰. W 1977 r., w związku z ustanowieniem 12-milowej szerokości morza terytorialnego, Polska zrezygnowała ze strefy przyległej. Jednakże obecnie względy bezpieczeństwa³¹ i ochrony bałtyckich interesów Polski stawiają ponownie pytanie o morską strefę przyległą na Bałtyku³². Pod koniec XX w. strefy przyległe stały się instrumentem walki z patologiami międzynarodowymi, takimi jak nielegalna imigracja, handel narkotykami czy ludźmi. Pozwalają także przeciwstawić się groźbie plądrowania podwodnego dziedzictwa kulturowego i przejmowania bez pozwolenia dóbr mających wartość archeologiczną i historyczną, znajdujących się w pobliżu wybrzeży, ale poza granicami morza terytorialnego. Dodatkowym argumentem za wprowadzeniem strefy przyległej jest walka z terroryzmem oraz udział Polski w Proliferation Security Initiative³³. Ponadto państwo nadbrzeżne, ustanawiając strefę przyległą, uzyskuje również prawo do rozpoczynania w niej pościgu, zgodnie z art. 111 UNCLOS, jeśli istnieją dostateczne podstawy, by podejrzewać, że naruszył on ustawy i przepisy państwa nadbrzeżnego. Tak więc ustanowienie strefy przyległej poszerza możliwości rozpoczynania pościgu na sytuacje naruszeń przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych, sanitarnych i dotyczących ochrony podwodnego dziedzictwa.

Dodatkowe argumenty przemawiające za wprowadzeniem strefy przyległej to niewielki akwen Morza Bałtyckiego, co daje spore szanse statkowi, który naruszył polskie przepisy, schronienia się na morzu terytorialnym innych państw. Możliwość ucieczki takiego statku ulegają zmniejszeniu, gdy ścigająca jednostka może rozpocząć pościg nie przed końcem 12., lecz 24. mili morskiej. Wspomniana sytuacja ma niezwykle ważne znaczenie praktyczne. Ustanowienie strefy przyległej nie zwiększy również obciążeń finansowych państwa. Z postanowień konwencji nie wynika jakikolwiek obowiązek podejmowania szczególnych działań czy „inwestycji” w strefę, podczas gdy korzyści związane ze zwiększeniem skuteczności ochrony granicy morskiej w sytuacji zmieniających się zagrożeń są oczywiste.

Ponieważ wstępna wersja projektu nowelizacji projektu ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z 1991 r., wprowadzająca strefę przyległą, jest przedmiotem dyskusji i uzgodnień od jesieni 2004 r., to musi zapewne dziwić tak powolne jej procedowanie, w sytuacji gdy

³⁰ Dz.U. z 1932 r., Nr 109, poz. 894. Przy ówczesnej szerokości morza terytorialnego 3 Mm strefa przyległa była równa jego szerokości.

³¹ Zob. K. Rokiciński, *Bezpieczeństwo obszarów morskich na początku XXI wieku*, Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej, rozprawa habilitacyjna, dodatek, Warszawa 2007, s. 246–256.

³² Zob. J. Symonides, *Status prawny strefy przyległej w międzynarodowym prawie morza. Celowość jej ustanowienia przez Polskę*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 5–26; M.H. Koziański, *Najnowsze prace...*, op. cit., s. 277–280.

³³ Zob. R. Chesney, *The Proliferation Security Initiative WMD. Interdiction on the High Seas*, <http://www.nationalstrategy.com/Fall/202003/Chesney.htm>, [26-11-2003].

wprowadzenie strefy przyległej ma żywotne znaczenie dla ochrony interesów państwa polskiego³⁴.

W odniesieniu do EEZ ustawa o obszarach morskich i administracji morskiej w art. 15 stanowi, że jest ona położona na zewnątrz morza terytorialnego i przylega do tego morza oraz obejmuje wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrze ziemi³⁵. Przepis ten jest wzorowany na art. 55 (specjalny reżim prawny EEZ) UNCLOS. Jak głosi przepis art. 16 ust. 1 ustawy, granice EEZ ustalają umowy międzynarodowe. Polska zawarła następujące umowy delimitacyjne:

- umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu morza terytorialnego, strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim, podpisana w Moskwie 17.07.1985 r.³⁶, której sukcesorami są obecnie Rzeczpospolita Polska i Federacja Rosyjska;
- umowa w sprawie rozgraniczenia szelfu kontynentalnego i stref rybołówczych między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Królestwem Szwecji, sporządzona w Warszawie 10.02.1989 r.³⁷;
- umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej, podpisana w Berlinie 22.05.1989 r.³⁸, którą potwierdzono w traktacie z Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy, podpisanym w Warszawie 14.11.1990 r.³⁹.

Zdaniem autora na uwagę zasługuje ostatnia z umów, zawarta między PRL i NRD, gdyż stanowi wręcz pokaz „braku należytej staranności”, a nawet „rażącego niedbalstwa” w tworzeniu dokumentu, który, jak można sądzić, ma niebagatelne znaczenie dla rozwoju gospodarczego zespołu portowego Szczecin–Swinoujście (Gazoportu), a co za tym idzie – bezpieczeństwa gospodarczego Polski. Z tekstu umowy i dołączonej do niej mapy wynika, że wbrew treści preambuły, w której wyrażono pragnienie rozgraniczenia swoich obszarów morskich, do ich całkowitego rozgraniczenia nie doszło. Wskazuje na to art. 5 umowy w powiązaniu z mapą stanowiącą jej część integralną (por. art. 7 ust. 1 umowy), a także treść art. 6. Ponieważ głosy dotyczące samego sporu, a także głosy krytyczne odnoszące się do zawartej umowy występują w literaturze

³⁴ Projekty nowelizacji ustawy o obszarach morskich autorstwa Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego i Ministerstwa Infrastruktury, zob. M.H. Koziański, *Najnowsze prace...*, *op. cit.*, s. 282–285 i 286–287, odpowiednio.

³⁵ Zob. Z. Knypl, *Ustawa o obszarach morskich i administracji morskiej. Komentarz*, Sopot 1995, s. 74–79.

³⁶ Dz.U. z 1986 r., Nr 16, poz. 85.

³⁷ Dz.U. z 1989 r., Nr 54, poz. 323.

³⁸ Dz.U. z 1989 r., Nr 43, poz. 233.

³⁹ Dz.U. z 1992 r., Nr 14, poz. 54, 55; zob. również L. Łukaszyk, *op. cit.*, s. 75; Z. Knypl, *Rozgraniczenie obszarów morskich Polski i Niemiec w Zatoce Pomorskiej w świetle nowego traktatu*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska 1991, nr 4.

przedmiotu⁴⁰, to warto jedynie zaznaczyć, że nie ma w umowie wzmianki o specjalnych prawach i obowiązkach Polski, uzasadnionych obiektywną okolicznością, że przez obszar, którego umowa dotyczy, wiedzie jedyna droga morska do Świnoujścia i Szczecina, a Polska musi ją utrzymywać w stanie zdatnym do bezpiecznej żeglugi. Niezależnie od specjalnych interesów Polski obowiązek ten wynika z prawa międzynarodowego wobec wszystkich państw, których statki uprawniają żeglugę do tych dwóch portów. Trudności wynikające z wymienionych „niedostatków” umowy są dzisiaj aż nazbyt widoczne przy układaniu końcowej części rurociągu północnego przez Zatokę Pomorską oraz utrzymaniu bezpiecznych głębokości na torze wodnym do portów Świnoujście i Szczecin dla statków o zanurzeniu 14,5 m, natomiast akty prawne, jak np. Rozporządzenie Rady Ministrów z 22.02.1995 r. w sprawie ustalenia granicy redy dla portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie, jakkolwiek ważne, to jednak nie poprawiają sytuacji Polski⁴¹. Należy się spodziewać w przyszłości kolejnych „incydentów” ze strony Niemiec w postaci różnorodnych prób (ogłaszanie ćwiczeń wojskowych, wyznaczanie obszarów chronionych, kontrole, zatrzymania statków) utrudniająco-zniechęcających do żeglugi w tym rejonie.

Z powodu braku umowy delimitacyjnej z Królestwem Danii w przepisie art. 67 ust. 2 ustawy obszarach morskich zawarto postanowienie, że do czasu uregulowania rozgraniczenia stref duńskiej i polskiej (rys. 1) będą obowiązywały przepisy art. 2 ust. 3 i 4 Ustawy z 17.12.1977 r. o polskiej strefie rybołówstwa morskiego⁴². Ten przepis o charakterze przejściowym miał obowiązywać do czasu zawarcia umowy z Danią, a gdyby do zawarcia umowy nie doszło, wówczas powinny zostać wykonane postanowienia art. 16 ust. 2 ustawy, które nałożyły na Radę Ministrów obowiązek wydania rozporządzenia delimitacyjnego. Żaden z celów zakładanych przez prawodawcę jak dotychczas nie został osiągnięty pomimo negocjacji rozpoczętych w 1972 r. Należy podkreślić, że jest to najdłużej trwający i do tej pory nierozstrzygnięty spór delimitacyjny na Bałtyku. Obydwa państwa podpisały i ratyfikowały konwencję o prawie morza, ale odmiennie interpretują jej art. 74 (delimitacja wyłącznej strefy ekonomicznej między państwami, których wybrzeża leżą naprzeciw siebie lub sąsiadują ze sobą). Polska wskazuje na zasady słusznościowe (okoliczności geograficzne) jako właściwą podstawę do wyznaczania granicy, natomiast Dania za właściwą

⁴⁰ Zob. W. Czaplinski, *The Polish – East German Dispute on the Delimitation of the Maritime Areas in the Bay of Pomerania – an Appraisal*, Polish Yearbook of International Law 1989–1990, vol. XVIII, s. 8–16; J. Gilas, *Status prawnomiędzynarodowy Zatoki Pomorskiej*, Kurier Szczeciński z 12.01.1988 r., s. 2–3; *idem*, *Prawnomiędzynarodowe problemy delimitacji obszarów morskich PRL z państwami sąsiednimi*, Prawo Morskie 1990, t. IV, s. 77–81; *idem*, *Kryteria traktatów – studium infrastruktury pokoju*, Toruński Rocznik Praw Człowieka i Pokoju 1993, z. 2 (1994), s. 46; T. Jasudowicz, *W obronie dostępu do morza*, Warszawa 1989, s. 1–14 i 18–76; M. Ilnicki, *Rozgraniczenie wód morskich w Zatoce Pomorskiej. Geneza sporu*, Warszawa 1989; Z. Knypl, *op. cit.*, s. 75–79.

⁴¹ Dz.U. z 1995 r., Nr 20, poz. 101.

⁴² Dz.U. Nr 37, poz. 163.

metodę delimitacji uważa linię środkową⁴³. W rezultacie nałożenia się tych roszczeń powierzchnia powstałego obszaru spornego wynosi 3503 km².

Ostatnie nieformalne konsultacje polsko-duńskie w sprawie delimitacji odbyły się 29.10.2003 r. w Kopenhadze i zostały zakończone powołaniem grupy ekspertów, której zadaniem będzie sporządzenie mapy strefy spornej i określenie na niej wszystkich możliwych linii podziału innych niż mediana. Kolejna runda negocjacji ma się odbyć w Warszawie po opracowaniu mapy przez grupę ekspertów. Najnowsze duńskie rozporządzenie wykonawcze z 19.07.2002 r. uchyliło art. 2 poprzedniego rozporządzenia (podział według mediany), natomiast wprowadziło art. 5 o następującym brzmieniu: „Na obszarze pomiędzy Bornholmem a Polską linia graniczna wyłącznej strefy ekonomicznej zostanie ustalona przez porozumienie z Polską. Dopóki tego rodzaju porozumienie nie zostanie zawarte, linia graniczna będzie rozciągać się z punktu, który zostanie wyznaczony przez porozumienie Szwecji z Polską, do punktu wskazanego w porozumieniu zawartym przez Polskę z Niemcami jako linia, której każdy punkt będzie jednakowo oddalony od najbliższych punktów linii podstawowych odnośnych państw”⁴⁴.

Można przyjąć, że nadal istnieje prawdopodobieństwo rozstrzygnięcia sporu w drodze rokowań dwustronnych, zwłaszcza że żadna ze stron do tej pory nie wyraziła woli przekazania sporu do rozpatrzenia przez organ międzynarodowy lub woli powołania komisji koncyliacyjnej, chociaż jak można sądzić, po obu stronach brakuje woli politycznej do osiągnięcia konsensusu w sprawie delimitacji. Sytuacja powyższa, podobnie jak w przypadku Zatoki Pomorskiej, może w określonym momencie i okolicznościach przybrać postać mało dogodną dla interesów bezpieczeństwa Polski w wymiarze ekonomicznym.

Przedstawione problemy delimitacyjne z Niemcami i Danią, które mają już swoją długą „historię”, są tym bardziej niezrozumiałe w świetle przynależności wszystkich „aktorów” wydarzeń do UE i NATO. Dodatkowo, nie oceniając oczywiście bieżącej działalności polskiego MSZ w omawianych sprawach, warto przypomnieć podstawową zasadę teorii bezpieczeństwa międzynarodowego, która stwierdza wyraźnie, że nierozwiązany problem rodzi wyzwania, te z kolei generują zagrożenia, a dalej pozostaje już konflikt, którego chyba nikt by sobie nie życzył w tej części Europy. Innym groźnym elementem może być wykorzystywanie opisywanej sytuacji przez państwa trzecie⁴⁵.

Jednym z zasadniczych praw dotyczących żeglugi, a także bezpieczeństwa militarnego i ekonomicznego, jest nieszkodliwe przejście przez morze terytorialne innego państwa. O ile żegluga statków handlowych przez morza terytorialne

⁴³ Pełne omówienie problemu, zob. T. Górski, *Delimitacja obszarów morskich między Polską a Danią*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 75–87.

⁴⁴ Act No. 411 of 22 may 1996 on Exclusive Economic Zone, <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/DNK.htm>.

⁴⁵ Zob. *Gazociąg Północny: spór polsko-duński*, http://www.wnp.pl/drukuj/23437_1.html, [08-05-2011].

innych państw niż państwo bandery nie wzbudzała specjalnych kontrowersji, to już kwestia dotycząca korzystania z tego prawa w odniesieniu do okrętów wojennych nie była tak jednoznaczna⁴⁶. Dokonując analizy art. 17 (prawo nieszkodliwego przepływu) UNCLOS oraz treści artykułów zawartych w rozdziale 3 (nieszkodliwy przepływ przez morze terytorialne) podrozdział A (zasady odnoszące się do wszystkich statków), można dokonać następującej ich wykładni:

- wszystkie statki, łącznie z okrętami wojennymi, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu, bez względu na ładunek, uzbrojenie, rodzaj napędu, banderę, właściciela, przeznaczenie lub port docelowy;
- art. 19 ust. 2 przedstawia wyczerpującą listę działań, które powodują, że przepływ traci nieszkodliwy charakter;
- każda ustawa czy przepis państwa nadbrzeżnego, które stanowią, że przepływ traci nieszkodliwy charakter, musi uwzględniać postanowienia odnoszące się do morza terytorialnego – art. 21 (ustawy i inne przepisy państwa nadbrzeżnego dotyczące nieszkodliwego przepływu) i nie może brać za podstawę swojej decyzji posiadanego ładunku, uzbrojenia, rodzaju napędu, bandery jednostki etc.;
- żaden z zapisów konwencji o prawie morza nie upoważnia państwa nadbrzeżnego do uzależnienia prawa do nieszkodliwego przepływu statków, w tym okrętów wojennych, od uprzedniej notyfikacji czy też udzielenia wcześniejszej zgody przez to państwo.

Praktyka wśród państw bałtyckich w odniesieniu do stosowania prawa do nieszkodliwego przepływu jest zróżnicowana. Trzeba przyznać, że Polska przez długi okres stosowała restrykcyjne przepisy dotyczące nieszkodliwego przepływu okrętów wojennych przez polskie morze terytorialne i dopiero Rozporządzenie MON z 27.05.2008 r. w sprawie przepływu okrętów wojennych obcych państw przez polskie morze terytorialne oraz warunków wejścia tych okrętów na polskie morskie wody wewnętrzne⁴⁷ zawiera zapisy zgodne z „duchem” UNCLOS. W zakresie regulacji rozporządzenia znalazły się zasady przepływu okrętów obcych państw przez polskie wody terytorialne, warunki wejścia tych okrętów na wody wewnętrzne oraz postępowanie w sprawie wniosku o zezwolenie na wejście na wody wewnętrzne. Dalej potwierdzono, że okręty korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez polskie morze terytorialne zgodnie z zasadami określonymi w prawie międzynarodowym, a wejście na wody wewnętrzne wymaga zgody Dowódcy Marynarki Wojennej. Oczywiście rozporządzenia nie stosuje się wobec okrętów uczestniczących w ćwiczeniach prowadzonych wspólnie z MW RP, tutaj znajdują zastosowanie umowy państw NATO (STANAG 1100), umowy wielostronne w ramach PdP, czy też umowy dwustronne, jak umowa polsko-niemiecka z 23.08.2000 r.⁴⁸ lub

⁴⁶ Zob. A. Makowski, *Ratyfikacja konwencji z 1982 r. a problem nieszkodliwego przepływu okrętów*, Prawo Morskie 1999, t. XII, s. 81–88.

⁴⁷ Dz.U. Nr 131, poz. 834.

⁴⁸ Dz.U. z 2002 r., Nr 206, poz. 1750.

umowa polsko-litewska z 05.02.2001 r.⁴⁹. Inne ograniczenia związane z wykonywaniem prawa nieszkodliwego przepływu przez polskie morze terytorialne przez obce statki wynikają z utrzymywania akwenów czasowo zamykanych dla żeglugi⁵⁰.

W regionie Morza Bałtyckiego tylko Szwecja, Łotwa i Niemcy bezwarunkowo zaakceptowały rozwiązanie, że przejście okrętów przez morze terytorialne nie może być ograniczane przez narodowe regulacje. Potwierdzają to szwedzkie i niemieckie deklaracje złożone przy podpisywaniu i ratyfikacji UNCLOS. Z kolei przepisy Republiki Łotewskiej regulują tylko przepływ wyjściowy i wejściowy na wody wewnętrzne, pozostawiając tym samym wolny przepływ prosty bez wcześniejszej zgody lub notyfikacji. Prawo przejścia przez estońskie morze terytorialne jest przedmiotem regulacji z 1992 r.⁵¹, zgodnie z którą obce okręty powinny notyfikować przejście nie później niż 48 godzin przed planowanym przejściem. W stosunku do statków z napędem jądrowym wymagane jest wcześniejsze uzyskanie zgody drogą dyplomatyczną co najmniej 30 dni przed planowanym przejściem. Z kolei rozwiązanie litewskie dotyczące przepływu z 25.06.1992 r.⁵² zostało oparte na zasadzie wzajemności. Obecną sytuację w zakresie nieszkodliwego przepływu na wodach rosyjskich reguluje decyzja rządu Federacji Rosyjskiej z 2.10.1999 r.⁵³ oraz federalna ustawa o morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i strefie przyległej z 17.07.1998 r.⁵⁴, która wprowadza jedną zmianę w odniesieniu do postanowień konwencji o prawie morza, polegającą na ograniczeniu do trzech liczby okrętów przechodzących przez morze terytorialne w celu wejścia do portu. Wymienioną federalną ustawę jednak „wzmocniono” zasadami pływania i przebywania obcych okrętów wojennych i innych statków państwowych używanych do celów niehandlowych, na morzu terytorialnym, na morskich wodach wewnętrznych, w bazach marynarki wojennej i punktach bazowania okrętów wojennych oraz w portach morskich Federacji Rosyjskiej z 2.10.1999 r.⁵⁵, które w określonych okolicznościach pozostawiają wolność decyzji państwu nadbrzeżnemu, w odniesieniu do regulowania prawa do nieszkodliwego przepływu, a nawet „badanie” okoliczności wymuszonego wejścia na wymienione w zasadach obszary. Wcześniejsza notyfikacja przejścia prostego okrętów i uprzednie uzyskanie zgody na przepływ wejściowy jest także wymagane przez Finlandię. Również Dania, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem z 1.05.1999 r., wymaga w przypadku jednoczesnego przejścia więcej niż trzech okrętów przez morze terytorialne w tranzycie przez Wielki Błę, Błę

⁴⁹ M.P. z 2002 r., Nr 6, poz. 117.

⁵⁰ Rozporządzenie z 20.07.2005 r. (Dz.U. z 2005 r., Nr 145, poz. 1216).

⁵¹ Zob. *Rules of Navigation of Ships through Territorial Sea and Internal Waters of Estonia*, IJMCL 1993, vol. 8, no. 2, s. 425.

⁵² Zob. *Law of the Republic Lithuania on the State Boundary of the Republic of Lithuania of 25 June 1992*, IJMCL 1993, vol. 8, no. 2, s. 294–299.

⁵³ Zob. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/>, [26-05-2011].

⁵⁴ Zob. I.M. A w r a m i e n k o, *Miejdunarodnoje morskoje prawo*, Moskwa 2003, s. 371–409.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 410–433.

Samsøe i Sund notyfikacji na drodze dyplomatycznej⁵⁶. Oczywiście poza Sundem i Bełtami w pozostałej części morza terytorialnego Królestwa Danii okręty korzystają z prawa nieszkodliwego przejścia, bez zgody i notyfikacji oraz ograniczenia ich liczby.

W świetle powyższych rozważań wydaje się zaskakujące utrzymywanie na tak niewielkim morzu jak Bałtyk sprzecznych z prawem międzynarodowym rozwiązań, będących, jak się wydaje, reliktem czasów zimnowojennej konfrontacji. Na pewno taka sytuacja nie sprzyja budowie wzajemnego zaufania w regionie, a także bezpieczeństwu międzynarodowemu. Być może niektóre państwa traktują to jako element prestiżu w sytuacji, gdy współpracę państw regionu (w tym wojskową) można by uznać za wzorcową. Należy sądzić, że dalsza ewolucja prawa państw nadbrzeżnych będzie w tym przypadku przebiegała w kierunku zgodnym z zapisami UNCLOS.

Kolejnym ważnym elementem mającym bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ekonomiczne i militarne Polski są zapisy konwencji odnoszące się do prawa przejścia tranzytowego i żeglugi w cieśninach morskich wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej (część III). Specyficzna sytuacja geograficzna Bałtyku powoduje, że cieśniny Sund i Bełty są jedyną naturalną drogą łączącą polskie porty ze szlakami morskimi wszechoceanu. Wymienione cieśniny zgodnie z art. 35 pkt c (zakres niniejszej części) należą do cieśnin, w odniesieniu do których już dawno zawarto umowy międzynarodowe. Umowy te uregulowały w całości lub w części kwestię przejścia przez te cieśniny i nadal obowiązują. Na Bałtyku należy do nich dodatkowo Cieśnina Wysp Alandzkich. Ponadto występują na jego akwenie cieśniny wolności komunikacyjnych (art. 36 – trasy wytyczone na wodach morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej w cieśninach używanych do żeglugi międzynarodowej), szczególnie kategoria cieśnin zwana korytarzami wolności komunikacyjnych. Należą do nich cieśniny Bornholmogat, Fehmarnbełt, Rynna Kadet u wejścia na Zatokę Fińską, których reżim prawny powstał w wyniku umowy państw położonych nad nimi. Na Bałtyku występują też cieśniny ślepego zaułka (art. 45 ust. 1 pkt b – nieszkodliwy przepływ), do których należą Zatoka Flensburska (Flensburger Fjord) oraz Cieśnina Pilawska.

Należy stwierdzić, że poszczególne artykuły zawarte w części III UNCLOS wpływają w sposób pozytywny na uprawianie żeglugi na Morzu Bałtyckim. Chronią one z jednej strony prawa państw nadbrzeżnych położonych nad cieśninami, z drugiej zaś zabezpieczają interesy państw (osób prawnych) korzystających z przejścia tranzytowego przez takie cieśniny. Dodatkowym pozytywnym elementem są kwestie związane z bezpieczeństwem żeglugi i bezpieczeństwem państwa nadbrzeżnego (art. 39 ust. 1, 2 i 3, art. 41, art. 42, art. 43). Ze względu na strategiczne znaczenie dla państw Morza Bałtyckiego cieśnin

⁵⁶ Zob. D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009, s. 147–148 i 150.

Sund i Bełty niezwykle istotny jest zapis art. 44 (obowiązki państw położonych nad cieśninami), stanowiący, że nie można zawieszać prawa przejścia tranzytowego. Doświadczenia historyczne związane z I i II wojną światową wskazują, że taka realna groźba może się pojawić, chociaż w obecnych uwarunkowaniach polityczno-wojskowych Bałtyku jest mało prawdopodobna. Odnosząc się szerzej do problemu przejścia tranzytowego przez cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej, w celu zapewnienia interesów państwa na morzu Polska powinna stać na stanowisku, że:

- prawo do przejścia tranzytowego w „normalnym trybie” odnosi się do wszystkich jednostek pływających i statków powietrznych;
- „normalny tryb” przejścia powinien obejmować: przejście okrętu podwodnego w pozycji zanurzonej, przelot wojskowych statków powietrznych w szyku, czynności związane z samoobroną okrętu lub zespołu okrętów, przekazywanie zaopatrzenia oraz start i lądowanie statków powietrznych;
- słowa „cieśnina” i „cieśniny” nie powinny być ograniczane wyłącznie do nazw geograficznych lub kategorii, ale powinny obejmować wszystkie wody, niebędące przedmiotem rozważań części IV konwencji o prawie morza (państwa archipelagowe), oddzielające jedną część morza pełnego lub EEZ od drugiej części morza pełnego lub EEZ, lub inne wody wymienione w art. 45 (nieszkodliwy przepływ);
- określenie „wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej” obejmuje wszystkie cieśniny, które mogą być wykorzystane do żeglugi międzynarodowej.

Ostatni z wymienionych problemów dotyczy kwestii żeglugi międzynarodowej w Cieśninie Pilawskiej i na Zalewie Wiślanym⁵⁷. Została ona podjęta przez Polskę po 1989 r. i – oprócz dyskusji po obu stronach – stała się dla Rosji dogodnym narzędziem szantażu. Według zgodnego stanowiska MSZ Polski i Federacji Rosyjskiej Cieśnina Pilawska jest cieśniną zamkniętą dla żeglugi międzynarodowej, w której przepływ reguluje prawo rosyjskie. W takim „duchu” sporządzono również projekty umowy – rosyjski z 1995 r. odrzucony przez stronę polską oraz polski z 2004 r., który miał zastąpić protokół z 1945 r., gdyż według Rosjan utracił on moc w związku przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Również podpisana we wrześniu 2009 r. umowa o żegludze na Zalewie Wiślanym nie rozwiązuje tego problemu. Dopuszcza ona do żeglugi statki pod banderą państw trzecich pod warunkiem złożenia z wyprzedzeniem 15-dniowym przed planowanym wejściem na Zalew Wiślany wniosku o zgodę do kapitanatu portu w Królewc (Kaliningradzie). Administracja rosyjska może odmówić zgody, jeśli uzasadniają to „względy obrony, bezpieczeństwa lub ekologiczne”, czyli z praktycznego punktu widzenia żegluga uzależnia się od uzna-

⁵⁷ Pełne omówienie problemu, zob. D.R. Bugajski, *Polska i międzynarodowa żegluga w Cieśninie Pilawskiej*, Polski Przegląd Dyplomatyczny 2006, nr 4 (32), s. 67–93; *idem*, *Prawo do żeglugi w Cieśninie Pilawskiej a praktyka międzynarodowa*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 209–227; *Prawa żeglugowe...*, *op. cit.*, s. 281–285 i 289–294.

nia urzędnika rosyjskiego, co – jak można sądzić – trudno uznać za sukces. Wydaje się, że utrzymywanie przez polskie MSZ stanowiska zgodnego ze stanowiskiem rosyjskim o niemiedzynarodowym charakterze cieśniny przeczy elementarnym zasadom negocjacji. Rozwiązaniem zgodnym z polskim interesem w obszarze bezpieczeństwa państwa byłoby zastosowanie art. 45 ust. 1, pkt. b, w której UNCLOS zapewnia niepodlegające zawieszaniu prawo nieszkodliwego przepływu (cieśnina ślepego zaułka – *dead-end strait*).

Jeśli około 36% wszechoceanu zostało „zawłaszczone” przez państwa nadbrzeżne po wprowadzeniu 200-milowych EEZ, to jak już wspomniano, w przypadku Bałtyku ma miejsce, poza pewnymi wyjątkami ujętymi w tekście, całkowity podział tego morza na EEZ poszczególnych państw nadbrzeżnych. Ponieważ kwestie delimitacji EEZ zostały przedstawione wcześniej, jak również omówiono działalność wojskową na tych obszarach, to pozostaje wskazanie ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa elementów odnoszących się do tej kategorii obszarów morskich. W związku z „konfliktem” interesów wynikających z suwerennych praw ekonomicznych państwa nadbrzeżnego a prawami i obowiązkami innych państw w wyłącznej strefie ekonomicznej (art. 58), należałoby uwzględnić dwa następujące czynniki:

- wszystkie państwa korzystają w EEZ z wolności wymienionych w art. 87 konwencji o prawie morza, o ile jest to zgodne z jej postanowieniami, włączając *inter alia* działalność wojskową;
- działania państw nadbrzeżnych mające związek z wymienionymi wolnościami i korzystaniem z EEZ muszą być zgodne z treścią konwencji, szczególnie prawo stanowione przez państwo nadbrzeżne w swojej EEZ nie może być sprzeczne z wolnością morza pełnego.

Problem morskich badań naukowych, w tym pomiarów wykonywanych dla celów wojskowych, nie był dotychczas przedmiotem sporów państw położonych nad Bałtykiem. Współpracę służb hydrograficznych większości państw bałtyckich należy uznać za wzorcową. Można by było rozpatrywać kwestię dopuszczalności badań naukowych i pomiarów wojskowych w EEZ innych państw, jeśli nie mają one związku z ich ekonomicznym wykorzystaniem, jednak w przypadku ich bałtyckich „rozmiarów” należy przyjąć, że nie warto podnosić tego problemu, tym bardziej że dotychczasowe doświadczenia w tym zakresie są jednoznacznie pozytywne (ICES – Międzynarodowa Rada Badań Morza)⁵⁸. Dlatego w przypadku ochrony polskich interesów bezpieczeństwa na Bałtyku wydaje się wystarczające stosowanie następujących zapisów UNCLOS: art. 19 ust. 2, pkt j (znaczenie terminu „nieszkodliwy przepływ” – prowadzenie działalności badawczej lub obserwacji hydrograficznych), art. 21 ust. 1, pkt g (ustawy i inne przepisy państwa nadbrzeżnego dotyczące nieszkodliwego przepływu – morskich badań naukowych i obserwacji hydrograficznych), art. 33 ust. 1, pkt a (strefa przyległa – zapobiegania naruszeniu jego ustaw i innych przepisów...),

⁵⁸ Zob. D.R. Bugajski, *Międzynarodowe organizacje morskie*, Gdynia 2009, s. 130–133.

art. 40 (działalność badawcza i obserwacje hydrograficzne podczas przejścia tranzytowego), art. 303 (obiekty archeologiczne i historyczne znalezione w morzu) i część XII – „Ochrona i zachowanie środowiska morskiego”, rozdział 4 (monitoring i ocena środowiska).

Ostatni z elementów, który zdaniem autora wywiera wpływ na wszystkie składowe bezpieczeństwa państwa (w tym bezpieczeństwa morskiego), to utrzymanie obowiązującego porządku prawnego wynikającego z zapisów konwencji o prawie morza, w tym kwestie ekologii – ze względu na specyfikę Morza Bałtyckiego.

Biorąc pod uwagę rzeczywiste i potencjalne zagrożenia dla regionu bałtyckiego można na podstawie dotychczasowych badań wyszczególnić następujące: zorganizowana przestępczość (handel ludźmi, handel narkotykami, bronią, kradzionymi samochodami, przemyt tytoniu, alkoholu, dóbr opatrzonych zastrzeżonym znakiem towarowym) i w dalszej kolejności: nielegalna imigracja, terroryzm morski, proliferacja broni masowego rażenia, piractwo⁵⁹. Powstaje zatem pytanie, jakie zapisy konwencji można tutaj zastosować. Uwzględniając sytuację prawno-geograficzną, która wynika z rysunku 1, przydatne będą: art. 25 (prawo państwa nadbrzeżnego do obrony), art. 27 (jurysdykcja karna na pokładzie obcego statku), art. 28 (jurysdykcja cywilna w stosunku do obcych statków), art. 33 (strefa przyległa) oraz art. 90–111 części VII (morze pełne), w szczególności: art. 99 (zakaz przewożenia niewolników), art. 100–107 traktujące zwalczanie piractwa, art. 108 (nielegalny handel narkotykami lub substancjami psychotropowymi), art. 109 (nielegalne nadawanie audycji z morza pełnego), szczególnie zaś art. 110 (prawo wizyty) i art. 111 (prawo pościgu). Dodatkowym elementem wzmacniającym omawiane zagadnienia jest aktualna współpraca państw regionu (również w ramach UE) w zakresie zwalczania przestępczości zorganizowanej, a w kwestiach militarnych – w ramach NATO, UE, OBWE i ONZ.

Ze względu na fizyczno-geograficzne oraz oceanograficzne właściwości Bałtyku niezwykle istotnym elementem jest jego bezpieczeństwo ekologiczne. Trzeba stwierdzić, że UNCLOS nadaje znaczącą rangę zagadnieniom ochrony środowiska morskiego – poświęcono tym kwestiom całą część XII oraz wiele artykułów w innych jej częściach. Zawarto w niej wiele zasad regulujących m.in. współpracę ekologiczną, monitoring i odpowiedzialność na płaszczyźnie międzynarodowej za szkody powstałe w środowisku morskim. Ogromną wagę ma nadanie w art. 192 (zobowiązania ogólne) konwencji zasadzie ochrony środowiska morskiego charakteru *ius cogens*, stanowiąc, że „państwa są obowiązane do

⁵⁹ Zob. K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005, s. 73-206; K. Wardin, *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*, Warszawa 2007, s. 87-127; K. Rokiciński, *op. cit.*, s. 247-256; T. Szubrycht, *Zrównoważenie sił morskich w polityce morskiej europejskich państw NATO*, rozprawa habilitacyjna, Zeszyty Naukowe AON, Warszawa 2008, s. 113-132; D. Rossa-Kilian, *op. cit.*, s. 342-350.

ochrony środowiska morskiego”. Ponieważ omawiana problematyka była i jest szeroko prezentowana na łamach „Prawa Morskiego” i w oddzielnych publikacjach przez takich autorów, jak J. Ciechanowicz-McLean, M.H. Koziński, L. Łukaszuk, A. Straburzyński, D. Pyć, D.R. Bugajski, D. Rossa-Kilian, to autor czuje się „zwolniony” z obowiązku szerszego omawiania powyższych zagadnień, natomiast należy z całą mocą podkreślić, że sprawy ekologii i współpracy ekologicznej w regionie Bałtyku były dostrzegane już na długo przed rozpoczęciem prac III konferencji prawa morza. Stąd też bezpieczeństwo ekologiczne Morza Bałtyckiego, a w tym Polski, jest wzmacniane przez odpowiednie inicjatywy i prace takich międzynarodowych ciał wykonawczych, jak: HELCOM (Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku – Komisja helsińska), ICES (Międzynarodowa Rada Badań Morza), IBCFS (Międzynarodowa Komisja Rybołówstwa Morza Bałtyckiego), ASCOBANS (Porozumienie o ochronie małych waleni Bałtyku i Morza Północnego), czy też organizacje pozarządowe, jak: CCB (Koalicja na rzecz Czystego Bałtyku), Komitet Bałtyckich Biologów Morza oraz regionalne projekty ochrony środowiska⁶⁰. Warto również wspomnieć stosowaną konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki MARPOL 1973/1978 czy zaliczenie Morza Bałtyckiego do obszarów o szczególnej wrażliwości PSSAs (particularly sensitive sea areas)⁶¹. Podsumowując powyższe rozważania, można stwierdzić, że zapisy konwencji o prawie morza i ich implementacja w sposób zasadniczy wpływają na bezpieczeństwo ekologiczne Polski.

WNIOSKI

Przedstawiony materiał skłania do odpowiedzi na zasadnicze pytanie niniejszego artykułu, czy i jaki jest wpływ konwencji o prawie morza z 1982 r. na bezpieczeństwo Polski. Uwzględniając przyjęte tezy z zakresu badań nad bezpieczeństwem, można przedstawić następujące wnioski o charakterze ogólnym i szczegółowym.

- Konwencja obejmuje swoim zasięgiem wszystkie obszary bezpieczeństwa – od bezpieczeństwa militarnego po bezpieczeństwo społeczno-kulturowe, a jej szczególny wpływ daje się zauważyć w takich „sektorach”, jak: bezpieczeństwo militarne, bezpieczeństwo ekonomiczne, bezpieczeństwo ekologiczne i bezpieczeństwo społeczno-kulturowe. Jednocześnie jej ustalenia, biorąc pod uwagę zapisy Karty NZ, znajdują zastosowanie w pokojowej działalności państw na poszczególnych obszarach morskich.

⁶⁰ Szerzej zob. D. Rossa-Kilian, *op. cit.*, s. 273–279.

⁶¹ Zob. D. Pyć, *Efektywność środków ochrony w obszarach morskich o szczególnej wrażliwości*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 105–124.

- Konwencja wyróżnia Morze Bałtyckie jako morze specjalnego rodzaju i zaleca współpracę państw nadbrzeżnych, szczególnie w zakresie ekologii i badań naukowych, chociaż nie nadaje specjalnych praw ani przywilejów z tego tytułu, to łączy je, zgodnie z doktryną talasokratyczną, z całością wód wszechoceanu. Należy także zauważyć, że zarówno w zakresie współpracy rządów poszczególnych państw, jak i współpracy pozarządowej, konwencja spełnia swoje zadanie, natomiast ujemną stroną jest zróżnicowana interpretacja wskazanych w tekście artykułów, nie zawsze zgodna z jej „duchem”, a silnie akcentująca partykularne interesy państw nadbrzeżnych.
- Należy zauważyć słabą znajomość konwencji o prawie morza przez polskie elity polityczne i lekceważenie spraw związanych z jej implementacją oraz praktycznym stosowaniem jej zapisów. Stan taki może skutkować w przyszłości trudnymi do przewidzenia incydentami w najmniej odpowiednich, z politycznego punktu widzenia, momentach. Równie nisko należy ocenić jakość aktów prawnych związanych z implementacją konwencji na tle ustawodawstwa innych państw bałtyckich.
- Konwencja w sposób bardzo wyraźny wpływa na poprawę funkcji morskich państwa, w tym na: bezpieczeństwo morskie państwa, ochronę i obronę morską. Na efektywne wykorzystanie tych możliwości zasadniczy wpływ będzie miała jakość kadr politycznych, wojskowych i administracyjnych oraz znajomość i rozumienie znaczenia konwencji w polityce państwa.

Wpływ konwencji na bezpieczeństwo państwa we wszystkich jego aspektach należy ocenić jako znaczący, pomimo przedstawionych niedociągnięć. Pamiętać również należy, że ratyfikacja konwencji i związane z nią ustawy stanowią zaledwie „początek” pełnej implementacji jej zapisów w prawie krajowym. Konwencja daje potencjalne możliwości i instrumenty w zakresie umacniania bezpieczeństwa państwa, jednak jak zostaną one wykorzystane, pozostaje w gestii jego bieżącej polityki.

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA IMPLICATIONS FOR POLAND'S NATIONAL SECURITY (Summary)

This article is a first endeavor into Polish defense policy matters by Polish Academy of Sciences' Maritime Law.

Among the signatories of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) there are 9 states bordering the Baltic Sea. Presently

the friendly relations between those nations render baltic naval operations less important than far seas operations. This is also true with the Polish Navy.

The issue of delimitation of maritime borders and establishment of contiguous zone is of utmost importance to Polish national security. Since 1972 there are ongoing negotiations between Republic of Poland and the Kingdom of Denmark regarding contiguous zones. It is the longest running unresolved border dispute in the Baltic Sea area. There is also a degree of controversy surrounding roadstead of Świnoujście and Szczecin ports located in Bay of Pomerania.

The article formulates five conclusions of both general and detailed nature regarding the UNCLOS significance for Poland's national security.