

ANDRZEJ MAKOWSKI

AKTUALNE PROBLEMY OCHRONY ŻEGLUGI PODCZAS KONFLIKTU ZBROJNEGO

Międzynarodowe konflikty zbrojne w XXI wieku nie będą ograniczone do terytoriów lądowych państw wojujących. Morza będą służyły nie tylko długotrwałej dyslokacji i koncentracji sił, lecz ponownie staną się obszarem, na którym będą miały miejsce działania bojowe.

Przyszłe konflikty zbrojne będą wywierać znaczący wpływ na żeglugę międzynarodową, ponieważ ponad 90% handlu światowego odbywa się drogą morską i można stwierdzić, że wszystkie kraje świata są mocno uzależnione od wolnej i niezakłóconej żeglugi.

Autor poświęcił artykuł ochronie żeglugi naturalnej. Prawo wojny morskiej i neutralności morskiej wyznaczają uznane ramy prawne mające zastosowanie do międzynarodowego konfliktu na morzu, jednak istnieje w nich szereg ułomności, które utrudniają skuteczną ochronę żeglugi neutralnej przed negatywnymi skutkami działań zbrojnych.

Jednym z problemów jest zakres zastosowania prawa neutralności morskiej. Kolejny problem jest związany z brakiem obowiązku państwa neutralnego do egzekwowania niezbędnej kontroli, która by miała na celu powstrzymanie swoich obywateli przed podejmowaniem współpracy handlowej z jedną lub wszystkimi stronami konfliktu. Ponadto strony walczące tylko w rzadkich przypadkach będą zdolne do zidentyfikowania prawdziwego charakteru statku handlowego.

Spółeczność międzynarodowa w najbliższej przyszłości nie będzie miała woli do skodyfikowania prawa wojny morskiej i prawa neutralności morskiej.

Konflikty pomiędzy państwami nie należą niestety do przeszłości, ponieważ ich przyczyny nadal istnieją i w przyszłości mogą skłaniać państwa do użycia środków zbrojnych¹. Jak pokazuje praktyka, nie powstrzyma tego ani kolektywny system bezpieczeństwa ONZ, ani organizacje regionalne, czy też rosnąca świadomość społeczności międzynarodowej. Jednym z powodów jest rosnąca zależność od zmniejszających się zasobów, głównie surowców mineralnych, ryb i świeżej wody. Kolejną przyczyną jest masowa proliferacja wszystkich rodzajów broni (od broni strzeleckiej po broń masowego rażenia), co w połączeniu z nierozwiniętą demokratyzacją będzie prowadziło do ich

¹ Zob. wydawnictwa: P. Kennedy, *U progu XXI wieku (przymiarka do przyszłości)*, Londyn 1994; K. Kubiak, *Wojny, konflikty zbrojne i punkty zapalne na świecie. Informator 2005*, Warszawa 2005.

użycia. Ponadto stosowanie siły dla potrzeb hegemonii lub regionalnej supremacji wciąż pozostaje realną opcją polityczną.

Międzynarodowe konflikty zbrojne w XXI wieku nie będą ograniczone do terytoriów lądowych państw wojujących. Interwencje militarne „poza własnym terytorium” zakładają wykorzystanie oceanów (siły zbrojne i ich wyposażenie nie mogą być transportowane wyłącznie drogą powietrzną). Ponadto morza będą służyły nie tylko długotrwałej dyslokacji i koncentracji sił, lecz ponownie staną się obszarem, na którym będą miały miejsce działania bojowe².

Stąd oczywisty staje się fakt, że przyszłe konflikty zbrojne będą wywierać znaczący wpływ na żeglugę międzynarodową, ponieważ ponad 90% handlu światowego odbywa się drogą morską i można stwierdzić, że wszystkie kraje świata są mocno uzależnione od wolnej i niezakłóconej żeglugi. Zatem zagadnienie **ochrony żeglugi** na wypadek konfliktu zbrojnego ma duże praktyczne i prawne znaczenie.

Przed podjęciem zasadniczych rozważań konieczne wydaje się wyjaśnienie pojęcia **ochrona**. Po pierwsze obejmuje ono wszystkie środki, jakie państwa mogą prawnie zastosować w celu ochrony swoich statków handlowych przed skutkami działań zbrojnych na morzu. Fakt ten wymusza określenie prawnych ram, w obrębie których strony wojujące są uprawnione do ingerencji w obcą żeglugę, zgodnie z prawem wojny morskiej i prawem neutralności morskiej, co z kolei zobowiązuje państwa neutralne do tolerowania środków podejmowanych przez strony wojujące.

Po drugie ochrona oznacza również ochronę prawną statków posiadających status specjalny w świetle prawa wojny morskiej i prawa neutralności morskiej. Zgodnie z tym strony wojujące nie mogą ingerować w stosunku do tych jednostek, o ile spełniane są warunki ochrony. Każde naruszenie statusu tak chronionych statków podjęte przez stronę wojującą jest nielegalne i państwo pokrzywdzone będzie miało prawo do podjęcia wszystkich koniecznych kroków do ich ochrony.

Prawo wojny morskiej i prawo neutralności morskiej, są w większości zawarte w kodyfikacjach z 1907 r.³ Pozostałe konwencje pochodzą z 1856 r.⁴, 1936 r.⁵ oraz odnosząca się głównie do aspektów humanitarnych konwencja

² Zastosowanie strategii „From the Sea”, zob. S. O’Keefe, F.B. Kelso II, C.E. Munday Jr., *From the Sea, Preparing the Naval Service for the 21st Century*, U.S.N.I. Proceedings 1992, No. 11, s. 93–94.

³ Konwencja haska z 18.10.1907 r.: nr VI–IX, XI i XIII. Dodać należy jeszcze Deklarację londyńską odnoszącą się do praw wojny morskiej z 26.02.1909 r., która nie weszła w życie (nie została ratyfikowana przez sygnatariuszy), także *The Laws of Naval War Governing the Relations Between Belligerents*, podręcznik przyjęty przez Institute of International Law, Oxford, 06.11.1913.

⁴ Deklaracja w przedmiocie prawa wojny morskiej, Paryż, 16.04.1856.

⁵ Protokół dotyczący przepisów o akcji wojennej łodzi podwodnych ustalonych w części IV traktatu londyńskiego, Londyn, 06.11.1936.

z 1949 r.⁶. Biorąc pod uwagę znaczący wpływ czasu, który upłynął od ich powstania, jest oczywiste, że nie odzwierciedlają one możliwości nowoczesnego uzbrojenia oraz współczesnych metod walki na morzu, jednakże ich podstawowe zasady są nadal uznawane jako zwyczajowe. Ponadto istnieją dwa prywatne projekty opracowane przez Instytut San Remo⁷ i International Law Association⁸, które są szeroko akceptowane jako deklaratywne w odniesieniu do obecnego prawa wojny i neutralności morskiej⁹ i chociaż wiele państw niechętnie angażuje się na rzecz potwierdzenia oraz wprowadzenia tego prawa, to powyższe projekty mogą służyć jako prawny punkt odniesienia.

Funkcjonuje ogólny pogląd, że prawo wojny morskiej ma zastosowanie w każdym międzynarodowym konflikcie zbrojnym, w którym strony wojujące walczą na morzu, jednakże mogą pojawić się wątpliwości, czy tak jest również w wypadku prawa neutralności morskiej. Wątpliwości te wynikają z faktu, że prawo neutralności należy prawdopodobnie do najbardziej niejednoznacznych części publicznego prawa międzynarodowego. Część państw prezentuje pogląd, że ograniczone są tym prawem tylko w stanie wojny. Inne wyrażają opinię, że zastosowalność prawa neutralności zakłada deklarację neutralności krajów zainteresowanych. Jeszcze inne są gotowe do przestrzegania tego prawa, ale tylko pod warunkiem, że konflikt ma „znaczący zasięg”. Przyczyną tej różnorodności poglądów jest fakt, że państwa nie są gotowe do dalszego akceptowania prawnych ograniczeń tylko dlatego, że dwa lub więcej krajów jest niechętnych lub niezdolnych do powstrzymania się od użycia siły. Wydaje się zatem, że istnieją przekonujące powody dla założenia, iż prawo neutralności ma zastosowanie wyłącznie do sytuacji, które równają się lub są podobne do wojny *sensu stricto*. Należy również uwzględnić, że państwa niebędące stronami międzynarodowego konfliktu zbrojnego niechętnie akceptują prawo neutralności, o ile dotyczy ono tylko ich zobowiązań jako podmiotów prawa międzynarodowego. Gdy strony wojujące ingerują w ich żeglugę (np. wojna Iran–Irak, 1980–1988), nie wahają się one przypomnieć stronom konfliktu o prawie neutralności morskiej. Dlatego dla dalszych rozważań należy przyjąć, że prawo neutralności morskiej ma zastosowanie do każdego konfliktu

⁶ Konwencja o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu (II konwencja genewska), Genewa, 12.08.1949 r.; zob. także Protokół dodatkowy do konwencji genewskiej z 12.08.1949 r. (Protokół I), 08.06.1977.

⁷ International Institute of International Humanitarian Law, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 1995.

⁸ *Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality*, końcowe sprawozdanie komisji ds. Neutralności morskiej, International Law Association, Report of the 68th Conference, Taipei, s. 496 i nast., Londyn 1998.

⁹ Do projektów czynione są regularne odniesienia w poradnikach dotyczących prawa operacji morskich, np. NWP 1-14M, *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Newport 1997, czy niemiecki poradnik dowódcy *Kommandanten-Handbuch*, 2002.

zbrojnego na morzu, w sytuacji gdy strony walczące podejmują działania skierowane na żeglugę (ruch powietrzny) krajów trzecich.

Zatem strony międzynarodowego konfliktu na morzu związane są nie tylko prawem wojny morskiej, lecz także prawem neutralności morskiej. Nie ma w tym kontekście znaczenia, czy jedna ze stron pogwałciła *ius ad bellum*, czy też działała w samoobronie. Również zasada jednakowego zastosowania międzynarodowego prawa humanitarnego, bez względu na przyczyny lub legalność użycia siły jako pierwszy, zobowiązuje wszystkie strony konfliktu zbrojnego do przestrzegania minimalnych standardów prawa międzynarodowego. Również z tych względów prawo wojny morskiej odnosi się do sytuacji, w których Rada Bezpieczeństwa ONZ autoryzowała użycie siły zgodnie z rozdziałem VII Karty NZ; jednak jeśli po zidentyfikowaniu agresora zgodnie z art. 39 Karty Rada Bezpieczeństwa podjęła działanie w ramach rozdziału VII, kraje członkowskie, jak również ich żegluga i transport powietrzny nie mogą polegać dłużej na prawie neutralności morskiej. Z uwagi na odpowiedzialność Rady Bezpieczeństwa za pokój i bezpieczeństwo międzynarodowe, w takiej sytuacji nie ma miejsca na bezstronność, a tym samym na prawo (morskiej) neutralności¹⁰. Jak więc można zauważyć, zakłada to nakazowe polecenie ze strony Rady Bezpieczeństwa. Sam fakt, że jakiś kraj utrzymuje, że działa w samoobronie, jest niewystarczający do tego, aby odrzucić zasadę zastosowania prawa neutralności. Stąd też, tak długo jak Rada Bezpieczeństwa nie podjęła działań na podstawie rozdziału VII, strony międzynarodowego konfliktu zbrojnego oraz państwa niebędące stronami konfliktu, jak również ich żegluga, podlegają prawu morskiej neutralności.

Obszar (akwen) wojny morskiej, to ta część mórz, gdzie strony międzynarodowego konfliktu zbrojnego są uprawnione do podejmowania działań wojennych. Należy przy tym podkreślić, że działania wojenne nie są ograniczone jedynie do użycia siły przeciwko celom wojskowym, lecz obejmują także łupy wojenne, wizytę i rewizję, zawracanie, zajmowanie statków i/lub towarów. Wymienione wyżej środki mogą być zastosowane na tych obszarach morskich, na których kraje wojujące są suwerenem (wody wewnętrzne, morze terytorialne i tam gdzie ma to zastosowanie, na wodach archipelagowych).

¹⁰ *San Remo Manual* – paragrafy 7 i 8: „Bez względu na dowolne zapisy zawarte w niniejszym dokumencie lub w prawie neutralności, tam gdzie Rada Bezpieczeństwa, działając w zgodzie ze swoimi uprawnieniami zawartymi w rozdziale VII Karty NZ, zidentyfikowała jedną lub więcej stron konfliktu zbrojnego jako odpowiedzialną(e) za użycie siły z pogwałceniem prawa międzynarodowego, kraje neutralne (a) są zobowiązane do nieudzielania pomocy innej niż humanitarna takiemu krajowi; i (b) mogą udzielić pomocy każdemu krajowi, który stał się ofiarą złamania pokoju lub aktu agresji ze strony tak zidentyfikowanego kraju”. „Tam gdzie w trakcie międzynarodowego konfliktu zbrojnego, Rada Bezpieczeństwa podjęła kroki prewencyjne lub działania wymuszające, obejmujące zastosowanie środków ekonomicznych, zgodnie z rozdziałem VII Karty, kraje członkowskie ONZ nie mogą opierać się na prawie neutralności dla uzasadnienia postępowania, które byłoby niezgodne z ich zobowiązaniami wynikającymi z Karty lub decyzji Rady Bezpieczeństwa”.

Ponadto nie istnieje żaden zakaz prowadzenia wojny na pełnym morzu – ani artykuły Konwencji o prawie morza (KoPM), dotyczące wykorzystania morza do celów pokojowych, ani międzynarodowa praktyka państw nie doprowadziły do powstania przepisu prawa międzynarodowego ograniczającego strony międzynarodowego konfliktu na morzu do ich wód wewnętrznych i morza terytorialnego. Natomiast w świetle specjalnego statusu prawnego Obszaru i w świetle praw krajów neutralnych do korzystania z morza pełnego strony wojujące są zobowiązane do zwracania uwagi na wymienione aspekty prawne i do powstrzymania się od ingerencji, jeśli jest to wykonalne i racjonalne (konieczność wojenna)¹¹. Takie same zasady mają zastosowanie, jeżeli działania wojenne są podejmowane w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) lub na szelfie kontynentalnym krajów neutralnych, w tym wypadku również nie występuje zakaz podejmowania takich działań, ale istnieje obowiązek zwracania właściwej uwagi na prawa neutralnych państw nadbrzeżnych¹².

Strony konfliktu na morzu mają zakaz podejmowania działań bojowych na wodach neutralnych lub używania ich jako azylu¹³. Wody neutralne obejmują wody wewnętrzne, morze terytorialne i tam gdzie ma to zastosowanie, wody archipelagowe państw neutralnych¹⁴. Państwa neutralne mogą, jeśli uznają to za istotne dla swojego bezpieczeństwa lub dla bezpieczeństwa nawigacji, zamknąć swoje wody neutralne dla okrętów wojennych lub jednostek pomocniczych stron walczących. Inaczej niż ma to miejsce w czasie pokoju, zamknięcie takie może obejmować morze terytorialne neutralnego państwa w całości i trwać aż do zakończenia konfliktu zbrojnego. Jedynym ograniczeniem, jakie musi przestrzegać państwo neutralne w stosunku do stron konfliktu, jest zasada bezstronności¹⁵. Jeśli jednak wody neutralne są częścią cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej, archipelagowego przejścia szlakami

¹¹ *San Remo Manual*, zob. paragraf 10, punkt b, I paragraf 36: „Wrogie działania na pełnym morzu mają być prowadzone z właściwą uwagą dla praw państw neutralnych do eksploracji i eksploatacji zasobów naturalnych dna morskiego i pod dnem morskim, znajdującymi się poza jurysdykcją krajową”. Zob. także: *Helsinki Principles*, paragraf 3.1.

¹² *Ibidem*, paragraf 34: „Jeśli wrogie działania prowadzone są w EEZ lub na szelfie kontynentalnym państwa neutralnego, to kraje wojujące mają, oprócz przestrzegania innych mających zastosowanie przepisów prawa konfliktów zbrojnych na morzu, zwracać odpowiednią uwagę na prawa i obowiązki państwa nadbrzeżnego, *inter alia*, do eksploracji i eksploatacji zasobów ekonomicznych EEZ i szelfu kontynentalnego oraz ochrony środowiska morskiego. Mają one, w szczególności, zwracać właściwą uwagę na sztuczne wyspy, instalacje, budowle i strefy bezpieczeństwa ustanowione przez państwa neutralne w EEZ i szelfie kontynentalnym”. Zob. także: *Helsinki Principles*, paragraf 4.

¹³ Konwencja haska XIII, artykuły 2 i 5, *San Remo Manual*, paragraf 14 i nast., *Helsinki Principles*, paragraf 2.1.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *San Remo Manual*, paragraf 19: „Zgodnie z paragrafami 29 i 33 państwo neutralne, na zasadach niedyskryminujących, może obłożyć warunkami, ograniczyć lub zakazać wejścia na lub przejścia przez swoje wody neutralne okrętom wojennym i jednostkom pomocniczym stron walczących”. Zob. także: *Helsinki Principles*, paragraf 2.3.

morskimi, to państwo neutralne nie ma prawa zabronić okrętom stron walczących przejścia przez te wody¹⁶.

Niniejszy artykuł odnosi się głównie do ochrony żeglugi neutralnej, jednakże zasadne wydaje się przedstawienie kilku uwag dotyczących ochrony prawnej pewnych klas jednostek nieprzyjaciela, jak również środków obronnych, jakie strona wojująca może przedsięwziąć. Termin „żegluga nieprzyjaciela” oznacza tutaj wszystkie jednostki pływające pod banderą jednej ze stron międzynarodowego konfliktu zbrojnego. Zatem spróbujmy określić jej ogólny status prawny. Okręty wojenne i pomocnicze jednostki pływające (pjp) są prawnie usankcjonowanymi celami wojskowymi, które mogą być atakowane w każdym miejscu obszaru, na którym toczy się wojna morską, natomiast statki handlowe nieprzyjaciela nie mogą być atakowane, o ile nie istnieje wystarczający dowód, że spełniają funkcje, które czynią z nich prawnie usankcjonowane cele wojskowe¹⁷. Podlegają one jednak prawom wizyty i rewizji, zawróceniu lub zajęciu¹⁸, o ile nie znajdują się na wodach neutralnych¹⁹. Nie oznacza to, że statki handlowe nieprzyjaciela zobowiązane są do tolerowania takich środków, jednakże jeśli aktywnie będą się przeciwstawiać lub jeśli będą konwojowane przez okręty, to druga strona może podjąć wszelkie kroki konieczne do złamania takiego oporu²⁰. Stąd statki handlowe nieprzyjaciela nie są obiektem ataku tak długo, jak długo nie wnoszą efektywnego wkładu do działalności militarnej nieprzyjaciela, używa się jednak wobec nich wszystkich możliwych środków mających na celu ich zatrzymanie. Państwo bandery może oczywiście próbować chronić swoje statki handlowe przed środkami nieprzyjaciela skierowanymi na ich zatrzymanie, jednakże historia pokazuje, że takie wysiłki, np. statki Q, w większości przypadków prowadzą do eskalacji konfliktu²¹. Ponieważ użycie bandery państwa neutralnego nie zmienia statusu prawnego statków, to w celu ochrony swojej żeglugi handlowej sensowne wydaje się utrzymanie swoich jednostek z dala od obszaru działań wojennych i oparcie swoich potrzeb transportowych na żegludze neutralnej, o ile nie dysponują one wystarczającym potencjałem okrętów nawodnych i podwodnych.

¹⁶ *San Remo Manual*, paragrafy 23–30; *Helsinki Principles*, paragraf 2.4.

¹⁷ Sytuacje, w których statki handlowe nieprzyjaciela stają się prawnie usankcjonowanymi celami wojskowymi, zob. *San Remo Manual*, paragraf 60.

¹⁸ *San Remo Manual*, paragrafy 118 i nast.

¹⁹ *San Remo Manual*, paragraf 135. Zob. także art. 2 i 3 Konwencji haskiej XIII.

²⁰ *San Remo Manual*, paragraf 60 (e), zgodnie z którym statki handlowe nieprzyjaciela są prawnie usankcjonowanymi celami wojskowymi gdy „odmawiają wykonania polecenia do zatrzymania lub aktywnie przeciwstawiają się wejściu na pokład, przeszukaniu lub zatrzymaniu”.

²¹ *American Journal of International Law*, 1940, No. 34, s. 107.

Inną kategorią są statki przeciwnika specjalnie chronione – zasadę tę zaakceptowano po raz pierwszy w XI Konwencji haskiej z 1907 r., a później modyfikowano i uaktualniano poprzez praktykę państw. Możemy przy tym zauważyć, że specjalna ochrona, chociaż we wszystkich sytuacjach wyłącza te jednostki spod ataku, to tylko w niektórych obejmuje zakaz zatrzymania przez przeciwnika. Natomiast w każdym przypadku jednostki te są zobowiązane do akceptowania wszystkich koniecznych środków kontroli, takich jak prawo wizyty i rewizji. Poniżej przedstawiono wykaz klas jednostek chronionych przeciwnika (zob. tab.).

Wyszczególnione jednostki, chronione przez prawo wojny morskiej z uwagi na swoje funkcje humanitarne, religijne lub inne, tracą swą ochronę w momencie podjęcia działań niezgodnych ze swoim statusem, natomiast są wyłączone z ataku i/lub zatrzymania, jeśli:

- są używane zgodnie ze swoim przeznaczeniem,
- poddają się identyfikacji i inspekcji na żądanie,
- nie utrudniają w sposób celowy ruchu jednostek bojowych i stosują się do poleceń zatrzymania lub zejścia z drogi na żądanie²².

Tabela

Klasy jednostek chronionych przeciwnika

KLASY JEDNOSTEK CHRONIONYCH PRZECIWNIKA	PODSTAWA PRAWNA	ATAK	ZAJĘCIE
Okręty szpitalne	Konwencja genewska II, Protokół dodatkowy I	Nie	Nie
<i>Małe jednostki używane do przybrzeżnych operacji ratowniczych i innego transportu medycznego</i>	Konwencja genewska II, Protokół dodatkowy I	Nie	Tak
<i>Jednostki, którym przyznano bezpieczne poruszanie na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy stronami walczącymi</i>	Prawo zwyczajowe, Konwencja haska XI, Protokół dodatkowy I	Nie	Nie
<i>Jednostki transportujące dobra kultury</i>	Konwencja dotycząca dóbr kultury	Nie	Nie
<i>Statki pasażerskie podczas transportowania tylko cywilnych pasażerów</i>	Prawo zwyczajowe	Nie	Tak
<i>Jednostki realizujące misje religijne, niemilitarne, naukowe, filantropijne</i>	Konwencja haska XI	Nie	Nie
<i>Małe statki rybackie</i>	Konwencja haska XI	Nie	Nie
<i>Żegluga kabotażowa</i>	Konwencja haska XI	Nie	Nie
<i>Jednostki przeznaczone lub zaadaptowane wyłącznie do walki z zanieczyszczeniami środowiska</i>	Prawo zwyczajowe	Nie	Nie
<i>Jednostki, które się poddały</i>	Prawo zwyczajowe	Nie	Tak

²² San Remo Manual, paragraf 48 i nast.

Chociaż w praktyce istnieją problemy związane z identyfikacją neutralnego charakteru statku²³, to jednak status prawny żeglugi neutralnej pozostaje poza wszelkimi wątpliwościami. Należy przy tym zauważyć, że strony wojujące posiadają szerokie spektrum środków, które bezpośrednio lub pośrednio pozwalają im oddziaływać na żeglugę neutralną i chociaż jednostki neutralne i ich państwa bandery są zobowiązane do tolerowania tych środków (gdy są one zgodne z prawem), to istnieją szerokie możliwości dla ochrony neutralnych statków handlowych przed działaniami wojennymi na morzu.

Fakt, że statek handlowy podnosi nieprzyjacielską banderę, stanowi dowód jego nieprzyjacielskiego charakteru, natomiast nie istnieje podobna zasada w wypadku określania neutralnego charakteru jednostki. Gdy statek handlowy podnosi banderę neutralnego państwa, jest to zwyczajnie dowodem *prima facie* jego neutralnego charakteru²⁴. Istnieją tutaj dwie przyczyny dla przyjęcia takiej zasady. Po pierwsze, inaczej niż w wojnie lądowej, użycie „falszywej” bandery nie jest zabronione prawem wojny morskiej²⁵. Po drugie, jednostka może podnosić neutralną banderę, ale w rzeczywistości może być własnością kraju nieprzyjaciela lub jego obywateli albo może być wycarterowana przez nieprzyjaciela²⁶. Stąd, jeśli istnieją uzasadnione podstawy do podejrzeń co do neutralnego charakteru jednostki, może ona zostać zawrócona lub zatrzymana w celu zweryfikowania jej faktycznego charakteru. Jeśli istnieją wystarczające dowody jej nieprzyjacielskiego charakteru, który może zostać ustalony za pomocą niemalże wszystkich środków i kryteriów, jakie strona wojująca uzna za właściwe, to jednostka taka może być traktowana jako nieprzyjacielska.

Dodatkowe problemy są związane z warunkami współczesnego pola walki na morzu. W większości wypadków nie ma wzrokowego kontaktu z celem, a ponieważ współczesny okręt wojenny jest raczej „wrażliwą platformą”, to dowódca nie zawsze będzie skłonny do podejścia do statku w celu zweryfikowania jego statusu lub charakteru. Jedyne dane, jakie są dla niego dostępne, znajdują się na ekranach urządzeń elektronicznych. W przeszłości wysuwano propozycje zmierzające do udoskonalenia identyfikacji jednostek neutralnych poprzez wysyłanie sygnału „NNN”²⁷, jednak tak jak bandera neutralna może być nadużywana, to również taki sygnał może być użyty przez nieprzyjacielski okręt wojenny w celu zamaskowania jego prawdziwego

²³ Zob. A. Makowski, *Sily morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2000, s. 76–80.

²⁴ *San Remo Manual*, paragraf 113; *Helsinki Principles*, paragraf 1.1.

²⁵ *San Remo Manual*, paragraf 110.

²⁶ Na przykład, zgodnie z NWP 1–14, paragraf 7.5.2, jednostka neutralna uzyskuje charakter nieprzyjacielski jeśli „operuje bezpośrednio pod kontrolą nieprzyjaciela i jego rozkazami, jest w jego czarterze, jest wynajęta przez niego lub nadzorowana”. Zob. także *San Remo Manual*, paragraf 117: „charakter nieprzyjacielski może zostać określony przez rejestrację, właścicielstwo, czarter lub inne kryteria”.

²⁷ Zob. Rezolucja nr 18 dotycząca „Identyfikacji statków i samolotów niebędących stronami międzynarodowego konfliktu zbrojnego”, w 66 *International Review of the Red Cross*, 1984, s. 58 i nast.

charakteru, co nie gwarantuje lepszej ochrony dla żeglugi neutralnej²⁸. Zatem z tego samego powodu jakiegokolwiek inne środki identyfikacji elektronicznej statków neutralnych będą świadectwem *prima facie* ich neutralnego charakteru.

Neutralne statki handlowe są z zasady wyłączone z ataku i zatrzymania, ponadto strony konfliktu zbrojnego są zobowiązane do przestrzegania prawnie usankcjonowanego korzystania z morza przez państwa neutralne, co oznacza, że nie mogą one ingerować w żeglugę neutralną według własnej woli, ale mają obowiązek uzasadnić swoje działanie. Jeśli podjęte przez strony wojujące środki nie są zgodne z prawem, to są one nielegalne i będą prowadzić do roszczeń o odszkodowanie ze strony państwa bandery bądź prywatnego właściciela. Aby można było zweryfikować legalność środków podjętych przeciw neutralnym statkom handlowym, strony walczące są zobowiązane do ustanowienia sądów przyzowych, co umożliwiłoby osobom prywatnym wnoszenie roszczeń jeszcze w czasie trwania konfliktu zbrojnego²⁹. Zakładając, że prawo wojny morskiej i prawo morskiej neutralności wydają się być rozsądnym kompromisem różnych interesów, to można przyjąć za oczywiste, że nie każdy środek zastosowany przez strony wojujące, który wpływa negatywnie na żeglugę neutralną, może być uważany za nielegalny.

Zgodnie z prawem okręty stron wojujących mogą szkodzić nieprzyjacielowi, ale także mogą podejmować wszystkie środki kontroli niezbędne do zweryfikowania, czy żegluga państw trzecich nie jest zaangażowana w działania wspierające wysiłek wojenny nieprzyjaciela. Ponieważ statki neutralne powinny powstrzymywać się od takiej działalności, to strona wojująca może podjąć wszelkie niezbędne działania w celu zapobieżenia gwałcenia prawa neutralności. Neutralne statki handlowe obowiązuje prawo wizyty i rewizji przez okręty wojenne oraz samoloty wojskowe w każdym miejscu poza wodami neutralnymi, jeśli istnieją uzasadnione podstawy do podejrzenia, że jednostka może podlegać zatrzymaniu³⁰. Podlegają one zatrzymaniu albo można uznać je za prawnie usankcjonowane cele wojskowe, jeśli³¹:

- przewożą kontrabandę,

²⁸ W.J. Fenrick wskazuje, że to rozwiązanie „wydaje się, iż zostało przedstawione przez forum osób nieznających zagadnień prawa konfliktu zbrojnego i bez konsultacji z przedstawicielami krajów odpowiedzialnych za te sprawy. Statki i samoloty używające tych procedur mogą przyjąć, że mają prawo do ochrony, podczas gdy faktycznie go nie mają. Fakt, że statek lub samolot jest zarejestrowany w kraju niebędącym stroną konfliktu, sam w sobie nie oznacza, że nie jest prawnie uzasadnionym celem wojskowym”, W.J. Fenrick, *Introductory Report: Military Objectives in the Law of Naval Warfare*, [w:] W. Heintschel von Heinegg (red.), *The Military Objective and the Principle of Distinction In Naval Warfare*, Bochum 1991, s. 1–40.

²⁹ Ustanowienie takich sądów jest wymagane starą zasadą *toute prise doit être jugée*, zob. P. Deuter, *Etude de la règle: „Toute prise doit être jugée”*, Paris 1933, także art. 110, *Oxford Manual 1913*; ILA w rezolucji nr 13/98 „zachęca kraje, które nie posiadają takowych sądów, do ich ustanowienia”.

³⁰ *San Remo Manual*, paragraf 125.

³¹ *Ibidem*, paragraf 146.

- transportują pojedynczych pasażerów wchodzących w skład sił zbrojnych nieprzyjaciela,
- operują pod bezpośrednią kontrolą, rozkazami nieprzyjaciela, w jego czarterze, są przez niego używane lub znajdują się pod jego kierownictwem,
- przedstawiają niekompletne lub sfałszowane dokumenty, nie posiadają niezbędnych dokumentów bądź niszczą, uszkadzają albo ukrywają dokumenty,
- naruszają regulacje ustanowione przez strony wojujące w bezpośredniej bliskości obszaru operacji morskich,
- łamią lub próbują złamać blokadę.

Z jednej strony wejście na pokład i dokonanie rewizji nie zakłada istnienia wyraźnych dowodów, z drugiej zaś podejmowanie arbitralnych środków kontroli, które nie mogą być oparte na „uzasadnionych powodach do podejrzeń”, są nielegalne³². Nawet jeśli istnieją uzasadnione powody, to nie zawsze wydaje się konieczna wizyta i rewizja, w wielu wypadkach wystarczy, jeśli za zgodą kapitana statek zostanie zawrócony do deklarowanego portu przeznaczenia³³. Należy odróżnić tę alternatywę od wizyty i rewizji niewymagającej zgody kapitana statku. Tego rodzaju zawrócenie statku jest właściwe i prawnie uzasadnione, jeśli wejście na pokład i przeszukanie jest niemożliwe lub niebezpieczne z uwagi na warunki panujące na morzu³⁴. Prawo neutralności morskiej, opracowane jako kompromis pomiędzy interesami krajów walczących oraz nieuczestniczących w konflikcie, tym samym akceptuje fakt, że neutralne statki handlowe mogą ponosić znaczne straty ze względu na opóźnienia związane z kontrolą.

Jeśli w wyniku wizyty i rewizji lub za pomocą innych środków zostanie ustalone, że statek jest w świetle prawa celem wojskowym lub że jest zaangażowany w jedno z działań wymienionych wcześniej, to taka jednostka neutralna może zostać zatrzymana (zajęta). Zajęcie jest wykonywane poprzez wysłanie grupy przyzowej na pokład jednostki i przejęcie nad nią kontroli, jednakże legalność zajęcia musi zostać orzeczona wyrokiem kompetentnego sądu ds. łupów wojennych (sądu przyzowego)³⁵.

Istnieje również istotny problem w zakresie legalności zatrzymania – jeśli jest ono uzasadnione przewożeniem kontrabandy, nie tylko praktyka państw wojujących podczas II wojny światowej, ale *inter alia*, Egiptu, Indii, Pakistanu

³² *Ibidem*, paragraf 118, także oświadczenie ministra stanu, Ministerstwa Spraw Zagranicznych Wspólnoty Brytyjskiej, 28.01.1986, odnoszące się do praktyki Iranu podczas wojny iracko-irańskiej: „[...] z artykułu 51 Karty NZ wynika, że państwo takie jak Iran, aktywnie zaangażowane w konflikcie zbrojnym, ma prawo egzekwując swoje prawo do samoobrony, do zatrzymywania i rewizji obcych statków handlowych na pełnym morzu, jeśli istnieje uzasadniona przyczyna do podejrzeń, że statek ten przewozi broń dla drugiej strony w celu jej wykorzystania w konflikcie[...]”, 57 *British Yearbook of International Law*, 1986, s. 583.

³³ *San Remo Manual*, paragraf 119.

³⁴ *Ibidem*, paragraf 121.

³⁵ *Ibidem*.

pokazały, że strony konfliktu starają się rozszerzać listę towarów obejmujących kontrabandę, szczególnie gdy konflikt trwa przez dłuższy czas³⁶. Ponadto tradycyjne kategorie absolutnej i względnej kontrabandy nie wniosły niczego szczególnego do wyjaśnienia prawnej sytuacji zagadnień kontrabandy, można raczej powiedzieć, że wniosły sporo zamieszania, zarówno po stronie państw wojujących, jak i po stronie państw neutralnych. Dzisiaj panuje powszechna zgoda, że istnieją tylko dwie kategorie towarów: kontrabanda i wolne towary. Kontrabanda to takie towary, które docelowo są przewożone na terytorium znajdujące się pod kontrolą nieprzyjaciela i co do których zachodzi podejrzenie, że będą użyte w konflikcie zbrojnym. Ponadto strony wojujące muszą opublikować listy kontrabandy z wyprzedzeniem, a wszystkie towary nieznajdujące się na tych listach są towarami wolnymi, co oznacza, że nie można ich przejmować, a ich transport nie uzasadnia zatrzymania (zajęcia). Należy również podkreślić, że towary przeznaczone do państwa neutralnego, a pochodzące z państwa wojującego, nie stanowią kontrabandy³⁷, nawet jeśli dochody z tego eksportu umożliwiałyby państwu wojującemu dokonywanie zakupów broni lub innych materiałów wojennych za granicą. Fakt ten wskazuje, że nawet eksport ropy nieprzeznaczony do kraju wojującego nie stanowi kontrabandy, nawet jeśli ten surowiec znajduje się na jej liście.

W wyjątkowych sytuacjach zniszczenie zatrzymanych statków neutralnych jest legalne, wynika to z założenia, że w niektórych okolicznościach nie jest możliwe przejście lub odesłanie jednostki w celu prawnego rozstrzygnięcia, że stanowi ona łup wojenny, muszą jednak zostać spełnione następujące warunki³⁸:

- zapewniono bezpieczeństwo pasażerom i załodze, w tym celu łodzie statku nie są uznawane za miejsce bezpieczne, o ile bezpieczeństwo pasażerów i załogi nie jest zapewnione przez warunki pogodowe na morzu oraz bliskość lądu lub obecność innej jednostki, która jest w stanie przyjąć ich na pokład;
- dokumenty i papiery dotyczące łupu zostały zabezpieczone;
- jeśli to możliwe, rzeczy osobiste pasażerów i załogi są bezpieczne.

Prawo wizyty i rewizji wykonywane przez strony wojujące nie jest jedynym elementem mającym negatywny wpływ na żeglugę neutralną, do takich „szkodliwych” elementów należą również metody i środki wojny morskiej, charakteryzujące przełom XX i XXI wieku. Zaliczyć do nich możemy: miny morskie, blokadę morską, strefy operacyjne (strefy wyłączności), ataki na neutralne statki handlowe. Najwięcej emocji w omawianym kontekście wnosi oczywiście „wojna podwodna”. Przyznać należy, że miała ona najostrejszy

³⁶ Ponieważ Deklaracja londyńska (1909) nigdy nie weszła w życie, jej artykuły 22 i nast. miały marginalny wpływ na praktykę państw (przyp. aut.).

³⁷ *Helsinki Principles*, paragraf 5.2.5.

³⁸ *San Remo Manual*, paragraf 151, także Deklaracja londyńska (1909), artykuł 48 i nast.

wpływ na żeglugę neutralną w czasie dwóch wojen światowych, natomiast trudno oczekiwać, by mogła się powtórzyć w czasach współczesnych³⁹. Dzisiaj ogólnie akceptuje się zasadę, że prawo wojny morskiej i neutralności morskiej stosuje się w równym stopniu zarówno do okrętów nawodnych, jak i podwodnych⁴⁰. Ponadto we współczesnych konfliktach na morzu okręt podwodny stał się „prawdziwym” narzędziem wojny morskiej i nie może być uznawany za środek „wojny komercyjnej”.

Miny morskie są niezwykle ważnym środkiem wojny morskiej. VIII Konwencja haska, chociaż ogranicza się wyłącznie do min kontaktowych, zawiera zestaw zasad, które generalnie uznawane są jako zwyczajowe prawo międzynarodowe dające się zastosować w wypadku użycia współczesnych min morskich⁴¹. Postawienie min morskich zmienia lub modyfikuje geografię danego obszaru morza. Przeciwnik będzie zmuszony obchodzić taki obszar lub zaangażować znaczne siły w celu ich usunięcia. W niektórych sytuacjach taki sam efekt można uzyskać poprzez symulowane stawianie min lub kontrolowany przeciek do prasy o ich postawieniu. W odniesieniu do żeglugi międzynarodowej taki fakt powoduje efekt jej skanalizowania ułatwiającego kontrolę – neutralne statki handlowe muszą wówczas poddać się prawu wizyty i rewizji lub omijać taki obszar. Należy jednak zaznaczyć, że zgodnie ze współczesnym prawem wojny minowej strony wojujące nie mogą całkowicie uniemożliwić żegludze neutralnej korzystania ze znacznych obszarów morskich.

Minowania nie można wykonywać na wodach neutralnych ani na przejściach pomiędzy wodami neutralnymi i międzynarodowymi⁴². Ponadto państwo stawiające miny jest zobowiązane do zwracania należytej uwagi na prawnie uzasadnione wykorzystanie morza pełnego przez żeglugę neutralną. Oznacza to zapewnienie tras alternatywnych lub systemu pilotowania przez zaminowane obszary morskie⁴³. Aby jak najlepiej chronić neutralną żeglugę, należy dokonać uprzedniego powiadomienia o stawianiu uzbrojonych min lub o uzbrajaniu wcześniej postawionych, o ile miny nie będą mogły być detonowane pod jednostkami będącymi celami wojskowymi⁴⁴.

³⁹ Od zakończenia II wojny światowej w żadnym konflikcie morskim nie wystąpił element operacyjno-strategicznego przerwania komunikacji morskich (przyp. aut).

⁴⁰ *San Remo Manual*, paragraf 4.

⁴¹ *The International Law of Mine Warfare at Sea*, 23 Israel Yearbook on Human Rights, 1993, s. 53.

⁴² *San Remo Manual*, paragraf 87.

⁴³ *Ibidem*, paragraf 88.

⁴⁴ Część współczesnych min morskich jest bronią o wysokim stopniu dyskryminowania umożliwiającym im rozróżnianie typów jednostek, a tym samym mogą być one użyte przeciwko konkretnym celom wojskowym. Ponieważ ich użycie, jak również stosowanie kontrolowanych pól minowych, w większości przypadków nie zagraża niezaangażowanej żegludze, nie ma obowiązku dokonywania powiadomienia.

Prawo morskiej wojny minowej nakłada również pewne ograniczenia na użycie min morskich, które nie są w stanie dokonywać rozróżnienia pomiędzy obiektami wojskowymi i pozostałymi obiektami. Stąd zakazane jest stosowanie min dryfujących, jeśli nie są one wykorzystywane przeciwko celowi wojskowemu i nie stają się nieszkodliwe w ciągu godziny od utraty kontroli nad nimi⁴⁵. Ponadto strony konfliktu nie mogą stawiać min, o ile nie dochodzi do ich skutecznej neutralizacji, gdy utracona jest nad nimi kontrola⁴⁶.

Ustanowienie blokady służy uniemożliwieniu wejścia do i wyjścia z portów przeciwnika lub jego obszarów przybrzeżnych. Musi być ona efektywna i może być utrzymywana jak i wprowadzana w życie poprzez kombinację metod prawnych i środków wojennych, pod warunkiem że ta kombinacja nie prowadzi do działań sprzecznych z prawem wojny morskiej⁴⁷. Ponieważ blokada musi być ograniczona do obszaru wojny morskiej, nie może ona blokować dostępu do portów i brzegów krajów neutralnych⁴⁸. Państwo ustanawiające blokadę ma obowiązek jej deklaracji i notyfikacji, zarówno wobec państw wojujących, jak i neutralnych⁴⁹. W deklaracji blokady należy określić jej rozpoczęcie, czas trwania, jej zasięg oraz okres, w którym statki państw neutralnych mogą opuścić blokowane wybrzeże⁵⁰. Jeśli zostały spełnione wszystkie powyższe wymogi, to jednostkom neutralnym nie wolno wchodzić do (opuszczać) blokowanego obszaru. Jeśli nie stosują się one do tego obowiązku, wówczas podlegają zajęciu lub atakowi.

Należy odróżniać blokadę od „stref operacyjnych” lub „stref wyłączności”⁵¹. Takie strefy mogą być ustanawiane tylko jako środek wyjątkowy, jeśli spełnione są następujące wymogi⁵²:

- ta sama część prawa ma zastosowanie do obszaru na zewnątrz i wewnątrz strefy;

⁴⁵ Art. 1, VIII Konwencji haskiej.

⁴⁶ *San Remo Manual*, paragraf 81.

⁴⁷ *Ibidem*, paragraf 93 i nast., głównie paragraf 97.

⁴⁸ Art. 1 Deklaracji londyńskiej (1909); *San Remo Manual*, paragraf 99; *Helsinki Principles*, paragraf 5.2.10.

⁴⁹ Art. 8 Deklaracji londyńskiej (1909); *San Remo Manual*, paragraf 93; *Helsinki Principles*, paragraf 5.2.10.

⁵⁰ Art. 9 Deklaracji londyńskiej (1909); *San Remo Manual*, paragraf 94.

⁵¹ Należy zauważyć, że takie strefy nie mają prawie nic wspólnego ze strefami ustanawianymi podczas obu wojen światowych, czy wojny w Zatoce pomiędzy Iranem i Irakiem.

⁵² *Helsinki Principles*, paragraf 3.3: „Jednakże wojujący może ustanowić, jako środek wyjątkowy, strefy, gdzie żegluga neutralna byłaby szczególnie narażona na ryzyko powodowane przez wojnę. Zasięg, rozmieszczenie i czas trwania muszą być podane do wiadomości publicznej i nie mogą wychodzić poza to, co jest wymagane koniecznością wojskową, zwracając uwagę na zasadę proporcjonalności. Odpowiednia uwaga musi być zwrócona na prawa wszystkich krajów do prawnie uzasadnionego korzystania z mórz. Tam gdzie taka strefa w sposób istotny narusza swobodę i dostęp do portów państwa neutralnego i korzystania z normalnych szlaków żeglugowych, należy podjąć środki ułatwiające bezpieczne przejście”. *San Remo Manual*, paragraf 106.

- zasięg, rozmieszczenie i czas utrzymania strefy oraz nałożonych środków nie przekraczają tego, co jest ściśle wymagane przez konieczność wojskową oraz zasady proporcjonalności;
- właściwa uwaga jest zwrócona na prawa państw neutralnych do prawnie uzasadnionego korzystania z mórz;
- zapewnione jest niezbędne bezpieczne przejście przez strefę dla neutralnych statków i samolotów;
- tam gdzie zasięg geograficzny strefy w sposób istotny nie narusza swobodnego i bezpiecznego dostępu do portów i wybrzeży państwa neutralnego;
- w innych przypadkach, tam gdzie oddziałuje to na normalne szlaki żeglugowe, z wyłączeniem sytuacji, w której względy wojskowe na to nie pozwalają;
- są podane do publicznej wiadomości oraz powiadamia się o rozpoczęciu, czasie trwania, położeniu i zasięgu strefy, jak również nałożonych ograniczeniach.

Jak z powyższego wynika, współczesne strefy operacyjne (wyłączenia) nie są „strefami swobodnego prowadzenia ognia”, lecz mogą być stosowane wyłącznie dla ułatwienia identyfikacji w obszarze, którego zasięg zależy nie tylko od wymogów wojskowych, ale także od zagadnienia proporcjonalności. Wyznaczanie takich stref znacząco ingeruje w wolność żeglugi i stanowi „zło konieczne”, jednak jest niezbędne z uwagi na wyjątkowe trudności w wyraźnej identyfikacji celów wojskowych na współczesnym polu walki morskiej. Ten rodzaj ingerencji w neutralną żeglugę jest jednak zdecydowanie lepszy od stosowania ataków na oślep.

Kontynuując nasze rozważania, należy podkreślić, że neutralne statki handlowe nie są *per se* niezaangażowane. W aspekcie tworzenia Protokołu londyńskiego w 1936 r. można zauważyć, że zarówno neutralne, jak i nieprzyjacielskie statki handlowe są prawnie usankcjonowanymi celami wojskowymi i mogą być atakowane, jeśli w związku ze swoim charakterem, rozmieszczeniem, wykonywanym zadaniem lub wykorzystaniem mogą wносить efektywny wkład w wysiłek wojenny przeciwnika i jeśli ich „zneutralizowanie”, w danym momencie i okolicznościach, daje konkretną przewagę militarną⁵³. Zgodnie z tymi zasadami neutralne statki handlowe podlegają atakowi jeśli:

- istnieje uzasadnione podejrzenie, że transportują kontrabandę lub łamią blokadę i po uprzednim ostrzeżeniu celowo i wyraźnie odmawiają zatrzymania się lub celowo i wyraźnie opierają się wizycie, rewizji lub zajęciu;
- angażują się w działania wojenne po stronie nieprzyjaciela;

⁵³ Wynika to z art. 52, paragrafu 2, I Dodatkowego protokołu z 1977 r. i jest ogólnie akceptowane jako zwyczajowe prawo międzynarodowe.

- działają jako jednostki pomocnicze na rzecz sił zbrojnych nieprzyjaciela;
- są włączone do systemu rozpoznania nieprzyjaciela lub go wspomagają;
- płyną w konwoju nieprzyjacielskich okrętów wojennych lub samolotów wojskowych;
- w inny sposób wnoszą istotny wkład na rzecz wysiłku wojskowego przeciwnika⁵⁴.

Chociaż nie kwestionuje się zwyczajowego charakteru powyższych kryteriów, to istnieją znaczące różnice opinii w odniesieniu do statków handlowych wspierających wysiłek wojenny przeciwnika. Podczas wojny Iran–Irak (1980–1988) strony konfliktu atakowały neutralne tankowce, gdyż uważano, że wnoszą one wkład na rzecz wysiłku wojennego każdego z krajów poprzez eksport ropy⁵⁵. W ukazanym kontekście istotne jest, że np. Stany Zjednoczone nie charakteryzują już wyraźnie neutralnych statków handlowych jako prawnie usankcjonowanych celów wojskowych tylko z uwagi na fakt, że są one zintegrowane z wysiłkiem wojennym przeciwnika⁵⁶. Co ważniejsze, zgodnie z prawem wojny morskiej i neutralności morskiej, jedyną, prawnie usankcjonowaną metodą zapobiegania opuszczaniu przez towary eksportowane wybrzeża nieprzyjaciela jest ustanowienie właściwej blokady. Zatem sam fakt, że neutralne statki handlowe transportują towary eksportowe od nieprzyjaciela, nie jest wystarczający, aby uczynić z nich prawnie usankcjonowane cele wojskowe.

Można stwierdzić, że środki stron wojujących skierowane przeciwko neutralnej żegludze, jeśli są zgodne z przepisami prawa, muszą być tolerowane przez państwa bandery. Istnieją jednak dwie możliwości, które mogą zmniejszyć ich oddziaływanie (konwoje i certyfikat morski). Jeśli środki stosowane przez strony wojujące są nielegalne, to wówczas istnieją bardzo ograniczone możliwości, które pozwalają państwom neutralnym na ochronę swojej żeglugi.

Podczas wojny Iran–Irak USA i Kuwejt uznały, że konieczne jest przeflagowanie tankowców kuwejckich (pod banderę amerykańską), aby USA mogły je chronić przed nielegalnymi atakami stron konfliktu. Oprócz znaczących wątpliwości dotyczących legalności przeflagowania⁵⁷ wydaje się, że nie było ono konieczne. USA i Kuwejt mogły zawrzeć dwustronne

⁵⁴ *San Remo Manual*, paragraf 67.

⁵⁵ Zob. 19 *Ocean Development and International Law*, 1988, s. 299; R. Danziger, *The Persian Gulf Tanker War*, USNIP, May 1985, s. 160; F.V. Russo Jr., *Targeting Theory in the Law of Armed Conflict at Sea: The Merchant Vessel as Military Objective in the Tanker War*, [w:] I.F. Dekker I, H.H.G. Post (red.), *The Gulf War of 1980–1988*, Dordrecht 1992, s. 153.

⁵⁶ NWP 1–14, zob. paragrafy 7.5.2 i 7.10.

⁵⁷ Zob. M.H. Nordquist i M.G. Wachenfeld, *Legal Aspects of Reflagging Kuwaiti Tankers and Laying of Mines in the Persian Gulf*, 31 *German Yearbook of International Law*, 1988, s. 138.

porozumienie, zgodnie z którym USA byłyby uprawnione do eskortowania tankowców kuwejckich przez Zatokę Perską, ochraniając je tym samym nie tylko przed nielegalnymi atakami ze strony Iraku czy Iranu. Zgodnie ze współczesnym prawem neutralności morskiej konwoje międzynarodowe są prawnie usankcjonowanym środkiem ochrony neutralnej żeglugi handlowej nie tylko przed nielegalnymi atakami, ale także przed legalnymi środkami kontroli ze strony państw wojujących (wizyta i rewizja)⁵⁸, jeśli spełnione są następujące warunki:

- neutralne statki handlowe zmierzają do portu neutralnego;
- neutralne statki handlowe wchodzi w skład konwoju, któremu towarzyszy neutralny okręt wojenny tej samej bandery lub neutralny okręt wojenny państwa, z którym państwo bandery statku zawarło porozumienie o konwojowaniu;
- państwo, którego bandery używa neutralny okręt wojenny, zagwarantuje, że neutralny statek handlowy nie transportuje kontrabandy lub w inny sposób nie angażuje się w działania niezgodne z jego neutralnym statusem;
- dowódca neutralnego okrętu wojennego dostarczy, jeśli zostanie o to poproszony przez dowódcę przechwytyjącego okrętu wojennego lub samolotu strony wojującej, wszystkie informacje co do charakteru statku handlowego i jego towaru, które mogłyby w innej sytuacji być uzyskane poprzez wykonanie prawa wizyty i rewizji.

Innym środkiem ochrony pozostają *navicerty*, znane i stosowane podczas obu wojen światowych⁵⁹. Statek neutralny nie jest wówczas niepokoiony przez tę stronę konfliktu, która wydała *navicert* (certyfikat morski). Nie zapobiega to oczywiście wejściu na pokład i przeszukaniu statku przez stronę przeciwną, jednak nie może ona uznać poddania się systemowi certyfikacji morskiej przeciwnika za akt łamiący neutralność.

W wypadku stosowania nielegalnych metod i środków przeciwko neutralnym statkom handlowym Rada Bezpieczeństwa NZ może określić je, zgodnie z art. 39 Karty NZ, jako zagrożenie dla pokoju i podjąć decyzję o wprowadzeniu w życie środków w ramach rozdziału VII Karty. Jednak najczęściej państwa neutralne muszą polegać na swoich własnych środkach dla ochrony swojej żeglugi handlowej. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na pewne „niebezpieczne” aspekty takiego działania. Z jednej strony użycie siły przeciwko stronie wojującej może prowadzić do eskalacji konfliktu, z drugiej, granica pomiędzy prawnie usankcjonowanymi środkami samopomocy a nie-neutralnymi działaniami lub ingerencją jest raczej wąta. Prawo neutralności morskiej ma zapobiegać eskalacji konfliktu i tym samym obliguje kraje

⁵⁸ *San Remo Manual*, paragraf 120; *Helsinki Principles*, paragraf 5.2.8.

⁵⁹ Zob. M. Moos, *The Navicert in World War II*, 38 *American Journal Declaration*, 1944, s. 115.

neutralne do powstrzymania się od niemalże każdej ingerencji, która może być uznana za swego rodzaju pomoc na rzecz strony wojującej. Oczywiście krajom neutralnym nie zabrania się ochraniać swoich statków handlowych przed nielegalnymi atakami, ale gdy neutralny okręt wojenny użyje siły przeciwko okrętowi strony wojującej, to w większości przypadków oznacza to zaistnienie kolejnego międzynarodowego konfliktu zbrojnego. Taki sam efekt może zostać osiągnięty, jeśli kraje neutralne wykorzystują swoje prawo do usunięcia min morskich, które zostały postawione z naruszeniem prawa wojny morskiej⁶⁰. Trzeba wyraźnie podkreślić, że kraje neutralne powinny korzystać ze swoich praw tylko w sytuacji wyraźnego pogwałcenia prawa przez strony wojujące, w innym razie mogą one uznać takie działania za niezgodne z neutralnością i podjąć działania przeciwko państwu neutralnemu, prowadząc tym samym do eskalacji konfliktu. Zaleca się, by państwa neutralne nie działały w takich wypadkach w pojedynkę, a w składzie sił wielonarodowych. Wówczas strona wojująca, która stawia miny, nie podejmie zbyt radykalnych środków przeciwdziałania.

Prawo wojny morskiej i neutralności morskiej wyznaczają uznawane ramy prawne mające zastosowanie do międzynarodowego konfliktu na morzu, jednak istnieje w nich szereg ułomności, które utrudniają skuteczną ochronę żeglugi neutralnej przed negatywnymi skutkami działań zbrojnych.

Jednym z problemów jest zakres zastosowania prawa neutralności morskiej. Tak długo jak państwa będą się wahać, czy zaakceptować prawne restrykcje tej części prawa, bądź to ze względów politycznych, bądź też ekonomicznych, strony konfliktu na morzu nie będą wykazywać chęci do powstrzymania się od ingerencji w żeglugę neutralną, jeśli będą miały racjonalne powody by podejrzewać, że żegluga ta działa sprzecznie z neutralnością na korzyść przeciwnika.

Kolejny problem jest związany z brakiem obowiązku państwa neutralnego do egzekwowania niezbędnej kontroli, która by miała na celu powstrzymanie swoich obywateli przed podejmowaniem współpracy handlowej z jedną lub wszystkimi stronami konfliktu. Współpraca taka jest oczywiście zgodna z prawem tak długo, dopóki jest nieszkodliwa, ale w przeszłości (zupełnie bliskiej) miały miejsce przypadki dostarczania broni (innych materiałów

⁶⁰ *San Remo Manual*, paragraf 92: „Kraje neutralne nie dokonują aktu niezgodnego z prawami neutralności morskiej poprzez usunięcie min postawionych z pogwałceniem prawa międzynarodowego”. *Helsinki Principles*, paragraf 6.2: „Neutralne okręty wojenne mają prawo do usuwania min postawionych przez wojującego z pogwałceniem przepisów prawa międzynarodowego, międzynarodowego, w szczególności gdy utrudniają one żeglugę neutralną na pełnym morzu oraz w wyłącznej strefie ekonomicznej (włączając swoją własną) lub na wodach powyżej szelfu kontynentalnego. Nie mogą dokonywać tego w obrębie morza terytorialnego państwa wojującego, za wyjątkiem konieczności egzekucji prawa do przejścia tranzytowego lub przejścia szlakiem archipelagowym”.

wojennych), które prowokowały stronę przeciwną do podjęcia wszystkich koniecznych środków, aby uniemożliwić jej dotarcie na miejsce przeznaczenia.

Ponadto, z uwagi na dość liberalne przepisy dotyczące rejestracji statków i ze względu na możliwość stosowania forteli wojennych, strony walczące tylko w rzadkich sytuacjach będą zdolne do zidentyfikowania prawdziwego charakteru statku handlowego.

Nie należy także oczekiwać, że społeczność międzynarodowa będzie miała wolę do skodyfikowania prawa wojny morskiej i prawa neutralności morskiej w najbliższej przyszłości. Stąd państwa neutralne będą musiały polegać na tych nielicznych środkach dostępnych w obszarze zwyczajowego prawa międzynarodowego dla celów ochrony swojej żeglugi przed skutkami działań zbrojnych na morzu. Wydaje się, że powinny one korzystać z systemu certyfikacji morskiej. Wszystkie państwa powinny w swoim prawodawstwie krajowym przewidzieć sądy ds. łupów wojennych (sądy przyzowe), jeśli staną się stronami w międzynarodowym konflikcie na morzu.

Jak można sądzić, znacząca poprawa sytuacji byłaby możliwa, gdyby społeczność międzynarodowa zgodziła się na ogólny system monitoringu (śledzenia), który by ułatwiał międzynarodowej organizacji (strukturze organizacyjnej) weryfikowanie nie tylko tożsamości jednostki, ale także jej portu przeznaczenia i towaru⁶¹. Rozwiązanie takie pozwalałoby stronom wojującym na nieutrudnianie żeglugi neutralnej.

Można oczywiście stwierdzić, że przedstawiona propozycja jest mało realna (niewykonalna) ze względu na znaczące wysiłki i koszty, jednakże mając na uwadze szkody, jakie ponosi żegluga międzynarodowa w każdym konflikcie zbrojnym na morzu, należy sądzić, że korzyści płynące z zastosowania takiego systemu są wyższe niż poniesione nakłady.

CONTEMPORARY PROBLEMS IN THE PROTECTION OF SHIPPING VESSELS DURING ARMED CONFLICT

(Summary)

International armed conflicts in the twenty-first century will not be limited only to terrestrial territories of the opposing forces. Seas will not only be used for long term dislocation and concentration of forces, but will again become a theater of war operations.

⁶¹ *San Remo Manual*, paragraf 124, „[...] w celu uniknięcia konieczności wizyty na pokładzie i rewizji, zachęca się państwa neutralne [...] do wprowadzenia w życie racjonalnych środków kontroli i procedur certyfikacji w celu zapewnienia, że ich statki nie przewożą kontrabandy”. Nie ma jednak prawnego obowiązku w tym zakresie, ani państwa nie mają chęci, by jednostronnie przyjąć takie samoograniczenia (przyp. aut.).

Future armed conflicts will have a significant impact on international shipping activities since 90% of world trade is conducted via maritime shipping. Thus, it can be concluded that all the countries of the world are deeply dependent on undisturbed and free shipping trade.

In this article, the author focuses on the issue of protecting neutral shipping. Naval war law and maritime neutrality are issues described by recognized legal frameworks that apply to international conflicts at sea. They do, however, have a number of deficiencies, which renders difficult the effective protection of neutral shipping from the negative impacts of war.

One of the problems is the scope of the application of the maritime neutrality law. Another problem is the lack of the obligation of a neutral country to execute the necessary monitoring with the aim of preventing its citizens from cooperating with one or all of the parties to the conflict. Additionally, the warring parties will rarely be able to identify the real character of a cargo ship.

The will in the international community to codify naval war law and maritime neutrality will be lacking in the near future.