

DARIUSZ R. BUGAJSKI

SZCZEGÓLNY STATUS CIEŚNINY WYSP ALANDZKICH JAKO WYJĄTEK OD ZASAD PRZEJŚCIA TRANZYTOWEGO (ART. 35 c KONWENCJI O PRAWIE MORZA)

Wyspy Alandzkie obejmują archipelag 6500 wysp, z czego 80 zamieszkałych, o łącznej powierzchni 1500 km². Całe terytorium zamieszkałe jest przez 27 tysięcy mieszkańców posługujących się językiem szwedzkim.

Obowiązujące normy międzynarodowe w pewnym tylko stopniu regulują przepływ przez Cieśninę wysp Alandzkich, odnosząc się jedynie do żeglugi okrętów. Zatem można uznać, że jej szczególny reżim prawny jest określony w pierwszej kolejności przez przepisy konwencji zawartej w Genewie w 1921 r., a w pozostałym nieuregulowanym zakresie przepływ normują zasady zwyczajowego i traktatowego międzynarodowego prawa morza.

Istnieją podstawy do uznania w cieśninie prawa przejścia tranzytowego poza granicami strefy zdemilitaryzowanej.

Obecny status wysp i otaczających wód jest powszechnie akceptowany, zarówno przez szwedzkich mieszkańców archipelagu wyposażonych w ramach Republiki Finlandii w szeroką autonomię polityczną i gospodarczą, jak i oba państwa cieśninowe oraz całą społeczność międzynarodową regionu Morza Bałtyckiego.

1. WPROWADZENIE

Wyspy Alandzkie¹ (fiń. *Ahvenanmaa*, szw. *Åland*, ang. *Lland*) to archipelag zamykający wejście do Zatoki Botnickiej, z którego można kontrolować także podejścia do Sztokholmu odległego o zaledwie 120 km, a nawet do Zatoki Fińskiej. Takie położenie sprawiło, że były miejscem i przedmiotem wielu konfliktów. Wyspy omywają od południa wody Bałtyku Właściwego, od

¹ Wyspy Alandzkie obejmują archipelag 6 500 wysp, z czego 80 zamieszkanymi, o łącznej powierzchni 1 500 km² (największa *Åland* 640 km²). Całe terytorium zamieszkałe jest przez 27 000 mieszkańców posługujących się językiem szwedzkim.

północy Zatoki Botnickiej², od wschodu tak zwanego Morza Archipelagowego (Szkierów), a od zachodu Morza Alandzkiego (szw. *Ålands Hav*) i Kwarkenu Południowego (szw. *Södra Kvarken*). Poprzez te dwa ostatnie akweny, razem określane mianem Cieśniny Wysp Alandzkich³, przebiega główny szlak morski łączący Bałtyk Właściwy z Botnikiem. Gospodarcze znaczenie tej drogi wodnej, poza względnie intensywną lokalną żeglugą liniową łączącą porty Finlandii i Szwecji, nie jest duże i wiąże się głównie z transportem rudy żelaza oraz drewna w kierunku południowym. Także współczesne znaczenie strategiczne wysp jest niewielkie, a ich wyjątkowy status prawny jest reliktem dawnych konfliktów i podziałów w regionie.

Z punktu widzenia przestrzennego zasięgu wolności komunikacyjnych istotne znaczenie miało rozszerzenie morza terytorialnego do maksymalnej wartości 12 mil morskich przez prawa krajowe państw bałtyckich. Jako pierwszy wprowadził takie rozwiązanie Związek Radziecki w 1960 r. (po rozpadzie Związku Łotwa w 1990 r., Litwa w 1992 r. i Estonia w 1993 r.), następnie Polska⁴ i Szwecja w 1978 r., NRD w 1984 r. (zachowane po zjednoczeniu), Niemcy w 1994 r., Finlandia w 1995 r. i w końcu Dania w 1999 r.⁵ Jednakże Estonia, Finlandia, Niemcy i Szwecja zachowały w niektórych akwenach (Sund, Bornholmsgat, Zatoka Fińska, Rynna Kadet, Zatoka Kilońska) mniejszą szerokość morza terytorialnego niż maksymalna w celu zachowania wolnych „korytarzy morza pełnego” w interesie żeglugi i handlu międzynarodowego⁶. Nie pozostawiono takiego korytarza w Cieśninie Wysp Alandzkich obejmującej Morze Alandzkie i Kwarken Południowy, w której odległość od systemu prostych linii podstawowych wyznaczonych przez oba państwa na całej długości cieśniny wynosi od 7 mil w Kwarken do 20 mil w środkowej części

² Zatoka Botnicka (szw. *Bottniska viken*, fiń. *Pohjanlahti*, ang. *Gulf of Bothnia*) jest największą zatoką Morza Bałtyckiego o powierzchni 112 tys. km² i głębokości do 294 m. Rozciągłość południkowa zatoki wynosi około 675 km. Cieśnina *Norra Kvarken* dzieli ją na dwa różne akweny: płytszy Botnik Północny (ang. *Bothnian Bay*) o średniej głębokości 42 m oraz większy Botnik Południowy (ang. *Bothnian Sea*) o średniej głębokości 62 m. Niewielkie zasolenie waha się od 5,5‰ w części południowej do 2‰ w części północnej. Podczas zimy bywa cała pokryta lodem przez kilka miesięcy. Zatoka nie odgrywa większej roli w żegludze. Na północ od Wysp Alandzkich nie ma żadnych portów o znaczeniu międzynarodowym, ani większych ośrodków miejskich i przemysłowych poza przemysłem drzewnym, rybołówstwem oraz wydobywaniem w rejonie Kiruny rudy żelaza, która jest wywożona przez szwedzki port Luleå i Narwik w Norwegii.

³ Cieśnina Wysp Alandzkich obejmuje *Södra Kvarken* (Kwarken Południowy) oraz *Ålands Hav* (Morze Alandzkie). Na całej szerokości jej wody stanowią morze terytorialne państw cieśninowych. Długość toru wodnego w strefie zdemilitaryzowanej wynosi około 60 mil. Szerokość minimalna w *Södra Kvarken* około 12 mil (wysepka *Hälsaren* w pobliżu *Singö*), a szerokość toru wodnego około 3,5 mili. Znaczne głębokości sięgają w północno-wschodniej części Morza Alandzkiego 300 metrów.

⁴ Ustawa z 17.12.1977 r. o morzu terytorialnym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (Dz.U. z 1977 r., Nr 37, poz. 162).

⁵ *Act No. 200 of 7 April 1999 on the delimitation of the territorial sea*, The Law of the Sea Bulletin, No. 40, 1999, s. 17.

⁶ U.K. Jenisch, *The Baltic Sea: Legal Regime and Instruments for Co-operation*, The International Journal of Marine and Coastal Law, 1996, vol. 11, No. 1, s. 52.

Morza Alandzkiego. Dlatego też na całej szerokości cieśnina pokryta jest morzem terytorialnym obu stron, pomimo że wody terytorialne Finlandii wokół wysp tworzy tylko 3-milowy pas. Jednocześnie przebiegający tu szlak morski łączy obszary wyłącznych stref ekonomicznych Bałtyku Właściwego z dwoma obszarami szwedzkiej i fińskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w Zatoce Botnickiej (Botnik Północny i Botnik Południowy) rozdzielonych przez kolejną cieśninę Kvarken Północny (szw. *Norra Kvarken*), której wody również stanowią morze terytorialne obu państw. Zatem w aspekcie konwencji o prawie morza z 1982 r. w Cieśninie Wysp Alandzkich mogłyby obowiązywać reżim przejścia tranzytowego określony w art. 37⁷.

Jednakże zgodnie z konwencją przepisy dotyczące przepływu przez cieśniny używane w żegludze międzynarodowej nie mają wpływu na status prawny cieśnin, w których przejście jest uregulowane w całości bądź w części przez długotrwale obowiązujące umowy międzynarodowe (art. 35 c)⁸. W tym wypadku taką obowiązującą umową jest genewska *Konwencja między Niemcami, Danią, Estonią, Finlandią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Włochami, Łotwą, Polską i Szwecją, dotycząca niefortyfikowania i zneutralizowania Wysp Alandzkich* z 20.10.1921 r.⁹.

2. ŻEGLUGA PO MORZU TERYTORIALNYM OBCEGO PAŃSTWA WEDŁUG PRAWA MORZA – ZASADY OGÓLNE

Międzynarodowe prawo morza, godząc interesy żeglugi międzynarodowej i państw nadbrzeżnych, zapewniło przejście statków morskich i powietrznych przez terytorium morskie państwa nadbrzeżnego (przejście przez morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wody archipelagowe) poprzez instytucje prawa nieszkodliwego przepływu, przejścia tranzytowego oraz przejścia archipelagowym szlakiem morskim.

Podstawę rozwiązań regulujących wstęp na obce terytorium stanowi prawo nieszkodliwego przepływu statków, które wyrosło z praktyki międzynarodowej,

⁷ „Niniejszy rozdział [rozdział 2, *Przejście tranzytowe*, część III, *Cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej*] ma zastosowanie do cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej między jedną częścią morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej a drugą częścią morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej”.

⁸ „Postanowienia niniejszej części [część III, *Cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej*] nie mają wpływu na: (...) reżim prawny cieśnin, w odniesieniu do których dawno już zawarto umowy międzynarodowe, które nadal obowiązują i które uregulowały, w całości lub w części, kwestię przejścia przez te cieśniny”.

⁹ Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Warszawa 1958, t. II, s. 186–190.

stając się powszechnie obowiązującą normą zwyczajową¹⁰, a następnie zostało potwierdzone w prawie traktatowym. Kodyfikację tej instytucji zrealizowano po raz pierwszy w artykułach 14–23 konwencji genewskiej o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r.¹¹ Jak to się wkrótce w praktyce stosunków międzynarodowych okazało, normy te nie były wystarczająco precyzyjne, szczególnie w stosunku do nieszkodliwego przepływu i wolności żeglugi okrętów¹². Znacznie większa precyzja regulacji została osiągnięta w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.¹³ (KoPM) w rozdziale 3 części II (*Nieszkodliwy przepływ przez morze terytorialne*, art. 17–32)¹⁴.

Wydaje się być potrzebne wyjaśnienie w tym miejscu znaczenia terminu „przepływ”, który jest powtórzony w art. 18 KoPM za konwencją genewską. W ramach tego pojęcia możemy wyróżnić dwie kategorie. Po pierwsze, może oznaczać przepływ przez morze terytorialne w celu przejścia przez nie bez wchodzenia na wody wewnętrzne i bez zatrzymywania się poza wodami wewnętrznymi na redzie bądź przy urządzeniu portowym, czyli tak zwany przepływ zwykły, prosty, boczny lub trawersowy (*traversing passage* lub *lateral passage*). Po drugie, może to być także przepływ w celu wejścia na wody wewnętrzne lub wyjścia z nich albo zatrzymania się na takiej redzie bądź przy takim urządzeniu portowym, czyli tak zwany przepływ wejściowy i wyjściowy (*proceeding passage* lub *passage for entry or leave*). Pomimo że taki przepływ powinien być nieprzerwany i szybki, to może obejmować zatrzymanie i kotwiczenie, ale tylko wówczas, gdy jest to związane ze zwyczajną żeglugą albo jest konieczne z powodu siły wyższej, niebezpieczeństwa, w celu udzielenia pomocy ludziom oraz statkom morskim lub powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie. Konwencja, a za nią

¹⁰ J. Symonides, *The New Law of the Sea*, Warszawa 1988, s. 37.

¹¹ Konwencja genewska o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 28.04.1958 r., weszła w życie 10.09.1964 r. Jej przepisy wraz z pozostałymi trzema konwencjami genewskimi prawa morza z 1958 r. zostały faktycznie rozwinięte i zastąpione przez konwencję o prawie morza z 1982 r. Polska nie jest stroną konwencji o morzu terytorialnym i strefie przyległej.

¹² J. Symonides, *Prawo nieszkodliwego przepływu statków i okrętów*, Wojskowy Przegląd Prawniczy, 1985, nr 3 (155), s. 334.

¹³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r., Dziennik Ustaw RP, Załącznik do nr 59, poz. 543 z 20.05.2002 r. Podpisana przez 159 państw (rekordowa liczba w historii) i weszła w życie w świetle 16.11.1994 r. Aktualnie ratyfikowana przez 149 państw (20.09.2005). Nie ratyfikowały jednak jeszcze konwencji Stany Zjednoczone Ameryki. Natomiast uczyniły to już wszystkie państwa bałtyckie w następującej kolejności chronologicznej: Niemcy (14.10.1994), Finlandia (21.06.1996), Szwecja (25.06.1996), Wspólnota Europejska (1.04.1998), Rosja (12.03.1997), Polska (13.11.1998 – Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 544), Litwa (12.11.2003), Dania (16.11.2004), Łotwa (23.12.2004) i Estonia (26.08.2005).

¹⁴ Sam układ rozdziału 3, zatytułowanego *Nieszkodliwy przepływ przez morze terytorialne*, w sposób niebudzący wątpliwości potwierdza zastosowanie tego prawa do okrętów. Rozdział ten jest bowiem podzielony na trzy podrozdziały, z których jeden dotyczy okrętów: *Zasady odnoszące się do wszystkich statków* (art. 17–26), *Zasady odnoszące się do statków handlowych i statków rządowych używanych do celów handlowych* (art. 27–28), *Zasady odnoszące się do okrętów i innych statków rządowych używanych do celów niehandlowych* (art. 29–32).

w większym stopniu praktyka ustawodawcza państw nadbrzeżnych, różnicuje warunki nieszkodliwego przejścia trawersowego oraz wejściowo-wyjściowego.

Znaczenie nieszkodliwego przepływu zostało wyjaśnione w art. 19, zgodnie z którym przejście jest nieszkodliwe tak długo, jak nie narusza pokoju, prawa międzynarodowego, porządku publicznego i bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. Konwencja wymienia szczegółowo, ale bez wątplenia jedynie przykładowo, dwanaście działań, które mogą wyłączyć „nieszkodliwość” przejścia (art. 19, ustęp 2). Z pewnością jednak ostatni punkt zawiera definicję, która określa granicę zachowań wyłączających „nieszkodliwość”, określoną jako wszelkie działania niezwiązane bezpośrednio z przepływem (zakres przedmiotowy). Granica ta wystarczająco wyraźnie wyznacza obszar zachowań dopuszczalnych podczas przepływu przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego¹⁵. Nie budzi zatem wątpliwości przykładowe zaliczenie do działań „szkodliwych”: użycia lub groźby użycia siły, ćwiczeń z wykorzystaniem uzbrojenia, zbierania informacji, startowania i lądowania statków powietrznych i urządzeń wojskowych, znacznego umyślnego zanieczyszczenia, rybołówstwa, prowadzenia badań naukowych oraz jakiegokolwiek zakłócenia systemów łączności państwa nadbrzeżnego¹⁶. W wypadku okrętów podwodnych, poza wymienionymi elementami, naruszenie reżimu przejścia może stanowić przejście inne niż w położeniu nawodnym i z podniesioną banderą.

Jeśli chodzi o zakres przedmiotowy prawa nieszkodliwego przepływu wspólnie nie budzi wątpliwości, od czasu rozstrzygnięcia przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości sprawy Cieśniny Korfu¹⁷, że obejmuje wszystkie statki, w tym okręty. Trybunał uznał bowiem, że tak długo jak przepływ jest nieszkodliwy, zwyczaj międzynarodowy daje prawo państwu do przejścia jego okrętów przez cieśninę używaną w żegludze międzynarodowej łączącą dwie części morza pełnego bez potrzeby uzyskiwania zgody państwa nadbrzeżnego¹⁸.

Na ograniczenie zakresu terytorialnego prawa nieszkodliwego przepływu wpływa natomiast prawo państwa nadbrzeżnego do regulowania obowiązku korzystania podczas przejścia z wyznaczonych szlaków morskich i systemów rozgraniczenia ruchu, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa

¹⁵ J. Symonides, *The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*, *Studia Iuridica Martima*, Uniwersytet Gdański 1992, s. 49.

¹⁶ Burdick H. Brittin, *International Law for Seagoing Officers*, Annapolis, Maryland 1986, s. 96.

¹⁷ *The Corfu Channel case (Merits) (United Kingdom v. Albania)*, judgement of 9 April 1949, *ICJ Reports*, s. 28.

¹⁸ Spór wokół Cieśniny Korfu związany jest z przejściem 22.10.1946 r. przez jej wody brytyjskich okrętów, podczas którego dwa niszczyciele poderwały się na minach postawionych przez Albaniję. Brytyjczycy oskarżyli Albaniję o działanie niezgodne z prawem międzynarodowym, które uznaje prawo przejścia przez morze terytorialne cieśnin używanych w żegludze międzynarodowej między dwoma częściami morza pełnego. Trybunał podzielił to stanowisko. Zob. <http://www.icj-cij.org> *Corfu Channel (United Kingdom v. Albania) (1947–1949)* (01.09.05).

żeglugi¹⁹. Rozwiązanie to w szczególności może mieć zastosowanie do statków o napędzie jądrowym, statków przewożących substancje lub materiały jądrowe albo inne substancje bądź materiały niebezpieczne i szkodliwe (art. 22). Dodatkowo państwo nadbrzeżne zachowało możliwość czasowego zawieszenia, ale bez wyraźnego określenia granic czasowych i bez formalnej ani faktycznej dyskryminacji wobec obcych statków, prawa nieszkodliwego przepływu ze względu na swoje bezpieczeństwo (uzasadnieniem mogą być na przykład prowadzone ćwiczenia z użyciem uzbrojenia). Zawieszenie staje się skuteczne dopiero po przekazaniu w należyty sposób informacji o nim do publicznej wiadomości (art. 25 ust. 3)²⁰.

Takie rozwiązanie stało się przyczyną ustanowienia, obok nieszkodliwego przepływu, **prawa przejścia tranzytowego**, które ma zastosowanie do cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej łączącej dwie części morza, na których panują wolności komunikacyjne (wyłączna strefa ekonomiczna bądź morze pełne poza granicami jurysdykcji państwowej)²¹. Są to cieśniny używane w żegludze międzynarodowej, w których morze terytorialne jednego bądź dwu państw obejmuje całą szerokość cieśniny (cieśniny węższe niż podwójna szerokość morza terytorialnego)²². Podstawowa różnica między nieszkodliwym przepływem a przejściem tranzytowym polega na tym, że ten drugi reżim nie może być zawieszony²³ (art. 44), a także obejmuje nie tylko żeglugę statków morskich, ale i powietrznych. Ponadto okręty podwodne mogą przechodzić przez takie cieśniny w położeniu podwodnym, a nie wyłącznie w nawodnym,

¹⁹ Przy wyznaczaniu takich szlaków morskich i systemów rozgraniczenia ruchu powinny być uwzględnione zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, przebieg szlaków zwyczajowo używanych do żeglugi międzynarodowej, cechy charakterystyczne statków i tych szlaków oraz intensywność ruchu statków. Na ogólnej podstawie prawnej konwencji o prawie morza oraz szczególowej (prawidło 10) *Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku (COLREG'72)*, ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, w wielu miejscach wprowadzane są systemy rozgraniczenia ruchu (*Vessel Traffic Systems, VTS*) oraz systemy meldowania przejścia (*Ship Reporting Systems, SRS*).

²⁰ W dobie współczesnych mediów najlepszym rozwiązaniem jest publikowanie informacji o zawieszeniu przekazanej z odpowiednim wyprzedzeniem Sekretarzowi Generalnemu na oficjalnych stronach internetowych ONZ. Zapewni to przejrzystość i będzie zapobiegać nadużywaniu prawa do zawieszania nieszkodliwego przepływu. Niestety, ciągle nie jest to praktyka powszechna. Jednym z nielicznych pozytywnych przykładów jest Meksyk, który regularnie notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu takie zawieszenie, podając termin i współrzędne poligonów morskich. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passages_suspension.htm (03.06.05).

²¹ Biorąc pod uwagę wolności komunikacyjne, status prawny wyłącznej strefy ekonomicznej oraz morza pełnego poza granicami jurysdykcji państwowej jest identyczny. Te same wolności obowiązują w obu obszarach: wolność żeglugi, przelotu, układania kabli podmorskich i rurociągów (artykuły 58 i 87).

²² Po przyjęciu 12-milowej szerokości morza terytorialnego około 116 cieśnin stało się cieśninami na całej szerokości objętymi morzem terytorialnym jednego bądź dwu państw nadbrzeżnych. J. Symonides, *op. cit.*, s. 54.

²³ Wyjątkowo tylko prawo nieszkodliwego przepływu w niektórych cieśninach między wyspą a stałym lądem, w których nie obowiązuje przejście tranzytowe, nie może być również zawieszane zgodnie z art. 38 (1) KoPM (przykładem jest Cieśnina Messyńska).

jak w wypadku „zwykłego” przejścia nieszkodliwego przez morze terytorialne. Trzeba wreszcie podkreślić, że prawo przejścia tranzytowego przysługuje wszystkim statkom, a więc zarówno statkom i samolotom cywilnym, jak i okrętom i samolotom wojskowym²⁴.

Przepisy KoPM dotyczące cieśnin wykorzystywanych w żegludze międzynarodowej nie powodują jednak zmian w reżimie cieśnin, w odniesieniu do których znacznie wcześniej zawarto umowy międzynarodowe, które nadal obowiązują i które uregulowały, w całości lub w części, kwestię przejścia przez te cieśniny (art. 35 c). Powszechnie jest akceptowane, że taki szczególny reżim dotyczy oprócz Cieśniny Wysp Alandzkich także Cieśnin Bałtyckich²⁵, Cieśnin Czarnomorskich²⁶ oraz Cieśniny Magellana²⁷. Już jednak zakres „szczególnych zasad przejścia” w stosunku do zasad ogólnych przyjętych w konwencji o prawie morza i prawie zwyczajowym jest przedmiotem dyskusji niemal w każdym z tych czterech przypadków. Trudno nawet znaleźć w literaturze odpowiedź na pytanie, czy długotrwale obowiązujące umowy międzynarodowe wyłączają w całości konwencyjny reżim przejścia tranzytowego, czy też tylko w części.

3. SZCZEGÓLNY STATUS PRAWNY CIEŚNINY I WYSP ALANDZKICH

Wyjątkowy status prawny Cieśniny i Wysp Alandzkich wynika przede wszystkim z traktatowej demilitaryzacji i neutralizacji archipelagu wraz z przyległym morzem terytorialnym. Teoria prawa międzynarodowego ściśle wiąże demilitaryzację i neutralizację ze zwierzchnictwem terytorialnym (suwerenność terytorialna)²⁸, które oznacza wyłączność kompetencji, a więc wyłączne prawo do sprawowania w obrębie terytorium wszystkich działań i funkcji właściwych państwu (aspekt pozytywny) oraz do zapobiegania

²⁴ J. Symonides, *Cieśniny używane do żeglugi międzynarodowej*, TGM 1985, nr 10, s. 505.

²⁵ Na podstawie *Traktatu kopenhaskiego dotyczącego zniesienia opłat za przepływ przez Cieśniny Duńskie z 14 marca 1857 r.* podpisanego przez Austrię, Belgię, Francję, Zjednoczone Królestwo, Hanower, wolne miasta hanzeatyckie (Lubeka, Brema, Hamburg), Meklemburgię-Schwerin, Niderlandy, Oldenburg, Prusy, Rosję oraz Szwecję pozostająca w unii z Norwegią. Tekst [w:] L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1954, t. I, s. 60–64.

²⁶ Na podstawie *Konwencji z Montreux dotyczącej organizacji cieśnin z 20 lipca 1936 r.* podpisana przez Australię, Bułgarię, Francję, Grecję, Japonię, Rumunię, Turcję, Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, Zjednoczone Królestwo i Jugosławie. Tekst [w:] L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Warszawa 1958, t. II, s. 406–416.

²⁷ Na podstawie umowy chilijsko-argentyńskiej z 1881 r.

²⁸ Zob. M.N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2000, s. 255–256.

wykonywaniu analogicznych działań ze strony innych podmiotów (aspekt negatywny)²⁹. Można to też ująć jako możliwość czynienia na własnym terytorium wszystkiego, co nie jest zakazane przez prawo międzynarodowe³⁰.

Tak sprecyzowane zwierzchnictwo terytorialne ze względu na potrzeby stosunków międzynarodowych podlega ograniczeniom o różnym charakterze, których podstawę i zakres określają umowy międzynarodowe. Spośród wielu kategorii ograniczeń związanych z terytorium na pierwszym miejscu wskazuje się zwykle demilitaryzację oraz neutralizację³¹.

Demilitaryzacja jest to umowny obowiązek likwidacji, zakaz budowy oraz utrzymywania w przyszłości wszelkich obiektów wojskowych i sił zbrojnych na określonym terytorium (może być całkowita i częściowa)³². Neutralizacja natomiast oznacza umowny zakaz prowadzenia działań wojennych na danym terytorium oraz wykorzystywania tego terytorium jako bazy do prowadzenia takich działań³³.

Należy zwrócić uwagę, że Cieśnina Wypł Alandzkich jest pojęciem prawnym, a nie geograficznym, stworzonym w rezultacie demilitaryzacji wysp i przyległych wód poprzez umowy międzynarodowe. Zatem jej status jest ściśle związany ze statusem wysp, które po wielowiekowej dominacji Szwecji znalazły się wraz z Finlandią w 1809 r. we władaniu Rosji³⁴. Pierwsze porozumienie regulujące odrębny status Wysp Alandzkich było częścią zawartego w Paryżu 30.03.1856 r. traktatu pokojowego³⁵ kończącego wojnę

²⁹ W aspekcie pozytywnym zwierzchnictwo terytorialne to prawo regulowania wszystkiego, co na terytorium danego państwa znajduje się i zachodzi. w odniesieniu do ludności (obywateli i cudzoziemców), jak i rzeczy (dysponowanie bogactwami naturalnymi). W aspekcie negatywnym istotę zwierzchnictwa terytorialnego stanowi wyłączność władzy państwowej, bowiem na określonym terytorium może istnieć jedno tylko państwo i jedna tylko najwyższa władza, w której przestrzeni nie może wkraczać inna bez zgody państwa. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2003, s. 196–197.

³⁰ W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2003, s. 178.

³¹ R. Bierzanek, J. Symonides, *op. cit.*, s. 199.

³² Przykładem jest demilitaryzacja na podstawie traktatu wersalskiego Nadrenii (lewy brzeg i pas szerokości 50 km na prawym), 20 kilometrowego pasa wzdłuż granic Włoch z Jugosławią i Francją oraz Wysp Dodekanezu i niektórych innych wysp na podstawie traktatu pokojowego z 1947 r. oraz częściowa demilitaryzacja półwyspu Synaj na podstawie *Układu pokojowego między Izraelem a Egiptem z 1979 r.*

³³ Status taki zyskały: Cieśnina Magellana w 1881 r., Kanał Sueski w 1888 r., Kanał Panamski w 1901 r. Natomiast traktat antarktyczny z 1959 r. jednocześnie demilitaryzuje i neutralizuje Antarktykę (na południe od 60 równoleżnika). Inne wcześniejsze przykłady neutralizacji to Kraków z 1815 i Tanger z 1923 r.

³⁴ Po włączeniu wysp do Rosji na największej wyspie Åland nad Bomarsund wybudowano twierdzę, która podczas wojny krymskiej została opanowana wraz z wyspami przez Francuzów i Brytyjczyków.

³⁵ *Traktat pokoju i przyjaźni między Austrią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Prusami, Rosją, Sardynią i Turcją podpisany w Paryżu 30 marca 1856 r.* Tekst [w:] L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Warszawa 1958, t. I, s. 58.

krymską, podczas której wyspy były jednym z kilku frontów. Zawarta przy tej okazji złożona tylko z dwóch artykułów *Konwencja między Francją, Wielką Brytanią, i Rosją w sprawie Wysp Alandzkich* zobowiązywała to ostatnie państwo do ich niefortyfikowania i nieutrzymywania oraz nietworzenia urzędów wojskowych i morskich. Postanowienia te, mimo że nie określały granic strefy, zapoczątkowały historię demilitaryzacji wysp. Strony nie odniosły się w ogóle do żeglugi i statusu wód wokół archipelagu. Konwencja ta nie została w późniejszym czasie formalnie uchylona, chociaż jej postanowienia były kilkakrotnie łamane. Poza tym na jej regulacje powoływano się w następnym okresie historii stosunków międzynarodowych. Obowiązywanie tego aktu potwierdza między innymi opinia Komisji Prawników z 1920 r. powołanych przez Radę Ligi Narodów, według której Finlandia w chwili uzyskania niepodległości wraz z Wyspami Alandzkimi przejęła zobowiązania rosyjskie z traktatu 1856 r.³⁶

Kolejną umową był brzeski traktat pokojowy z 1918 r.³⁷, który mówił również o zniesieniu istniejących umocnień i niebudowaniu nowych (art. VI)³⁸. Szczegółowy status wysp miał być określony w przyszłym porozumieniu państw bałtyckich. Jednak po rozpadzie Austro-Węgier i upadku cesarstwa w Niemczech Rosja Sowiecka anulowała traktat jako narzucony siłą.

Obecny status prawnomiędzynarodowy wysp i cieśniny został ukształtowany w rezultacie działań w ramach Ligi Narodów na podstawie *Konwencji między Niemcami, Danią, Estonią, Finlandią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Włochami, Łotwą, Polską i Szwecją, dotyczącej niefortyfikowania i zneutralizowania Wysp Alandzkich*, zawartej w Genewie 20.10.1921 r.³⁹. Postanowienia konwencji demilitaryzują i neutralizują archipelag wraz z otaczającym morzem terytorialnym. Takie ograniczenie zwierzchnictwa terytorialnego Republiki Finlandii zostało przyjęte zdecydowanie na rzecz całej społeczności międzynarodowej „w interesie ogólnego pokoju”, a nie jakiegoś pojedynczego państwa lub regionalnej grupy państw (art. 9).

Finlandia potwierdziła tu rosyjskie zobowiązanie z 1856 r. odnoszące się do niefortyfikowania wysp. Postanowienia traktatu paryskiego zostały przez konwencję w znacznym zakresie uzupełnione i sprecyzowane. Określono szerokości wód terytorialnych wysp na 3 mile mierzone od linii najniższego stanu morza (zwykłej linii podstawowej) wszystkich wysp, wysepek i skał.

³⁶ M.N. Shaw, *op.cit.*, s. 281.

³⁷ *Traktat pokoju pomiędzy Rosją a Niemcami, Austro-Węgrami, Bułgarią i Turcją, Brześć Litewski, 3 marca 1918 r.* Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Warszawa 1958, t. II, s. 17.

³⁸ Wyspy w 1917 r. były zajęte przez wojska szwedzkie, a w 1918 r. – niemieckie.

³⁹ Konferencja w sprawie Wysp Alandzkich, na którą nie zaproszono Rosji Sowieckiej, oraz przyjęcie konwencji dotyczącej archipelagu spotkało się z jej ostrymi protestami. Było to jednym z powodów narzucenia Finlandii niemal dwadzieścia lat później układu dotyczącego demilitaryzacji wysp.

Wyznaczone granice tych wód nie powinny jednak przekraczać linii określonych w umowie współzrzednymi geograficznymi. Tak zakreślony obszar lądowy wraz otaczającym morzem terytorialnym tworzy strefę zdemilitaryzowaną, do której znajdują zastosowanie postanowienia konwencji (zob. rycina).

W strefie tej zakazano utrzymywania wszelkich instalacji wojskowych (sił lądowych, morskich i powietrznych) oraz jakichkolwiek innych służących do celów wojennych. Zabroniono także wchodzenia do strefy jakichkolwiek sił zbrojnych lądowych, morskich lub powietrznych. Zakazem objęto ponadto wyrób, wwóz, tranzyt i wywóz broni oraz materiałów wojennych.



Ryc. Wyspy Alandzkie w granicach określonych przez konwencję z 1921 r. i układ z 1940 r. Strefa zdemilitaryzowana obejmuje znajdujące się w tych granicach wyspy, wysepki i skały wraz z pasem morza terytorialnego o szerokości 3 mil morskich mierzonego od linii najniższego stanu wody

Źródło: oprac. własne

Nie są to zakazy bezwzględne, bowiem w czasie pokoju przyznano Finlandii pewien zakres praw związanych z okresowym wizytowaniem wysp przez najwyżej dwa lekkie okręty nawodne. Państwo to może także czasowo wprowadzać inne okręty nawodne, których łączna pojemność powinna być ograniczona do 6000 ton, a ponadto ma prawo przelotu nad wyspami z zakazem jednak lądowania, za wyjątkiem przypadków siły wyższej. Również jakiegokolwiek inne państwo może wprowadzić jeden okręt za zgodą rządu fińskiego. W okresie pokoju Finlandia może także dla utrzymania porządku, w wyjątkowych okolicznościach i czasowo, wprowadzić do strefy inne siły zbrojne niż stale utrzymywane siły policyjne potrzebne do utrzymania ładu i bezpieczeństwa publicznego (art. 4).

W wypadku wojny określony w konwencji obszar stanowi strefę neutralną, która nie może być wykorzystywana w żaden sposób w związku z prowadzonymi działaniami wojennymi. W zakresie neutralizacji przewidziano również odstępstwo w postaci prawa Finlandii do czasowego postawienia min w strefie w porozumieniu z Radą Ligi Narodów dla zapewnienia neutralności tego obszaru w razie wojny obejmującej Morze Bałtyckie. W sytuacji gdy neutralność strefy jest zagrożona przez nieoczekiwany atak, Finlandia ma prawo do użycia „środków koniecznych do powstrzymania i odparcia napastnika” do chwili interwencji stron konwencji (art. 7 ust. II).

Gwarantami szczególnego statusu Wysp Alandzkich zostały państwa-strony konwencji z 1921 r., które mogą zgłosić naruszenie postanowień konwencji oraz powinny następnie uczestniczyć w podjęciu decyzji przez Radę dla ukrócenia pogwałceń demilitaryzacji i neutralizacji strefy oraz popierać wykonanie przyjętych decyzji.

Nie budzi wątpliwości, że obok konwencji z 30.03.1856 r. długotrwale obowiązującą umową zawartą przede wszystkim w imieniu społeczności międzynarodowej regionu bałtyckiego regulującą status archipelagu pozostaje konwencja z 1921 r. Potwierdza to brak wyraźnego wypowiedzenia oraz wola stron wyrażona w art. 8 i podtrzymywana przez co najmniej oba państwa cieśninowe: „Postanowienia niniejszej konwencji pozostaną w mocy bez względu na jakiegokolwiek zmiany, które mogłyby być zaprowadzone w obecnym *status quo* na Morzu Bałtyckim”.

Granice strefy zdemilitaryzowanej oraz wód terytorialnych Szwecji i Finlandii przebiegają w przybliżeniu szlakiem żegludowym przez Morze Alandzkie oraz Kwarcken Południowy. W rezultacie konwencyjnego zmodyfikowania zwyczajowego prawa przepływu przez wody terytorialne ukształtował się szczególny status prawny Cieśniny Wysp Alandzkich obejmującej oba geograficzne akweny.

Konwencja poza przedstawionymi ograniczeniami w postaci zakazu wejścia i postojów okrętów do strefy zdemilitaryzowanej w pozostałym zakresie zapewnia jednak wolność pokojowego przepływu przez wody terytorialne zgodnego ze zwyczajami i traktatami międzynarodowymi (art. 5).

Podczas II wojny światowej agresja sowiecka na Finlandię zaowocowała narzuceniem przez ZSRR w 1940 r. układu dotyczącego Wysp Alandzkich⁴⁰, potwierdzonego później w traktacie pokoju z Finlandią z 10.02.1947 r. (art. 12) oraz w drodze wymiany not pomiędzy obydwojma państwami w 1948 r. Układ ten demilitaryzuje wyspy w wyniku fińskiego zobowiązania do ich nieumacniania oraz nieudostępniania siłom zbrojnym obcych państw. Finlandia i inne państwa nie mogą utrzymywać ani tworzyć w strefie Wysp Alandzkich żadnych urządzeń lub baz operacyjnych wojsk lądowych, sił morskich i lotnictwa wojskowego ani żadnych innych urządzeń, które mogłyby być wykorzystane w celach militarnych. Pomimo że układ określa morze terytorialne wysp w ten sam sposób jak konwencja z 1921 r., to w odróżnieniu od niej ma charakter bardziej „lądowy”, bowiem nie reguluje wejścia okrętów lub przelotu statków powietrznych. Jest tu mowa jedynie o demilitaryzacji wszystkich wysp, wysepek i szkieł położonych w „strefie Wysp Alandzkich”, ale nie określono odpowiednio sytuacji prawnej otaczających wód. Pominięto także zupełnie neutralizację archipelagu. Ponadto ZSRR otrzymał prawo utrzymywania na wyspach konsulatu, który poza zwykłymi funkcjami konsularnymi pełni rolę organu nadzorującego przestrzeganie umowy. Układ określa również procedury w wypadku naruszenia jego postanowień⁴¹.

4. STANOWISKO I PRAWO PAŃSTW CIEŚNINOWYCH

Po szwedzkiej stronie Cieśniny Wysp Alandzkich ze względów obronnych wyznaczono dwa rejony zastrzeżone: nad Morzem Alandzkim w Söderarm i na północy nad Kvarken wokół wyspy Singö⁴². W rejonach tych dopuszczalny jest przepływ obcych statków po wyznaczonych torach wodnych, ale czas przejścia wraz ze związanym z nim kotwiczeniem jest ograniczony. Oba obszary znajdują się w granicach systemu prostych linii podstawowych na morskich wodach wewnętrznych. Finlandia również utrzymuje kilka rejonów zastrzeżonych bezpośrednio graniczących ze strefą zdemilitaryzowaną i obejmujących akweny morskie oraz szkiery, niemal na całej rozciągłości południkowej tej części Morza Archipelagowego⁴³. Rejony te znajdują się na fińskich morskich

⁴⁰ Układ pomiędzy ZSRR i Finlandią dotyczący Wysp Alandzkich, Moskwa, 11 października 1940 r. Tekst [w:] L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Warszawa 1960, t. III, s. 19–20; B. Winiarski, *Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1938, s. 316–319.

⁴¹ Prawa te obecnie przysługują Federacji Rosyjskiej, która jest następcą prawnym ZSRR.

⁴² *Locja Bałtyku. Wiadomości Ogólne*, Biuro Hydrograficzne MW, Gdynia 1985, s. 422–435.

⁴³ *Ibidem*, s. 470–482.

wodach wewnętrznych. Żegluga obcych statków jest tu także ograniczona czasowo i do wyznaczonych szlaków morskich.

Pewien wpływ na wolną żeglugę mogą mieć także uprawnienia państw cieśninowych do wyznaczania w porozumieniu z IMO szlaków morskich i systemów rozgraniczenia ruchu, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia bezpiecznej żeglugi (art. 41). Państwa te mają prawo także regulować kwestie związane z zapobieganiem, zmniejszaniem i kontrolą zanieczyszczenia, poprzez wprowadzenie przepisów międzynarodowych (art. 42 ust. 1 b), oraz prawo do regulowania zagadnień celnych, skarbowych, imigracyjnych i sanitarnych. Mogą ponadto zapobiegać działalności rybołówczej. Prawa te nie budzą wątpliwości, ponieważ wody cieśniny to terytorium państwa, ale powinny być stosowane bez formalnej i faktycznej dyskryminacji, która prowadziłaby do ograniczenia przejścia tranzytowego (art. 42 ust. 2). Wymienione tu uprawnienia nie ulegają zmianie, a nawet mogą być szersze i inną będzie ich podstawa prawna, jeżeli przyjąć, że reżim prawny cieśniny w całości ukształtowany jest przez długotrwale obowiązujące umowy międzynarodowe, które zupełnie wyłączają zastosowanie do żeglugi przepisów przejścia tranzytowego.

W praktyce jednak ze względu na ograniczone znaczenie komunikacyjne Cieśniny Wysp Alandzkich Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) nie ustanowiła dotychczas w tym rejonie żadnego systemu rozgraniczenia ruchu (*Vessel Traffic System*, VTS). Funkcjonuje tu jedynie od 1.07.2005 r. obejmujący całe Morze Bałtyckie automatyczny system identyfikacji (*Automatic Identification System*, AIS).

Wyspy tworzą archipelag w rozumieniu geograficznym⁴⁴, ale w świetle prawa morza Finlandia nie jest państwem archipelagowym, ponieważ nie „składa się w całości z jednego lub wielu archipelagów” (art. 46 ust. 1 KoPM). Dlatego też nie mogą być ustanowione wokół nich archipelagowe linie podstawowe. Jednak status strefy zdemilitaryzowanej nie wyklucza ustanowienia prostych linii podstawowych, zgodnie z międzynarodowym prawem morza, których wyznaczeniu znakomicie sprzyjają miejscowe warunki geograficzne (tysiące wysp i skał rozproszonych w niewielkiej odległości). Korzystając z tego, Finlandia wyznaczyła system takich linii złożony ze 180 odcinków nieprzekraczających długości 8 mil morskich⁴⁵, który obejmuje cały archipelag w obrębie strefy zdemilitaryzowanej, tworząc z wód przybrzeżnych i całości Morza Archipelagowego morskie wody wewnętrzne⁴⁶.

⁴⁴ Archipelag (z gr. *arche* ‘początek’ i *pelagos* ‘morze’, a także *Archipelagos* jako nazwa prowincji bizantyjskiej obejmującej główne wyspy Morza Egejskiego) w rozumieniu geograficznym oznacza grupę wysp położonych blisko siebie, najczęściej o wspólnej genezie i podobnej budowie geologicznej. KoPM zawiera definicję archipelagu w art. 46 ust. 2.

⁴⁵ Dla porównania Polska jeżeli pominąć wody portów, ma odpowiednio tylko jeden taki 24-milowy odcinek łączący przylądek Mierzei Helskiej z Mierzeją Wiślaną. L. Łukaszyk, *Status prawnomiędzynarodowy Bałtyku*, Prawo Morskie 1999, t. XII, s. 75.

⁴⁶ Proste linie podstawowe wyznaczają ustawy nr 463 z 18.08.1956 r. i nr 144 z 5.03.1965 r.

Prawo nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne okrętów nie jest kwestionowane ani ograniczane przez rząd szwedzki. Potwierdzeniem tego jest między innymi szwedzkie zastrzeżenie do konwencji o prawie morza. Przy podpisaniu konwencji rząd Szwecji wyraził wolę dalszego stosowania „obecnego reżimu przepływu przez szwedzkie morze terytorialne obcych okrętów wojennych i innych statków w służbie rządowej używanych do celów niehandlowych, który to reżim jest w pełni zgodny z konwencją”⁴⁷ (nie zostało to potwierdzone przy ratyfikacji). Przejście przez morze terytorialne uregulowało rozporządzenie z 1992 r.⁴⁸ dotyczące „wstępu” (*the Admission Ordinance*) obcych państwowych statków morskich i powietrznych oraz pojazdów wojskowych, które zmieniono 27.10.1994 r. Zgodnie ze zmienionym § 3 i notą ministerstwa obrony „notyfikacja przejścia przez szwedzkie morze terytorialne do dowództw regionalnych szwedzkiej straży granicznej nie jest wymagana od 1.01.1995 r.”⁴⁹. Mimo że Szwecja uznaje cieśninę Sund za wyjątek od reżimu przejścia tranzytowego w cieśninach przewidziany w artykule 35 c konwencji o prawie morza z 1982 r., to w odróżnieniu od Danii dopuszcza wolny przelot statków powietrznych bez zezwolenia i notyfikacji nad swoim terytorium morskim w Sundzie⁵⁰. W stosunku do Cieśniny Wysp Alandzkich również uznawanej za taki wyjątek prawo szwedzkie nie daje jednak podstaw do wolnego przelotu nad morzem terytorialnym.

Natomiast wcześniejsza notyfikacja przejścia prostego okrętów i uprzednie uzyskanie zgody na przepływ wejściowy są wymagane przez prawo fińskie⁵¹. Zastrzeżenie, ogłoszone przy podpisaniu i niepotwierdzone przy ratyfikacji konwencji o prawie morza przez to skandynawskie państwo 21.06.1996 r., mówi o utrzymaniu obowiązującego reżimu przejścia obcych okrętów i innych niehandlowych statków przez fińskie morze terytorialne. Reżim ten, według zastrzeżenia, jest zgodny z konwencją o prawie morza, co w związku ze wspomnianym wymogiem notyfikowania przepływu prostego może być zakwestionowane. Wspomnieć należy także, że państwo to jest stroną

⁴⁷ W deklaracji złożonej przez Szwecję przy podpisaniu konwencji 10.12.1982 r. i niepotwierdzonej przy ratyfikacji 25.06.1996 r. możemy przeczytać: „As regards those parts of the Convention which deal with innocent passage through the territorial sea, it is the intention of the Government of Sweden to continue to apply the present régime for the passage of foreign warships and other government-owned vessels used for non-commercial purposes through the Swedish territorial sea, that régime being fully compatible with the Convention”. Zob. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm (01.09.05).

⁴⁸ *Governmental Ordinance Governing the Admission to Swedish Territory for Foreign State Vessels, State Aircraft and Military Vehicles issued on 19 March 1992* (1992; No. 118).

⁴⁹ *Note of Department for International and Security Affairs of the Ministry of Defence to Defence and Service Attaches and their assistant Attaches accredited to Sweden on 6 December 1994*.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Act of Controlling State Territory, Territorial Sea and Air Space of Finland* wydany 18.04.1963 r. (No. 185), zmieniony 7.05.1965 r. (No. 257) i 19.09.1980 r. (No. 656).

konwencji genewskiej o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r., którą ratyfikowano 16.02.1965 r.

W kwestii przejścia przez samą Cieśninę Wysp Alandzkich stanowisko obu państw wyrażone przy podpisaniu i potwierdzone przy ratyfikacji KoPM jest w zasadzie zgodne co do jego wyjątkowego charakteru w stosunku do reżimu przejścia tranzytowego przewidzianego w art. 35 c. Oba państwa cieśninowe potwierdziły utrzymanie dotychczasowego reżimu przejścia ukształtowanego pod rządami obowiązujących od wielu lat umów międzynarodowych, także po wejściu w życie konwencji. Różnica w ich stanowiskach polega na określeniu przez rząd fiński, że „przejście przez cieśninę jest w części uregulowane przez obowiązującą od wielu lat konwencję międzynarodową”⁵², gdy tymczasem rząd szwedzki tego nie rozstrzyga, mówiąc, że „przeptyw jest regulowany w całości lub w części” przez takie konwencje⁵³.

5. ZAKOŃCZENIE

Jak wyżej przedstawiono, obowiązujące umowy międzynarodowe w pewnym tylko stopniu regulują przepływ przez Cieśninę Wysp Alandzkich, odnosząc się jedynie do żeglugi okrętów. Zatem można uznać, że jej szczególny reżim prawny jest określony w pierwszej kolejności przez przepisy konwencji z 1921 r., a w pozostałym nieuregulowanym zakresie przepływ normują zasady zwyczajowego i traktatowego międzynarodowego prawa morza. W rezultacie takiego założenia należy przyjąć, że przejście tranzytowe zagwarantowane przez konwencję o prawie morza ma charakter ogólny, a reżim konwencji z 1921 r. jedynie stanowi szczególny wyjątek. Tak więc w całym zakresie nieuregulowanym przez konwencję genewską zastosowanie powinny mieć normy określające zasady przejścia tranzytowego w cieśninach wykorzysty-

⁵² W deklaracji złożonej przez Finlandię przy podpisaniu konwencji 10.12.1982 r. i potwierdzonej przy ratyfikacji 21.06.1996 r. możemy przeczytać: „It is the understanding of the Government of Finland that the exception from the transit passage régime in straits provided for in article 35 (c) of the Convention is applicable to the strait between Finland (the Aland Islands) and Sweden. Since in that strait the passage is regulated in part by a long-standing international convention in force, the present legal régime in that strait will remain unchanged after the entry into force of the Convention”. Zob. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm (01.09.05).

⁵³ W deklaracji złożonej przez Szwecję przy podpisaniu konwencji 10.12.1982 r. i potwierdzonej przy ratyfikacji 25.06.1996 r. możemy przeczytać: „It is the understanding of the Government of Sweden that the exception from the transit passage régime in straits, provided for in Article 35 (c) of the Convention is applicable to the strait between Sweden and Denmark (Oresund) as well as to the strait between Sweden and Finland (the Aland islands). Since in both those straits the passage is regulated in whole or in part by long-standing international conventions in force, the present legal régime in the two straits will remain unchanged”. Zob. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm (01.09.05).

wanych w żegludze międzynarodowej, w stopniu, w jakim nie pozostają w sprzeczności z konwencją z 1921 r.⁵⁴.

Każde wejście i postój pojedynczego obcego okrętu w strefę zdemilitaryzowaną, a więc w 3-milowy pas morza terytorialnego archipelagu, wymaga zgody rządu fińskiego (zgodnie z art. 4 pkt b – ostatnie zdanie). Niemniej na morzu terytorialnym Wysp Alandzkich obowiązuje „wolność pokojowego przepływu” zagwarantowana w art. 5, której zasady określa prawo i zwyczaje międzynarodowe. Analiza przepisów konwencji prowadzi do wniosku, że sprecyzowany tu „pokojowy przepływ” odpowiada na gruncie prawa morza pojęciu „nieszkodliwego przepływu”, z wyłączeniem jednak okrętów z jego zakresu zastosowania. Tak więc, poza przypadkiem wejścia w akwen zdemilitaryzowany pojedynczego obcego okrętu za zgodą Finlandii, „żadne siły wojskowe, morskie lub powietrzne [...] nie będą mogły wkroczyć do strefy” (art. 4). Zatem prawo nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne Wysp Alandzkich nie obejmuje okrętów marynarek wojennych⁵⁵.

Jeżeli nawet twierdzenie, że przejście przez Cieśninę Wysp Alandzkich jest tylko w części regulowane przez długotrwale obowiązującą umowę międzynarodową, może być kwestionowane, to nie budzi wątpliwości, że szczególne regulacje dotyczą tylko części szerokości cieśniny w granicach 3-milowego morza terytorialnego⁵⁶. Należy bowiem pamiętać, że wszystkie wyjątkowe rozwiązania nie mają zastosowania do pasa cieśniny objętego szwedzkim morzem terytorialnym, a zatem obowiązuje w tej części także co najmniej prawo nieszkodliwego przepływu, które umożliwia przejście również okrętom na Zatokę Botnicką, bez wchodzenia jednak do strefy zdemilitaryzowanej, na zwykłych zasadach określonych zwyczajowym i traktatowym prawem morza. W odróżnieniu od niektórych innych państw bałtyckich⁵⁷, jak wyżej przedstawiono, prawo szwedzkie w pełni akceptuje nieszkodliwy przepływ określony w KoPM bez uprzedniej zgody lub notyfikacji i bez różnicowania sytuacji prawnej statków i jednostek niehandlowych w służbie państwowej, a więc także okrętów. Poza prawem również miejscowe warunki nawigacyjne pozwalają na takie przejście.

⁵⁴ Zob. W.L. Schachte, Jr., *International Straits and Navigational Freedoms*, Ocean Development and International Law, 1990, vol. 24, No. 2, s. 190.

⁵⁵ Dyskusyjna byłaby interpretacja rozszerzająca zakres wyłączenia na niektóre inne państwowe jednostki immunitetowe (jednostki w służbie państwowej używane do celów niehandlowych), takie jak statki straży granicznej.

⁵⁶ W.L. Schachte, *op. cit.*, s. 192.

⁵⁷ Najbardziej skrajnym przykładem utrzymywania sprzecznych z przyjętymi zobowiązaniami międzynarodowymi przepisów jest Polska, w której obowiązuje anachroniczne rozporządzenie ministra obrony narodowej z 24.06.1992 r. (Dz.U. z 1992 r., Nr 54, poz. 264). Rozporządzenie uzależnia od zgody ministra przepływ przez polskie morze terytorialne obcych okrętów, gdy tymczasem w pozostałych państwach bałtyckich wymagana jest co najwyżej notyfikacja przepływu. Takie rozwiązanie jest przede wszystkim przejawem zaniedbania, a nie zamierzonym działaniem rządu dającym wyraz polskiemu stanowisku wobec nieszkodliwego przepływu okrętów przez morze terytorialne.

Wydaje się ponadto, że istnieją podstawy do uznania w cieśninie prawa przejścia tranzytowego poza granicami strefy zdemilitaryzowanej. Zatem w tym zakresie terytorialnym dopuszczalnym byłby przelot statków powietrznych, w tym wojskowych, oraz przejście okrętów podwodnych w położeniu podwodnym. Przepływ taki, w odróżnieniu od nieszkodliwego przepływu, i przelot statków powietrznych nie mógłby być również zawieszany przez rząd szwedzki. Sprzeciwia się temu jednak stanowisko szwedzkie, które, jak wspomniano, nie uznaje na przykład prawa przelotu statków powietrznych nad morzem terytorialnym tego państwa w cieśninie.

Na zakończenie można stwierdzić, że obecny status wysp i otaczających wód jest powszechnie akceptowany zarówno przez szwedzkich mieszkańców archipelagu wyposażonych w ramach Republiki Finlandii w szeroką autonomię polityczną i gospodarczą⁵⁸, jak i oba państwa cieśninowe oraz całą społeczność międzynarodową regionu Morza Bałtyckiego.

THE SPECIAL STATUS OF THE STRAIT
OF THE ALAND ISLANDS AS AN EXCEPTION
OF THE TRANSIT PASSAGE PRINCIPLE
(ART. 35 OF THE CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA)

(Summary)

The Aland Islands are comprised of 6500 islands, eighty of which are inhabited, with a combined area of 1500 km². The entire territory is inhabited by 27 000 Swedish-speaking people.

The international agreements currently in force regulate the use of the Strait of the Aland Islands just to a certain degree and refer only to navy vessels. Therefore, it can be concluded that the strait's particular legal regime is described primarily by the regulations of the 1921 Geneva Convention. For other ships, the principles of common use and treaties of international maritime law apply.

Foundations exist to recognize a transit passage in the strait beyond the demilitarized zone.

The current status of the islands and the surrounding waters is commonly accepted by both the Swedish inhabitants of the archipelago (who have considerable political and economic autonomy within Finland), the countries on both sides of the strait, and the international community throughout the Baltic region.

⁵⁸ Zob. K. Kubiak, *Nordyckie terytoria autonomiczne*, Sprawy Międzynarodowe, 1992, nr 7-12.