

ANDRZEJ MAKOWSKI

REGULACJE UNCLOS A PROBLEM OBECNOŚCI SIŁ MORSKICH NA WSZECHOCEANIE

Autor analizuje problem obecności sił morskich na wszechoceanie w świetle przepisów konwencji o prawie morza z 1982 r., zwłaszcza w kontekście utrzymania równowagi między dwiema sprzecznymi doktrynami prawa morza: wolności mórz i kontrolowanego dostępu.

Działalność wojskowa na morzach i oceanach będzie widoczna i długotrwała. UNCLOS przewiduje stałą obecność sił morskich na wszechoceanie. Wynika to z konieczności obrony i ochrony interesów państw nadbrzeżnych, jak również wypełniania obowiązków, które nakłada na nie prawo międzynarodowe.

Ciężar przestrzegania i egzekwowania porządku prawnego na morzach i oceanach spoczywa na dużych flotach wojennych i należy sądzić, że taka prawidłowość się utrzyma.

WPROWADZENIE

Podpisana 10.12.1982 r. w Montego Bay na Jamajce Konwencja NZ o prawie morza (UNCLOS) nie zawiera w swojej treści specjalnych części czy rozdziałów, które by się odnosiły wyłącznie do działalności (obecności) sił morskich na wszechoceanie. Jednak analizując jej poszczególne artykuły, można stwierdzić, że takie rozwiązanie było racjonalne. Konwencja bowiem wyposażając państwa w przysługujące im prawa i obowiązki, nałożyła na nie konieczność ich ochrony i obrony, natomiast działalność (obecność) wojskową na morzach i oceanach w czasie pokoju potraktowała na równi z innymi użytkownikami obszarów morskich, przy czym w niektórych przypadkach uwzględniła specyfikę tej działalności czy też wymogów technicznych w odniesieniu do jednostek wojennych (statków rządowych używanych do celów niehandlowych).

Krytycy konwencji formułują poglądy, że przyjęte przez nią rozwiązania oznaczają w istocie kolejny podział wszechoceanu oraz faworyzują państwa, które znajdują się w korzystnym położeniu geograficznym. Natomiast jej zwolennicy podkreślają usunięcie takich zagrożeń dla wolności żeglugi, jak „dowolne” rozszerzanie szerokości morza terytorialnego i ograniczanie prawa nieszkodliwego przepływu statków o specjalnej charakterystyce czy okrętów

wojennych, przyjęcie instytucji niezakłóconego tranzytu w odniesieniu do cieśnin (również swobodę przelotu) oraz korzystanie z praw przejścia i przelotu archipelagowym szlakiem morskim. Konwencja przyjęła także wiele rozwiązań uwzględniających interesy społeczności międzynarodowej, co można odnieść do postanowień o statusie prawnym dna mórz i oceanów poza granicami jurysdykcji narodowej, a także wiele decyzji akceptujących potrzebę współpracy międzynarodowej (problemy rybołówstwa i żeglugi), zwłaszcza za pośrednictwem organizacji międzynarodowych. Co ważne, przewiduje ona system pokojowego załatwiania sporów¹.

Uznając pełną jurysdykcję państw nadbrzeżnych za fakt, udało się w UNCLOS ograniczyć ich jednostronne roszczenia, jednak w wyniku nowych regulacji zamieniono około 40 proc. światowego oceanu, który wcześniej należał do morza pełnego², w narodowe obszary morskie o zróżnicowanym statusie prawnym: pełnej suwerenności – w przypadku wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wód archipelagowych oraz suwerennych praw ekonomicznych – w przypadku strefy przyległej, wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ) i szelfu kontynentalnego.

Biorąc pod uwagę, że każde państwo zarówno w odniesieniu do swoich obszarów morskich, jak i na morzu pełnym może realizować cele polityczne oraz ekonomiczne, musi dysponować konkretnymi narzędziami, które ogólnie nazywane są **siłami morskimi**. Ponieważ w języku polskim termin „siły morskie” jest zazwyczaj używany jako synonim marynarki wojennej lub z nią utożsamiany, warto w tym miejscu podkreślić, że nie jest to właściwe podejście z punktu widzenia teorii potencjału morskiego państwa. Pojęcie to jest bowiem o wiele szersze niż marynarka wojenna i stanowi kompleks posiadanych przez państwo środków, które służą do prowadzenia polityki morskiej oraz utrzymania porządku prawnego na obszarach morskich podlegających jego jurysdykcji³. Co więcej, w skład sił morskich wchodzi elementy siłowe (marynarka wojenna, straż graniczna, policja wodna, finansowa, służby celne, sanitarne, służby ochrony zasobów morza itp.) oraz inne służby, organizacje czy instytucje (służby ratownicze, hydrograficzne, nadzoru ruchu, administracja morska, organizacje naukowe oraz szkolnictwo morskie)⁴. Należy także stwierdzić, że treść art. 29–32 UNCLOS (zasady odnoszące się do okrętów wojennych oraz innych statków rządowych używanych do celów niehandlowych) nie pozostawia żadnych wą-

¹ Zob. J. Symonides, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 39–41.

² Wynikało to z faktu, że „standardowa” szerokość morza terytorialnego, zanim przyjęto UNCLOS, wynosiła 3–4 mile morskie (Mm), chociaż były „wyjątki”: 50 (Chile) czy 200 Mm (Kostaryka, Peru, Salwador). Zob. R. Bierzanek, Z. Rotocki, *Vademecum dla kapitanów statków*, Warszawa 1963, s. 141–142; D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009, s. 72.

³ Zob. A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2000, s. 162.

⁴ Zob. K. Rokiciński, *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, Warszawa 2006, s. 40–41. Warto w tym miejscu zauważyć, że nie wszystkie państwa posiadają floty wojenne (np. Islandia), a mimo to doskonale sobie radzą z utrzymaniem porządku prawnego na swoich obszarach morskich.

pliwości co do korzystania z sił morskich (szczególnie z ich elementu siłowego) przez państwa nadbrzeżne. Jednocześnie należy być świadomym, że ich wykorzystanie w okresie pokoju może spełniać różne role (funkcje): policyjną, dyplomatyczną czy militarną⁵.

Analizując zapisy konwencji odnoszące się do poszczególnych obszarów morskich oraz uprawnień w nich państw nadbrzeżnych i państw trzecich, można wyraźnie zauważyć próbę utrzymania równowagi pomiędzy dwiema sprzecznymi doktrynami prawa morza, wolności mórz i kontrolowanego dostępu („ogradzania” wszechoceanu). Zwiększenie szerokości morza terytorialnego, strefy przyległej, ustanowienie EEZ (200 Mm), szelfu kontynentalnego (200, a w szczególnych przypadkach 350 Mm) wskazują jednoznacznie na „terytorializację” wód przybrzeżnych, która odbywa się w dwóch etapach – poprzez przyznanie geograficznie określonego obszaru, a następnie przyznanie odpowiednich uprawnień państwu nadbrzeżnemu, w konsekwencji posiadane „terytorium” musi być kontrolowane i chronione przez państwo nadbrzeżne, a w szczególnych okolicznościach nawet bronione. Wydaje się, że omawiana tendencja jest coraz bardziej widoczna w praktyce państw, co znajduje swoje uzasadnienie w obserwowanym ich wysiłku w celu pozyskiwania żywych zasobów morza oraz zasobów nieożywionych, zwłaszcza węglowodorów. Jednocześnie powoduje ona często spory delimitacyjne, w których element siłowy (szczególnie jego obecność) odgrywa i będzie odgrywać niebagatelną rolę⁶. Należy przy tym zwrócić uwagę na trzy wady systemu rozstrzygania sporów zalecanego przez UNCLOS⁷:

- system obligatoryjnej jurysdykcji trybunałów i sądów nie obejmuje sporów dotyczących delimitacji obszarów morskich;
- całość organów i instytucji rozstrzygania sporów w zakresie prawa morza rozbudowano w stopniu wymagającym znacznego udziału Sekretariatu ONZ i innych organizacji międzynarodowych w organizacji tego systemu;
- zasady rozgraniczania jurysdykcji różnych trybunałów, sądów lub organów rozstrzygania sporów są dość skomplikowane.

Podsumowując dotychczasowe rozważania, można stwierdzić, że obecność na wszechoceanie sił morskich w świetle konwencji można postrzegać w dwóch kategoriach:

- obrony i ochrony stanu posiadania w odniesieniu do państw nadbrzeżnych;
- wykorzystania mórz i oceanów w celach wojskowych.

Wymienione zagadnienia zostaną omówione w dalszej części artykułu.

⁵ A. Makowski, *op.cit.*, s. 161–163.

⁶ Zob. L. Łukaszyk, *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Warszawa 2009; *idem*, *Współpraca i rywalizacja na morzach azjatyckich a bezpieczeństwo żeglugi*, *Stosunki Międzynarodowe – International Relations* 2011, t. 44, s. 73–92; D.R. Bugajski, *Chińsko-japońskie spory morskie*, *Prawo Morskie* 2013, t. XXIX, s. 197–206.

⁷ Zob. J. Gilas, *Status obszarów morskich [w:] Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. I, cz. II, Bydgoszcz 1996, s. 336–337; S. Pawlak, *Jurysdykcja Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza*, *Prawo Morskie* 2009, t. XXV, s. 101–111.

1. OBRONA I OCHRONA STANU POSIADANIA

Każde dobro, z którego chce się czerpać korzyści, musi być utrzymane w dobrym stanie, co jest oczywiste dla każdego państwa nadbrzeżnego, którego główne zadanie polega na utrzymaniu na odpowiednim poziomie wykonywania jurysdykcji na podległych obszarach morskich, by były one jak najlepiej wykorzystane z punktu widzenia jego interesów. Największymi wyzwaniem dla państwa nadbrzeżnego w realizacji tego zadania są: fizyczna wielkość posiadanych obszarów morskich oraz intensywność wymiany handlowej prowadzonej z innymi krajami. Warto również podkreślić, że brak efektywnego egzekwowania prawa w obszarach morskich państwa „zachęcił” Argentynę do zajęcia Falklandów (Malwinów) w 1982 r., zmusza także kraje sąsiednie do powoływania międzynarodowych sił morskich w celu zaprowadzenia „porządku” na tych obszarach (działania policyjne floty wojennej Włoch na morzu terytorialnym Albanii w latach 1991–1993). Użyte sformułowanie „obszary morskie państwa” w połączeniu z zadaniem obrony i ochrony stanu posiadania może sugerować ograniczenie jego realizacji wyłącznie do „geograficznej” części stanu posiadania, która ma stały charakter. Istnieją jednak inne, mobilne elementy stanu posiadania – floty: handlowa i rybacka. Obrona i ochrona tych obiektów bez względu na to, gdzie się znajdują, stanowi również ważny element omawianej misji⁸.

Ustanawiając reżim prawny poszczególnych obszarów morskich, w odniesieniu do uprawnień państwa nadbrzeżnego, konwencja o prawie morza określiła w art. 2 status prawny morza terytorialnego, przestrzeni powietrznej nad nim oraz jego dna i podziemia, zaś w kolejnych artykułach (3 i 4) określiła precyzyjnie jego szerokość oraz zewnętrzną granicę, włączyła obszar red do morza terytorialnego (art. 12). Uwzględniając interesy innych państw, wprowadziła prawo nieszkodliwego przepływu (art. 17), ale dała „instrument” państwu nadbrzeżnemu w postaci art. 19 ust. 2, który enumeratywnie wylicza, kiedy przepływ narusza pokój, porządek publiczny lub bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego, dając mu prawo do interwencji określone w art. 25 (prawo państwa

⁸ Floty handlowe i rybackie dysponują z reguły zasięgiem ogólnosiwiatowym, natomiast z militarne punktu widzenia tylko floty mocarstw morskich są w stanie zabezpieczyć ich obronę i ochronę. Zatem z geograficznego punktu widzenia istnieje dość duża luka pomiędzy zapotrzebowaniem na ochronę żeglugi handlowej i możliwościami jej zapewnienia. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że oprócz mocarstw morskich powoływane są doraźnie zespoły okrętów w składzie międzynarodowym – NATO, UE, ONZ. W konkretnej sytuacji nie można wykluczyć okrętu (statku państwowego) państwa bandery lub właściciela statku czy też powołania tzw. koalicji chętnych (jeśli byłyby zagrożone interesy kilku państw). Nowym rozwiązaniem jest ochrona statków przed piratami przez jednostki firm ubezpieczeniowych, np. Jardine Lloyd Thompson (JLT) w rejonie Zatoki Adeńskiej. Chociaż są one uzbrojone w karabin maszynowy oraz tzw. broń nieśmiertelności, to koncentrują się głównie na prewencji. Po drodze w konwoju ochranianym przez jednostki JLT „kosztuje” 30–40 tys. USD. Zob. także M.H. Kozłowski, *Piractwo morskie a polskie prawo karne*, Kwartalnik Prawa Publicznego 2011, nr 1–2, s. 259 i nast. oraz *idem*, *Zwalczanie piractwa morskiego*, Prawo Morskie 2013, t. XXIX, s. 137 i nast.

nadbrzeżnego do obrony). Ponadto konwencja wspiera działalność państwa nadbrzeżnego w tym zakresie poprzez zapisy: art. 20 (okręty podwodne i inne środki transportu), art. 21 (ustawy i inne przepisy prawne państwa nadbrzeżnego dotyczące nieszkodliwego przepływu), art. 22 (szlaki morskie i systemy rozgraniczenia ruchu na morzu terytorialnym) oraz art. 23 (obce statki o napędzie jądrowym oraz statki przewożące substancje jądrowe albo inne substancje o właściwościach niebezpiecznych lub szkodliwych). Przyjmując podział na statki handlowe i statki rządowe używane do celów handlowych, określa kolejno w art. 27 i 28 zasady jurysdykcji karnej na pokładzie obcego statku oraz jurysdykcję cywilną w stosunku do tych statków. Również w odniesieniu do okrętów wojennych oraz innych statków rządowych używanych do celów niehandlowych innych państw konwencja daje państwu nadbrzeżnemu możliwość przeciwdziałania w postaci art. 30 (nieprzestrzeganie przez okręty wojenne ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego), który zezwala na żądanie niezwłocznego opuszczenia morza terytorialnego, oraz art. 31 (odpowiedzialność państwa bandery za szkodę wyrządzoną przez okręt wojenny lub inny statek rządowy używany do celów niehandlowych). Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w przypadku art. 30 dobra praktyka nakazuje wysłanie również okrętu wojennego państwa nadbrzeżnego, chyba że nie dysponuje ono marynarzką wojenną, oraz całkowity zakaz użycia uzbrojenia (z wyjątkiem samoobrony), natomiast dozwolone jest manewrowanie w celu utrudnienia żeglugi „naruszycielowi” i „wypchnięcia” go poza granicę morza terytorialnego, a w szczególnych, na szczęście bardzo rzadkich, przypadkach nawet doprowadzenie do nie wielkiej kolizji (np. „najechnanie” w okolicach rufy).

Omawiając kwestię obszarów morskich podlegających pełnej suwerennej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego (wody portowe i wewnętrzne), należy uwzględnić treść art. 218 (zapewnienie przez państwa portu wykonania przepisów), który odnosi się do zrzutu dokonanego przez statek poza wodami wewnętrznymi, morzem terytorialnym lub EEZ tego państwa z naruszeniem stosownych międzynarodowych norm i standardów. Powyższy artykuł pozwala również na przeprowadzenie dochodzenia na prośbę innego państwa (ust. 3), co jak można sądzić, daje szerokie uprawnienia państwom nadbrzeżnym w zakresie ochrony środowiska morskiego, szczególnie zaś jego zasobów żywych. Ma to niebagatelne znaczenie w przypadku obszarów o szczególnej wrażliwości (*particularly sensitive sea area* – PSSA). Natomiast w odniesieniu do morza terytorialnego państwo nadbrzeżne może wykonywać jurysdykcję karną, opierając się na art. 220 ust. 2 (zapewnianie przez państwa nadbrzeżne wykonania przepisów), który dopuszcza fizyczną inspekcję statku (związaną z naruszeniem), wszczęcie postępowania łącznie z zatrzymaniem statku zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym.

Uprawnienia państwa nadbrzeżnego do sprawowania kontroli rozszerza 12-milowa strefa przyległa do morza terytorialnego (24 Mm mierzone od linii

podstawowej) – art. 33, która choć nie jest nowym rozwiązaniem prawnym⁹, to zapobiega naruszaniu jego ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych, sanitarnych na jego terytorium lub morzu terytorialnym i karaniu tych naruszeń¹⁰. Państwo nadbrzeżne ustanawiając strefę przyległą, uzyskuje również prawo do rozpoczynania w niej pościgu – zgodnie z art. 111 UNCLOS – jeśli istnieją dostateczne podstawy, by podejrzewać, że statek naruszył ustawy i przepisy państwa nadbrzeżnego. Należy mocno podkreślić, że państwo nadbrzeżne nie posiada suwerennych praw, a także nie sprawuje suwerennej jurysdykcji nad strefą przyległą, natomiast ma wyłącznie uprawnienia kontrolne. Wyjaśnienie to jest istotne ze względu na kontrowersyjną praktykę niektórych państw do przekształcania strefy przyległej w strefę bezpieczeństwa i wprowadzania w niej specjalnych wymogów (np. notyfikacji przejścia). Rozbieżności występują również w opiniach prawników odnośnie do znaczenia i zakresu objętego terminem „kontrola”. Omawiając art. 33 ust. 1 konwencji, I.A. Shearer uważa, że powinna być ograniczona do umiarkowanych środków, takich jak inspekcja (wizyta) i ostrzeżenie, nie musi natomiast łączyć się z aresztem statku lub zmuszeniem go do wejścia do portu. Z kolei R.J. Dupuy i D. Vignes twierdzą, że powinna zawierać wszystkie środki przymusu, jak aresztowanie statku, eskortowanie go do portu państwa nadbrzeżnego, a nawet konfiskata¹¹.

Państwom położonym nad cieśninami wykorzystywanymi do żeglugi międzynarodowej konwencja w art. 42 zezwala na wydawanie ustaw i innych przepisów prawnych dotyczących przejścia tranzytowego przez cieśniny w odniesieniu do kwestii: bezpieczeństwa żeglugi, zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczeń, dokonywania połowów, przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych czy sanitarnych. Gdyby ustanowione przepisy zostały naruszone, państwo nadbrzeżne może zgodnie z art. 233 (gwarancje w odniesieniu do cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej) zastosować odpowiednie środki w zakresie wykonania przepisów prawnych. Z kolei art. 43 stwierdza, że państwa korzystające z cieśniny i państwa położone nad cieśniną powinny współpracować ze sobą, opierając się na umowach, w takich sprawach, jak: budowa

⁹ Zob. *Konwencja w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej* – Genewa, dnia 29 kwietnia 1958 r., Zbiór dokumentów 1959 (XV), nr 3(163), Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, s. 389–390.

¹⁰ Pod koniec XX w. strefy przyległe stały się instrumentem walki z patologiami międzynarodowymi, takimi jak nielegalna imigracja, handel narkotykami czy ludźmi. Pozwalają także przeciwstawić się groźbie płądrowania podwodnego dziedzictwa kulturowego i przejmowania bez pozwolenia dóbr mających wartość archeologiczną i historyczną, znajdujących się w pobliżu wybrzeży, ale poza granicami morza terytorialnego. Dodatkowym argumentem za wprowadzeniem strefy przyległej jest walka z terroryzmem oraz udział państw w Proliferation Security Initiative. Ustanowienie strefy przyległej poszerza więc możliwości rozpoczynania pościgu w sytuacji naruszeń przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych, sanitarnych i dotyczących ochrony podwodnego dziedzictwa. Zob. J. Symonides, *Status prawny strefy przyległej w międzynarodowym prawie morza. Celowość jej ustanowienia przez Polskę*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 17–25; D. Pyć, *Ochrona granic morskich w UE – przypadek irregular migration na Morzu Śródziemnym*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 145–162.

¹¹ Zob. N. Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford 2011, s. 87–88.

i utrzymywanie w cieśninie w należyтым stanie urządzeń nawigacyjnych i służących bezpieczeństwu żeglugi oraz ułatwiających żeglugę międzynarodową, a także w zakresie zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia przez statki. Omawiany artykuł konwencji ma również znaczenie w organizowaniu współpracy międzynarodowej w rejonach, w których państwa nadbrzeżne nie są w stanie samodzielnie zapewnić właściwych warunków bezpieczeństwa (np. kierunek Singapur–Cieśnina Malakka) i ochrony przed bezprawnymi działaniami (terroryzm, piractwo, rozbój morski, przemyt ludzi i narkotyków). Wprowadzenie w 2004 r. z inicjatywy USA Regional Maritime Security Initiative (RMSI) przeciwko wymienionym zagrożeniom w sposób zdecydowany poprawiło poziom bezpieczeństwa w regionie¹².

Wprowadzając nowe pojęcie państwa archipelagowego, konwencja uwzględniła interesy zarówno samego państwa, jak i innych użytkowników morza. Świadczy o tym zapis art. 49 (status prawny wód archipelagowych, przestrzeni powietrznej nad wodami archipelagowymi, jak również dna i jego podziemia), który przyznaje temu państwu pełne suwerenne prawa, jednocześnie ust. 4 wyraźnie zaznacza, że reżim prawny archipelagowego przejścia szlakiem morskim nie wpływa na status wód archipelagowych ani na wykonywanie przez państwo archipelagowe praw suwerennych nad takimi wodami. Statki wszystkich państw mogą korzystać podczas przejścia przez wody archipelagowe z prawa nieszkodliwego przepływu (art. 52) lub prawa archipelagowego przejścia szlakami morskimi (art. 53). Warto zwrócić uwagę, że ust. 5 omawianego artykułu wprowadza zasadę, że statki morskie i powietrzne korzystające z archipelagowego przejścia szlakiem morskim nie mogą zbliżyć się do wybrzeży bardziej niż na 10 proc. odległości pomiędzy najbliższymi punktami na wyspach graniczących ze szlakiem morskim¹³. Jednocześnie w celu zabezpieczenia interesów państwa archipelagowego konwencja w art. 54 przywołuje art. 39, 40 i 42 (cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej), które mają zastosowanie *mutatis mutandis* do archipelagowego przejścia szlakiem morskim. Warto zauważyć, że państwa archipelagowe bardzo często nie dysponują żadnymi siłami morskimi lub je mają, ale o czysto symbolicznej wartości, natomiast posiadane przez nie obszary morskie są znaczące, co również stwarza dla żeglugi międzynarodowej problemy związane z utrzymaniem na nich porządku prawnego¹⁴.

Nową konstrukcją prawną wprowadzoną przez konwencję jest również wyłączna strefa ekonomiczna (EEZ), w której państwo nadbrzeżne ma suwerenne prawa do badania, eksploatacji i ochrony zasobów naturalnych (żywych i nie-

¹² *Ibidem*, s. 86. Warto odnotować, że w działaniach policyjnych uczestniczą siły morskie USA, Malezji, Indonezji, Singapuru, Tajlandii i Japonii, koordynując swoje przedsięwzięcia, a szczególnie działalność patrolową prowadzoną przez statki lotnicze i jednostki nawodne.

¹³ Zob. D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...* *op.cit.*, s. 188–191.

¹⁴ Przykładowo można tutaj wymienić: Antiguę i Barbudę, Wyspy Salomona, Fidzi, Vanuatu, Komory, Kiribati czy Tuvalu.

ożywionych) wód morskich pokrywających dno, a także dna morskiego i jego podziemia. Ma również suwerenne prawa do gospodarowania tymi zasobami oraz wykonywania przedsięwzięć związanych z gospodarczym badaniem i eksploatacją strefy, szczególnie takich, jak wytwarzanie energii poprzez wykorzystanie wody, prądów i wiatrów. Państwo nadbrzeżne sprawuje w EEZ jurysdykcję w odniesieniu do: budowania i wykorzystywania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji, badań naukowych morza, ochrony i zachowania środowiska morskiego (art. 56). Z kolei pozostałe państwa mogą korzystać w EEZ z wolności żeglugi i przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów oraz innych, zgodnych z prawem międzynarodowym, sposobów korzystania z morza, jakie wiążą się z tymi wolnościami (art. 58 ust. 1). Jednocześnie art. 58 ust. 2 zachowuje w EEZ zapisy odnoszące się do morza pełnego (art. 88–115) oraz inne stosowne normy prawa międzynarodowego, o ile nie są one sprzeczne z reżimem EEZ. Jednocześnie praktyka niektórych państw wskazuje, że istnieje realne niebezpieczeństwo, że w EEZ państwo nadbrzeżne może rozszerzyć korzystanie z prawa wizyty poza art. 110, wprowadzając zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym „strefę celną” czy „strefę bezpieczeństwa”¹⁵.

Suwerenne interesy ekonomiczne państwa nadbrzeżnego chronią zapisy art. 73 (zapewnienie przestrzegania ustaw i innych przepisów państwa nadbrzeżnego), które w przypadku naruszeń reżimu prawnego EEZ przewidują takie środki, jak: zatrzymanie, inspekcja, zajęcie i wszczęcie postępowania sądowego. Jednocześnie art. 292 (niezwłoczne zwolnienie statku i załogi) działa w interesie zatrzymanego statku i podnosi kwestię działań państwa nadbrzeżnego, które nie przestrzega zapisów konwencji po jego zatrzymaniu (art. 73 ust. 2). W kwestii kontroli zanieczyszczeń w EEZ państwo nadbrzeżne korzysta z art. 220 ust. 3–6, którego zapisy pozwalają na interwencję w przypadku naruszeń. Dodatkowo jako *lex specialis* w odniesieniu do przywoływanego już art. 73 można uważać treść art. 221 (środki stosowane w celu unikania zanieczyszczenia w następstwie wypadków morskich).

Prawa państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do szelfu kontynentalnego zostały określone w art. 77 konwencji, który potwierdza jego suwerenne prawo do badania i eksploatacji jego zasobów naturalnych. Rozpatrując uprawnienia państwa nadbrzeżnego na szelfie kontynentalnym, można umownie podzielić je na trzy elementy, które odnoszą się do eksploracji i eksploatacji, podmorskich kabli i rurociągów, sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji. Szczęólnego znaczenia we współczesnym świecie nabrały podmorskie kable łączące wszystkie kontynenty, za których pomocą realizuje się nie tylko połączenia telefoniczne, ale również internetowe służące do dokonywania transakcji finansowych. Ocenia się, że ponad 95 proc. światowych połączeń głosowych i transmisji danych

¹⁵ Zob. *M/V „Saga” (no. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea)*, ITLOS Case no. 2; (1999) 38 International Legal Materials 1323; A. Forbes, *Protecting the National Interest: Naval Constabulary Operations in Australia’s Exclusive Zone*, Royal Australian Navy, Sea Power Centre, Working Paper no. 11, Canberra 2002, s. 9–24.

oraz 100 proc. transoceanicznych połączeń internetowych jest realizowanych za pomocą kabli podmorskich. Przeprowadzony w 2004 r. samobójczy atak na platformy wydobywcze Iraku przerwał produkcję na dwa dni i kosztował Irak około 40 mln USD oraz przerwę w międzynarodowym transporcie surowców energetycznych¹⁶. Ponadto podczas ataków na rurociągi oraz platformy wydobywcze z reguły występują zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Eksploracja i eksploatacja szelfu kontynentalnego obejmuje jego badania oraz wykorzystanie zasobów mineralnych dna i jego podziemia, a także organizmy żywe należące do gatunków osiadłych. Istotne jest to, że nikt nie może podejmować takich działań bez wyraźnej zgody państwa nadbrzeżnego. Zgodnie z art. 79 ust. 1 wszystkie państwa mają prawo do układania na szelfie kontynentalnym podmorskich kabli i rurociągów, przy czym państwo nadbrzeżne może stosować racjonalne środki w celu zapobiegania, zmniejszania i kontrolowania zanieczyszczenia powodowanego przez nie, ale nie może utrudniać ich układania lub konserwowania (ust. 2). Wytyczenie trasy dla takich rurociągów wymaga zgody państwa nadbrzeżnego (ust. 3), ma ono również prawo do określania warunków układania kabli lub rurociągów wchodzących na jego terytorium lub morze terytorialne, a także ma pełną jurysdykcję nad kablami i rurociągami, które samo eksploatuje. Trzeba przyznać, że przedstawiony dualizm prawny występujący na szelfie kontynentalnym może powodować spory i napięcia pomiędzy państwami nadbrzeżnymi, o czym świadczy dobitnie historia budowy gazociągu „Nord Stream” na Morzu Bałtyckim.

Sztuczne wyspy, instalacje i konstrukcje na szelfie kontynentalnym podlegają *mutatis mutandis* postanowieniom art. 60, który odnosi się do podobnych „instalacji” w EEZ. Jak z niego wynika, tylko państwo nadbrzeżne ma wyłączne prawo do budowania oraz wydawania pozwoleń i przepisów dotyczących budowy i eksploatacji takich urządzeń oraz obejmuje je wyłączną jurysdykcją, w tym wydaje ustawy i inne przepisy prawne w sprawach celnych, skarbowych, sanitarnych i imigracyjnych, a także w sprawach bezpieczeństwa. Ponadto państwo nadbrzeżne może ustanowić wokół nich strefy bezpieczeństwa w odległości nieprzekraczającej 500 m, z wyjątkami dopuszczanymi przez powszechnie przyjęte standardy międzynarodowe lub zalecenia właściwych organizacji międzynarodowych¹⁷. Na marginesie rozważań trzeba stwierdzić, że obecnie istnieje luka prawna w odniesieniu do sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji eksploatowanych na zasadzie pozwolenia (koncesji) przez państwo trzecie na szelfie kontynentalnym państwa nadbrzeżnego. W przypadku ich zagrożenia choćby atakiem terrorystycznym brakuje jasnych regulacji dających możliwość interwencji państwu właściciela w celu ochrony stałych platform posadowionych na szelfie kontynentalnym. Pozostaje samoobrona w 500-metrowej strefie lub umowa na ochronę, zawarta z państwem nadbrzeżnym.

¹⁶ Zob. N. Klein, *op.cit.*, s. 98.

¹⁷ Może tu mieć zastosowanie protokół do konwencji SUA z 1988 r. i jego rozszerzenie z 2005 r.

Rozpatrując obecność na morzu pełnym sił morskich, należy uwzględnić ich podwójną rolę na tym obszarze: po pierwsze, występują one w interesie państwa bandery, realizując zadania związane z obroną i ochroną stanu posiadania, i po drugie, z siłami morskimi innych państw uczestniczą w utrzymaniu porządku prawnego na morzu.

Jednym z istotnych elementów tego systemu jest prawo pościgu (art. 111), które stanowi wyjątek od wyłącznej jurysdykcji państwa bandery i jest akceptowane jako prawo państwa nadbrzeżnego do ochrony swoich interesów wobec statków łamiących prawo tego państwa. Pościg za obcym statkiem można rozpocząć, kiedy władze państwa nadbrzeżnego mają dostateczne podstawy, aby podejrzewać, że statek naruszył jego ustawy lub inne przepisy prawne. Pościg musi się rozpocząć, gdy statek lub jedna z jego łodzi znajduje się na wodach wewnętrznych, na wodach archipelagowych, morzu terytorialnym lub w strefie przyległej państwa ścigającego, musi on być nieprzerwany i ustaje z chwilą wejścia ściganego statku na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego¹⁸. Jeżeli statek znajduje się w strefie przyległej, to pościg można rozpocząć tylko w związku z naruszeniem praw, dla których ochrony została ustanowiona ta strefa (art. 33). Prawo pościgu stosuje się *mutatis mutandis* do naruszeń w EEZ lub na szelfie kontynentalnym, łącznie ze strefami bezpieczeństwa wokół instalacji, oraz ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego, mających zastosowanie zgodnie z UNCLOS do EEZ, szelfu kontynentalnego i stref bezpieczeństwa. Pościg można wszcząć wyłącznie po podaniu wizualnego lub dźwiękowego sygnału do zatrzymania się, z odległości pozwalającej na jego odbiór przez obcy statek¹⁹. Ponadto art. 111 ust. 5 wyraźnie zaznacza, że prawo pościgu może być wykonywane tylko przez okręty wojenne lub samoloty wojskowe, albo przez inne statki morskie lub powietrzne, które posiadają wyraźne znaki rozpoznawcze, świadczące o tym, że są w służbie rządowej i że są upoważnione do takich działań²⁰.

Dla utrzymania porządku prawnego na morzu pełnym istotne znaczenie ma prawo wizyty (art. 110), które zezwala na poddanie każdego statku rewizji przez okręt wojenny (wojskowy statek powietrzny, statek morski lub powietrzny pozostający w służbie rządowej) w przypadku istnienia uzasadnionego podejrzenia, że statek zajmuje się piractwem, handlem niewolnikami, nadawaniem

¹⁸ Obecnie można zaobserwować zmiany tego zapisu w praktycznej działalności państw, którym umowy bilateralne pozwalają na prowadzenie pościgu na morzu terytorialnym umawiających się stron. Rozwiązania takie są stosowane w przypadku zwalczania przemytu narkotyków oraz ludzi, a także ochrony rybołówstwa, np. bilateralna umowa pomiędzy Australią i Francją, umowa pomiędzy USA i krajami sąsiednimi oraz Committee for Eastern Central Atlantic Fisheries.

¹⁹ Powyższy zapis wydaje się nieco archaiczny, biorąc pod uwagę dzisiejsze środki łączności stosowane na morzu, ponadto sugeruje, że nie można używać radia. Praktyka jednoznacznie wskazuje, że sygnał do zatrzymania podaje się przez radio, przy czym ścigający okręt (statek w służbie państwowej) nie musi w tym czasie znajdować się na morzu terytorialnym lub w strefie przyległej.

²⁰ Zob. D. Marcinkowska, *Znaczenie i zakres prawa pościgu*, Prawo Morskie 2001, t. XV, s. 43–51.

nielegalnych audycji (państwu bandery okrętu wojennego przysługuje jurysdykcja zgodnie z art. 109 – nielegalne nadawanie audycji z morza pełnego), nie posiada przynależności państwowej lub – chociaż podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swojej bandery – posiada w rzeczywistości tę samą przynależność państwową co okręt wojenny.

Oprócz prawa wizyty konwencja w art. 100 nakłada obowiązek współpracy państw w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym lub w jakimkolwiek innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Artykuł 105 stwierdza, że każde państwo może zająć statek piracki oraz aresztować osoby i zająć mienie znajdujące się na pokładzie, przy czym sądy państwa, które dokonało zajęcia, mogą orzekać o wymiarze kary oraz określać środki, jakie należy przedsięwziąć wobec statków morskich, powietrznych lub mienia, z uwzględnieniem praw osób trzecich. Artykuł 107 wskazuje natomiast, jakie statki morskie lub powietrzne są uprawnione do zajęcia z powodu piractwa²¹.

Problem zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi został przedstawiony w art. 108, który nakazuje współpracę wszystkich państw w zwalczaniu tego procederu, a ponadto umożliwia zwrócenie się o pomoc do innych państw w zwalczaniu takiego handlu uprawianego przez statek podnoszący banderę danego państwa (porozumienie Rady Europy 1995 r., porozumienie karaibskie 2003 r.).

Konwencja w art. 99 (zakaz przewozu niewolników) nakłada na każde państwo obowiązek stosowania skutecznych środków do zapobiegania i karania przewozu niewolników na statkach podnoszących jego banderę oraz do zapobiegania bezprawnemu używaniu jego bandery w tym celu. Można powiedzieć, że „życie” rozszerzyło ten zapis o przemyt ludzi i nielegalną imigrację, czego nie przewidzieli twórcy konwencji. Szacuje się, że zyski z *human cargo* kształtują się na poziomie 5–7 mld USD rocznie. Artykuł 99 został wsparty przez działania sił morskich, Migrant Smuggling Protocol²² oraz przez protokół i konwencję o uchodźcach²³.

Konwencja w art. 109 nakłada na państwa obowiązek współpracy w zwalczaniu nadawania bez upoważnienia audycji z morza pełnego. Każda osoba, która dopuszcza się tego przestępstwa, może być postawiona przed sądem: państwa bandery statku, państwa rejestracji instalacji, państwa, którego ta osoba

²¹ Zob. L. Łukaszyk, *Spoleczność międzynarodowa wobec problemu piractwa morskiego – wybrane aspekty prawne*, Prawo Morskie 2009, t. XXV, s. 133–148; M.H. Koziński, *Zwalczanie piractwa morskiego*, Prawo Morskie 2013, t. XXIX, s. 137–151; S. Kaye, *The International Framework for Piracy [w:] Australia's Response to Piracy: A Legal Perspective*, ed. A. Forbes, Sea Power Centre, Papers in Australia Maritime Affairs, Canberra 2011, no. 31, s. 103–109.

²² Zob. *Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*, New York, 15.11.2000, http://www.uncjin.org/Documents/Conventions/dcatoc/final_documents_2/convention_smug_eng.pdf (27.05.2014).

²³ Zob. Konwencja dotycząca statusu uchodźców z 28.07.1951r., <http://www.unhcr-centraleurope.org/pl/materialy/konwencje/konwencja-dotyczaca-statusu-uchodzcow-z-1951-r.html> (29.05.2014); Protokół dotyczący statusu uchodźców z 31.01.1967 r. (Dz.U. z 1991 r., Nr 119, poz. 517).

jest obywatelem, lub każdego innego państwa, w którym przekazy zakłóciły uprawnioną łączność radiową. Na morzu pełnym państwo, któremu przysługuje jurysdykcja zgodnie z ust. 3 (art. 109), może zgodnie z art. 110 aresztować każdą osobę lub zatrzymać każdy statek oraz zająć aparaturę nadawczą.

Podsumowując dotychczasowe rozważania, można stwierdzić, że nasilenie zagrożeń na obszarach morskich, w tym zagrożeń asymetrycznych, przejawiających się w takich formach, jak: terroryzm, piractwo (rozbój morski), proliferacja broni masowego rażenia, nielegalna imigracja, zorganizowana przestępczość (przemyt ludzi i narkotyków), będzie wymagało coraz częstszej współpracy sił morskich w wymiarze regionalnym czy „basenowym”. Współpraca taka powinna być oparta przede wszystkim na zapisach konwencji o prawie morza, dodatkowo wzmocnionych konwencjami (rezolucjami) IMO oraz innych agend ONZ. Dobrym przykładem takiej współpracy jest jak na razie European Maritime Safety Agency (EMSA) czy działalność różnych flot na Bałtyku w ramach programu Partnerstwo dla Pokoju.

2. WYKORZYSTANIE MÓRZ I OCEANÓW W CELACH WOJSKOWYCH

Wykonywanie przez państwa swych suwerennych praw, które wyraża się dysponowaniem własną flotą wojenną, jest powszechnie uznane. Czasem jednak może występować konflikt interesów między działalnością militarną a cywilną w użytkowaniu mórz, związany z zagrożeniem bezpieczeństwa żeglugi morskiej i powietrznej oraz ograniczeniem jej wolności w poszczególnych obszarach. Działalność militarna powinna więc uwzględniać prawnie uzasadnione interesy państw nadbrzeżnych oraz być zgodna z postanowieniami konwencji.

Rozpatrując codzienną działalność wojskową na morzu w okresie pokoju, można podzielić ją umownie na dwie kategorie: pierwsza odnosi się do okrętów wojennych i wojskowych statków powietrznych jako „normalnych” użytkowników obszarów morskich i podlega regulacji UNCLOS, zaś druga odnosi się do działalności wyłącznie wojskowej i w większości przypadków jest regulowana przez prawo zwyczajowe. Zatem w pierwszym przypadku będą to prawa dotyczące wolności żeglugi, natomiast w drugim – prawa do prowadzenia działań wojskowych (operacyjnych).

Można zatem stwierdzić, że konwencja o prawie morza w aspekcie możliwości żeglugi na morzu reguluje takie zagadnienia, jak: prawo do nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne i wody archipelagowe (art. 17, 18, 19, 20 i 52), prawo archipelagowego przejścia szlakami morskimi (art. 53 i 54), prawo do tranzytu przez cieśniny używane do żeglugi międzynarodowej (art. 38, 39 i 40), wolność żeglugi po morzu pełnym i przelotu nad nim (art. 58, 60 i 87). Dotychczasowa praktyka potwierdza, że wymienione wolności są respek-

towane przez większość państw, chociaż w niektórych przypadkach wymagają one zezwolenia, zwłaszcza w odniesieniu do nieszkodliwego przepływu²⁴.

Do drugiej kategorii działalności wojskowej można zaliczyć:

- obecność, ćwiczenia sił uderzeniowych;
- patrolowanie, obserwację, prowadzenie rozpoznania;
- różnorodne ćwiczenia doskonalące i zgrywające;
- testowanie broni i uzbrojenia oraz strzelania z użyciem ostrej amunicji (rakiet);
- prowadzenie badań hydrograficznych i hydrologicznych o przeznaczeniu wojskowym.

Odnosząc się do działalności ściśle wojskowej, trzeba również uwzględnić, czy jest ona prowadzona na własnych obszarach morskich, czy też w EEZ państw trzecich²⁵.

Wyszczególniona aktywność wojskowa jest z reguły prowadzona na własnych obszarach morskich lub na morzu pełnym i w większości przypadków stwarza utrudnienia dla innych użytkowników morza z powodu czasowego zamykania określonych rejonów dla żeglugi i rybołówstwa. Jeśli w odniesieniu do własnego morza terytorialnego można zastosować zapis art. 25 ust. 3 konwencji, to już w przypadku własnej EEZ występują trudności wynikające z zapisu art. 58 ust. 1 i zastosowanie mogą mieć jedynie rozwiązania wynikające ze zwyczaju. Również prowadzenie badań hydrograficznych i hydrologicznych jest dozwolone na własnych obszarach morskich lub na morzu pełnym, natomiast na obszarach morskich innego państwa wyłącznie na podstawie umów dwustronnych.

Najbardziej kontrowersyjne z punktu widzenia konwencji o prawie morza jest przeprowadzanie testów z raketami balistycznymi, kiedy trzeba zamykać dla żeglugi i przelotów duże obszary oceanów, co jest sprzeczne z zapisem art. 89, oraz ustanawianie stref wojennych (bezpieczeństwa) podczas konfliktów lokalnych²⁶. O powyższej praktyce decyduje jednak zwyczaj i wydaje się, że nie budził on zbyt wielkich kontrowersji, co w przypadku konfliktów lokalnych potwierdza dodatkowo *Podręcznik z San Remo*²⁷. Drugim spornym problemem jest kwestia rozmieszczania urządzeń rozpoznawczych na szelfie kontynentalnym innego państwa, z reguły wykrywających okręty podwodne lub zbierających inne dane. Gdyby zastosować art. 80, taka działalność byłaby niedozwolona, natomiast państwa (prawnicy) odwołują się do zapisów art. 58, 79 i 87 konwencji, które zezwalają na układanie podmorskich kabli i rurociągów, cho-

²⁴ Zob. D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu... op.cit.*, s. 316–327.

²⁵ Takie państwa, jak Brazylia, Indie, Malesja, Pakistan, Urugwaj i Wyspy Zielonego Przylądka, wymagają w przypadku prowadzenia ćwiczeń w ich EEZ lub zakładania tam instalacji o przeznaczeniu wojskowym uzyskania zezwolenia. Z podejściem tym nie zgadzają się np. Holandia, Niemcy i Włochy.

²⁶ Zob. R.R. Churchill, A.V. Lowe, *The Law of Sea*, Manchester 1999, s. 425.

²⁷ Zob. *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge 1995, s. 27–28.

ciaż są również i zdania przeciwnie – że takie instalacje wykraczają poza prawo wolności układania kabli i rurociągów²⁸.

Rozpatrując działalność wojskową związaną z użyciem uzbrojenia oraz niektórych urządzeń (zwłaszcza hydroakustycznych), trzeba również uwzględnić ich wpływ na środowisko naturalne, szczególnie w odniesieniu do zasobów żywych morza, w tym ssaków. Ponieważ nie da się całkowicie uniknąć niepożądanego oddziaływania na środowisko morskie, to należy minimalizować jego szkodliwe skutki poprzez dobór odpowiednich rejonów ćwiczeń, pory roku czy ograniczenie czasu ich szkodliwego oddziaływania.

Trudno oczekiwać, że w najbliższym czasie floty wojenne znikną z mórz i oceanów, a ich miejsce zajmą wyspecjalizowane roboty (pojazdy bezzałogowe). Pomimo niebywałego rozwoju różnego typu trenerów to jednak morze pozostanie ostatecznym weryfikatorem ich wyszkolenia i gotowości. Również polityka poszczególnych państw będzie nadal posługiwać się użytecznym narzędziem, jakim jest dyplomacja morską, co będzie powodowało „wędrowanie” ognisk kryzysu oraz próby ich rozwiązywania. Zatem działalność wojskowa na morzach i oceanach będzie widoczna i zapewne długotrwała. Warto, by podlegała określonym rygorom prawnym zarówno konwencji o prawie morza, jak i prawu zwyczajowemu.

PODSUMOWANIE

Dokonując analizy zapisów konwencji o prawie morza, można stwierdzić, że przewiduje ona stałą obecność sił morskich na wszechoceanie. Zarówno w zakresie obrony i ochrony swoich interesów, jak i w wypełnianiu obowiązków, które nakłada na państwa prawo międzynarodowe, muszą one wykorzystywać siły morskie do ich realizacji. Wydaje się, że konwencja rozwiązała w dobry sposób zagadnienia dotyczące praw i obowiązków sił morskich, natomiast słabą stroną jest zróżnicowana praktyka poszczególnych państw nadbrzeżnych w jej implementacji, wśród których można wyróżnić zarówno potęgi morskie, jak i niewielkie państwa – nie daje się dostrzec tutaj określonych prawidłowości, gdyż zależy to od warunków geograficznych, możliwości ekonomicznych i aktualnej polityki morskiej. Istotnym problemem pozostają państwa, które dysponując ogromnymi obszarami morskimi, nie mają możliwości sprawowania nad nimi efektywnej kontroli. Problem stanowi także wspieranie piractwa czy rozboju morskiego przez władze (zazwyczaj lokalne) państw nadbrzeżnych. W ostatnim okresie pojawiły się „państwa upadłe” i masowa nielegalna imigracja ludności w kierunku bardziej rozwiniętych gospodarczo obszarów (państw).

²⁸ R.R. Churchill, A.V. Lowe, *op.cit.*, s. 428.

Konwencja o prawie morza nie mogła przewidzieć wszystkich negatywnych zjawisk, jakie wystąpiły na morzach i oceanach, związanych pośrednio z procesem globalizacji. Chociaż brakuje w niej odniesień do takich zjawisk, jak terroryzm, nielegalna migracja drogą morską, handel czy przemyt ludzi, to jednak w połączeniu z innymi konwencjami i protokołami pozwala na praktyczne przeciwdziałanie zjawiskom, które zaliczane są do obszaru *maritime security*.

Wydaje się, że prawo morza było zawsze ze swej natury hegemonistyczne, co oznacza, że kształtowały je przede wszystkim potęgi morskie. Należy sądzić, że powyższa prawidłowość utrzyma się nadal i to duże floty wojenne będą „pilnowały” i egzekwowały porządek prawny na morzach i oceanach, który wprowadziła konwencja. Obecność sił morskich na wszechoceanie jest więc nierozdzielnie związana z przestrzeganiem jej zapisów.

ANDRZEJ MAKOWSKI

UNCLOS AND THE NAVAL PRESENCE IN THE WORLD OCEAN

(Summary)

The author analyses legal issues of naval presence in the world ocean in the context of United Nations Convention on the Law of the Sea (1982) in terms of striking balance between doctrines of freedom of the sea and restricted access.

Military operations at sea remain to be prominent. UNCLOS does provide for naval presence in the world ocean as it is essential not only for defense and protection of interests of coastal nations, but also to perform their treaty obligations. The burden to enforce law and order at sea rests on large naval fleets and it remains to be so in foreseeable future.