

Przejście okrętów oraz przelot wojskowych statków powietrznych w Cieśninach Bałtyckich w czasie pokoju

Problem przejścia okrętów oraz przelot statków powietrznych przez Cieśniny Bałtyckie jest ograniczony wieloma postanowieniami Prawa Międzynarodowego. Nakłada ono na te jednostki oraz państwa, do których należą, konkretne obowiązki. Zdaniem Autora, w dobie znaczących przeobrażeń społeczno-politycznych i militarnych, rozwiązania te są wręcz anachroniczne. Sugeruje on możliwość ich zastąpienia oraz przedstawia stanowisko państw skandynawskich wobec możliwości ich modyfikacji.

Wprowadzenie

Podstawę rozwiązań regulujących przejście przez morskie terytorium obcego państwa stanowi wyrosłe z wielowiekowej, międzynarodowej praktyki prawo nieszkodliwego przepływu statków¹, które stosunkowo niedawno zyskało potwierdzenie w prawie traktatowym. Kodyfikację tej instytucji zrealizowano bowiem po raz pierwszy w artykułach 14–23 *Konwencji genewskiej o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r.*² Jak to się wkrótce w międzynarodowej praktyce okazało, normy te nie były wystarczająco precyzyjne w odniesieniu do nieszkodliwego przepływu i wolności żeglugi okrętów³, które właśnie potrzebują możliwie dużego zakresu tej wolności do realizacji określonych przez historię, zwyczaje i prawo międzynarodowe funkcji⁴. Dotyczy to szczególnie przejścia przez cieśniny, kanały morskie i ważne dla bezpieczeństwa światowego akweny przybrzeżne. Nawet obszerniej-

¹ J. Symonides, *The New Law of the Sea*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1988, s. 37.

² Konwencja genewska o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 28 kwietnia 1958 r. weszła w życie 10 września 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.

³ Pojęcie okrętu używane w rozumieniu art. 8 ust. 2 konwencji genewskiej o morzu pełnym z 1958 r. oraz art. 29 konwencji o prawie morza z 1982 r. Szerszym pojęciem, obejmującym w całości „okręt”, jest „statek”, które można określić w przybliżeniu za prawem morskim jako każde urządzenie pływające. Inaczej natomiast jest to rozumiane w języku ludzi morza, w którym rozróżnia się okręt (należący do marynarki wojennej) i statek (wszystkie pozostałe), określając zakresy obu nazw łącznie jako jednostki pływające. Zob.: D.R. Bugajski, A. Makowski, *Okręt – pojęcie i status w prawie międzynarodowym i polskim*, w: „Przegląd Morski” 2001, nr 12, s. 28–34.

⁴ J. Symonides, *Prawo nieszkodliwego przepływu statków i okrętów*, w: „Wojskowy Przegląd Prawniczy”, Warszawa 1985, Nr 3 (155), s. 334.

sza regulacja tej instytucji w *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.*⁵ (rozdział 3., części II pt. *Nieszkodliwy przepływ przez morze terytorialne*, art. 17–32)⁶ nie doprowadziła do rozwiania wątpliwości i zakończenia dyskusji.

Zasadnicze znaczenie w prawie dot. nieszkodliwego przepływu ma określenie pojęcia „przepływ” w art. 18. konwencji o prawie morza (KoPM), w ramach którego możemy wyróżnić dwie kategorie. Po pierwsze, może to być 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 on 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 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 długo nie narusza pokoju, prawa międzynarodowego, porządku publicznego i bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. Konwencja wymienia szczegółowo, ale bez wątpienia jedynie przykładowo, dwanaście działań, które mogą wykluczyć „nieszkodliwość” przejścia (art. 19., ustęp 2)⁷. Z pewnością jednak ostatni

⁵ Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r., Dziennik Ustaw RP, Załącznik do nr 59, poz. 543 z 20 maja 2002 r. Podpisana przez 159 państw (rekordowa liczba w historii) i weszła w życie w święcie 16 listopada 1994 r. Aktualnie ratyfikowana przez 149 państw (20 września 2005). Nie ratyfikowały jej jednak jeszcze Stany Zjednoczone Ameryki. Natomiast uczyniły to już wszystkie państwa bałtyckie w następującej kolejności chronologicznej: Niemcy (14 październik 1994), Finlandia (21 czerwca 1996), Szwecja (25 czerwca 1996), Wspólnota Europejska (1 kwietnia 1998), Rosja (12 marca 1997), Polska (13 listopada 1998 – Dz.U. 2002, Nr 59, poz. 544), Litwa (12 listopada 2003), Dania (16 listopada 2004), Łotwa (23 grudnia 2004) i Estonia (26 sierpnia 2005).

⁶ Sam układ Rozdziału 3, zatytułowanego *Nieszkodliwy przepływ przez morze terytorialne*, w sposób nie budzący wątpliwości potwierdza zastosowanie tego prawa do okrętów. Rozdział ten jest bowiem podzielony na trzy podrozdziały, z których jeden odnosi się do 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).

⁷ Art. 19. *Znaczenie terminu „nieszkodliwy przepływ”, ustęp 2.: Przepływ obcego statku uważa się za naruszający pokój, porządek publiczny lub bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego, jeżeli statek podejmuje na morzu terytorialnym jakiegokolwiek z niżej wymienionych działań, polegających na:*
(a) *groźbie użycia siły lub użyciu siły przeciwko suwerenności państwa nadbrzeżnego, jego terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości albo w jakikolwiek inny sposób naruszający zasady prawa międzynarodowego zawarte w Kartie Narodów Zjednoczonych;*
(b) *manewrach lub ćwiczeniach z użyciem broni jakiegokolwiek rodzaju;*
(c) *zbieraniu informacji na szkodę obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;*
(d) *propagandzie mającej na celu osłabienie obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;*
(e) *czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego;*

punkt zawiera definicję, która zakreśla granicę zachowań wyłączających „nieszkodliwość”, określoną jako wszelkie działania niezwiązane bezpośrednio z przepływem (**zakres przedmiotowy**). Wystarczająco wyraźnie wyznacza to obszar zachowań dopuszczalnych podczas przepływu przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego⁸. Nie budzi zatem wątpliwości przykładowe zaliczenie do działań „szkodliwych”: użycia lub groźby użycia siły, ćwiczeń z użyciem uzbrojenia, zbierania informacji, startowania i lądowania statków powietrznych i urządzeń wojskowych, znacznego umyślnego zanieczyszczenia, rybołówstwa, prowadzenia badań naukowych oraz jakimkolwiek zakłóceniu systemów łączności państwa nadbrzeżnego⁹. W przypadku okrętów podwodnych, poza wymienionymi elementami, naruszenie reżimu przejścia może stanowić przejście inne niż w położeniu nawodnym i z podniesioną banderą.

Jeśli chodzi o **zakres podmiotowy** prawa nieszkodliwego przepływu, współcześnie nie budzi wątpliwości, od czasu rozstrzygnięcia przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości sprawy Cieśniny Korfu¹⁰, 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 nadbrzeżnego¹¹.

Rozszerzenie morza terytorialnego do maksymalnej wartości 12 mil morskich przez prawa krajowe państw bałtyckich ograniczyło zasięg wolności komunikacyjnych na morzu pełnym i poszerzyło **terytorialny zakres** zastosowania prawa nieszkodliwego przepływu. Jako pierwszy wprowadził takie rozwiązanie Związek Radziecki w 1960 r. (po nim Łotwa w 1990 r., Litwa 1992 r. i Estonia w 1993 r.), następnie Polska¹² 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.¹³ Jednakże Estonia, Finlandia, Niemcy i Szwecja zachowały w niektórych

(f) czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek urządzenia wojskowego;

(g) przyjmowaniu na pokład lub wydawaniu jakichkolwiek towarów lub walut albo przyjmowaniu bądź wysadzaniu ze statku jakichkolwiek osób z naruszeniem ustaw lub innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego;

(h) umyślnym i poważnym zanieczyszczeniu, sprzecznym z niniejszą konwencją;

(i) dokonywaniu jakichkolwiek połowów;

(j) prowadzeniu działalności badawczej lub obserwacji hydrograficznych;

(k) zakłócaniu funkcjonowania systemu łączności albo innych urządzeń lub instalacji państwa nadbrzeżnego;

(l) wszelkich innych działaniach niezwiązanych bezpośrednio z przepływem.

⁸ J. Symonides, *The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*, w: „Studia Iuridica Martima”, Uniwersytet Gdański 1992, s. 49.

⁹ Burdick H. Brittin, *International Law for Seagoing Officers*, Annapolis, Maryland, 1986, s. 96.

¹⁰ *The Corfu Channel case (Merits) (United Kingdom v. Albania)*, judgement of 9 April 1949, ICJ Reports, s. 28.

¹¹ Spór wokół Cieśniny Korfu związany jest z przejściem 22 października 1946 r. przez jej wody brytyjskich okrętów, podczas którego dwa niszczyciele poderwały się na minach postawionych przez Albanię. Brytyjczycy oskarżyli Albanię 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 \(United Kingdom v. Albania\) \(1947-1949\)](http://www.icj-cij.org/Corfu%20Channel%20(United%20Kingdom%20v.%20Albania)%20(1947-1949)).

¹² Ustawa z 17 grudnia 1977 r. o morzu terytorialnym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (Dz.U. z 1977 r., nr 37, poz. 162).

¹³ *Act No. 200 of 7 April 1999 on the delimitation of the territorial sea*, w: „The Law of the Sea Bulletin”, No. 40, 1999, s. 17.

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 międzynarodowego¹⁴.

W pewnym stopniu ograniczenie zakresu (terytorialnego, przedmiotowego i podmiotowego) prawa nieszkodliwego przepływu wynika z prawa państwa nadbrzeżnego do regulowania obowiązku korzystania podczas przejścia z wyznaczonych szlaków morskich i systemów rozgraniczenia ruchu, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa żeglugi¹⁵. Rozwiązanie to szczególnie może mieć zastosowanie do statków o napędzie jądrowym, statków przewożących substancje lub materiały jądrowe albo inne substancje lub 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).

Wydaje się, że 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 powszechna¹⁶.

Prawo do zawieszania nieszkodliwego przepływu przez państwo nadbrzeżne stało się zasadniczą przyczyną ustanowienia oprócz nieszkodliwego przepływu **prawa przejścia tranzytowego** w cieśninach używanych do żeglugi międzynarodowej łączącej dwie części morza, na których to częściach panują wolności komunikacyjne (wyłączna strefa ekonomiczna bądź morze pełne poza granicami jurysdykcji państwowej)¹⁷. Są to cieśniny używane w żegludze międzynarodowej, w których morze terytorialne jednego bądź dwóch państw obejmuje całą ich szerokość (cieśniny węższe niż podwójna szerokość morza terytorialnego)¹⁸. Do tej grupy należą niemal wszystkie cieśniny o podstawowym znaczeniu dla światowej wymiany towarowej i bezpieczeństwa międzynarodowego. Zatem żegluga przez

¹⁴ U.K. Jenisch, *The Baltic Sea: Legal Regime and Instruments for Co-operation*, w: „The International Journal of Marine and Coastal Law”, 1996, Vol. 11, No. 1, s. 52.

¹⁵ 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 szczegółowej (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*).

¹⁶ Jednym z nielicznych przykładów stosowania takiej praktyki jest Meksyk, który regularnie notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu takie zawieszenia, podając termin i współrzędne poligonów morskich. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passages_suspension.htm (03.06.05).

¹⁷ Z punktu widzenia wolności komunikacyjnych 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.).

¹⁸ Po przyjęciu 12-milowej szerokości morza terytorialnego około 116 cieśnin stało się cieśninami na całej szerokości objętymi morzem terytorialnym jednego bądź dwóch państw nadbrzeżnych. J. Symonides, wyd. cyt., s. 54.

te komunikacyjne arterie wodne tylko na zasadach nieszkodliwego przepływu byłyby nie do przyjęcia. Podstawowa różnica między nieszkodliwym przepływem a przejściem tranzytowym polega na tym, że ten drugi reżim nie może być zawieszany¹⁹ (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 tylko w nawodnym, jak w przypadku „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 wojskowym²⁰.

Szczególny status Cieśnin Bałtyckich

Przepisy KoPM dotyczące cieśnin używanych w żegludze międzynarodowej nie powodują jednak zmian w reżimie cieśnin. W odniesieniu do nich 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 Cieśnin Bałtyckich także Cieśniny Wysp Alandzkich²¹, Cieśnin Czarnomorskich²² oraz Cieśniny Magellana²³. 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.

Z punktu widzenia państw nadbałtyckich najważniejsze jest zapewnienie żeglugi przez Cieśninę Duńskie (lub Cieśniny Bałtyckie)²⁴. Ta nazwa geograficzna obejmuje trzy główne cieśniny, od wschodu: Sund, Wielki Bełt, Mały Bełt i spinające je na północy Kattgat,

¹⁹ 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).

²⁰ J. Symonides, *Cieśniny używane do żeglugi międzynarodowej*, w: „Technika i Gospodarka Morska” 1985, nr 10, s. 505.

²¹ 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* z 20 października 1921 r., podpisanej w Genewie. Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1958, tom II, s. 186–190.

²² Na podstawie *Konwencji z Montreux dotyczącej organizacji cieśnin z 20 lipca 1936 r.*, 173 LNTS 213 (weszła w życie 9 listopada 1936). Umowę podpisały: Australia, Bułgaria, Francja, Grecja, Japonia, Rumunia, Turcja, Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, Zjednoczone Królestwo i Jugosławia. Tekst w: L. Gelberg, wyd. cyt., s. 406–416.

²³ Na podstawie umowy chilijsko-argentyńskiej z 1881 r.

²⁴ Obie nazwy nie są dość precyzyjne, pojęcie Cieśniny Bałtyckiej może bowiem obejmować wszystkie cieśniny na Morzu Bałtyckim. Rozwiązaniem tego problemu jest używanie w tym ostatnim znaczeniu terminu „cieśniny Morza Bałtyckiego”. Natomiast pojęcie „Cieśniny Duńskie” nie oddaje faktu, że część ich wód i brzegów należy do innych państw jak np. Szwecji (Sund). Istnieje także inna zbliżona nazwa własna – Cieśnina Duńska, która oznacza wody pomiędzy Islandią a Grenlandią.

a na południu Fehmarnbełt wraz z Zatoką Kilońską i Rynną Kadet²⁵. Odgrywają one ogromną rolę w żegludze międzynarodowej²⁶, morskiej wymianie handlowej²⁷ i w bezpieczeństwie regionu Europy Północnej²⁸. Jednocześnie ich wody są tak wąskie, że stanowią na całej szerokości morze terytorialne Danii (Wielki Bełt), Szwecji i Danii (Sund) albo morskie wody wewnętrzne Danii (Mały Bełt).

Ich szczególnie status prawny został określony przez wielostronną umowę międzynarodową – *Traktat kopenhaski dotyczący zniesienia opłat za przepływ przez Cieśniny Duńskie z 1857 r.*²⁹ oraz uzupełniające dwustronne porozumienie pomiędzy Danią a Stanami Zjednoczonymi, podpisane w Waszyngtonie w 11 kwietnia tegoż roku³⁰. W traktacie wielostronnym Dania zgodziła się za zniesienie opłat związanych z przepływem statków w zamian za rekompensatę finansową (ar. 1 § 1). Jedyne duńskie zastrzeżenie do traktatu dotyczy prawa uregulowania w drodze odrębnych umów z państwami niebędącymi stronami konwencji kwestii celnych i fiskalnych związanych z przepływem statków ich bandery. Najważniejsze z punktu widzenia celu umowy jest zdanie drugie paragrafu 1: *żaden statek przepływający przez Sund i Bełty nie może być pod żadnym pozorem zatrzymany lub wystawiony na jakiegokolwiek przeszkodę*³¹. To stwierdzenie w pełni potwierdza zobowiązanie Danii do nieprzeszkadzania wolnemu przepływowi statków, niezależnie od ich przynależności państwowej. Przede wszystkim jest to potwierdzenie nie tylko bezcłowej żeglugi, ale w ogóle wolności żeglugi w cieśninach. Wydaje się to być bezsporne. Dyskusję budzi jednak

²⁵ Położony najbardziej na zachód Mały Bełt, pomiędzy Jutlandią a Fionią, najwęższy (minimalnie 0,6 km) i najpłytszy (minimalnie 7 metrów), stanowi morskie wody wewnętrzne Danii. Wielki Bełt położony pomiędzy Fionią a Zelandią, najszerszy (minimalnie 18 km) i najgłębszy (minimalnie 17 metrów), stanowi głównie morze terytorialne Danii. Jest to najważniejsza droga wodna z i na Morze Bałtyckie, z której rocznie korzysta w obu kierunkach około 22 000 jednostek powyżej 50 GRT i liczba ta szybko rośnie. Najkrótszą drogę z Bałtyku Właściwego na Morze Północne tworzy położony najbardziej na wschodzie, pomiędzy Zelandią a wybrzeżem Szwecji, Sund (minimalna głębokość szlaku nawigacyjnego 7,7 metra, a minimalna szerokość 290 metrów w przejściu Drogien). Wody tej cieśniny obejmuje morze terytorialne Szwecji i Danii. Najszerszy, spinający od północy trzy poprzednio wymienione cieśniny, Kattegat ma szlak żeglugowy na morzu pełnym. Równoleżnikowo rozciągnięty Fehmarn Bełt, pomiędzy wyspą Lolland a niemieckim Fehmarn, łączy Wielki Bełt z Bałtykiem Właściwym.

²⁶ Jediną drogą morską łączącą Morze Bałtyckie z oceanem o większym znaczeniu nawigacyjnym poza Cieśninami Duńskimi jest leżący w całości na terytorium Niemiec Kanał Kiloński, który został umiędzynarodowiony na podstawie traktu wersalskiego (art. 380–386). Warunki żeglugowe ograniczają jednak liczbę i wyporność przechodzących jednostek głębokość kanału to bowiem 11 metrów, a przepustowość pod mostami – 42 metry. Okręty i inne państwowe jednostki immunitetowe mogą przechodzić przez kanał za zgodą uzyskaną drogą dyplomatyczną, co może być kwestionowane traktat mówił bowiem o wolnym przejściu statków i okrętów.

²⁷ W krajach nadbałtyckich powstaje prawie 20% produkcji przemysłowej współczesnego świata. Poprzez akweny Morza Bałtyckiego prowadzi także 100 regularnych linii promowych oraz każdego roku 130 000 jednostek przewozi 300 milionów ton różnych towarów.

²⁸ Dla pięciu państw jest to jedyne wyjście z ich portów na ocean (Polski, Litwy, Łotwy, Estonii i Finlandii), dla dwóch zaś innych (Rosji i Szwecji) stanowi również jedyne morskie połączenie z ich wielkimi ośrodkami miejskimi (Sztokholm i Sankt Petersburg).

²⁹ Stronami traktatu podpisanego w Kopenhadze 14 marca 1857 r. były: Austria, Belgia, Francja, Wielka Brytania, Hanower, wolne miasta hanzeatyckie (Lubeka, Brema, Hamburg), Meklemburgia-Schwerin, Niderlandy, Oldenburg, Prusy, Rosja oraz Szwecja pozostająca w unii z Norwegią. Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1954, tom I, s. 60–64.

³⁰ *Convention for the Discontinuance of the Sund Dues between Denmark and the United States of 11 April 1857.*

³¹ We francuskim oryginalnym brzmieniu: *Acun navire quelconque ne pourra désormais, sous quelque prétexte que ce soit, être assujéti au passage du Sund ou des Belts, í une détention ou entrave quelconque.*

zakres podmiotowy tego prawa, gdyż część doktryny³², a przede wszystkim Dania, wyłącza poza konwencyjne regulacje okręty. Wydaje się to jednak nieuzasadnione ponieważ traktat nie rozróżnia żadnych okrętów i innych rodzajów statków jak tylko *navire*. Zatem roszczenia Danii nie powinny być zaakceptowane. Niestety, stanowisko Danii nie spotyka się ze sprzeciwem społeczności międzynarodowej Morza Bałtyckiego.

Zgodnie z konwencją o prawie morza 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)³³. Jak wyżej wykazano, dziewiętnastowieczne umowy w bardzo ograniczonym zakresie regulują przepływ. Zatem słuszne wydaje się stanowisko, że reżim prawny cieśnin tylko w części oparty jest na traktatach z 1857 r., a w pozostałym zakresie właściwe są normy zwyczajowego i traktatowego międzynarodowego prawa morza. W rezultacie takiego założenia można przyjąć, że przejście tranzytowe zagwarantowane przez konwencję o prawie morza ma charakter prawa ogólnego, a reżim traktatowy z 1857 r. stanowi jedynie szczególny wyjątek. Tak więc w całym zakresie nieuregulowanym przez traktat kopenhaski zastosowanie powinny mieć normy określające zasady przejścia tranzytowego w cieśninach używanych w żegludze międzynarodowej³⁴.

Pierwszą uniwersalną umową, która może znaleźć zastosowanie do przejścia przez Cieśniny Duńskie, była konwencja genewska o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r., a później reżim przejścia tranzytowego z konwencji o prawie morza (Część III). Pierwsza z tych umów zawiera pojedynczy przepis odnoszący się do cieśnin, który zakazuje zawieszania prawa nieszkodliwego przepływu przez cieśniny używane w żegludze międzynarodowej (art. 16 § 4). Norma ta jest powszechnie akceptowana, także przez Danię, jako część prawa zwyczajowego³⁵. Oprócz tego konwencja genewska nie odnosi się wprost do żeglugi przez cieśniny. Jednakże ta kwestia jest regulowana przez przepisy dotyczące nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne (art. 14–23), które niewątpliwie znajdują zastosowanie również do okrętów. Należy dodać, że Dania ratyfikowała zarówno konwencję genewską (26 września 1968 r.), jak i wreszcie konwencję o prawie morza (16 listopada 2004 r.).

³² Przykładem jest fińskie stanowisko w sprawie sporu wokół przejścia Wielkim Beltem. Zob.: <http://www.icj-cij.org>: (International Court of Justice) *Case concerning passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*; *Memorial of the Government of the Republic of Finland*, December 1991, s. 125–127.

³³ „Postanowienia niniejszej części [Części III, Cieśniny używane w żegludze międzynarodowej – przyp. autora] 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”.

³⁴ W.L. Schachte, Jr., *International Straits and Navigational Freedoms*, w: „Ocean Development and International Law”, 1990, Vol. 24, No. 2, s. 190.

³⁵ Zob.: <http://www.icj-cij.org>: (International Court of Justice) *Case concerning passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*; *Written Observations by the Government of the Kingdom of Denmark Relating to the Request for Indication of Provisional Measures*, June 1991, s. 26, paragraf 100.

Stanowisko i prawo Danii

Natomiast w duńskim prawie krajowym pierwsza współczesna regulacja ograniczająca przepływ została dokonana w 1938 r., kiedy to rząd duński uregulował wstęp na terytorium państwa podczas pokoju. Wcześniej przepływ okrętów nie był w praktyce ograniczany żadnymi przepisami państw cieśninowych³⁶. Dopiero wówczas zakazano wejścia bez rządowej zgody na wody wewnętrzne, do portów i przez Przejście Drogden w Cieśninie Sund. Prawo to nie czyniło rozróżnienia pomiędzy okrętami państw bałtyckich a innych, a także zobowiązało okręty podwodne obcych państw do żeglugi na powierzchni z podniesioną banderą.

Dalsze poważne ograniczenia związane z żeglugą przez morze terytorialne nastąpiły podczas zimnej wojny w 1951 r.³⁷, kiedy obawiano się niekontrolowanego przepływu okrętów ze wschodnioeuropejskich państw komunistycznych³⁸. Akt ten został zastąpiony przez rozporządzenie królewskie z 1976 r.³⁹, a następnie przez *the Royal Ordinance Governing the Admission of Foreign Warship and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace*, który wszedł w życie 1 maja 1999 r.⁴⁰

Ostatni obowiązujący aktualnie akt zbudowany jest z czterech części, które obejmują: *Postanowienia ogólne*, *Okręty*, *Wojskowe statki powietrzne* oraz *Wejście w życie*. Na podstawie warunków wstępu obcych okrętów w rozporządzeniu możemy wyróżnić **trzy rodzaje wejścia i pobytu** na wodach terytorialnych Danii: **ze zgodą** (zezwozenie), **z notyfikacją** (zgłoszenie) oraz **bez zgody i notyfikacji** (przejście wolne). Poprzez wody terytorialne są tu rozumiane morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne. Jednoczesne przejście do trzech okrętów tej samej bandery nie jest poddane żadnym duńskim ograniczeniom i odbywa się zgodnie z prawem międzynarodowym przez Sund, Wielki Bełt, Samsøe Bełt (północna część Wielkiego Bełtu) i w innych częściach morza terytorialnego (bez zgody i notyfikacji). Natomiast jednoczesne przejście więcej niż trzech okrętów jest dozwolone, ale wymaga wcześniejszej notyfikacji kanałami dyplomatycznymi (z notyfikacją). Zgodnie z rozporządzeniem również przejście okrętów przez Hollaenderdybet/Drogden (w Sundzie) oraz Mały Bełt, a także związana z takim przejściem żegluga najkrótszą drogą pomiędzy Fionią, Endelve i Samsøe, są dozwolone, ale wymagają wcześniejszej notyfikacji (z notyfikacją). Na postój i kotwiczenie w obrębie wód terytorialnych potrzebne jest wcześniejsze zezwolenie uzyskane drogą dyplomatyczną, z wyjątkiem sytuacji gdy jest to niezbędne ze względu na siłę wyższą lub bezpieczeństwo (za zgodą). Także we wszystkich nie wymienionych przypadkach wymagana jest zgoda duńskich władz (tab.).

³⁶ K. Gniewiecki, *Prawo morza*, Gdynia 1990, s. 113.

³⁷ П.Д. Барболя, Л.А. Иванашенко, Д.Н. Колесник, *Международноправовой режим важнейших проливов и каналов*, Moskwa 1965, s. 47.

³⁸ *Royal Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace* No. 356 of July 25, 1951.

³⁹ *Royal Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace* No. 73 of February 27, 1976.

⁴⁰ *Royal Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace* No. 224 of April 16, 1999.

Należy dodać, że wniosek o zezwolenie powinien być złożony nie później niż dziesięć dni roboczych przed planowanym przejściem. Natomiast notyfikacja powinna być złożona nie później niż trzy dni robocze przed planowanym przejściem.

Ponadto rozporządzenie reguluje noszenie bandery, wymóg żegluga okrętów podwodnych na powierzchni, loty wojskowych statków powietrznych i inne rodzaje wojskowej oraz naukowej działalności na duńskim terytorium.

Przelot lub lądowanie wojskowych statków powietrznych państw NATO na terytorium Królestwa Danii zostały uregulowane w osobnych przepisach z 1999 r.⁴¹ Zgodnie z tym aktem statki powietrzne należące do państw sojuszu mogą dokonywać przelotów i lądować bez zezwolenia uzyskanego drogą dyplomatyczną na całym terytorium Danii, z wyjątkiem terytorium Wysp Owczych, pod warunkiem że lot wykonywany jest w związku z pojedynczym szkoleniem, w celu transportu lub w celach logistycznych oraz w przypadku poszukiwania i ratownictwa.

Ponadto taki lot może być przeprowadzony, jeżeli został ujęty w zwykłym planie lotów ICAO (*International Civil Aviation Organisation*), który zgłoszono do duńskich służb ruchu powietrznego co najmniej na 1 godzinę przed lotem, oraz powinien odbywać się po wytyczonych trasach lotu. Bez szczególnego zezwolenia statki powietrzne państw NATO nie mogą podczas przelotu prowadzić działalności wojskowej i naukowej. Dopuszczone jest przenoszenie uzbrojenia wraz z amunicją, ale nie mogą to być bomby, rakiety lub inne niebezpieczne ładunki. Także środki rozpoznania powietrznego nie powinny być przenoszone, a w czasie lotu wyposażenie elektroniczne może być używane jedynie do prowadzenia nawigacji. Ograniczono również minimalną wysokość przelotu do 600 metrów nad poziomem ziemi. Podczas lotów szkoleniowych stacje radarowe państw sojuszu przekazują taki lot w systemie kontroli i meldowania do duńskich stacji radarowych i pod kontrolę ich władz wojskowych na zasadach określonych dla duńskich samolotów wojskowych.

Względy bezpieczeństwa żegluga morskiej uzasadniają inne ograniczenia swobody przejścia w Wielkim Bełcie, spowodowane wprowadzeniem przez Danię w 1991 r. systemu rozgraniczenia ruchu (*Vessel Traffic System, VTS*), obowiązkowego w żegludze w Kanale Zachodnim (na zachód od Sprogø w Wielkim Bełcie) i dobrowolnego w Kanale Wschodnim (na wschód od Sprogø)⁴². W 1996 r. Komitet Bezpieczeństwa Żegluga IMO ustanowił obowiązkowy system meldowania przejścia (*Ship Reporting System, SRS*) dla jednostek korzystających z VTS Wielkiego Bełtu⁴³. Nadto duże jednostki oraz przewożące ropę, gaz i inne chemikalia, a także materiały radioaktywne żeglujące trasą „T” (głębokowodna trasa od Kattegatu przez Bełt do Bałtyku Zachodniego) powinny meldować o przejściu w radiowym systemie meldunkowym SHIPPOS (*Radio Reporting Service*)⁴⁴. Można tu także dodać automatyczny system identyfikacji (*Automatic Identification System, AIS*), obejmujący Morze Bałtyckie od 1 lipca 2005 r.

⁴¹ *Regulations Governing the Admission of Military Aircrafts of NATO Member States to Danish Territory in Time of Peace on December 1999.*

⁴² A.G. Oude Elferink, *The Regime of Passage Through the Danish Straits*, w: „The International Journal of Marine and Coastal Law”, November 2000, Vol. 15, No. 4, s. 563.

⁴³ Rezolucja MSC 63 (67) i Aneks 1.

⁴⁴ Zob.: Z. Kopacz, W. Morgaś, J. Urbański, *Wybrane zagadnienia międzynarodowego systemu bezpieczeństwa nawigacji*, Gdynia 1998, s. 71–74.

Jednym z porozumień standaryzacyjnych NATO, które odnosi się także do kwestii wykonywania przez okręty państw sojuszu prawa nieszkodliwego przepływu, jest STANAG 1100 – *Zasady wizyt okrętów państw NATO w portach NATO oraz w portach nienależących do NATO*⁴⁵. Umowa ta weszła w życie w stosunku do członków sojuszu w 1995 r., a Dania ratyfikowała ten dokument 15 lipca 1994 r.⁴⁶

Głównym celem umowy jest uproszczenie i ujednoczenie formalności dotyczących dostępu wszystkich okrętów państw NATO, w tym jednostek o napędzie jądrowym, do portów i kotwicowisk na obszarze NATO, będących pod jurysdykcją innych państw NATO oraz określenie procedur dostępu sił morskich NATO do portów i kotwicowisk pod jurysdykcją zarówno państw NATO, jak i państw niebędących stronami NATO. Porozumienie zapewnia zatem, według terminologii NATO, wspólność (*commonality*) zasad postępowania w siłach morskich krajów członkowskich. Reguły określone w STANAG obowiązują w czasie pokoju wszystkie władze narodowe oraz Naczelne Dowództwo NATO, a ich stosowanie opiera się na zasadzie wzajemności.

Już w tytule tego aktu dostrzec można, że przedmiotem regulacji są przede wszystkim kwestie związane z przepływem wejściowym i wyjściowym⁴⁷. Porozumienie jednak odnosi się także w pewnym stopniu do przepływu prostego, który nie wiąże się z wejściem na morskie wody wewnętrzne i przybiciem do urządzeń redowych lub portowych.

W zakresie przepływu wejściowego (*passage for entry*) STANAG dzieli wizyty okrętów na **oficjalne** (*formal visits*), które wymagają uzyskania zgody typową drogą dyplomatyczną, oraz **nieoficjalne** (*informal visits*) i **robocze** (*routine visits*), wymagające uzyskania zgody w dowództwach marynarek wojennych za pośrednictwem właściwych attache wojskowych albo też zgodnie z odrębnymi umowami.

W przypadku planowania przepływu przez morze terytorialne (państwa NATO), innego niż nieszkodliwy przepływ, należy uzyskać zgodę państwa nadbrzeżnego kanałami właściwymi dla wizyt roboczych. Należy podkreślić, że przedstawione wyżej duńskie przepisy z 1999 r. w pełni implementowały postanowienia STANAG 1100 i są z nimi zgodne.

Akty te nie są jednak przeszkodą dla rządu duńskiego, który nadal, mimo ratyfikacji konwencji o prawie morza, skutecznie odmawia uznania w Cieśninach reżimu „wolnego i niezakłócanego przejścia tranzytowego” (art. 37–44) zapewniającego wolną żeglugę na powierzchni i pod wodą dla wszystkich handlowych i państwowych (w tym marynarki wojennej) statków, a także przelot statków powietrznych. Pomimo złagodzenia rygorów przejścia w stosunku do poprzednich regulacji ostatnie rozporządzenie z 1999 r. jest również sprzeczne z konwencyjnym reżimem wolnego tranzytu, a mimo to niestety uznają je państwa bałtyckie należące do NATO i pozostające poza sojuszem (Szwecja, Finlandia i Federacja Rosyjska). Dodatkowe pozaprawne ograniczenia w żegludze wynikają z wybudowania mostów nad Wielkim Bełtem⁴⁸ i Sundem. Spotkało się to z silnym sprzeciwem głów-

⁴⁵ Ogłoszony przez Wojskową Agencję ds. Standaryzacji w październiku 1995 r. *STANAG 1100 MIS, Procedures for visits to NATO and non-NATO ports by naval ships of NATO nations*.

⁴⁶ Zob.: D.R. Bugajski, *Zasady przepływu obcych okrętów w praktyce polskiej i NATO*, w: „Prawo Morskie”, 2004, t. XX, s. 195–203.

⁴⁷ Zgodnie z art. 18.1 (b) Konwencji o prawie morza z 1982 r.

⁴⁸ Z nawigacyjnego punktu widzenia istotne jest, że brzegi Wielkiego Bełtu łączą dwa mosty zbiegające się na wysepce Sprogø, która dzieli drogę wodną na dwie części (Wschodni Kanał i Zachodni Kanał). Prześwit nawigacyjny pod wschodnim mostem wynosi 65 metrów, a szerokość przejścia 750 metrów. Ponad 80% jed-

nie Finlandii i niektórych innych państw⁴⁹ ponieważ prześwit nawigacyjny pod mostem w Wielkim Bencie, wynoszący 65 metrów, uniemożliwiał przejście wysokim platformom wiertniczym i poszukiwawczym ropy, konstruowanym w specjalistycznych stocznich fińskich⁵⁰. Spór pomiędzy oboma państwami skandynawskimi był rozpatrywany przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości⁵¹ i zakończył się przyznaniem odszkodowania dla Finlandii w wysokości 90 milionów koron duńskich w 1992 r.⁵²

Stanowisko i prawo Szwecji

W odróżnieniu od niektórych innych państw bałtyckich⁵³ 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. 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”⁵⁴ (nie zostało to potwierdzone przy ratyfikacji). Przejście przez morze terytorialne uregulowało rozporządzenie z 1992 r.⁵⁵, dotyczące „wstępu” (*the Admission Ordinance*) obcych państwowych statków morskich i po-

nostek przechodzących przez Wielki Biełt korzysta z tej drogi. Pozostałe jednostki przechodzą pod zachodnim mostem z prześwitem nawigacyjnym tylko 18 metrów. Należy także wspomnieć, że oprócz połączenia drogowego istnieje także droga kolejowa poprzez tunel pod Wschodnim Kanałem i most nad Zachodnim Kanałem.

⁴⁹ W nocy z 29 marca 1978 r. do duńskiego MSZ Związek Radziecki wyraził życzenie zwiększenia maksymalnego prześwitu nawigacyjnego z planowanych 62 metrów do 65 metrów. W 1989 r. Dania, po rozważeniu praktyki międzynarodowej w tej kwestii, zaakceptowała ten wniosek. Także Polska w nocy z 6 grudnia 1977 r. wyraziła sugestię, by rozważyć przyszłe trendy w budownictwie okrętowym.

⁵⁰ U.K. Jenisch, *op. cit.*, s. 53.

⁵¹ Zob.: <http://www.icj-cij.org>: (International Court of Justice) *Case concerning passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*.

⁵² Zob.: M. Koskeniemi, *Case Concerning Passage Through the Great Belt*, w: „Ocean Development and International Law”, 1996, Vol. 27, No. 3, s. 255–288.

⁵³ Najbardziej skrajnym przykładem utrzymywania sprzecznych z przyjętymi zobowiązaniami międzynarodowymi przepisów jest Polska, w której obowiązuje anachroniczne rozporządzenie ministra obrony narodowej z 24 czerwca 1992 r. (Dz.U. z 1992, Nr 54, poz. 264). Rozporządzenie uzależnia przepływ przez polskie morze terytorialne obcych okrętów od zgody ministra, gdy tymczasem w pozostałych państwach bałtyckich wymagana jest co najwyżej notyfikacja przepływu. Takie rozwiązanie jest przede wszystkim przejawem zaniechania, a nie zamierzonym działaniem rządu dającym wyraz polskiemu stanowisku wobec nieszkodliwego przepływu okrętów przez morze terytorialne.

⁵⁴ W deklaracji złożonej przez Szwecję przy podpisaniu konwencji 10 grudnia 1982 r. i nie potwierdzonej przy ratyfikacji 25 czerwca 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).

⁵⁵ *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).

wietrznych oraz pojazdów wojskowych, które zmieniono 27 października 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 stycznia 1995 r.*”⁵⁶

W kwestii przejścia przez Sund stanowisko obu państw cieśninowych, 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 potwierdziły utrzymanie dotychczasowego reżimu żeglugi ukształtowanego pod rządami obowiązujących od wielu lat umów międzynarodowych także po wejściu w życie konwencji⁵⁷.

Już jednak prawo wewnętrzne tych państw odmiennie reguluje przejście, gdyż Szwecja w odróżnieniu od Danii dopuszcza wolny przelot statków powietrznych bez zezwolenia i notyfikacji nad swoim terytorium morskim w Sundzie⁵⁸. Tym samym w praktyce reżim przejścia przez szwedzką część Sundu jest zbliżony do przejścia tranzytowego, ponieważ obejmuje żeglugę statków morskich i przelot statków powietrznych. Dodatkowo Szwedzi nie wymagają notyfikacji jednoczesnego przejścia powyżej 3 okrętów.

Zakończenie

Wydaje się, że współcześnie w sytuacji całkowitej zmiany otoczenia międzynarodowego (poza odległym już upadkiem bloku komunistycznego jest to oczywiście rozszerzenie NATO i Unii Europejskiej), które doprowadziło do umocnienia bezpieczeństwa w regionie, nie znajduje żadnego uzasadnienia uporczywe utrzymywanie przez władze duńskie rozwiązań z minionej epoki w postaci wymogu notyfikacji jednoczesnego przejścia przez Wielki Bełt i Sund powyżej 3 okrętów. Dodatkowo dziwi to w sytuacji, gdy równocześnie rząd szwedzki nie stawia takiego wymogu, a nawet dopuszcza wolny przelot obcych statków powietrznych. Oba państwa uznają przecież Sund za wyjątek do reżimu przejścia tranzytowego z art. 35 (c) KoPM, ale jak widać, w praktyce swych narodowych regulacji przyjmują różne rozwiązania.

Powszechna akceptacja szczególnego prawnego charakteru Cieśnin Bałtyckich, do których nie stosuje się w całości zasad przejścia tranzytowego, nie oznacza przyzwolenia na wyłączenie morza terytorialnego w cieśninach (Sund i Wielki Bełt) z zakresu zastosowania prawa nieszkodliwego przepływu. Prawo to zaś nie wymaga notyfikacji przejścia okrętów niezależnie od ich liczby. Warunki takiego przejścia są wystarczająco precyzyjnie określone wymogiem „nieszkodliwości przepływu”, który w pełni zapewnia poszanowanie prawa

⁵⁶ *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.*

⁵⁷ W deklaracji złożonej przez Danię przy ratyfikacji 16 listopada 2004 r. możemy przeczytać: „It is the position of the Government of the Kingdom of Denmark that the exception from the transit passage regime provided for in article 35 (c) of the Convention applies to the specific regime in the Danish straits (the Great Belt, the Little Belt and the Danish part of the Sound), which has developed on the basis of the Copenhagen Treaty of 1857. The present legal regime of the Danish straits will therefore remain unchanged”.

⁵⁸ *Note of Department for International and Security Affairs of the Ministry of Defence...*, wyd. cyt.

oraz bezpieczeństwa państw nadbrzeżnych i cieśninowych. W praktyce mamy do czynienia z dwojakim reżimem przepływu, innym w Wielkim Bełcie i w duńskiej części Sundu, o węższym zakresie w stosunku do nieszkodliwego przepływu (ograniczenie poprzez wymóg notyfikacji) i innym w szwedzkiej części Sundu, o szerszym zakresie (dodatkowo przelet statków powietrznych).

W konkluzji można zauważyć, że stanowisko Danii, mimo znacznego złagodzenia w stosunku do wcześniejszych rozwiązań, nie oddaje jeszcze ani ducha przemian, które nastąpiły w tej części Europy, ani klimatu wzajemnego zaufania i bliskich więzi między sąsiadami znad Morza Bałtyckiego. Nie ma znaczenia dla tej oceny nawet fakt, że współczesne mniej restrykcyjne duńskie regulacje nie ograniczają w praktyce działalności sił morskich w regionie i nie mają wpływu na rozwijającą się współpracę flot sojuszu północnoatlantyckiego i pozostałych flot bałtyckich.

Passage of the Ships and the Flights of Military Airships through the Baltic Strait

Summary

The problem of ships' and airships' passage through the Baltic Strait is restricted by the provisions of International Law that impose definitive obligations to these units and their states. According to the author, in the period of significant social, political and military transformations, these solutions are even anachronistic. The author suggests that they can be replaced and simultaneously he presents the viewpoint of the Scandinavian states towards the possibility of their modification.

Tab. Przejście okrętów przez duńskie morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne oraz przelot wojskowych statków powietrznych według rozporządzenia z 1999 r. Użyte w tabeli pojęcie „statki” oznacza również okręty. „Przejście wolne” oznacza przejście bez zezwolenia lub notyfikacji. Przejście przez szwedzkie morze terytorialne w cieśninie Sund bez zezwolenia i notyfikacji niezależnie od liczby jednostek na zasadach prawa nieszkodliwego przepływu. Oba państwa cieśninowe uznają, że wyjątek od reżimu przejścia tranzytowego w cieśninach, przewidziany w artykule 35 (c) konwencji o prawie morza z 1982 r., stosuje się do cieśniny między Szwecją a Danią, ale Szwecja w odróżnieniu od Danii dopuszcza wolny przelot bez zezwolenia i notyfikacji nad swoim terytorium morskim w Sundzie.

	morze terytorialne		morskie wody wewnętrzne	
	pozostałe	Wielki Bełt, Bełt Samsoe i Sund	pozostałe	Hollaenderdybet/ Drogden, Mały Bełt oraz pomiędzy Fionią, Endelave i Samsoe
Jednoczesne przejście do 3 okrętów	zezwo- lenie na kotwiczenie i zatrzymanie	wolne	zezwo- lenie	noty- fikacja
Jednoczesne przejście powyżej 3 okrętów	wolne przejście na zasadach prawa nieszkodliwego przepływu	noty- fikacja		
Przejście innych statków państwowych, używanych do celów niehandlowych		wolne		
Statki morskie i powietrzne w niebezpieczeństwie	bez zezwolenia, statki winny przekazać międzynarodowy sygnał niebezpieczeństwa i powiadomić duńską marynarkę wojenną			
Przelot lub lądowanie wojskowych statków powietrznych innych niż państw NATO	zezwo- lenie			
Przelot lub lądowanie wojskowych statków powietrznych państw NATO	bez zezwolenia uzyskiwanego drogą dyplomatyczną, z wyjątkiem terytorium Wysp Owczych, jeżeli lot wykonywany jest w związku z pojedynczym szkoleniem, w celu transportu lub w celach logistycznych oraz w przypadku poszukiwania i ratownictwa			

Źródło: oprac. własne.